TERESINA (1890-1920): indústria, ferrovia e arquitetura

TERESINA

1890-1920 | indústria, ferrovia e arquitetura

Marina Lages Gonçalves Teixeira
Dissertação de Mestrado
Orientação: Telma de Barros Correia
IAU USP | 2019

**Instituto de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo**

**TERESINA (1890-1920):
indústria, ferrovia e arquitetura**

Teresina (1890-1920): industry, railway and architecture

(versão corrigida)

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU USP), como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Área de Concentração: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo

Apoio: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)

Marina Lages Gonçalves Teixeira

Orientadora: Professora Doutora Telma de Barros Correia

**São Carlos
2019**

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Teixeira, Marina Lages Gonçalves
TT266t Teresina (1890-1920): arquitetura, indústria e
ferrovia / Marina Lages Gonçalves Teixeira;
orientadora Telma de Barros Correia. -- São Carlos,
2019.
240 p.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,
2019.

1. arquitetura industrial. 2. arquitetura
ferroviária. 3. memória. 4. história da arquitetura.
5. Teresina. I. Correia, Telma de Barros, orient.
II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

Foto da capa: Ruínas da Usina Santana - Júlio de Paiva, 2018.
Foto contracapa: Chaminé da Usina Santana- Marina Lages, 2016.
Diagramação: Ana Gambardella, 2019.

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato(a): **Marina Lages Gonçalves Teixeira**

Título da dissertação: **"Teresina (1890 - 1920): indústria, ferrovia e arquitetura".**

Data da defesa: **13/06/2019**

Orientador: **Profa. Dra. Telma de Barros Correia**

Comissão Julgadora:

Resultado:

Profa. Dra. Telma de Barros Correia
(IAU/USP)

Não votante

Profa. Dra. Aline Coelho Sanches Corato
(IAU/USP)

APROVADA

Profa. Dra. Nilce Cristina Aravecchia Botas
(FAU/USP)

APROVADA

Profa. Dra. Vanda Maria Quecini
(UNIP)

APROVADA

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira.**

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente à minha mãe, Ivani, por me mostrar que o trabalho e os estudos me levariam adiante. Por ser sempre o meu exemplo de mulher, mãe, profissional, estudante e pesquisadora. Obrigada por tudo que eu sou. Obrigada, Catarina, por ser minha primeira companhia e meu apoio incondicional em cada passo que dou.

Obrigada às minhas tias, também minhas mães – tia Cizinha, tia Leni – e, em especial, obrigada à Tia Luci e tia Corrinha, por me ajudarem a por em prática tudo o que eu sonho.

Obrigada, Vovó Socorro, por tanto amor. Você vai estar sempre comigo.

Obrigada, Ricardo Lopes e Carolina Martins, por me aconselharem e zelarem pela minha educação e minha trajetória profissional desde o vestibular. Obrigada; Tio Laercio, André, Pedro, Camila, Arnaldo, João Ricardo, e agora o Felipe, pela eterna companhia e por vibrarem junto a cada conquista.

Obrigada, professora Telma, pela acolhida desde a primeira tentativa de ingresso no programa. Obrigada por abrir as portas do IAU e por confiar no meu trabalho e pelos ensinamentos ao longo deste percurso.

Obrigada, professoras Nilce Aravecchia Botas e Vanda Maria Quecini, por tantas contribuições e atenção ao meu trabalho durante as bancas.

Professora Aline Coelho Sanches, obrigada por me acompanhar e me ensinar em várias etapas da jornada do mestrado. Obrigada, sobretudo, por me mostrar o amor e a dedicação pela docência. Você é exemplo.

Professora Maria Ângela, obrigada por me acolher em todos os lugares por onde entrei, por acreditar no meu potencial e me dar tantas oportunidades.

À professora Kaki Afonso, obrigada por incentivar meu ingresso na vida acadêmica e por tantas portas abertas.

Tomás Moreira e Eulalia Negrelos, obrigada por tantos ensinamentos.

Obrigada, Gabriel, por todo amor, dedicação e cuidado comigo. Você e o Cookie tornam o caminho mais leve e bonito.

Amanda Mitre, Natália Rezende e Raiane Rosi; obrigada por acompanhar cada passo dessa pesquisa, obrigada por cada ensinamento, cada conselho e cada palavra de calma. Lorena Couto, obrigada pela companhia constante e, além da amizade, obrigada

por acreditar em tudo que faço. Obrigada também; Michele Rossi, Paula Pacheco, Ana Luísa Figueiredo, Nayara Benatti, Ana Gambardella; que se tornaram meu dia a dia, nas dúvidas, nas frustrações e belezas dessa vida acadêmica e me mostraram que um mestrado que se faz em boa companhia, se faz de forma mais leve e proveitosa. Amanda Moreira, obrigada pela acolhida desde o primeiro ano, você tornou muita coisa possível. Ana Gléria, Joana D'arc, Rodrigo Jabur, Marcus Vinicius Dantas, Rodrigo Schereen, Simone Tavares; obrigada pela partilha de conhecimento e amizade.

Guilherme Brentini, Hyago Taya, Karl Perl, Fernando Fernandes, André Miguel, Leonardo Castro, Tiago Teixeira, Pedro Mamere, Luiz Gustavo Freire, Pablo Villaverde, Marco Antônio, Guilherme Marques, Bruno Perez, Alexander Jacob, Diego Korin; obrigado por serem minha família em São Carlos e me acompanharem por esses três anos. Ricardo Sastre e Marcella Roverato, além de família, obrigada pelo melhor presente que já recebi na vida.

Nina Vieira, Júlio de Paiva e Ana Bárbara Rodrigues, obrigada pelas inúmeras idas aos meus prédios, pelas inúmeras fotos compartilhadas, pela presença no meu dia a dia, por tantas gargalhadas. Sou melhor com vocês.

Obrigada, Ana Clara Carvalho, Giesse Andrade, Tiago Almeida e Willane Soares; por tanto amor e cuidado. Lucas Evangelista, Renan Caldas e Júlio de Paiva (mais uma vez), obrigada pela companhia constante independente do CEP. Em nome deles agradeço aos meus muitos amigos de Teresina, que mesmo de longe torceram e contribuíram muito para que eu chegasse aqui.

O meu obrigado a todos os funcionários do IAU, em especial ao Valmir, por toda essa alegria diária e contagiante. Obrigada, mil vezes, Mara e Flávia, por me auxiliarem com sorriso no rosto desde o processo seletivo à distância (duas vezes), pelo auxílio em cada etapa do mestrado, por cada e-mail respondido com prontidão, cada frequência de estágio entregue, cada matrícula de disciplina. Obrigada à Cleverci, Brianda e Miranda, pela atenção em cada solicitação e cada dúvida respondida. Obrigada! Vocês todos foram essenciais.

Por fim, obrigada ao CNPq por financiar esta pesquisa.

TEIXEIRA, Marina Lages Gonçalves Teixeira. **Teresina (1890 – 1920): indústria, ferrovia e arquitetura.** 2019. 243p. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2019.

RESUMO

O tema da presente pesquisa é arquitetura industrial e ferroviária e sua presença na paisagem brasileira, tendo a capital do estado do Piauí, Teresina, como estudo de caso. O objetivo da dissertação é entender as características da arquitetura de um conjunto de edificações erguidas na cidade de Teresina a partir de finais do século XIX, composto por dois conjuntos industriais - Usina Santana e Fábrica de Fiações e Tecidos Piauiense - e pela Estação Ferroviária. Além disso, pretendeu-se compreender a trajetória das indústrias e da empresa ferroviária desde a sua fundação e de que modo elas afetaram a economia, a configuração social e o espaço físico da cidade. Trata-se de um trabalho inédito que pretende colaborar para a construção da memória do patrimônio industrial e ferroviário local e para a compreensão de seu significado enquanto testemunho da história da cidade. Neste trabalho adota-se uma noção de arquitetura industrial, difundida a partir dos anos 1950, que envolve todo o conjunto de edificações associadas, direta ou indiretamente, à atividade produtiva fabril, incluindo os meios de transporte. Justifica-se o presente trabalho pela concepção da arquitetura industrial como testemunho de atividades que tiveram importância no cenário urbano e econômico local. Seus vestígios são revestidos de um grande valor para a memória local; fazem parte da história de vida de muitas pessoas e lhes confere um forte sentimento de identidade. Para a cidade de Teresina, é bastante pertinente o estudo do patrimônio arquitetônico uma vez que seu centro histórico encontra-se em processo de mudança profunda. A dissertação busca, ainda, oferecer uma contribuição para o (re)conhecimento do patrimônio industrial e ferroviário brasileiro, buscando suas particularidades em diferentes regiões.

Palavras-chave: arquitetura industrial, arquitetura ferroviária, memória, história da arquitetura, Teresina.

TEIXEIRA, Marina Lages Gonçalves Teixeira. **Teresina (1890 – 1920): industry, railway and architecture**. 2019. 243p. Dissertation (Master in Theory and History of Architecture and Urbanism) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2019.

ABSTRACT

The subject of this research is industrial and railway architecture and its presence in the Brazilian landscape, with the capital of the state of Piauí, Teresina, as a case study. The objective of this dissertation is to understand the architecture characteristics of a set of buildings erected in the city of Teresina from the end of the 19th century, composed of two industrial complexes - Usina Santana and Fábrica de Fiações e Tecidos Piauiense - and by the Railway Station. In addition, it was intended to understand the trajectory of industries and the railway company since its foundation and how they affected the economy, the social configuration and the physical space of the city. It is an unpublished work that intends to collaborate for the construction of the local industrial memory and rail patrimony and for the understanding of its meaning as a testimony of the city history. This work adopts a notion of industrial architecture, spread since the 1950s, which involves all the buildings associated directly or indirectly with the productive activity of the factory, including the means of transportation. The present work is justified by the notion of industrial architecture as a testimony of activities that had importance in the urban and economic local scenario. Its remains are of great value to the local memory; are part of the life history of many people and gives them a strong sense of identity. For the city of Teresina, it is very pertinent the study of the architectural heritage since its historical center is in process of profound change. The dissertation also seeks to contribute to the recognition and knowledge of the Brazilian industrial and railway heritage, seeking its particularities in different regions.

Keywords: industrial architectural, railway architectural, memory, history of architecture, Teresina.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Localização dos objetos de estudo no mapa atual da cidade de Teresina.....	19
Figura 2 - Recorte temporal da pesquisa	20
Figura 3 - Fazenda Abelheiras, localizada no atual município de Campo Maior.....	34
Figura 4 - Varanda da Fazenda São Domingos	34
Figura 5 - Rota do Gado no Nordeste	37
Figura 6 - Jornal noticia perda de carga de couro e algodão.	40
Figura 7 - Casa Inglesa de Parnaíba.....	45
Figura 8 - Anúncio de jornal da Casa Inglesa.....	47
Figura 9 - Anúncio de jornal informando a iniciativa do chefe da Casa Inglesa	47
Figura 10 - O Piauí e o rio Parnaíba.....	51
Figura 11 - Mapa da Estrada de Ferro São Luís – Teresina	58
Figura 12 - Rede ferroviária formada pela Estrada de Ferro São Luís-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí e Rede Viação Cearense.	61
Figura 13 - Fluxograma da Rede Viação Cearense (RVC) e das Estradas de Ferro do Piauí e do Maranhão.....	62
Figura 14 - Estação de Cocal	65
Figura 15 - Estação Floriópolis	65
Figura 16 - Vagão da Estrada de Ferro Central do Piauí.....	65
Figura 17 - Fachada da Fábrica de Laticínios em Campinas do Piauí.....	68
Figura 18 - Planta baixa térrea - Fábrica de Laticínios de Campinas.....	69
Figura 19 - Informações acerca da cidade de Oeiras no Almanak Laemmert de 1905.	69
Figura 20 - Embalagens da manteiga produzida na fábrica de laticínios.	70
Figura 21 - Registro do maquinário e trabalhadores da fábrica de laticínios.....	70
Figura 22 - Cidades que disputavam o título de Capital da Província do Piauí	73
Figura 23 - Localização das Vilas Nova e Velha do Poti	75
Figura 24 - Miniatura do plano da cidade de Teresina	77
Figura 25 - Esboço da malha da cidade de Teresina	80
Figura 26 - Sistema de praças de Teresina até o fim do século XIX.	81
Figura 27 - Esquema simplificado da Praça da Constituição e quarteirões adjacentes.	81
Figura 28 - Praça da Constituição em 1910	82
Figura 29 - Sobrado da família Almendra e posterior Palácio do Governo.....	82
Figura 30 – Fórum da cidade de Teresina. FONTE: Silva Filho, 2007.....	82
Figura 31 - Edificação da Companhia de Melhoramento da Navegabilidade do Parnaíba, fachada lateral da Rua João Cabral.	84
Figura 32 - Fachada principal da Companhia de Melhoramento da Navegabilidade do Parnaíba.....	84
Figura 33 - Empresa das Águas de Teresina.....	84
Figura 34 - Localização dos portos fluviais de Teresina.	85
Figura 35 - Jornal retrata as condições do Mercado Público de Teresina	87
Figura 36 - Simulação da ocupação de Teresina até a década de 1910.....	90
Figura 37 - Drogaria Imperial	91
Figura 38 - Saboaria Therezinense.....	92
Figura 39 - Reconstituição da fachada da Saboaria Theresinense.....	92
Figura 40 – Fábrica Estrella.	93
Figura 41 - Anúncio da Fábrica Estrella. Fonte: FABRICA ESTRELLA, O Commercio, 1907.....	93
Figura 42 - Fachada da Casa Dôta.....	94

Figura 43 - Fachada da Casa Pirajá.....	95
Figura 44 - Fachada da Casa Pirajá.....	95
Figura 45 - Vila Cerâmica	96
Figura 46 - Ata da IX Sessão Ordinária da Câmara Municipal, em 1888.....	98
Figura 47 - Jornal noticia o pagamento das ações da Companhia.	100
Figura 48 - Marcação nos pilares metálicos da Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense.....	102
Figura 49 - Anúncio da Henry Rogers Sons & Co. Fonte: ALMANAK, 1891.....	102
Figura 50 - Anúncio da diretoria da fábrica em 1889.	103
Figura 51 - Anúncio da diretoria da fábrica em 1890.	104
Figura 52 - Tijolos maciços de barro.	105
Figura 53 - Anúncio da Fábrica de Fiação sobre sua capacidade de produção.....	110
Figura 54 - Tabela de preços dos produtos da Fábrica de Fiação.	110
Figura 55 - Fábrica de Fiação durante a enchente na década de 1930.	111
Figura 56 - Fachadas da Fábrica de Fiação.....	114
Figura 57 - Fachadas da Fabrica de Fiação.	115
Figura 58 - Fábrica São Luiz de Itu. Fonte: CONDEPHAAT, 2018	116
Figura 59 - Registro da Fábrica de Fiação mais antigo encontrado, supostamente do ano de 1918.	119
Figura 60 - Planta Baixa da edificação.....	121
Figura 61 - Detalhe da estrutura metálica da Fábrica de Fiação Piauiense	122
Figura 62 - Estrutura em tesouras metálicas e lanternim. Fonte: Acervo da Autora (2017).	123
Figura 63 - Janelas da Fabrica de Fiação	123
Figura 64 - Corte esquemático da cobertura.	124
Figura 65 - Calhas de descidas de água em ferro fundido.	125
Figura 66 - Mercado Público de Teresina.....	126
Figura 67 - Sobrado da família Almendra e posterior Palácio do Governo.	126
Figura 68 - União Caxiense.....	127
Figura 69 - Fórum da cidade de Teresina.....	127
Figura 70 - Estatutos da Sociedade Beneficente Liga Protectora Operaria.....	129
Figura 71 - Trecho do Mapa da cidade de Teresina com pontos sobre a Fábrica de Fiação.	131
Figura 72 - Jornal noticia a proibição das casas de palha na cidade de Teresina	132
Figura 73 - Ocupação da cidade de Teresina até a década de 1930.....	134
Figura 74 - Imagem aérea da Vila Operária, década de 1950.....	135
Figura 75 - Localização da Usina Santana.	142
Figura 76 - Anúncio de venda do Sítio Santanna em 1878.....	144
Figura 77 - Informações sobre a produção e maquinário da Usina Santana	144
Figura 78 - Propaganda em jornal do açúcar da Usina Santana.....	146
Figura 79 - Jornais noticiam os produtos da Usina Santana.....	146
Figura 80 - Anúncio da Usina Santana na década de 1970.....	147
Figura 81 - Notícias da Usina na década de 1970	147
Figura 82 - Complexo da Usina Santana - Localização dos prédios	148
Figura 83 - Complexo da Usina Santana - Vista aérea.....	148
Figura 84 - Planta baixa dos prédios produtivos da Usina	151
Figura 85 - Complexo da Usina Santana - fachadas da Edificação 01	152
Figura 86 - Edificação 01 - Estrutura em concreto armado	152
Figura 87 - Edificação 01 - Fachada em tijolo aparente.....	152
Figura 88 - Complexo da Usina Santana - Edifício 02	154

Figura 89 - Fachadas da Edificação 02	154
Figura 90 - Complexo da Usina Santana - Edificação 02 - Vista interna	154
Figura 91 - Complexo da Usina Santana - Chaminé	154
Figura 92 - Complexo da Usina Santana - Edificação número 03.....	156
Figura 93 - Complexo da Usina Santana - Edificação número 03 - Fachada posterior.....	156
Figura 94 - Edificação número 04.....	156
Figura 95 - Edificação número 05 - Residência atual.....	156
Figura 96 - Habitação operária de uma siderúrgica em Barra Mansa, Rio de Janeiro	158
Figura 97 - Residência com referências ao estilo Missões em Teresina.....	158
Figura 98 - Edificação 06 - Fachada principal	160
Figura 99 - Edificação 05 - Esquadrias.....	160
Figura 100 - Edificação 06 - Fachada posterior.....	160
Figura 101 - Edificação 06 - Cozinha	160
Figura 102 - Complexo da Usina Santana - Residência - Planta baixa e diagrama de cobertura.....	161
Figura 103 - Complexo da Usina Santana - Residência 03.....	164
Figura 104 - Complexo da Usina Santana - Residência 03 - Detalhe do madeiramento da cobertura..	164
Figura 105 - Complexo da Usina Santana - Residência 03 - Ladrilho Hidráulico	164
Figura 106 - Complexo Usina Santana - Residência 03 telha cerâmica	164
Figura 107 - Fachada da Estação Ferroviária de Teresina	175
Figura 108 - Sobreposição ao traçado original de 1852, sobre o atual.	176
Figura 109 - Estação Ferroviária de Teresina, na década de 1940.....	176
Figura 110 - Colégio São Francisco de Sales	177
Figura 111 - 25º Batalhão de Caçadores	177
Figura 112 - Colégio Sagrado Coração de Jesus, década de 1940.....	177
Figura 113 - Locação dos edifícios do Complexo da Estação Ferroviária	178
Figura 114 - Estação Ferroviária de Piracuruca.....	180
Figura 115 - Estação Ferroviária de Cocal	180
Figura 116 - Estação Ferroviária de Luiz Correia	180
Figura 117 - Estação Ferroviária de Parnaíba	180
Figura 118 - Estação Ferroviária de Flores (atual Timon)	180
Figura 119 - Estação de Caxias.....	180
Figura 120 - Diagrama de cobertura da Estação Ferroviária	182
Figura 121 - Detalhe do madeiramento do beiral	183
Figura 122 - Telha plana do edifício principal.....	183
Figura 123 - Anúncio das telhas da empresa alemã Brempter Tonwerke.	183
Figura 124 - Marcação encontrada em telha plana.	183
Figura 125 - Detalhe da escada da Estação.....	184
Figura 126 - Escada da Estação Ferroviária	184
Figura 127 - Fachada lateral da Estação Ferroviária	185
Figura 128 - Corte transversal da Estação Ferroviária de Teresina	186
Figura 129 - Corte longitudinal da Estação Ferroviária de Teresina.....	187
Figura 130 - Planta baixa do pavimento térreo da Estação Ferroviária de Teresina.....	188
Figura 131 - Planta baixa do pavimento superior da Estação Ferroviária de Teresina.	189
Figura 132 - Armazém de Manutenção em ruínas, em 2014.....	190
Figura 133 - Armazém de manutenção	190
Figura 134 - Armazém.....	190

Figura 135 - Fachada do Armazém de carga.....	191
Figura 136 - Bonde em funcionamento em Teresina.....	193
Figura 137 - Percurso do bonde	193
Figura 138 - Planta da Esplanada de Teresina - Estrada de Ferro São Luís a Teresina	195
Figura 139 - Ponte de madeira sobre o Rio Poti.....	196
Figura 140 - Ponte de madeira sobre o rio Poti.....	196
Figura 141 - Vista da Ponte João Luiz Ferreira.....	197
Figura 142 - Ponte João Luiz Ferreira	197
Figura 143 - Transformação do sítio urbano de Teresina entre os anos de 1800 e 1940.....	201
Figura 144 - Mercado antigo de Cocal.....	202
Figura 145 - Detalhe do Clube dos Diários em Teresina.....	202
Figura 146 - Anúncio de venda de casas e terrenos nas proximidades da estação ferroviária.....	203
Figura 147 - Anúncio de venda de casas nas proximidades da linha férrea	203
Figura 148 - Fachada do alojamento dos maquinistas da estação ferroviária de Teresina.....	208
Figura 149 - Esquadria dos alojamentos da estação ferroviária de Teresina.	208
Figura 150 - Pisos utilizados nos dormitórios dos maquinistas e auxiliares.....	208
Figura 151 - Banheiro do alojamento da Estação Ferroviária de Teresina.....	208
Figura 152 - Planta baixa do alojamento dos maquinistas.....	209
Figura 153 - Casa do Agente e seu anexo em 1998.	211
Figura 154 - Casa do Agente assinalada dentro do Conjunto da Estação Ferroviária.....	212
Figura 155 - Fachada frontal da Casa do Agente.	212
Figura 156 - Habitação ferroviária em Capitão de Campos.....	214
Figura 157 - Moradia operária em Capitão de Campos	214
Figura 158 - Fachada da Casa do Agente da Estação Ferroviária de Teresina.....	215
Figura 159 - Diagrama de cobertura e planta baixa da Casa do Agente.	215
Figura 160 - Esquadrias de dupla vedação	216
Figura 161 - Porta em madeira com almofadas. Fonte: Acervo da autora (2016).	216
Figura 162 - Detalhe dos pisos, rodapés e soleiras utilizados na Casa do Agente.	217
Figura 163 - Planta baixa do anexo da Casa do Agente.....	218
Figura 164 - Anexo da Casa do Agente	218
Figura 165 - Anexo da Casa do Agente	218

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Exportação de algodão e sementes para Liverpool no ano de 1899	40
Tabela 2 - Importação – Entre alguns portos do norte do Brasil e o de Liverpool	41
Tabela 3 - Valor oficial da exportação piauiense em 1900	42
Tabela 4 - Quadro de exportação do Piauí em 1818, 1819, 1920 e 1921.....	48
Tabela 5 - Quadro comparativo de edifícios fabris.....	117
Tabela 6 - Quadro síntese geral.....	238

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1. PIAUÍ: ECONOMIA E TERRITÓRIO	26
1.1. A Economia do Gado e a povoação da Província de São José do Piahy	26
1.2 O Extrativismo e as Culturas Agrícolas	39
1.3 Os Transportes	49
1.3.1. O Rio Parnaíba e a Navegação	49
1.3.2. A Ferrovia	53
1.4. A Emergência da Indústria: As Fazendas Nacionais e a Fábrica de Laticínios	66
1.5. Teresina: a capital planejada	72
1.5.1. Plano, fundação e construção de uma capital.	72
1.5.2. Teresina, seu comércio e suas fábricas	88
CAPÍTULO 2 . ARQUITETURA INDUSTRIAL	97
2.1. A Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense	97
2.1.1. A Trajetória	97
2.1.2. A Arquitetura Fabril	113
2.1.3. A Fábrica e a Cidade	127
2.2. A Usina Santana	138
2.2.1. Trajetória: a Usina de Gil Martins	138
2.2.2. Arquitetura	148
2.2.3. A Usina e a cidade	165
CAPÍTULO 3 . ARQUITETURA FERROVIÁRIA	174
3.1. O Complexo Ferroviário de Teresina	174
3.1.1. O programa	178
3.1.2. A inserção urbana e o ordenamento da cidade	191
3.2. A Habitação	204
3.2.1. Alojamentos	205
3.2.2. Moradias	210
REFERÊNCIAS	226
ANEXO I	238

INTRODUÇÃO

Justificar o porquê dessa pesquisa e explicar seu início é algo que levei muito tempo para descobrir. Utilizo a poesia para talvez encontrar o fio da meada: Torquato Neto, quando falava sobre o cinema na sua coluna Geleia Geral, na década de 1970, disse “Moro do lado de dentro e nasci na Chapada do Corisco – carrego isso”. É isso, vim de lá, trago meu sotaque, carrego minha origem. Já sobre a ligação com as fábricas, precisei que uma professora me lembrasse delas, incentivando a escolha do tema do trabalho final de graduação e me guiasse pela entrada nos estudos sobre arquitetura industrial. Tenho a memória perfeita de uns vinte anos atrás, do cheiro do barro do tijolo recém-moldado, da telha recém-cortada, ainda úmidos, sem passar pela secagem e pelo forno. Tenho a nítida lembrança da textura e da temperatura daqueles brinquedos diferentes que minha mãe me dava aos sábados, na visita à cerâmica do meu avô. Aquele entra e sai de gente, de fumaça, de esteiras com milhares de pecinhas de barro escuro e todas aquelas casas que eu ouvia minha mãe falar, fizeram parte da minha rotina por praticamente minha vida inteira. Hoje tento contar um pouco da história de outras fábricas, tentando costurar uma parte do enredo que não se conta sobre Teresina; tentando responder minhas dúvidas e minhas inquietações enquanto arquiteta, mas, principalmente, enquanto teresinense e piauiense. Nesse caminho, aprendi a não repetir o discurso que me convenceram a aceitar desde os primeiros anos da escola de que venho de um estado pobre e atrasado. Minha pesquisa me ensinou que Teresina fez e faz parte, mesmo que distintamente e em outra escala, dos processos nacionais de desenvolvimento econômico, industrial, de arquitetura e de urbanismo.

Uma imagem que se faz do Piauí é de lugar extremamente quente, que parece sobrepor toda ação e atividade. Contudo, o período colonial piauiense é palco do florescimento de uma economia ligada ao gado, à qual no século XIX se somaria outra vinculada ao algodão. Direcionados, sobretudo, à exportação, esses dois ciclos associam-se à implantação da ferrovia. Embora fornecessem matérias-primas para mercados e indústrias de outros estados e países, o gado e o algodão produzidos no Piauí também abasteceram algumas das primeiras fábricas implantadas no estado. A ferrovia e a indústria tiveram profundo impacto sobre a forma e dinâmica da cidade de Teresina, a capital fundada no século XIX. Embora o estado seja frequentemente lembrado por sua

economia agrária ligada à pecuária, o Piauí foi profundamente impactado pela Revolução Industrial, tanto pelo fornecimento de matéria-prima – algodão, couro, etc. – para a indústria, quanto por ter gerado fábricas.

Este trabalho explora este viés pouco conhecido do Piauí, tratando da relação entre a indústria, ferrovia e a capital Teresina. Procura mostrar como, essa cidade planejada que surgiu sob a égide do urbanismo da retícula e da higiene do século XIX, pensada para ser capital, foi também um importante centro de comércio e serviços e abrigou um conjunto diversificado de fábricas, que ofereceram contribuições importantes para a configuração de sua paisagem e forma urbana.

O contato inicial com o tema ocorreu em pesquisa anterior, durante o trabalho final de graduação, onde a Usina Santana, primeira usina de álcool e açúcar piauiense, atualmente em ruínas, foi objeto de estudo e intervenção. O trabalho¹ incluiu levantamento histórico e arquitetônico e proposição de reabilitação do conjunto construído. Prosseguiu-se com os estudos na área com o trabalho de conclusão da pós-graduação, trabalho este que foi publicado em livro e que se constituiu em base para a formulação do projeto² apresentado ao processo seletivo de ingresso ao Programa de Pós Graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP.

O objetivo da pesquisa desenvolvida no mestrado foi entender as características da arquitetura de dois complexos industriais e da estação ferroviária teresinenses. Trata-se de um trabalho inédito que pretende colaborar para a construção da memória do patrimônio industrial e ferroviário local e para a compreensão de seu significado enquanto testemunho da história da cidade.

Esta dissertação insere-se em um conjunto de estudos acerca da arquitetura ferroviária, industrial, de moradias operárias e sobre o tratamento destas tipologias como objeto de preservação. Tais estudos vêm se expandindo no Brasil nos últimos anos envolvendo, entre outros, trabalhos desenvolvidos ou orientados pelas professoras Beatriz Mugayar Khul e Telma de Barros Correia.

¹ TEIXEIRA, Marina Lages G. Usinaú - Usinaú - Proposta de Uso para o edifício da Antiga Usina Santana: Centro de Ensino para Teresina.

² TEIXEIRA, Marina Lages G.; RODRIGES, I. M. Patrimônio industrial Piauiense: Entre o apogeu econômico e o abandono. In: Alcília Afonso; Vítor Guimarães. (Org.). Práticas Projetuais em Arquitetura: Um olhar multidisciplinar. 1ed.Teresina: Gráfica Cidade Verde, 2015, v. , p. 27-40.

Adota-se aqui uma noção de arquitetura industrial, difundida a partir dos anos 1950, que envolve todo o conjunto de edificações associadas, direta ou indiretamente, à atividade produtiva fabril, incluindo os meios de transporte e as diversas formas de produção de energia que foram decorrentes da indústria. Os monumentos da industrialização são entendidos como os associados a todo o complexo de edifícios que compõem um conjunto industrial: fábrica, residências dos funcionários, enfermaria, escola, etc.

A atenção aos vestígios industriais ganhou impulso em 1978, com a fundação do TICCH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – com o objetivo de promover a preservação, conservação e documentação desse campo do patrimônio. A Carta de Nizhny Tagil, datada de 2003, define como patrimônio industrial vestígios da cultura industrial com valores em termos históricos, tecnológicos, sociais, científicos ou arquitetônicos. Considera vestígios de estruturas, infraestruturas e locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, o que envolve desde oficinas e fábricas, até maquinarias e habitações operárias. O mesmo documento define arqueologia industrial como um método interdisciplinar que investiga documentos, fontes materiais e imateriais, artefatos, estruturas, paisagens naturais e urbanas (TICCH, 2003).

A arquitetura industrial é um dos testemunhos dos profundos impactos provocados pela difusão das fábricas e ferrovias sobre a paisagem de cidades e campos. A partir do fim do século XVIII o planeta entrou em um período de rápidas mudanças conduzidas pela indústria e pela intensificação do comércio e da circulação. A industrialização alterou de forma profunda o trabalho, os modos de morar e os meios de transporte, assim como os espaços a eles associados. Entre tais mudanças, está o surgimento de novas tipologias arquitetônicas e o desenvolvimento de novos materiais e métodos construtivos. Frampton (2007) chama atenção para a íntima relação entre desenvolvimento tecnológico e arquitetura fabril, assinalando como a demanda por espaços de produção mais amplos associou-se à substituição da madeira pelo ferro nas estruturas, permitindo que vãos maiores pudessem ser vencidos. Os tijolos aparentes, por sua vez, haveriam de conferir forte identidade aos complexos fabris, exibindo um material de construção produzido segundo processos industriais, explicitando os imperativos de economia e utilidade que regem as fábricas e contribuindo para a constituição de uma linguagem arquitetônica claramente industrial (CORREIA, 2011).

O processo de industrialização articulou-se à expansão da ferrovia, que barateou e impulsionou o transporte de matérias-primas, mercadorias e pessoas. A estação ferroviária ganhou destaque na paisagem urbana, convertendo-se em importante porta de entrada da cidade e poderoso símbolo do avanço das novas tecnologias no seu cotidiano.

De forma correlata, uma profunda alteração do significado e da forma da casa, assim como do desenho do espaço, vai se difundindo:

As alterações na planta e no programa das casas dirigem-se, sobretudo, no sentido de compatibilizá-los com preceitos de salubridade e com a busca de privacidade, através de recursos como a criação de áreas internas, de ventilação e iluminação, recuos laterais e jardins, que permitam a abertura de janelas nos diversos cômodos e que afastem a casa da rua e dos vizinhos (CORREIA, 2004, p.48).

A expansão industrial e ferroviária, no Brasil, difunde-se a partir da segunda metade do século XIX, acompanhadas de construções de moradias para seus empregados pelas empresas, e constituem um testemunho importante destas inovações construtivas e arquitetônicas:

A construção de vilas operárias em cidades e de núcleos fabris consistiu em um dos profundos impactos causados pela emergência da grande indústria sobre a urbanização e a moradia do trabalhador. Esta ação visou superar dificuldades de atração e retenção de mão de obra pela indústria e possibilitar uma ingerência direta das fábricas no cotidiano operário. Nestas experiências, uma moradia que atendesse a preceitos de higiene e propiciasse conforto e privacidade, articulou-se muitas vezes com a criação de equipamentos coletivos – igreja, escola, clube, cinema, armazém de consumo, etc. – configurando um modelo de habitat e de organização do cotidiano operário favoráveis à produtividade no trabalho (CORREIA, 2013, p. 1-2).

O Piauí, entretanto, ocupa uma situação peculiar neste processo: “as circunstâncias do meio físico e do contexto criatório extensivo do gado, que retardaram o desenvolvimento dos núcleos urbanos, determinaram as características da arquitetura e urbanismo do sertão colonial” (FIGUEIREDO; VIEIRA FILHO, 2010, p. 31), bem como possivelmente criaram restrições ao posterior desenvolvimento industrial. O Estado apresentou uma lenta transformação da sua estrutura econômico-social, de forma que a estrutura produtiva implantada durante o período colonial não sofreu alterações significativas durante três séculos (MARTINS, 2003). No início do XX, o estado apresentava apenas duas atividades básicas: pecuária extensiva e produção de algodão (OLIVEIRA, 2014). Contudo, tinha fábricas, embora delas poucas referências são feitas na historiografia. O registro mais antigo sobre a indústria piauiense no

Anuário Estatístico do Brasil é de 1936, onde se observa que a produção do estado é a menor do país de 1925 até 1929; com exceção do ano de 1927, quando ultrapassa o estado de Goiás (IBGE, 2016). Os registros seguintes só aparecerão no ano de 1948, quando a produção industrial se apresenta 54,75% destinada à construção civil; a produção de cerâmica e a extrativa com beneficiamento não somam 3% do total (IBGE, 2016). O período abordado por esta dissertação – 1890 a 1920 – não é contemplado pelos registros oficiais encontrados até esta etapa da pesquisa.

A ferrovia piauiense começou a ser implantada nos primeiros anos do século XX de forma lenta e subordinada à malha ferroviária cearense. A iniciativa visava, sobretudo, suprir limitações do transporte fluvial, através das barcas a vapor que já não davam conta das necessidades de distribuição das mercadorias vindas de fora do Estado, das demandas de transporte de passageiros e da exigência de rápido escoamento para exportação de produtos locais (cera de carnaúba, tucum, peles e ardósia) (SILVA FILHO, 2007b).

Teresina, no final do século XIX e começo do XX, viu despontar algumas indústrias e se firmou como um centro de produção e comércio com influência sobre o restante do Estado (DIAS, 2006). As indústrias instaladas no município voltavam-se ao mercado estadual (caso da Usina Santana e da Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense) e ao mercado local (caso das cerâmicas). É, portanto, uma industrialização tardia, restrita a poucos setores e a fábricas de médio e pequeno porte³. Um relato da incipiente industrialização piauiense data de 1906, quando da fundação de uma usina de álcool e açúcar na capital:

[...] antes do final do século, a cidade de Saraiva já era a maior e mais importante comunidade piauiense, o orgulho de toda a província. Com a República, vieram o cinema, a luz elétrica, a Usina Santana com seu primoroso açúcar [...] (SANTANA, 1995, p. 21).

Segundo Silva Filho, arquitetura urbana desenvolvida no Piauí se apresentava, então, ainda muito apegada às heranças lusitanas nas suas formas e despojamento de ornamentos. O ecletismo altera o cenário, mas com certa parcimônia. Incorpora ornamentos decorativos de fachadas, revela-se na acomodação dos espaços, mas estes continuam muito dependentes da estrutura portante (SILVA FILHO, 2007). Sobre a

³ A indústria piauiense mais recente - que não objeto de análise desta pesquisa - se compõe, sobretudo, da produção de alimentos, bebidas e produtos minerais não metálicos; é responsável pela movimentação de apenas 18,6% da economia total do estado e emprega em torno de 70 mil trabalhadores (CNI, 2016).

produção arquitetônica de Teresina dessa época, Amanda Moreira assinala a difusão da linguagem eclética

[...] fosse em edificações públicas, privadas ou religiosas – segundo as limitações e possibilidades locais, originando uma produção com características muito singulares que, especialmente durante as primeiras décadas do século XX, foi a forma de construir predominante na região central e nobre da cidade (MOREIRA, 2016, p.183).

No que se refere à arquitetura fabril e ferroviária, observa-se, em Teresina, tipologias e sistemas construtivos variados; percebe-se, também, tendências diversas associadas à época de construção e à finalidade de cada fábrica.

O presente trabalho tem como recorte geográfico o município de Teresina, capital do Estado do Piauí, localizada entre os rios Parnaíba e Poti, abrangendo sua zona urbana e rural. A Fábrica de Fiação e Tecidos, fundada em 1893, situa-se às margens do Parnaíba e está localizada dentro do plano original para a cidade, datado de 1852. A Usina Sant'Anna, de 1906, encontra-se às margens do Rio Poti, na zona rural do município. E a Estação Ferroviária, inaugurada em 1926, encontra-se na área de expansão do centro fundacional da cidade, no cruzamento de duas importantes vias – as avenidas Miguel Rosa e Frei Serafim (ver Figura 1).

Figura 1 - Localização dos objetos de estudo no mapa atual da cidade de Teresina
Fonte: Elaborado pela autora com base em PMT (2006)

O recorte cronológico estabelecido - 1890 a 1920 – inicia-se na data do início da construção da Fábrica de Fiação e Tecidos, uma fase marcada pela consolidação do plano elaborado para a cidade de Teresina, fundada em 1852, e do seu povoamento; e encerra-se com as iniciativas para a implantação da estrada férrea no município e a construção do Complexo da Estação Ferroviária, momento esse que demonstra o desenvolvimento da cidade para além da estrada férrea e dos rios Poti e Parnaíba (ver Figura 2 abaixo).

Figura 2 - Recorte temporal da pesquisa
Fonte: Ilustração da autora (2019).

A escolha dos objetos de estudo baseou-se em levantamentos preliminares da pesquisa da autora sobre a Usina Santana e em estudos da Fundação Municipal de Cultura, datado em 1998, que em um breve inventário identificou os possíveis bens classificados como “patrimônio industrial”. Fazem parte deste documento sete fichas que catalogam bens a partir de uma única fotografia, algumas informações gerais e a localização dos bens, que são: a Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense, a Casa Pirajá, Vila Cerâmica, a Cerâmica Ininga, Cerâmica Poti, uma chaminé de Cerâmica, e o aqueduto do Pirajá⁴ (PMT, 1998).

O objetivo geral da pesquisa que originou esta dissertação foi entender as características da arquitetura de um conjunto de edificações erguidas na cidade de Teresina a partir de finais do século XIX – composto de dois complexos industriais, a Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense e a Usina Santana, e do complexo da Estação Ferroviária. Seus objetivos específicos foram: compreender a trajetória das indústrias e da empresa ferroviária desde a sua fundação; identificar as características arquitetônicas dos prédios industriais, da Estação e das habitações que integram estes

⁴ Essa dissertação aborda a Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense como objeto de estudo no Capítulo 2; a Casa Pirajá e a Vila cerâmica são comentadas como parte da história da cidade no Capítulo 1, já as cerâmicas e o aqueduto não foram abarcados pelo recorte temporal previsto nesta pesquisa.

conjuntos de construções; e apreender as modificações que estas empresas fizeram na cidade e em seu traçado.

A pesquisa envolveu levantamentos de campo, pesquisa em fontes primárias e revisão bibliográfica. Esta última se desenvolveu basicamente a partir de três grandes temáticas e assim utilizou-se predominantemente os seguintes autores:

- a) História e Economia do Piauí: Odilon Nunes, Monsenhor Chaves, Orgmar Monteiro, Moysés Castelo Branco, Felipe Mendes;
- b) Arquitetura e Urbanismo produzidos no Piauí: Olavo Pereira da Silva Filho⁵, Paulo Thedim Barreto⁶, Alcides Nascimento, Antônio Cardoso Façanha, Amanda Moreira, Ângela Napoleão Braz e Silva;
- c) Arquitetura Industrial e Ferroviária e as habitações produzidas a partir delas: Nikolaus Pevsner, August Perdonnet, Beatriz Mugayar Kuhl, Phillip Gunn, Telma de Barros Correia, Helena Saia, Danielle Moreira, Anna Elisa Finger. Francisco Foot Hardman & Victor Leonard; Eva Blay.

As pesquisas em fontes concentraram no estudo das fábricas que são objeto desta pesquisa, investigando desde a fundação até os dias atuais, o que inclui o declínio e fechamento da quase totalidade das indústrias estudadas. A análise das características arquitetônicas, espaciais e funcionais, das construções foi mediada por obras de teoria e história da arquitetura.

A metodologia de levantamento de informações considerou – seguindo a Carta de Nihzny Tagil - que o registro de um patrimônio industrial deve conter um levantamento completo das características físicas e condições atuais de um sítio industrial, incluindo descrições, desenhos, fotografias, registros audiovisuais do bem e valorizando a memória das pessoas, colocando-as na qualidade de fonte insubstituível. Contudo, na

⁵ “Outro marco importantíssimo para a historiografia piauiense, depois da publicação de Paulo Thedim Barreto, acontece em 2007, e talvez seja a maior e mais relevante publicação sobre a arquitetura e urbanismo produzidos no Piauí, de autoria de Olavo Pereira da Silva Filho (2007): *Carnaúba, Pedra e Barro na Capitania de São José do Piauí*, divididos em três volumes – *Estabelecimentos Rurais*, *Arquitetura Urbana* e *Urbanismo*” (DUQUE, TEIXEIRA; 2017), p. 2).

⁶ “A historiografia da arquitetura piauiense foi possivelmente inaugurada em 1938, por Paulo T. Barreto, com um artigo publicado na edição de número 2 da *Revista do Patrimônio Histórico e Nacional*. [...] Esse artigo talvez seja o estudo sistemático sobre arquitetura piauiense com maior repercussão, tendo como base sua publicação e dupla republicação em periódicos e livro de circulação nacional. O mesmo trata de um estado formado por cidades novas e planejadas, com uma arquitetura eclética e adaptada ao clima castigante” (DUQUE, TEIXEIRA; 2017, p. 2).

pesquisa aqui apresentada optou-se por não utilizar entrevistas e não trabalhar sobre a questão patrimonial do estado atual de conservação dos prédios.

Foi realizada pesquisa histórica e iconográfica com o objetivo de buscar informações sobre, a trajetória das fábricas e da Estação, sobre a arquitetura dos conjuntos que abrigam suas instalações. A pesquisa bibliográfica sobre as fábricas e sobre os prédios da fábrica investigou: ano de construção, período de funcionamento, registros em livros e jornais ao longo de sua existência envolvendo descrições e informações sobre ampliações, demolições, etc. A pesquisa em documentos primários envolveu a busca de fotos, mapas e documentos escritos que registravam aspectos das fábricas e de suas instalações.

Os acervos consultados foram: Biblioteca Central da Universidade Federal do Piauí, Acervo da Fundação Cultural do Piauí - FUNDAC, Arquivo Público do Piauí, IPHAN – 19ª Superintendência Regional do Piauí, Acervo da Fundação Monsenhor Chaves, Biblioteca Estadual Cromwell de Carvalho, Sistema de Bibliotecas da USP, Biblioteca da UFSCAR, Hemeroteca Digital Brasileira, Anais do Museu Paulista e Base de Teses e Dissertações da USP, além de pesquisas em trabalhos de graduação e pós-graduação que mencionem os temas abordados nesse projeto.

A pesquisa de campo compreendeu o levantamento arquitetônico e fotográfico das edificações investigadas. Nela foram observados aspectos como a relação do conjunto industrial com a cidade, sua implantação, organização dos espaços, arquitetura original e programa.

A documentação da arquitetura dos objetos em estudo forneceu elementos para a análise de suas características arquitetônicas, espaciais e funcionais, que foi mediada por obras de teoria e história da arquitetura e do urbanismo, principalmente aquelas voltadas para as temáticas de arquitetura industrial e ferroviária já mencionadas. As características iniciais e as transformações de suas instalações dos prédios estudados foram investigadas a partir dos levantamentos das informações sobre essas construções através de pesquisa documental em acervos públicos e privados e da pesquisa de campo voltada ao registro das construções, através de fotos e croquis.

Destacamos aqui a importância do uso de fontes primárias como jornais e mensagens de governo. Para isso contamos com a importante ferramenta da

Hemeroteca Digital Brasileira que nos permitiu acesso a documentos relevantes e cruciais na pesquisa aqui apresentada; já que, infelizmente, a busca nos acervos do Museu do Piauí – detentor de peças originais da época – é prejudicada e impossibilitada pelo estado de deterioração nos jornais da época. Ressaltamos também a relevância das narrativas memorialistas para as pesquisas em arquitetura e urbanismo, onde autores como Monsenhor Chaves, Orgmar Monteiro, Moysés Castelo Branco e Odilon Nunes nos deram aporte significativo a partir de suas vivências na cidade de Teresina.

As análises se detiveram em aspectos como a relação do conjunto fabril a com cidade, sua implantação, organização dos espaços, arquitetura original, programa, eventuais alterações ocorridas ao longo de sua existência, e alguns comentários sobre o atual estado de conservação e possíveis iniciativas de preservação realizadas. Para a análise, foram adotados três eixos norteadores da pesquisa, os quais foram definidos a partir dos objetivos já explicitados: a trajetória das empresas, as características da arquitetura fabril e, por fim, o impacto dos complexos na cidade.

Faz-se necessário afirmar que apesar deste trabalho abordar a arquitetura, seguiu-se a diretriz adotada em pesquisas da orientadora:

uma preocupação que se colocou foi evitar utilizar a qualidade do projeto como base para a análise e a avaliação das realizações. Interessa aqui investigar um amplo conjunto de construções erguidas por fábricas, independentemente de serem expressões da arquitetura vernacular ou erudita; de terem amplas ou pequenas dimensões; e de haverem sido concebidas por especialistas, por projetistas anônimos ou de não terem sido objeto de projetos formais (CORREIA, 2013, p. 184).

Para se discutir a indústria e a ferrovia no contexto teresinense foi necessário retroceder um pouco na história do Piauí; aquele território que, por muitos anos, foi tratado como “um trato sertão lá no norte do Império, sem riquezas naturais que se pudessem explorar e que atraíssem contingentes populacionais”; uma província “esquecida e apagada” (MONTEIRO, 1987b, p.89). Assim, o **Capítulo 1 - Piauí: Economia e Território** – busca uma visão abrangente do Estado do Piauí quanto à sua economia, indústria e transportes, chegando até Teresina e suas primeiras décadas de existência e o desenvolvimento do seu comércio e fábricas, passando pela arquitetura piauiense.

O **Capítulo 2** centrado na **Arquitetura Industrial** aborda a Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense e a Usina Santana, a partir da trajetória, personagens envolvidos, programa, arquitetura, ocupação e transformações na cidade. O capítulo se divide entre

as duas fábricas e sobre cada uma delas apresentamos três itens: trajetória, arquitetura e relação entre a fábrica e a cidade.

O Capítulo 3, Arquitetura Ferroviária trata do Complexo da Estação Ferroviária de Teresina, seu programa, habitações produzidas e as transformações que esse conjunto de edifícios e a via férrea empenharam em Teresina. O recorte temporal deste capítulo se inicia na década de 1920 e percorre as transformações ocorridas na cidade com a chegada da via férrea e da construção de pontes sobre os rios Poti e Parnaíba até meados da década de 1950.

O presente trabalho se justifica pela concepção da arquitetura industrial como testemunho de atividades que tiveram importância no cenário urbano e econômico local. Seus vestígios são revestidos de um grande valor social, fazem parte da história de vida de muitas pessoas e lhes confere um forte sentimento de identidade. Estes indícios envolvem diferentes dimensões: os sítios industriais, as construções, maquinaria, paisagem, documentação e, também, a memória daqueles que lá viveram.

Para a cidade de Teresina, é bastante pertinente o estudo do patrimônio arquitetônico uma vez que seu centro histórico encontra-se em processo de mudança profunda. Neste contexto, o patrimônio industrial e ferroviário - objeto de preocupações mais recentes - obtém pouca atenção. O declínio econômico de muitas empresas e o desmonte do transporte ferroviário leva ao abandono das dependências das fábricas e estações, ameaçando apagar sua presença da memória e da história da cidade.

Ressalta-se, ainda, a inexistência de demais publicações e estudos específicos sobre a arquitetura fabril de Teresina, com a exceção do Trabalho Final de Graduação da autora desta dissertação, com o título "Usinauá - Proposta de uso para o edifício da Antiga Usina Santana: Centro de Ensino para Teresina", do levantamento inicial feito no artigo Patrimônio Industrial Piauiense e do recém publicado "Teresina [PI]: a capital planejada e sua indústria"⁷, resultado das pesquisas desenvolvidas para esta dissertação.

Assim como a historiografia da arquitetura e urbanismo como um todo, as pesquisas sobre arquitetura industrial, ferroviária e habitação operária no Brasil

⁷ TEIXEIRA, M. L. G.; CORREIA, T. DE B. Teresina [PI]: a capital planejada e sua indústria (1850-1920). Labor e Engenho, v. 12, n. 3, p. 359-377, 1 out. 2018.

possuem grandes lacunas geográficas, além de focos na região sul e sudeste do país. O Arquivo Nuvila⁸, montado pelos professores Philip Gunn e Telma de Barros Correia, que abriga informações sobre a construção, transformação e desmonte de núcleos fabris e vilas operárias erguidas no Brasil, no período de 1820 a 2000, mesmo apresentando exemplos emblemáticos do nordeste brasileiro, não possui registros sobre o estado do Piauí (GUNN; CORREIA, 2005).

Como esses bens não possuem proteção legal efetiva, se trata, também de uma tentativa de preservação através do registro, onde os levantamentos de campo e a caracterização das tipologias encontradas permite conhecer características e particularidades como recomendam a Constituição Federal e a Carta Patrimonial sobre Patrimônio Industrial. Esta dissertação, portanto, contribui para o conhecimento do patrimônio industrial e ferroviário brasileiro, buscando suas particularidades em diferentes regiões, abordando o caso da cidade de Teresina, no Piauí.

A pesquisa insere-se na área de concentração de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo, na linha de pesquisa intitulada Arquitetura, Cidade e Paisagem no Brasil e na América Latina, proposta no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Campus de São Carlos (IAU USP).

⁸ “O arquivo Nuvila foi montado pelos pesquisadores Philip Gunn e Telma de Barros Correia, no período de 1996 a 2005, a partir de pesquisas em arquivos, bibliotecas, prefeituras, museus e em acervos particulares e de visitas a vilas operárias e núcleos fabris, localizados em diversos estados do Brasil (Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). O arquivo inclui fotos, mapas, plantas, documentos, matérias publicadas em jornais e revistas, livros, folhetos, teses, dissertações, artigos etc. que tratam da construção, das transformações e do desmonte de vilas operárias e núcleos fabris erguidos no Brasil – no período de 1820 a 2000 – por indústrias e por empresas de mineração” (CORREIA, GUNN; 2005).

cap 1

Foto: Vista da Ponte João Luiz Ferreira (Nina Vieira, 2018).

CAPÍTULO 1. PIAUÍ: ECONOMIA E TERRITÓRIO

*[...] onde o sol é abrasador;
onde a rede tem razão de ser
(Paulo Thedim Barreto, 1938).*

1.1. A Economia do Gado e a povoação da Província de São José do Piauí

Entre as décadas de 1660 e 1670 ocorreram iniciativas que impulsionaram a colonização do Piauí⁹, chefiadas por Domingos Jorge Velho a partir de São Paulo e por Domingos Afonso Mafrense a partir de Pernambuco (MENDES, 2003). O primeiro nasceu na Vila da Parnaíba, em São Paulo, de onde partiu para entrar pelo sul do Estado e se estabelecer no encontro do Rio Poti com o Parnaíba, o qual teria sido por ele nomeado (BARRETO, 1938). Como assinala Knox (1986), há controvérsias sobre qual dos dois¹⁰ teria chegado primeiro, mas afirma que os primitivos povoadores dividiam-se em dois grupos: os “sertanistas de contrato” que deveriam dominar os índios existentes, e os “sesmeiros” da Casa da Torre. Junto desses grupos estariam índios já catequizados, negros, mamelucos e membros da Igreja – esses últimos “muitas vezes lhes antecedendo, [...] passavam e descreviam a terra¹¹, outros ficaram com suas capelas e índios ao redor: e os jesuítas acrescentaram à missão sacerdotal a atividade de pastoreio”(KNOX, 1986, p.34). A essa época “os índios fervilhavam como formigas nos vales do Piauí”, mas muitos deles foram expulsos e dizimados pelos primeiros povoadores¹². Os que ficaram passaram a ser serviçais dos curraleiros, enquanto muitos vaqueiros tomaram mulheres índias como amantes. Conforme Odilon Nunes:

Os criadores, que vieram depois, forçam a retirada dos silvícolas. Os curraleiros impunham a limpeza da terra que consistia na expulsão de seus primitivos habitantes. Estes [...] não podiam conhecer o direito de propriedade e aqueles necessitavam de pouca gente para os seus labores; Os selvagens, geralmente glutões e caçadores de gado, foram, então, expulsos da bacia parnaibana, a ferro e a fogo, em defesa do direito de propriedade.

⁹ “Coincidia o começo da colonização do Piauí com o aparecimento da mineração” (NUNES, 1982, p.30).

¹⁰ Odilon Nunes (1982) considera Domingos Jorge Velho o precursor da colonização do território piauiense e Domingos Afonso sertão o precursor da economia local.

¹¹ Sobre essas terras “o que se conhecia até aqueles finais do Seiscentos decorria de relatos fragmentados feitos ou escritos por religiosos, índios ou sertanistas. Narrativas muitas vezes paradoxais e fantasiosas, nas quais os sertões apresentavam-se ora como terra de riquezas minerais, ora como locus da bárbarie” (ARRAES, 2016).

¹² Sobre as populações indígenas que povoavam a região estariam, segundo Spix e Martius (1981), os pimenteiras, acroás e gericós; e, segundo Arraes (2016), os tapuias.

Povoando os sertões longínquos, exigia, contudo, a expulsão do ameríndio, ou seu aldeamento. E a tirania dos administradores dos aldeamentos era tamanha que, dentro em pouco, estes se extinguíam, pela degradação física e moral de seus componentes (NUNES, 1982, p.9, 12 e 15).

O território do Piauí se fez a partir de disputas de diferentes naturezas, inclusive, institucionais. Inicialmente foi controlado pelo poder eclesiástico da Bahia. Quando a Capitania de Pernambuco foi oficializada, em 1676, passou a pertencê-la. Em 1718, o Piauí foi considerado uma capitania independente, agora separada do Maranhão, mas efetivamente isso só aconteceu em meados de 1769¹³ (BARRETO, 1975). Com essas disputas de poder entre capitanias, formaram-se no território piauiense três regiões de atração:

a do mar (representado pelo Maranhão), a da Bahia, de influência no sul do Piauí e a força do centro, onde, nas chapadas, os primeiros povoadores se estabeleceram. [...] a unidade, o desenvolvimento demográfico, o crescimento das vilas e cidades se verificarão ora atraídos por um polo, ora por outro (KNOX, 1968, p.12).

Embora em 1718 tenha sido instituída a Capitania do Piauí, constituindo-se assim mais uma unidade político-administrativa do Brasil Colônia, somente em 1759 uma junta governamental foi instalada. Antes disso a região das “terras situadas a oeste do Rio São Francisco”, a qual o Piauí fazia parte, era conhecida como *Sertão de Dentro* ou *Sertão de Rodelas* (BRANDÃO, 1995). Sertão esse que correspondia a “uma região com limites imprecisos, complexa em aspectos socioculturais e heterogênea no âmbito biogeográfico, abrigando desde secas caatingas aos vales férteis de carnaúbas e buritis” (ARRAES, 2016, p. 259).

A criação de vilas e da Capitania de São José do Piauí, em 1759, está relacionada à política de Dom José de espalhar a autoridade da Coroa por todo seu território (SOUZA, 2004). Arraes descreve a situação dos territórios antes pertencentes ao Sertão de Rodelas: “reduzida quantidade de povoações, da desarmônica distribuição de sesmarias, da violência praticada pela população habitante da região, assim como pela baixa fiscalização na cobrança dos dízimos eclesiásticos” (2016, p. 258).

Dessa forma, a política da Coroa seria incentivar o cultivo da terra e a fundação de povoações oficiais, que

seriam utilizadas pela Coroa portuguesa para controlar, fiscalizar e vigiar áreas fragilmente delimitadas e senhoreadas por uma poderosa rede de homens residentes no litoral e Recôncavo baianos. Enquadram-se nesse

¹³ “Até 1797, o Piauí é governado por Juntas Trinas, das quais ao todo 33 pessoas participaram” (MENDES, 2003).

grupo a família Dias d'Ávila (a Casa da Torre), a família Guedes de Brito (a Casa da Ponte), Domingos Afonso Mafrense (depois alcunhado de Sertão), João Jorge Afonso e os representantes da Companhia de Jesus do Colégio de Salvador. Os novos assentamentos reformariam os sertões, transformando-os de vastidões incertas em territórios devidamente ocupados e definidos (ARRAES, 2016, p. 258).

Para Renata Malcher essas ações tentavam a “estabilização e pacificação dos sesmeiros que ali tinham, sobretudo, fazendas de gado e dos indígenas que, em mais de uma ocasião, revoltaram-se, pondo em causa a segurança da ligação por terra do Maranhão com a Bahia” (2011, p.1).

A criação da freguesia da Mocha, em 1669, e o consequente desmembramento da região da freguesia de Nossa Senhora do Cabrobró, antes a única do Sertão de Rodelas e pertencente ao bispado pernambucano, também fez parte de uma estratégia de expansão de poder da igreja católica (BARRETO, 1938; ARRAES, 2016).

Em 1676, o governador do Pernambuco – que incluía as terras piauienses – concedeu as primeiras sesmarias a Domingos Afonso Mafrense, Francisco Dias d'Ávila¹⁴, Julião Afonso Serra e Bernardo Pereira Gago. A essa época também foram concedidas sesmarias no atual estado do Ceará. E, no ano de 1681 acontecem mais concessões a Mafrense, agora às margens do rio Parnaíba (MENDES, 2003; KNOX, 1986).

Atribuíram-se 10 léguas de terra em quadro a cada um nas margens do rio Gurguéia. Pediram-nas em Olinda, porque a região ficava na jurisdição de Pernambuco, isto é, nos sertões que se estendem da margem esquerda do São Francisco, em rumo do Ocidente.

Assim, considera-se que o estado do Piauí começa a ser povoado no século XVII, por Domingos Afonso Mafrense, juntamente com seu sócio Francisco Dias d'Ávila – senhor da casa da Torre Garcia d'Ávila¹⁵, na Bahia. Esta ocupação começou pelas sesmarias do vale do rio Canindé, um afluente do Rio Parnaíba (MIRANDA, 1932). Em vales quase planos e muito férteis quando há chuva, limitados por grandes serras, Mafrense fundou fazendas de gado (GARDNER, 1942).

A conquista das terras piauienses fez-se através das guerras de extermínio, coma expulsão e a aculturação dos índios, para instalação dos currais e fazendas de criação de gado [...]. A lógica colonizatória do Piauí partiu, assim, do despovoamento índio para o povoamento branco e mestiço, o que resultou na rarefação demográfica, com o polvilhar de currais e fazendas-criatório pelos vales dos rios que formam o lado oriental da bacia hidrográfica parnaibana (SOUZA, 2004, p.15).

¹⁴ Miranda (1932) cita Francisco Dias d'Ávila como senhor da Casa da Torre, na Bahia; Knox (1986) coloca Domingos Antônio Mafrense, Francisco Dias, Julião Afonso e Bernardo Pereira como criadores e sócios da Casa da Torre.

¹⁵ A Casa da Torre é considerada por Knox (1986, pg. 31) “ponto de apoio e da irradiação dos que colonizaram as terras piauienses”.

Esses primeiros habitantes estabelecem as primitivas fazendas, com “rústicas casas de taipa cobertas de palha” e “currais de pedra”. Junto com eles, traziam seus rebanhos – criados de forma extensiva - e negros escravizados, que formavam a maioria dos habitantes das fazendas. No século seguinte, pequenos e grandes fazendeiros eram, geralmente, mulatos e formavam a maioria da população; viviam predominantemente na zona rural, em residências simples, mas de cobertura cerâmica (KNOX, 1986, p.34).

Knox descreve a fazenda piauiense do período colonial como “uma unidade econômica social com produções diversificadas que vão desde a criação de gado vacum e cavalos passando pela produção de alimentos de subsistência, até a produção de açúcar, algodão e fumo” (KNOX, 1995, p.148). Sobre essa produção, Paulo Gutemberg Souza (2004) discorre que era uma atividade de sítiantes dispersos pelo território e que era tolerada pelos donos das fazendas, com a possibilidade da criação de um sistema de agregados. Esses pequenos cultivos foram descritos por Gardner quando visitou a Fazenda Prazeres, nas proximidades de Oeiras:

A fazenda era principalmente de criação de gado, mas havia no vale, abaixo da casa, um grande canavial, de que se fabricava a rapadura, e, como o solo era próprio para o cultivo da mandioca, também esta se encontrava em abundância (GARDNER, 1942, p.237).

Essa primeira sociedade piauiense é caracterizada por “unidades autônomas de produção e consumo, as fazendas de gado, isoladas quase completamente, onde seus proprietários ligavam-se num emaranhado de relações matrimoniais, formando verdadeiras oligarquias familiares” (KNOX, 1986, p.34). Tais unidades “constituíam a mais elementar e usual forma de ocupação econômica dos sertões piauienses, mas também a menos eficaz para proporcionar concentração urbana” (SOUZA, 2005, p.15).

A civilização no Piauí originou-se nas fazendas de criação, é a civilização do couro, a carnaúba deu o tronco para a construção da casa; o gado deu o couro para a mobília e para a roupa do vaqueiro (BARRETO, 1975, p.213).

Nesta sociedade profundamente marcada pela pecuária, segundo Knox (1986) atuavam dois agentes centrais: os donos das terras e os sertanistas de contrato. Os donos das terras eram os sesmeiros e seus sócios, enquanto o sistema de concessão de terras – sesmarias – tinha como pressuposto a utilização dessas terras e o pagamento de dízimos à Ordem de Cristo (KNOX, 1986).

Para Odilon Nunes (1986, p.23) a sociedade gerada dividia-se em três estratos principais: os fazendeiros que considera “a gema da sociedade”; o que chama de

“população vagabunda, ociosa que constitui a clientela dos primeiros”; e os escravizados, aos quais incluem negros e índios. Sobre os negros escravizados Knox (1986, p. 2) discorre sobre sua origem:

Os escravos vieram com seus senhores, os sesmeiros. Chegaram depois, comprados nos mercados da Bahia, Recife ou São Luís, para ajudar no trabalho da agricultura do algodão, arroz, milho. Trabalhavam no charque. [...] Haviam-os também nas fazendas de gado dos jesuítas. Tinham funções domésticas, igualmente. Seu número, comparado com o de outras regiões agrícolas, como Maranhão e Pernambuco, foi muito reduzido em virtude da desnecessidade à economia do pastoreio.

Os fazendeiros, além de terras, possuíam escravos e muitas cabeças de gado. Muitos deles eram descendentes de portugueses e frequentemente ocupavam postos políticos e nas milícias, além de costumarem ter conexões familiares no clero. Dessa forma “constituíam numa só família os comandos político, religioso e civil da localidade” (KNOX, 1986, p.36).

O poder e a autoridade do rico proprietário eram restringidos pelos costumes da clientela, geralmente tumultuosa, refratária a hierarquização, por circunstâncias especiais, com origem na parcimônia que lhe é inerente, e na prodigalidade da flora e da fauna, na facilidade de comunicações com as capitâncias vizinhas e, sobretudo, no vaquejo do gado, profissão que conduz ao trabalho livre, a exercitar tradições de convívio democrático, para o qual, entretanto, não havia ainda ambiente cultural (NUNES, 1986, p.24).

Mas a psicologia do vaqueiro continuaria a ser característica preponderante dessa sociedade que se inclina para a democracia, por circunstâncias claras, embora sem capacidade de adaptação. Daí a anarquia dominante, que, infelizmente, ainda testemunhamos [...] (NUNES, 1986, p.25).

Em um primeiro momento, as fazendas eram comandadas pelos vaqueiros, representantes dos donos das terras, assim “o regime de vida patriarcal era uma exceção”. Esses trabalhadores recebiam como pagamento uma cabeça de gado a cada quatro que administrava, “dessa forma, chegaria o vaqueiro quase sempre a fazendeiro” (NUNES, 1986, p.20).

Para Odilon Nunes, por conta desse tipo de formação de sociedade e pelas relações sociais suscitadas por essa economia:

É frouxo o espírito de sociabilidade. O lar não existia. Surgiu o conúbio do vaqueiro com a índia. Religião, política, não eram objetos de cogitações. Seriam restrições à liberdade dos poucos que comandavam. Não havia mesmo núcleo populacional para igreja ou para o foro. [...] aqueles vagabundos [...] constituíam o grosso da população piauiense e todos conheciam o vaquejo do gado. Sempre viveram amparados nos fazendeiros que representavam uma tradição de lutas e violências, própria de seus hábitos primitivos, quando heroicamente conquistavam

ao indígena os campos que fincavam as caixas de seus currais (NUNES, 1986, p.23 e 25).

A paisagem piauiense se manteve em grande parte preservada no período colonial, pois, segundo Nunes, “não teria o homem que violentar a terra para viver”:

As caatingas e as matas, quando não são carecentes de água, são acessíveis e facilmente devassáveis. Aqui e ali se abrem várzeas e campinas a perder de vista. Daí, o nomadismo da população que se domiciliava nos vales dos seus rios, já propensa à conduta de vagabundos. As planícies, que eram excelentes para a criação do gado, seriam também um estímulo para a vida de beduínos. Segregados do litoral, os primitivos povoadores implantaram na hinterlândia do Nordeste uma sociedade liderada por vaqueiros dissolutos e prepotentes, que se fixaram entretanto, à terra. A influência do meio seria um convite ao crime e autoritarismo(1982, p.6).

A partir da pecuária a terra era demarcada: “um vaqueiro ao lado do curral marqueava a sesmaria, de légua em légua, evidenciando a posse de um nobre ou abastado morando na corte ou em qualquer cidade do litoral” (MONTEIRO, 1987b). Depois de demarcada a terra, “levanta-se uma casa coberta pela maior parte de palha, feitos uns currais, e introduzidos os gados, estão povoadas três léguas de terra, e estabelecida uma fazenda” (NUNES, 1982, p.?).

Caminhos naturais converteram-se em rotas comerciais, ao longo das quais surgiram os primeiros núcleos urbanos, como o povoado da Mocha, elevado a vila por uma Carta Régia em 1712¹⁶ (MENDES, 2003). Originária de uma fazenda atribuída a Domingos Afonso Mafrense, chamada Cabrobró, em 1761, Mocha foi elevada a cidade e escolhida como capital da Capitania do Piauí através da Carta Régia de 1761¹⁷. Em 1762 foi nomeada Oeiras, em homenagem ao Conde de Oeiras, posteriormente Marquês de Pombal (BARRETO, 1938; KNOX, 1986).

Sobre as construções encontradas nas terras piauienses, Barreto (1938) cita um documento de 1847, assinado pelo inspetor da Tesouraria da Fazenda José Nicolau da Costa Freire, que relata as casas construídas em taipa, algumas com partes em pedra e barro. Além disso, cita 23 fazendas oriundas da herança deixada por Mafrense aos

¹⁶ Barreto (1938) data a elevação à vila em 1917.

¹⁷ A Carta Régia de 1761 eleva também outros oito povoados à categoria de vilas, que passaram a obedecer ordenamento urbanos: “essas vilas e cidades não foram crescendo ao bel-prazer; logo de início, obedeceram um plano” (BARRETO, 1975, p. 194 e 195). Observando as recomendações da Carta Régia de 1761 é possível afirmar que uma assimilação da tratadística portuguesa aconteceu nas vilas e cidades do Brasil Colônia: “aproveitando antigas tradições urbanísticas de Portugal, [...] apresentavam ruas de aspecto uniforme, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes laterais sobre os limites dos terrenos” (REIS FILHO, 1970, p.22).

Jesuítas. Tais fazendas estariam dispostas nas redondezas da cidade de Oeiras e compunham o total de 26 edificações, das quais 15 com cobertura em telha cerâmica e 11 de palha, e três delas dotadas de capelas: Brejinho, Cachoeira e Campo Largo.

Em 1697, o Padre Miguel de Carvalho deu a benção à igreja de Nossa Senhora da Vitória, construída em taipa e coberta por palha. Na ocasião retratou o “povoado do riacho da Mocha” em documento intitulado “Descrição do Sertão do Piauí”:

Habitam as 129 fazendas do Piauí 400 homens e 38 mulheres,
sendo 27 indígenas, 3 mestiças,
7 negras e 1 branca [...]
Vivem estes moradores
do arrendamento destas fazendas
de gado, de quatro cabeças que
criam, toca-lhes uma, ao depois
de pagos os dízimos [...]
comem estes homens só
carne de vaca com laticínios
e algum mel que tiram pelos paus,
a carne ordinariamente se come
assada, porque não há panelas em
que se coza; bebem água de poços
e lagoas, sempre turva [...] desta
sorte, vivem estes miseráveis homens
vestindo couros e parecendo tapuias. [...]
Compõem-se de fazendas de gados sem mais
moradores; estão situadas em vários riachos,
distantes uma das outras ordinariamente
mais de duas léguas (Apud.: CASTELLO BRANCO FILHO, 1978, p.9).

A partir dessa descrição é possível apreender um pouco do Piauí na Colônia: uma quantidade pouco expressiva de fazendas em um vasto território; uma média baixa de moradores por fazenda, com poucas mulheres, habitando e moradias rústicas:

A gênese urbana no Piauí é vista, assim, como um processo “natural” pelo qual as fazendas geraram espontaneamente os núcleos urbanos, sendo habitualmente descrita da seguinte forma: a partir da construção de uma capela ou orago para proteção espiritual de determinada fazenda, com o tempo surgia lentamente um incipiente ajuntamento de casas e moradores, cujo crescimento vegetativo e a vontade do Estado Português, em consórcio com a Igreja, faziam instituir uma Freguesia, primeira forma de divisão territorial administrativo-eclesiástica da Colônia, depois o Povoado, que evoluía enfim à condição de Vila, por autorização de El Rey (SOUZA, 2004, p.15 e 16).

Knox (1986) chama atenção para a alta dispersão da população piauiense composta por menos de 100 mil habitantes em 1826 e ocupando uma área de 250 mil km², predominantemente nas regiões das bacias do Poti, Canindé e Longá. Apesar da tentativa de incrementar as vilas e cidades da Província, sua população mantinha-se rural e localizada nas fazendas de gado, sua base produtiva e econômica.

Em 1826, o Piauí possuía 94.948 habitantes e 1/3 da população residia na capital da Província, Oeiras, enquanto o sul da Província era pouco povoado e, sobretudo, por tribos indígenas. Essa concentração na capital correspondia ao povoamento inicial. Pouco depois o litoral e o rio Parnaíba passaram a serem pontos de atração. A cidade de Parnaíba¹⁸ assumiu uma posição privilegiada, abrigando um comércio potente, enquanto a região sul, de Parnaguá, apresentava agora mais de 17 mil habitantes (KNOX, 1986; NUNES, 1966).

Com a morte de Mafrense, no ano de 1711, os jesuítas herdaram 39 fazendas de gado¹⁹, que 50 anos depois foram confiscadas²⁰ pelo Governo Português e posteriormente passaram a ser conhecidas como Fazendas Nacionais. Tais fazendas são consideradas a origem da pecuária no Piauí:

Em 1811 possuíam 50760 cabeças de gado vacum e 2870 de gado cavalar, tal é o poder criador das terras do Piauí, favorecidas por pastagens de 1ª ordem. O capim 'mimoso', talvez a melhor forrageira americana, é, sem dúvida, o fator de riqueza do Estado (MIRANDA, 1932, p.142).

As Fazendas Nacionais possivelmente seguiam um sistema construtivo bastante similar ao da Abelheiras (ver Figura 3):

[...] as construções eram de taipa formada com troncos de carnaúba, espaçados de 0,35m e o varamento de marmeleiro, distanciados de 0,10m e amarrados com relho de couro de boi; enchimento de pedra e barro; encaibramento de tronco de carnaúba, e do mesmo material o ripamento; telha vã; piso de terra batida; esquadrias cheias e largas; portas com 1,50, de pau-d'arco; pés-direitos altos; paredes de meia altura; avarandados largos e baixos (BARRETO, 1975, p.200).

Ainda sobre a Fazenda Abelheiras, de propriedade de Jacob Manuel d'Almendra, segundo Moysés Castelo Branco Filho (1978, p.24) tinha "moradia-casa de paredes de pedra, fundada pela Casa da Torre; currais de pedra".

¹⁸ "[...] florescente cidade perto da costa na margem oriental de um grande rio do mesmo nome, que divide as províncias do Maranhão e Piauí, e pelo qual se faz navegação" (GARDNER, 1941, p.211).

¹⁹ D'Alencastre (1858) lista cada uma dessas fazendas e apresenta um inventário completo de todas, apresentando: localização, capital, bens rendíveis do gado vacum, rendimento do gado vacum, quartos para os criadores de gado e do cavalar. Além disso, informa a dimensão das fazendas, o número de escravos e escravas.

²⁰ "Por ordem do governador João Pereira Caldas, os padres jesuítas do Piauí são presos e remetidos para a Bahia, tendo sido sequestrados os seus bens (MENDES, 2003, p.399)."

Figura 3 - Fazenda Abelheiras, localizada no atual município de Campo Maior.
Fonte: BARRETO, 1938

Figura 4 - Varanda da Fazenda São Domingos
Fonte: BARRETO (1938).

A Fazenda São Domingos (Figura 4) teria também como proprietário Jacob Manuel d'Almendra²¹, “rico criador e fazendeiro do nordeste do Piauí” e teria uma “moradia ‘Casa de São Domingos’ de amplas salas e varandas”. O proprietário da fazenda Ininga seria Estevão Lopes Castelo Branco, e a mesma seria composta de uma “moradia-casa imensa de 16 quartos e varandas envolta, dominando o vale do Maratoã” (CASTELO BRANCO FILHO, 1978, p.23).

Uma característica das fazendas piauienses é a varanda, como é possível visualizar na fotografia da fazenda Abelheiras (Figura 3) e da Fazenda São Domingos (Figura 4):

No Piauí, onde o clima é quente e sujeito a poucas chuvas, as varandas são sistematicamente abertas. Como o sol é causticante, o pé-direito da varanda diminui sensivelmente; e muitas vezes, a parte mais baixa do telhado tem 1,60m de alto. [...] Além disso, o piauiense é obrigado a arborizar o seu terreno, ao longo de toda varanda e correr. É forçado a criar o máximo de sombra. As varandas e os quartos que com estas têm comunicação direta são os melhores e os mais agradáveis cômodos da casa piauiense (BARRETO, 1975, p.205).

Para Paulo Thedim (1975), na arquitetura piauiense o conforto climático é primordial;

[...] o problema da ventilação é ali a preocupação máxima: cômodos amplos; paredes internas só de meia altura; pés-direitos dos quartos e salas bastante altos; cumeeiras atingindo facilmente a 8 e 10 metros; cobertura de telha vã. Quando em requintes de acabamento são colocados forros planos ou em gamelas, são entreabertos, de ripamento, formando desenhos geométricos os mais variados e dispostos em painéis valorizados pela luz, que cria contrastes decore onde a pintura é monocromática e de um só tom (BARRETO, 1975, p. 200).

²¹ Ainda de propriedade de Jacob Manuel d'Almendra estaria listada a Fazenda Havre da Graça, localizada em União. E seria composta de “moradia-sobrado com instalações para fabricação da farinha de mandioca” (CASTELO BRANCO FILHO, 1978, p.23). Além disso, o notável sobrado dos Almendra em Teresina é citado no item 1.5 desta dissertação.

Em 1855, D'Alencastre já demonstrava o declínio de tais fazendas, exemplificando as fazendas pertencentes à Inspeção do Canindé, que passaram a ser administradas “por particulares” e desde então entraram em declínio:

As outras inspeções também não têm prosperado; se compararmos a sua estatística atual com a de 1825, acharemos um grande aumento na escravatura, e o aumento absoluto na produção do gado cavalar, ao passo que o gado vacum tem sofrido grande decrescimento, sendo isto tanto mais para estranhar quanto é certo que as fazendas do Piauí e Nazaré não são sujeitas à seca pelas vantajosas posições em que se acham situadas. Esse decrescimento do gado vacum torna-se bastante sensível se compararmos a exportação dos primeiros anos com a que se faz hoje (D'ALENCASTRE, 1858, p.57 e 58).

O Piauí, mantendo-se com um caráter de transição e de local de passagem para outros territórios, além de se dividir entre três polos de atração distantes entre si, acabou por construir uma estrutura econômica diferenciada de outras províncias nordestinas - de base escravagista - pelo fato da origem de sua economia estar baseada na pecuária, que exige pouca mão de obra. A produção pecuarista mais relevante que a agricultura, formou um cenário propício para a criação de grandes latifúndios (KNOX, 1986).

O Piauí constituiu os fundamentos de sua economia na pecuária, mercado da carne, do couro e do boi vivo imprimiram orientação a toda política econômica e normas administrativas da Capitania e da Província. Foi a criação de gado a maior e quase única fonte de riqueza do Piauí (KNOX, 1986, p.24).

A história econômica do Piauí Colônia foi determinada pela estrutura e pelo desempenho do sistema de colonização do Brasil. Estes dois elementos deram origem a um conjunto de fatores que impulsionou a expansão dos currais no interior do Nordeste, promovendo o alargamento da área de povoamento da região. Entre os fatores de ordem econômica destacou-se o crescimento da agromanufatura açucareira, que passou a exigir a ampliação da área canavieira, a intensificação do caráter monocultural da produção dos engenhos e a interiorização das atividades suplementares, como a pecuária e a agricultura de subsistência. Foi ainda decisivo o desenvolvimento da atividade pastoril, verificado em decorrência do aumento do rebanho e do engajamento de pessoas desvinculadas da produção do açúcar (BRANDÃO, 1995, p.35).

Brandão (1995) associa o açúcar à expansão dos currais no interior do Piauí:

Entre os fatores de ordem econômica destacou-se o crescimento da agromanufatura açucareira, que passou a exigir a ampliação da área canavieira, a intensificação do caráter monocultural da produção dos engenhos e a interiorização das atividades suplementares, como a pecuária e a agricultura de subsistência. Foi ainda decisivo o desenvolvimento da atividade pastoril, verificado em decorrência do aumento do rebanho e do engajamento de pessoas desvinculadas da produção do açúcar (BRANDÃO, 1995, p.35).

A origem da economia do gado piauiense, pois, está Fazendas Nacionais, fundadas por Domingos Afonso Mafrense, depois dos jesuítas e confiscadas pela Coroa²². Knox (1986, p.25) transcreve a fala do governante Carlos César Burlamaqui, de 30 de maio de 1809:

Os gêneros fortes da Capitania de São José do Piauí que tenho a honra de governar, são só dois, gados vacuns e cavaleiros... e sendo tão úteis não só sustentam a terra onde nascem, mas também a Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão que se não fosse o imenso gado que todos os anos desce desta Capitania, morreriam a fome de carne; o cavalariço fornece também aos engenhos da Bahia e Pernambuco e as lavouras de fumo e conduções de algodão no Itapecuru, Capitania do Maranhão; tem havido contudo relaxação em fomentar esses dois tão úteis artigos que tem decaído muito do que antigamente eram.

Com a criação do gado, viu-se despontar “as primeiras transações comerciais que se manifestam em barganhas” - redes, tecidos de algodão e cuias eram trocados por gado (Nunes, 1982, p.28). Knox (1995) ressalta as características dessa economia, uma produção que necessita de pouco investimento financeiro, as terras compradas a preços baixos e um mercado que se mantém acanhado. Com a produção em alta, “os curraleiros precisavam dar evasão ao excesso de seus rebanhos que se multiplicavam perigosamente”. Assim,

Levaram os currais até o Alto Itapecuru e a Baixada Maranhense, entre aquele rio e o Parnaíba. Romperam os divisores de água, em rumo do Acaraú (Ceará). Deram as sementes que fizeram a pecuária nas regiões auríferas de Goiás ainda despovoadas de gado vacum. Os bois erados²³ eram remetidos para o litoral e ainda para as Minas Gerais. Como troca, não serviam mercadorias, pois a frugalidade dos currais não oferecia margem para consumo e o transporte seria dificultoso e caro. Traziam os boiadeiros, como resultado de suas transições comerciais, o escravo e também dinheiro e não pouco, e ainda outro e, por vezes, em contrabandos, avaramente guardado (NUNES, 1982, p.28).

O gado produzido no Piauí “supre em grande parte os mercados de Maranhão, Bahia e Pernambuco; às vezes enviam algumas manadas para a província de Minas” (GARDNER, 1942, p.230). Os longos caminhos percorridos para levar gado para os diferentes destinos “iam povoando os sertões de gente e de novas fazendas, num itinerário doloroso e temerário, porém edificante” (NUNES, 1982, p.35). É possível verificar as três principais rotas utilizadas para o transporte do gado na Figura 5; em direção a Salvador e Recife; para o litoral e em direção às minas.

²² Gardner (1942) relata a passagem por uma das fazendas nacionais que se destinava exclusivamente à criação de cavalos e produzia cerca de 400 cabeças por ano.

²³ Gado criado e pronto para abater.

Figura 5 - Rota do Gado no Nordeste
Fonte: Tolstaudius (2013).

As relações piauienses com a Bahia foram além da influência da Casa da Torre:

Em todos os tempos, desde os coloniais, todas as transações das zonas interiores sul do Estado do Piauí fizeram-se com a Bahia, o que decorre do fato dos descobrimentos e da colonização do interior desse Estado terem sido do sul para o norte do País. Ainda hoje o gado do sul do Piauí é vendido na Bahia e os comércios de Corrente e de Parnaguá são tributários do desse Estado [...] (MIRANDA, 1938, p.73).

Os dízimos aplicados à produção do gado eram arrecadados pelo governo do Maranhão e também disputados pelas Capitânicas do Ceará e Pernambuco. Essa realidade durou até 1836, quando uma lei provincial buscou garantir ao Piauí o direito à arrecadação dos impostos relativos à criação de gados “vacum, cavalar e de minguas” (KNOX, 1986, p.26). O controle e os impostos sobre as exportações eram de responsabilidade do estado vizinho: “os navios tinham de despachar na alfândega do Maranhão antes de trazer as mercadorias para Parnaíba”. Depois de muitas requisições dos comerciantes locais, em 1817 foi instituída uma alfandega²⁴ na Vila de Parnaíba (KNOX, 1986, p.18). Do gado, além da carne e do leite para alimentação, tirava-se também o couro: “não só vestiam couro, como dele faziam calçados, chapéus, tamboretes, portas, camas, alforjes, surrões, bruacas, peias, mochilas, cangalhas, relhos que serviam de cordas, e muita cousa a mais” (NUNES, 1982, p.35).

[...] de forma que o couro era para consumo local era utilizado em cabelo, depois espichado em varas e seco ao sol. Não se sabe em que época foram introduzidos curtumes, mas é provável que desde os primeiros

²⁴ Mendes (2003) assinala a autorização do funcionamento de uma alfandega na vila de Parnaíba em 22 de novembro de 1773, o decreto da sua criação em 1817 e seu efetivo funcionamento em 1822.

tempos da colonização já se fazia beneficiamento do couro e se produziam solas para alguns artefatos como selas, arreios, gibão e calçados (SILVA F., 2007a, p.207).

Felipe Mendes (2003) indica o início da produção de charque na cidade de Parnaíba no ano de 1773, sendo Domingos Dias da Silva²⁵ o precursor. Olavo Silva F. (2007, p.207) reafirma esse pioneirismo e fala que esse tipo de produção e comércio concentrou-se na região norte do estado:

A produção de charque teve início com o capitão Domingos Dias da Silva quando aportou na feitoria do Porto das Barcas em 1768, antes mesmo da instalação definitiva da Vila de São João da Parnahyba. A indústria do charque, de couranas e derivados do boi, ficou concentrada nesse local, de onde se fazia exportação para outros portos. No restante do território, o comércio do gado era feito com o boi vivo [...].

Segundo Knox (1986), no Piauí, a criação do gado funcionou como subciclo do algodão e do açúcar, onde era utilizado como animal de tração e fornecia couro para produzir os “surrões” que aperfeiçoava o transporte das mercadorias. Era ainda uma forma de sustentação econômica nas crises da economia açucareira.

No interior do Piauí, a economia do gado não foi capaz de associar-se a uma ampliação expressiva do mercado. “Os rebanhos continuavam a crescendo, bem como a população, mas os mercados se limitavam às fazendas”. A distribuição desigual da renda fazia com que as riquezas geradas pelas fazendas pouco movimentassem o comércio na Capitania, o capital gerado ficava, sobretudo, nas mãos dos coronéis fazendeiros, que acumulavam ou investia na aquisição de escravizados ou de objetos de luxo (KNOX, 1986, p.27 e 28). Esses “habitantes não tinham poder aquisitivo. Suas necessidades eram mínimas; vestiam-se com gibão e perneiras talhados no couro. Ricos eram todos os fazendeiros, em gados e terras, mas tudo de baixo valor monetário” (NUNES, 1982).

A opulência rústica foi passageira e jamais atingiria a suntuosidade magnificente do litoral e das Minas Gerais. Pouco a pouco foi cedendo lugar a uma fase de pauperismo que atormentaria a baixa camada social. Era a ausência de comércio [...] E se havia, era baseado na troca de produtos ou cousas (NUNES, 1982, p.29).

Na segunda metade do século XIX a pecuária piauiense entra em processo de declínio devido ao declínio das zonas mineradoras – mercado tradicionalmente consumidor -, a constantes secas e ao pequeno mercado local que não absorvia o consumo da produção (KNOX, 1986). E mesmo em declínio, até a virada do século XIX, o Piauí ainda tinha como economia básica a pecuária, enquanto “a dieta alimentar do

²⁵ Falece em 1793 (MENDES, 2003).

piauiense era à base de carne de gado e da farinha de mandioca. O recurso à caça, às frutas, ao mel silvestre e à pesca complementava as necessidades alimentares” (TAVARES, 2000, p.22).

1.2 O Extrativismo e as Culturas Agrícolas

O início do cultivo de algodão no Piauí é registrado nos primeiros anos do século XVII, mas só adquire relevância na economia do estado apenas no século XIX. . Em 1857, D’Alencastre dava detalhes do desenvolvimento dessa cultura em terras piauienses:

Em boas terras, e com uma roça de 400 braças quadradas, se pode colher 800 a 1000 arrobas de algodão em caroço todos os anos. Durando uma plantação três anos, a safra dos dois últimos anos costuma declinar nos maus terrenos, e nos bons a aumentar na razão de um terço. [...] São escolhidos para plantação do algodão os terrenos de capoeira, de palmares, encostas de outeiros, e de ordinário todo o terreno elevado. Uma plantação costuma durar três anos, e às vezes mais, se o terreno é gordo. Abrem-se as roças de Julho até Dezembro, e no mês de Janeiro, conforme o inverno – principia a plantação. Feitas as covas, que ou guardam entre si a distância de uma braça, ou não guardam regularidade – depositam a semente. Nos intervalos da plantação costumam plantar milho, feijão, arroz e mandioca; porém como esta última planta pode amofinar o algodoeiro, muitos não a consentem, salvo quando o terreno é fresco, e de antemão se tem guardado uma maior distância entre um e outro pé de algodoeiro. De maio até junho colhe-se a produção do milho e feijão, e o algodoeiro se refaz. Três grandes males costumam afetar a plantação do algodão – as lagartas e outros insetos daninhos, a falta de chuva, e a muita chuva (D’ALENCASTRE, 1857, p.66).

O dízimo sobre o algodão foi estabelecido no Estado no ano de 1814 e era arrecadado em postos localizados nas margens do rio Parnaíba e na recebedoria da Vila Parnaíba. Grande parte da produção do algodão piauiense, entretanto, passava para o vizinho Maranhão através de contrabando (D’ALENCASTRE, 1857). Knox (1986, P.28) assinala “o predomínio do Maranhão como interceptador desse comércio, abarcando metade da exportação por meios ilegais”.

Os grandes produtores encontravam-se nas cidades de Teresina, União e São Gonçalo do Amarante e a produção chegou em 1857 a 10.475 arrobas exportadas, e em 1865, mais que triplica e atinge 36.684 arrobas. Era exportado algodão, tanto em estado bruto como em pluma, para a Inglaterra e para o sul do país e quem mediava essas transações era a Casa Inglesa, sediada em Parnaíba, a qual comprava o algodão dos produtores utilizando o mesmo preço praticado pelo Maranhão (KNOX, 1986).

A produção era escoada através do Rio Parnaíba até chegar ao litoral, na cidade de Parnaíba, e de lá era exportada em embarcações maiores. Uma notícia do jornal *O Propagador* (abaixo Figura 6), por exemplo, tratava da escuna *Arcelina* que levava couro

e algodão ao Maranhão, através do rio Parnaíba, e naufragou prejudicando toda a carga transportada e trazendo prejuízos a “casa inglesa na Parnaíba com 300 sacas, e daqui os senhores negociantes Alexandre d’Araujo Costa com porção de sacas e couros, e João Gonçalves Magalhães com 64 couros” (PERDEO-SE, O Propagador, 1859, p.4).

—Perdeo-se no dia 22 de dezembro, na saída da barra das Canárias na Parnahyba, o brigue escuna *Arcelina*, com destino ao Maranhão, carregado d’algodão e couros. A perda foi total: não se salvou nem o casco, nem a carga. Entre os prejudicados figurão, além de outros, a casa ingleza na Parnahyba com 300 saccas, e d’aqui os srs. negociantes Alexandre d’Araujo Costa com porção de saccas e couros, e João Gonçalves Magalhães com 64 couros. Profundamente sentimos esse sinistro, tanto pelos danos particulares, como pelo desanimo que, de repetidos casos semelhantes, resulta á transposição das embocaduras do unico rio navegavel, que temos na provincia.

Figura 6 - Jornal noticia perda de carga de couro e algodão.

Fonte: PERDEO-SE. O Propagador, Theresina, 15 de janeiro de 1859, p.4.

A tabela abaixo mostra as exportações de pluma e semente de algodão para a Inglaterra, no ano de 1899, do Piauí – aqui assinalado apenas com o nome da cidade de Parnaíba - e estados vizinhos (ver abaixo Tabela 1). Em números de pluma de algodão, a exportação piauiense supera apenas a maranhense e, quanto à semente de algodão, aparece com o menor valor dos estados registrados.

Tabela 1 - Exportação de algodão e sementes para Liverpool no ano de 1899

ALGODÃO		
	QUILOS	VALOR EM LIBRAS
Natal	82.257	3.242
Fortaleza	66.923	2.569
Paraíba	34.421	1.038
Parnaíba	4.770	131
Maranhão	4.050	56
SEMENTE DE ALGODÃO		
	QUILOS	VALOR EM LIBRAS
Maranhão	483.375	2.295
Paraíba	378.895	1.771
Natal	94.288	441
Parnaíba	90.160	426
Fortaleza	-	-

Fonte: COMMERCIO. O Nortista, 17 de fevereiro de 1901, p.3.

Knox (1986, p.28) mostra que “no período das duas guerras da Independência dos EUA, [...] desenvolveu-se no Piauí uma extensa e profícua expansão desse produto”.

Mas dificuldades giravam em torno do beneficiamento do produto, onde os processos de descaroçamento e ensacamento eram realizados de forma lenta, diante da precariedade das máquinas. Segundo D'Alencastre a pecuária foi priorizada em relação ao cultivo de algodão “porque este trabalho era mais cômodo e leve” (1857, p.64).

A mão de obra utilizada nas fazendas de algodão era de escravos, muitos vindos de Goiás, quando se deu o declínio das minas na região. Acompanhavam as famílias proprietárias em decadência, no fim do século XVIII, que procuravam no Piauí e no algodão um recomeço (KNOX, 1986).

A renda do algodão, no final do século XIX, favoreceu importações, através de Parnaíba, de produtos ingleses, vindos de Liverpool e possivelmente também negociados pela Casa Inglesa. A Tabela 2 a seguir mostra, nos anos de 1898 e 1899, o volume destas importações em relação às dos estados vizinhos (COMMERCIIO, O Nortista, 1901).

Tabela 2 - Importação – Entre alguns portos do norte do Brasil e o de Liverpool (valor em libras esterlinas)			
		1899	1898
1.	Maranhão	234.406	205.490
2.	Fortaleza (CE)	98.545	124.842
3.	Paraíba	40.420	46.785
4.	Parnaíba (PI)	38.748	37.480
5.	Natal (RN)	8.377	13.288

Fonte: COMMERCIIO. O Nortista, 17 de fevereiro de 1901, p.3.

Nos números de exportação, para os mesmos anos – 1898 e 1899 - o Piauí altera significativamente sua posição, pois a cidade de Parnaíba passou a fazer exportação em vapores diretos para a Europa, pelo porto contestado da Tutóia, em vez de ser via São Luís como até em 1898 (COMMERCIIO, O Nortista, 1901, p.3).

Tabela 2 – Exportação – Entre alguns portos do norte do Brasil e o de Liverpool (valor em libras esterlinas)			
		1899	1898
1.	Fortaleza (CE)	234.406	205.490
2.	Parnaíba (PI)	98.545	124.842
3.	Maranhão	40.420	46.785
4.	Paraíba	38.748	37.480
5.	Natal (RN)	8.377	13;288

Fonte: COMMERCIIO. O Nortista, 17 de fevereiro de 1901, p.3.

O Piauí exportava para a Inglaterra, além de algodão e suas sementes, outros produtos como couros, ossos, óleos, resinas e borracha - o mais exportado entre estes, em 1899. Além Inglaterra, Parnaíba escoava a produção piauiense para o Porto, Lisboa e Hamburgo (ver Tabela 3). Para Porto e Lisboa se exportava couros secos e algodão e, para Hamburgo, além de couro seco, exportava, entre outras coisas, chifres, caroço de algodão, borracha, resina de angico, cera de carnaúba e crina animal (COMMERCIO, O Nortista, 1901, p.3).

Tabela 3 - Valor oficial da exportação piauiense em 1900	
Porto	1.433.283\$450
Liverpool	790.513\$180
Lisboa	27.565\$600
Hamburgo	9.666\$000
TOTAL	2.261.028\$230

Fonte: COMMERCIO. O Nortista, 17 de fevereiro de 1901, p.3.

Como forma de organizar e melhorar a fiscalização entre as fronteiras do Piauí e Maranhão, os governos e as secretarias de fazenda dos dois estados estabeleceram um convênio no ano de 1922:

[...] para fiscalização recíproca na fronteira, em toda a extensão do rio Parnaíba até os portos de Tutóia e Amarração, na cobrança dos respectivos impostos de produção e exportação de produção de cada Estado e consumo de produção estranha, mantido o livre trânsito de mercadorias destinada a um dos Estados através do território do outro, nas condições abaixo especificadas [...] (FERREIRA, 1922, p.47).

O Convênio possuía 28 cláusulas, e que normatizavam, entre outras coisas, os pontos de armazenamento dos produtos e a responsabilidade da direção e fiscalização desses armazéns. Facultava ao Maranhão estabelecer armazéns em Parnaíba e Amarração e ao Piauí estabelecer armazéns nos portos de São Luís e Tutóia. Estabelecia, também, que os dois estados deveriam seguir a mesma tabela de cobrança de impostos sobre alguns produtos: amêndoas de coco babaçu, algodão, couro de gado, peles de cabra e veado, e cera de carnaúba e que tais preços seriam atualizados mensalmente em acordo entre os secretários de fazenda (FERREIRA, 1922).

Até a década de 1860, lavouras de café não foram registradas no Piauí. Já as de cana de açúcar apareceram a partir de 1780, logrando poucos resultados e fazendo com que a população importasse açúcar, rapadura e aguardentes por um alto preço. As

vazantes dos rios Parnaíba, Longá, Gurguéia e Poty eram registrados como locais propícios ao cultivo do fumo (D'ALENCASTRE, 1857).

Knox (1986, p.28) avalia que a agricultura no Piauí não obtinha resultados satisfatórios desde a Capitania e “não se desenvolvia de maneira eficaz em lugares isolados, nos chamados ‘baixões’, onde o gado não encontrava habitat adequado”. Já D'Alencastre discorda e afirma:

Não se diga que o solo do Piauí não é capaz de cultura; porque não há absolutamente terras más, que não se possam fazer boas, assim as queiram e saibam preparar. O Piauí tem terrenos próprios para qualquer gênero de lavoura, que podem ainda ser melhorados consideravelmente; e a influência atmosférica não é tão poderosa, que nulifique certas espécies de lavoura (D'ALENCASTRE, 1857, p.66).

Esta posição é seguida por Agenor Miranda (1932), que traz em seu livro uma série de relatórios sobre a qualidade do algodão piauiense, uma variedade denominada *Typo-alto-Parnaíba – T.A.P.*:

chegamos a positivas conclusões que devemos exclusivamente preferir o plantio da variedade do algodão brasileiro arbóreo por nós denominada ‘Typo-alto-Parnaíba’ (T.A.P.) cuja produção de pluma tem atingido até 35,3% e a variedade egípcia, harbaceo, denominada Shakelarides, cuja quantidade de pluma atingiu a 38,3%. A fibra daquele é notavelmente mais alva que a deste, porém, a porcentagem de produção deste é bastante superior. Procurando aumentar a produtividade do algodoeiro arbóreo (T.A.P.) temos tomado providências culturais que parecem prometedoras. A primeira remessa de pluma que fizemos para Liverpool logrou a seguinte referência da firma Stowell & Cia. ‘Algodão branco e bonito, boa cor e muito bom, grau regular, boa fibra. Temos certeza (diz a citada firma) que essa classe de algodão encontrará venda pronta. Servirá para os fabricantes de Lancashire admiravelmente, em virtude da fibra, e poderíamos dispor de qualquer quantidade. Em qualquer época esse algodão encontrará aqui melhores preços que no Rio de Janeiro. É nossa opinião que V. V. S. S. podem exportar tal algodão com inteira confiança e em qualquer quantidade (MIRANDA, 1938, p.152).

O algodão produzido no Piauí teria recebido boas avaliações, como essa enviada pela fábrica de pneus Goodyear:

Amostras do mesmo algodão remetidas em 1917 para os Estados Unidos da América do Norte lograram também esta referência: Replying to your letter of July 13th would state that the sample of cotton last send for superior to any wich we have previously received from Brasil. This last sample was clean, Strong and pliable, and would average in staple from 1 3/16 to I, ¼ inches. We would class it equal to the Peruvian cotton wich we recently received. While it is not anywhere as good as the Sea Island and the staple Egyptian wich we use in our tires, it compares favorably with the good grades of American peeler, wich are now being used extensively in unguaranteed tires and small size guaranteed tires in the sountry, owing to the presente shortage of Egyptian and Sea Island Fiber. If the tire industry continues to expand than the production of Sea Island and the longer staple Egyptian cottons, a fiber such as your last sample would indoubtely find considerable use in the industry.

Yours very truly (a) – The Goodyear Tire & Rubber Co. P. W. Litchfield
Vice - president and Factory Manager²⁶ (MIRANDA, 1938, p.153 e 154).

O Centro Industrial de Algodão, localizado no Rio de Janeiro, por sua vez avaliou: “amostra de algodão muito limpo, claro, fibra fina e resistente, bastante longa, de 35m/m servindo para fios finos até n. 40” (MIRANDA, 1938, p.154).

D’Alencastre afirma insistentemente em seu relatório que há no Piauí grande resistência para a lavoura e maior interesse na pecuária. Entende que: “se fazem a lavoura de primeira necessidade, é porque sem ela morreriam de fome; o instinto, pois da própria conservação é quem aconselha os filhos do Piauí a plantarem milho, feijão, arroz e mandioca” (D’ALENCASTRE, 1857, p.67). Outra explicação para a situação da produção agrícola era a dificuldade de escoamento, que acabava por favorecer as culturas de subsistência:

Os cronistas e autoridades referem-se, a cada instante, à preguiça e à vadiagem em que vivia a população do Piauí, que tinha profundas inclinações para o crime em todas as escalas. Havia fartura de alimento na terra com baixa densidade populacional, e o trabalho consistia na pecuária que pouca gente exige para suas atividades. A vida era frugal e fácil. Os colonos adaptaram-se aos costumes indígenas. Não agricultavam nem mesmo para a subsistência: carne, laticínios, caças, mel, batatas e frutos silvestres eram como despensas ou celeiros naturais que apareciam espontaneamente espalhados por toda parte. E tudo isso havia com abundância (NUNES, 1986, p. 27 e 28).

Numa tentativa de promover o aperfeiçoamento das culturas, o governo português recomendou, em 1798, o uso do arado. Mas, por conta a natureza do solo piauiense composto por matos, caatingas e chapadas, o mesmo não obteve aceitação por parte dos agricultores. Mesmo aqueles que lidavam com terras de brejo, utilizaram pouco o instrumento, que passou muito tempo desconhecido (ALENCASTRE, 1857).

A Casa Inglesa²⁷, casa comercial antes citada como negociante de algodão²⁸, era uma filial em Parnaíba da matriz localizada em Liverpool, na Inglaterra, fundada em

²⁶ “Respondendo a sua carta de 13 de julho, afirmamos que a amostra de algodão, enviada por último, é superior a qualquer outra que tenhamos recebido anteriormente do Brasil. Esta última amostra foi limpa, forte e flexível, e seria em média de 1 3/16 para I, ¼ polegadas. Nós classificamos como igual ao algodão peruano que recebemos recentemente. Embora a amostra não seja tão boa quanto à de Sea Island e à matéria prima que usamos em nossos pneus, ele se compara favoravelmente aos bons graus do descascador americano, que agora está sendo amplamente usado em aros não garantidos e em pneus de tamanho pequeno garantidos no mercado do país, devido à atual escassez de fibras vindas do Egito e Sea Island. Se a indústria de pneus continuar a se expandir do que a produção de Sea Island e o algodão egípcio mais longo, uma fibra como sua última amostra teria, sem dúvida, um uso considerável na indústria. Atenciosamente, The Goodyear Tire & Rubber Co. P.W. Litchfield – vice presidente e gerente de fábrica” (Tradução nossa).

1814 e que recebeu autonomia em 1849, data em que seus colaboradores no Piauí assumem sua gerência, passando a funcionar sob a razão social *Andrew Miller & Cia.* Seu dono era Paul Robert Singlehurst, que ficou conhecido no estado como “Paulo Inglês” (UM BALUARTE, Revista da Associação Comercial, 1952; CASA INGLESA, 2018). Era responsável, também, pela comercialização e exportação da cera de carnaúba produzida no Piauí: “a primeira remessa, em bases comerciais, foi feita pela Casa Inglesa, do porto de Amarração para Liverpool, em 27 de maio de 1889, pelo navio *Grangense*” (CASA INGLESA, 2018).

Figura 7 - Casa Inglesa de Parnaíba
Fonte: Casa Inglesa (2018).

Em 1869, chegou ao Piauí um garoto de 14 anos, chamado James Frederick Clarck²⁹, que teria assinado um contrato de trabalho de aprendizagem de cinco anos, em Liverpool, com a empresa de Paul Singlehurst. Em 1884, James Clarck, depois de anos de trabalho, passou a sócio de Paulo Inglês e depois assumiu a direção da Casa. Teria sido James Clarck o responsável pela inserção da carnaúba no mercado internacional (UM BALUARTE, Revista da Associação Comercial, 1952; CASA INGLESA, 2018).

A carnaúba é um dos símbolos piauienses. Dela se retira alimento da fruta, madeira para a construção, palha para cobertura e sua raiz detém propriedades medicinais:

Da carnaubeira, nada se perde. Tudo é aproveitado. A colonização inicial do Piauí foi possível, em grande parte, graças à presença da carnaubeira nas áreas onde se introduziram os rebanhos bovinos, pois a fixação do homem foi facilitada devido às suas qualidades (ARAÚJO, 2008, p.199).

²⁷ Moysés Castelo Branco Filho (1978, p.22) cita a Casa Inglesa como um dos cinco sobrados da cidade de Parnaíba, tipologia de exceção na arquitetura piauiense (SILVA FILHO, 2007): “Sobrado dos Clark – conhecido por ‘Casa Inglesa’ da Parnaíba, foi levantado em 1814 pelo inglês M. Paulo Singlehurst. Fica na Av. Presidente Getúlio Vargas”.

²⁸ Há registro também da Casa Inglesa como negociante de sal (CAMARA MUNICIPAL, A Opinião Conservadora, 12 de fevereiro de 1876, p.3).

²⁹ “James Clarck nasceu em Keswick, Cumberland, Inglaterra, a 14 de março de 1855. Faleceu em Parnaíba, Piauí, Brasil, a 2 de setembro de 1928. Foi empregado, sócio e chefe da Casa Inglesa” (UM BALUARTE, Revista da Associação Comercial, 25 de janeiro de 1952, p.64). Quando já era sócio da empresa, James se casa com a piauiense Ana Gonçalves Castelo Branco e passa a residir no Brasil de forma definitiva.

Sobre a “Paisagem Parnaibana” e sobre a riqueza dos carnaubais piauienses, Luiz Carvalho escreve no jornal O Nortista, em 1901: “longe, como uma floresta de esmeralda, o carnaubal sussurra, agitando as palmas rendadas, como lenços palpitantes de lágrimas a hora da partida” (CARVALHO, O Nortista, 1901, p.1). Mas a carnaúba só desponta economicamente, quando um dos seus produtos – a cera – passa a ser matéria prima para a indústria. Antes se empregava na produção de óleos de iluminação, velas, materiais isolantes, discos fonográficos, graxas e lubrificantes, conforme a tecnologia de beneficiamento ia gerando novos produtos finais (ARAÚJO, 2008).

Para Felipe Mendes, “a extração de recursos vegetais nativos sempre foi uma das principais características da economia piauiense, desde a ocupação das pastagens naturais nos vales úmidos”, e o auge da economia extrativista piauiense se deu a partir de 1850 (MENDES, 2003, p.49). A grande deficiência do Piauí estava no escoamento do produto, já que não possui porto para receber embarcações de grande porte (ARAÚJO, 2008). Para José Luís Araújo, a extração e exportação da cera de carnaúba conseguiu gerar renda até nas camadas mais frágeis da cadeia produtiva:

Sendo produto regular de exportação, gerava uma renda monetária para boa parcela da população. Atividade que não requeria maiores preparos de mão-de-obra, a vasta população rural encontrava em tal atividade um meio suplementar de sobrevivência, pois lhe proporcionava mais algum ganho monetário com que adquiria bens para satisfação de suas “poucas” necessidades. Assim vivia a maior parte da população piauiense. Praticando uma agricultura de subsistência, naturalmente com baixos rendimentos, o que a condicionava a viver em situação de simples sobrevivência, situação essa que tenderia a se modificar a partir da década de 1930 com a valorização da cera de carnaúba (ARAÚJO, 2008, p. 200).

O centro das negociações da carnaúba estava sediado em Parnaíba, a porta de saída do Piauí para o exterior, e onde a pioneira Casa Inglesa se localizava, dessa forma, tornou a cidade o principal centro comercial do estado:

Parnaíba, por ser a cidade que mantinha contato mais direto com o exterior, constituiu-se, no período, no principal centro comercial do Estado. Praticamente todas as grandes empresas, quer industriais, quer de prestação de serviços, nacionais ou estrangeiras, estavam ali representadas, uma vez que o mercado consumidor lhes era bastante compensador. Em Parnaíba comprava-se de tudo, e o Parnaíba estava ali pronto para servir de via de transporte das mercadorias para a vasta área dela dependente. Sua influência econômica extrapolava o Meio-Norte atingindo até Goiás (ARAÚJO, 2008, p.201).

Além do pioneirismo na introdução da cera de carnaúba, a Casa Inglesa teria trazido ao nordeste produtos derivados do petróleo e os distribuindo por quase cinquenta anos:

O querosene 'Jacaré', vendido pela Casa Inglesa, proporcionou durante muitos anos a iluminação de pequenos lugarejos do Piauí. Posteriormente, também foi a Casa Inglesa que forneceu o equipamento e instalou iluminação elétrica em 153 municípios do Piauí, Maranhão e do Ceará (CASA INGLESA, 2008).

Figura 8 - Anúncio de jornal da Casa Inglesa
Fonte: ANNUNCIOS. A Epoca: Orgão Conservador, Theresina, 19 de julho de 1879, p.4.

Figura 9 - Anúncio de jornal informando a iniciativa do chefe da Casa Inglesa
Fonte: ANNUNCIOS. A Epoca: Orgão Conservador, Theresina, 19 de julho de 1879, p.4.

A Casa Inglesa foi responsável também por investimentos nos melhoramentos da navegação do Rio Parnaíba, afim de “servir de rebocador, e acomodações para passageiros” (ANNUNCIOS. A Epoca: Orgão Conservador, Theresina, 19 de julho de 1879, p.4.). Como ilustrado abaixo (ver Figura 8 e Figura 9), os jornais noticiavam com entusiasmo a iniciativa de Sr. C. Singlehurst, chefe da casa inglesa da Parnaíba, a qual estaria “rompendo o círculo de ferro da privilegiada companhia de vapores da província” (ANNUNCIOS. A Epoca: Orgão Conservador, Theresina, 19 de julho de 1879, p.4.).

Nos relatórios apresentados pelos governadores Eurípedes de Aguiar e João Luiz Ferreira nos anos de 1920 a 1922, é possível verificar o que se arrecadou com exportações nos respectivos anos (ver Tabela 4). A maior arrecadação, durante o intervalo de 1918 a 1920, com uma diferença considerável, corresponde à exportação de cera de carnaúba. Logo atrás, figura o algodão, que se aproxima da cera no último ano analisado – 1921 - e está muito acima de outros produtos importantes à economia piauiense como o gado, borracha, couro e peles.

Tabela 4 - Quadro de exportação do Piauí em 1818, 1819, 1920 e 1921.

Compara a renda arrecadada de cada produto

PRODUTOS	1918	1919	1920	1921
GADO VACCUM DO SEXO MASCULINO	33:021\$300	21:660\$200	27.500\$000	45:103\$500 ³⁰
SAL 120 LITROS	2:232\$320	1:571\$760	4:565\$600	
ALGODÃO	177:651\$156	158:754\$244	126:970\$494	113:635\$229
ARROZ	12:307\$600	7:900\$592	5:036\$280	21:630\$992
BORRACHA	31:686\$176	45:534\$288	15:075\$740	1:884\$480
COUROS	72:506\$837	125:279\$739	114:157\$247	71:905\$509
CERA DE CARNAÚBA	393:685\$982	378:988\$686	299:598\$072	165:665\$994
COCO BABAÇU, MACAÚBA, TUCUM	72:902\$245	94:880\$772	50:469\$550	38:861\$524
PELES	44:345\$453	130:551\$008	172:988\$170	112:141\$186

Fonte: AGUIAR, 1920, p. 72³¹; FERREIRA, 1921, p. 70; FERREIRA, 1922, p.75.

O extrativismo vegetal foi responsável não só pela circulação do capital, mas pela pela criação de novos povoados, aumenta a população onde se concentrava a extração do látex, modifica os centros comerciais – Floriano passa a frente da cidade de Amarante – e traz a tona o ideário de modernização das cidades piauienses (NASCIMENTO, 2002).

Para Felipe Mendes, a economia piauiense baseada no extrativismo vegetal, não teve maior impacto porque “os lucros de sua exploração eram destinados, em sua maioria, à aquisição de novas terras, fechando o círculo de concentração da riqueza e mantendo-se os mesmos métodos de exploração da terra” (MENDES, 2003, p.54). Luís Araújo (2008) considera que, apesar de empregar um grande número de trabalhadores, a economia extrativista piauiense delegou o beneficiamento da cera de carnaúba aos seus importadores, perdendo assim grande potencial de lucro do produto e dependendo assim totalmente das cotações do mercado internacional comprador; com a queda das mesmas, tal nicho desarticulou-se.

Ainda para o autor, a navegação do rio Parnaíba – iniciada em 1859 -, trouxe modificações nas relações comerciais no Piauí: aumento significativo de gêneros agrícolas e extrativistas para distribuição através do porto de Parnaíba, surgindo assim

³⁰ No relatório de 1922 (FERREIRA, 1922, p.75) os valores arrecadados de gado vacum passam a ser registrados como “gado vacum e outros animais”, apresentando mudanças no valor do ano de 1920 que no relatório anterior (FERREIRA, 1921) era de 27.500\$000 passa a ser 28:216\$000.

³¹ No documento apresentado pelo Governador Eurípedes de Aguiar à Câmara Legislativa consta uma lista de mais de 63 itens exportados pelo estado. Na tabela aqui apresentada foram selecionados os itens que apresentaram os maiores valores e ou foram citados anteriormente.

um novo ciclo econômico no estado com base no extrativismo vegetal e escoados pela navegação que durou da segunda metade do século XIX até a década de 1950 (MENDES, 2003).

1.3 Os Transportes

1.3.1. O Rio Parnaíba e a Navegação

O Piauí é banhado praticamente na totalidade do seu eixo norte – sul pelo Rio Parnaíba, trazendo condições favoráveis a esse tipo de transporte e as facilidades de uma comunicação bastante ramificada, inclusive com outros estados. Miranda (1938) e Monteiro (1988e) assinalam a importância estratégica que a proximidade com o rio Parnaíba trazia ao Piauí, pelo o uso comum, navegação e favorecimento da agricultura:

O rio Parnaíba que o corta de um extremo a outro, navegável em mais de 1200 quilômetros de extensão, será o fator primordial de seu desenvolvimento econômico, via de comunicação líquida e barata, para levar ao Atlântico a produção sempre abundante das terras do seu vale fertilíssimo, onde podem a agricultura, as indústrias e os transportes conjugados, em surto metodicamente preparado, firmar o progresso do Estado (MIRANDA, 1938, p.133).

Portanto o rio Parnaíba era a grande servidão pública. Ali supriam-se todos do precioso líquido. Lá iam apanhar água para consumo. As cargas d'água eram transportadas em ancoretas para os que podiam pagar esse serviço. Os potes e cabaças que os escravos e crias das casas transportavam à cabeça eram para os patrões ou de uso privado dos pobres que auto-supriam-se (MONTEIRO, 1988e, p.530).

À época do Império as iniciativas do governo no território piauiense estavam ligadas à navegação do Rio Parnaíba, “principal afluente da região” e “importante meio de transporte das mercadorias e passageiros” (VIEIRA, 2010, p. 37 e 38). A inserção econômica piauiense no mercado externo se deu através do extrativismo vegetal, como já visto anteriormente, com o beneficiamento da borracha de maniçoba, da cera de carnaúba e do coco babaçu. Com o desenvolvimento dessas atividades, e o consequente aumento das exportações, houve a necessidade de uma maior interligação com os outros estados vizinhos, principalmente o Maranhão, que através do Porto de Tutóia “permitia acesso direto dos produtos piauienses a outros Estados e países”. Isto, além de vantagens, trouxe problemas entre os estados por conta da cobrança de fretes, impostos e câmbio praticados pelos maranhenses (VIEIRA, 2010, p.38).

Lêda Vieira (2010) registra em 1858 a criação da Companhia de Navegação a vapor do Rio Parnaíba. Agenor Miranda (1938) considera o início da navegação a vapor no rio Parnaíba no ano de 1859 quando se fez a primeira viagem até Teresina:

[...] 438 quilômetros da sua foz, e o vapor venceu esta distância em '24 horas úteis, incompletas de navegação', ou seja 17 quilômetros de marcha horária. A primeira seção navegada, foi, porém, até Amarante, ou seja 595 quilômetros dos 1215 que hoje se fazem. Em 1868 foram vencidos mais 121 quilômetros e só em 1882 conseguiu-se chegar à Filomena, a 1215 quilômetros do Atlântico. Esta primeira viagem feita na época das cheias, durou de subida, de Teresina, 32 dias e de descida a este porto, apenas 6 dias (MIRANDA, 1938, p.136).

As exigências de melhoramentos na navegação pluvial foram reclames frequentes desde 1822, “infelizmente nunca se fez a conservação dos canais abertos nas cachoeiras, não se cuidou da conservação das margens”. Em 1865 discutiu-se a necessidade de regularizar o regime do rio Parnaíba, para que com um fluxo de águas permanente, as margens não sofressem com o processo de erosão e a profundidade do leito se mantivesse em nível de navegabilidade³² (MIRANDA, 1938, p.136). Os vapores de navegação utilizados no estado teriam sido encomendados na Inglaterra e só conseguiam operar durante os meses de Novembro a Abril, quando os rios estavam com seus níveis adequados. Para Agenor Miranda (1938, p.137) as companhias de navegação eram dirigidas por comerciantes que não possuíam conhecimentos de navegação e operavam “morosamente custando aos Governos Federais e Estaduais do Piauí e Maranhão a enorme soma de 243 contos anualmente”. Dessa quantia, se investiu em duas empresas: A Companhia de Navegação do Rio Parnaíba e a Empresa Fluvial.

A Companhia de Navegação trafega tão somente a seção de Tutóia, no Atlântico, a Floriano, no Parnaíba, e a Empresa faz a navegação de Floriano a Filomena e de Uruçuí a Santo Antônio de Balsas em vapores menores. Uruçuí é um importante ponto do Parnaíba entre Floriano e Filomena (MIRANDA, 1938, p.137).

Como não havia privilégio da navegação, existiam outras empresas comerciais além das citadas. Contudo, não havia frequência e regularidade nas viagens: “entre Floriano e Filomena apenas 18 viagens por ano; entre Uruçuí e Balsas não mais que doze” (MIRANDA, 1928, p.65). O trajeto de descida que faz o percurso Santa Filomena, Uruçuí, Floriano, Teresina a Parnaíba levava em média nove dias para ser percorrido

³² “Acresce a este estado do rio, em cujo período de estiagem, de Maio a Outubro, apresenta pouca água em inúmeros trechos de seu leito, ora em lugares de areia, de fácil remoção, ora em leito de cascalho e pedra, de perigoso arriscar [...]” (MIRANDA, 1938, p.137).

(ver Figura 10). Já a subida, saindo de Parnaíba³³ e passando por Teresina, Floriano, Uruçuí e Santa Filomena, 15 dias. Ainda para o autor havia “diferença entre horas úteis de navegação e horas de viagem, sendo o maior número destas despendido em encalhes, em tomadas de lenha, em inúteis paradas pelos barrancos”. Considerava-se que a utilização de embarcações adaptáveis aos períodos de cheia e de seca, melhorariam as condições de transporte fluvial (MIRANDA, 1938, p.139).

A necessidade de boas condições de navegabilidade do Parnaíba justifica-se também devido ao comércio existente entre as fazendas do sul do Piauí, que forneciam gado para o noroeste da Bahia, e Parnaíba, por onde se fazia a ligação com os portos da Europa e da América do Norte. Havia, ainda, a necessidade da interligação do Parnaíba com o São Francisco, pois

O alto São Francisco tem duas ligações com o litoral; de Juazeiro a São Salvador, na Bahia, e de Pirapora, em Minas, a Rio de Janeiro. Esses dois pontos terminais de importantes vias férreas são igualmente terminais de navegação fluvial bastante movimentada, de modo que, de qualquer ponto do São Francisco, ou dos seus afluentes, o Rio Grande e o Corrente, ou do seu sub-afluente o Rio Preto, tem-se meio fácil de transporte ao Atlântico (MIRANDA, 1938, p.72).

Figura 10 - O Piauí e o rio Parnaíba
Fonte: Redesenho da autora com base em mapa da Bacia do Nordeste do MTPAC (2018).

Registra-se uma iniciativa que partiu do engenheiro Eduardo José de Moraes, que tinha a intenção de interligar por meio de um canal - o Rio Preto (localizado na Bahia) e

³³ As empresas de navegação estavam sediadas em sua maioria na cidade de Parnaíba (VIEIRA, 2010).

o rio Guruguia (ver Figura 10) - “para estabelecer-se uma navegação regular de mais de 700 léguas de rios, inclusive também o Parnaíba, desde o interior da província de Minas até o oceano” (MIRANDA, 1938, p.74).

Segundo Gandara (2008) o incentivo aos transportes fluviais fez parte de uma iniciativa, conjunta à transferência da capital de Oeiras para Teresina nos anos 1850, de modernização do estado.

O progresso entendido como modernidade pautou as discussões em torno das políticas públicas locais no Piauí. Para sedimentá-las se valeu de estratégias políticas, das representações de isolamento, decadência, pobreza, atraso entre outras. Invocaram a transferência da capital e os meios de transportes aquíferos, sob os quais tentou representar um novo tempo baseado no encurtamento de distâncias, no desenvolvimento das comunicações, no desenvolvimento local, enfim no arsenal de transformações pelo qual se passava o país à época (GANDARA, 2008, p.124).

Iniciativa esta que traziam discursos e representações de um “projeto capitalista em curso no país”:

Os discursos traziam embutido em suas ações a inserção do Piauí na política capitalista por meio da via líquida fluida e com a implantação da navegação a vapor posteriormente. Pode-se, inicialmente, associar a transferência da capital e a implantação da navegação a vapor aos planos do império sob a ordem do rei, mas sabemos que, precisamente, a ideia de integração nacional revelou-se como uma manifestação do desenvolvimento econômico no segundo reinado e na Primeira República (GANDARA, 2008, p. 125).

Ainda para Gercinair Gandara (2008), a fundação de Teresina como capital e o início da exploração da navegabilidade do Parnaíba - acontecimentos da década de 1850 -, contribuíram para inserir o Piauí no mercado internacional, uma demanda da exportação dos produtos da economia extrativista vegetal. Inicialmente as mercadorias piauienses – algodão e couro - eram transportadas pelo rio maranhense Itapecuru e a cidade de Caxias competia pela comercialização dos mesmos. A navegação pelo Rio Parnaíba traria mais vantagens ao Piauí, pois tiraria a hegemonia caxiense.

A segunda metade do século XIX foi marcada por exigências de melhorias na navegabilidade do Rio Parnaíba, mas os investimentos no transporte fluvial foram restritos e ainda concentrados nas cidades de Teresina e Parnaíba. Felipe Mendes registra um projeto de melhoramento realizado em 1874 quando “foi autorizada a construção de rampas de pedra do cais do porto de Teresina”. Um órgão da província, a Comissão de Melhoramentos do Rio Parnaíba, teria realizado um relatório juntamente

com algumas iniciativas de desobstrução dos canais fluviais e “afirmava ser o Parnaíba navegável em 402 quilômetros desde a sua foz, e orçava o custo dos serviços a serem realizados de Amarante até a barra do rio Balsas” (MENDES, 2003, p. 55).

1.3.2. A Ferrovia

Conforme Moreira (2007) a emergência das ferrovias no contexto brasileiro relaciona-se com a agricultura de exportação, a mineração e a indústria. Para sua construção utilizaram-se capitais estrangeiros - principalmente ingleses - e nacionais - das elites econômicas e do Governo Imperial. No Piauí, o surgimento da ferrovia vinculou-se, sobretudo, à exportação de produtos extrativistas como cera de carnaúba, algodão, tucum, peles e pedra (ardósia). Devido à limitação do transporte fluvial através das barcas a vapor, o transporte ferroviário tinha crucial importância para a economia local, transporte de passageiros e ao escoamento de mercadorias vindas do exterior e de outros estados. Também eram transportados “os produtos das pequenas localidades”, como “frutas, animais para o abate, beijos, farinha, goma, tapiocas” (CERQUEIRA, 2017, p.67).

Além das motivações econômicas, a implantação da ferrovia visava também o emprego a um grande número de retirantes que chegaram ao Piauí, principalmente à cidade de Parnaíba – “por sua posição geográfica e comercial” -, fugindo das severas secas do começo do século XX:

Diante da calamidade provocada pela falta de chuva e os pedidos de ajudas dos parnaibanos, em 1915, o Ministro da Viação Augusto Tavares de Lira concedeu autorização para a construção do Ramal Amarração³⁴ – Campo Maior que em seguida passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Piauí. A construção representou um desafio para o seu primeiro engenheiro Miguel Furtado Barcellar que teve que lidar com dificuldades, como falta de verbas, máquinas velhas, doenças e mortes entre os operários (CERQUEIRA, 2017, p.39).

As primeiras discussões que visavam integrar por trem o território piauiense entre suas principais cidades e com os seus vizinhos – sobretudo Maranhão³⁵ e Ceará -

³⁴ Atual cidade de Luís Correia.

³⁵ “No Maranhão, têm-se notícia da existência do transporte ferroviário no Estado desde o ano de 1883, quando se constata a presença de um pequeno trecho ferroviário de apenas dez quilômetros, construído pela Companhia Progresso do Maranhão com o objetivo de ligar um Engenho, com nome de São Pedro, aos canaviais e ao posto de abastecimento do destê. No ano de 1888 é autorizada a construção de 78 km de ferrovia ligando a cidade de Cajazeiras (atual Timon, na divisa com o Piauí) à de Caxias, à margem do Rio

aconteceram na segunda metade do século XIX. A iniciativa visava permitir o trânsito de pessoas e mercadorias entre as cidades de Oeiras, Amarante, Floriano, Valença, São Raimundo Nonato, Santa Filomena, Amarração e Parnaíba (IPHAN, 2008, p.9).

Na região nordeste³⁶, a ferrovia despontou ainda na Monarquia, quando os estados de Bahia e Pernambuco realizaram concessões para a construção de estradas de ferro:

respectivamente nove e sete cada, sendo que a Bahia foi beneficiada com duas ferrovias de integração com longos percursos, em que a E.F. Bahia ao São Francisco, na sua primeira etapa, integraria com a navegação do São Francisco, e, em seguida, o seu posterior prolongamento deveria chegar a Teresina, capital do Piauí, ligando com a navegação fluvial do rio Parnaíba. Com isso, garantiria para si a supremacia de uma enorme área do território nacional (CAMELO FILHO, 2000, p.67).

No Brasil, das cinco primeiras ferrovias, duas eram nordestinas, ligadas à economia do açúcar e a um plano nacional de ocupar o sertão e oferecer subsídios ao comércio da região.

A primeira ferrovia do Nordeste e a segunda do país foi construída por iniciativa do capital inglês em 1855, a Recife and São Francisco Railway, ligando Recife ao rio São Francisco, e a segunda do Nordeste e a quarta do território nacional foi construída em 1856, a Bahia and São Francisco Railway. Depois dessas ferrovias, o governo imperial na década de 1880 incentivou a construção de trechos ferroviários em outras províncias do nordeste, podendo-se destacar a Estrada de Ferro de Sobral (1881) e Estrada de Ferro de Baturité (1882), no Ceará; Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz (1882), no Rio Grande do Norte, e Estrada de Ferro Conde d'Eu (1889), na Paraíba (VIEIRA, 2010, p.36).

Camelo Filho (2000) e Lêda Vieira (2010) mostram que muitas das estradas de ferro nordestinas acompanhavam os velhos caminhos dos colonizadores,

Do Nordeste setentrional até o Ceará, os caminhos de ferro seguem, incontestavelmente, as trilhas indígenas e os caminhos dos bandeirantes e do gado, que atravessavam a Serra do Ibiapaba através das gargantas cujos caminhos eram trilhados pelos tupiniquins e outros, consta também que a estrada aberta por Bandeirantes entre a Bahia e o Maranhão contou com decisiva ajuda de índios que habitavam a região de Juazeiro. Dávila também abriu caminhos entre a Bahia e o Maranhão, e recebeu auxílios de índios daquela área (os traçados das estradas de

Itapecuru, trecho que só foi inaugurado em 1895. Um novo trecho que ligaria a capital, São Luís à cidade de Caxias teria sido iniciado entre os anos de 1905 e 1907 e concluído em 1921. Esses trechos possibilitaram a conexão entre São Luís e Teresina" (IPHAN, 2008, p.9).

³⁶ "O Nordeste é a terceira região mais extensa do Brasil, com 1.561.177,80 km² e a segunda mais populosa. No período de implantação das ferrovias era a região com maior número de habitantes do país, sendo que as estradas de ferro foram distribuídas em quatro blocos formados pelas seguintes sub-regiões: Nordeste Central (Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte), Meridional (Bahia e Sergipe), Oriental (Ceará) e Setentrional (Piauí e Maranhão)" (CAMELO FILHO, 2000, p.70).

ferro da Bahia em direção ao Piauí e Maranhão seguem este caminho) (CAMELO FILHO, 2000, p.20).

Os primeiros caminhos do interior do país eram constituídos por veredas com traçados irregulares, onde os meios de condução eram lentos e pouco variados, realizados por animais (cavalos, carros de boi, etc.) e pelo transporte fluvial que predominou até meados do século XIX. Nos estudos e projetos ferroviários, muitos engenheiros tomaram o conhecimento desses caminhos e veredas terrestres do interior brasileiro como forma de orientação do traçado das ferrovias no Nordeste. Nesse sentido, a ferrovia representou um importante instrumento material de penetração no interior do país e, chamou atenção do Império logo no início de seu aparecimento na Europa, pois assumiu o papel de construtor de uma nação moderna (VIEIRA, 2010, p.35).

As primeiras iniciativas relacionadas a caminhos de ferro no Piauí datam de 1871 e 1888. A primeira, a Resolução Provincial de número 757, estabelece a autorização a José Maria Barnes, Francisco Gano Gulik e Joaquim Coelho Fragoso para a construção de uma estrada de ferro que ligaria Parnaíba a Amarração. A segunda foi uma resolução provincial, onde o presidente da Província estabelecia um prazo de sessenta anos para a construção de uma estrada de ferro que estaria sob a responsabilidade dos engenheiros Newton César Burlamaqui e Benjamin Franklin de Albuquerque Lima (VIEIRA, 2010). Segundo Mendes:

ainda na segunda metade do século XIX, com a implantação das primeiras ferrovias no Brasil, o governo da Província autorizou a concessão de privilégios para os interessados em construir estradas de ferro no Piauí, garantindo o pagamento de juros de 6% ao ano sobre o capital empregado, mas nenhum desses empreendimentos pôde, obviamente, ser implantado (2003, p. 55).

Lêda Vieira (2010) entende que o governo central teria desfavorecido o Nordeste no que diz respeito à modernização dos transportes:

Desse modo, algumas províncias dessa região, no período imperial, ainda não possuíam um palmo de estradas de ferro construídas, como Goiás, Mato Grosso, Amazonas, Maranhão, Piauí e Sergipe, provocando irritação nos políticos e comerciantes dessas províncias quanto ao esquecimento do governo central em fornecer auxílio financeiro para a construção de melhoramentos materiais: portos e ferrovias (VIEIRA, 2010, p. 36 e 37).

Dessa forma, nesse primeiro momento, “a parte setentrional do Nordeste, Piauí e Maranhão, ficou de fora da corrida ferroviária”. Só o fim do período monárquico, em 1889, sinaliza-se a concessão para a construção da linha que ligaria São Luís a Teresina. Essa construção se iniciou em Cajazeiras – separada da capital Teresina pelo Rio Parnaíba -, mas só conseguiu atravessar o mesmo na década de 1920 e a ligação com a malha ferroviária piauiense só aconteceria em 1969, e com a cearense em 1973

(CAMELO FILHO, 2000, p.74). Esse primeiro trecho de 78 quilômetros, que ia de Cajazeiras até a cidade de Caxias, fora inaugurado em 1895, às margens do Rio Itapecuru³⁷. Foi construído por iniciativa e capital da família Cruz, de maranhenses de origem portuguesa. Essa estrada de ferro permitia a ligação entre os rios Parnaíba e Itapecuru (SOUZA, 2004; MONTEIRO, 1987c.).

O florescimento do comércio se deu na interdependência do transporte fluvial. A carga que vinha ou que passava por aqui deixava lucro. Os caminhos pela terra, para as tropas, e a seguir, a ferrovia, se cruzavam com o caminho líquido. Desta interdependência e mais a conexão da 'Estrada de Ferro Cajazeiras' do outro lado do rio impunha aos comerciantes estabelecerem-se em ambas as margens do Parnaíba. Isso foi o início do povoamento aqui em Flores. O 'Porto das Cajazeiras' no rebanco do rio, do lado de lá, tornou-se a segunda opção. Muitos comerciantes formaram um burgo à volta do Armazém-Estação e Porto de Passagem (MONTEIRO, 1988b, p.508, 509).

Camelo Filho salienta a relevância dessa ferrovia:

Esta estrada atravessa regiões com enormes vazios demográficos, e poderia ser um eficiente meio para o povoamento destas áreas e contribuir com o alavancamento das atividades agrícolas, pecuárias e extrativas, além de facilitar as comunicações com as áreas mais distante, no interior dos estados do Maranhão e Piauí através da ligação com a navegação fluvial feita por vapores, média e pequenas barcas (CAMELO FILHO, 2000, p.184).

Houve ainda a iniciativa de outra linha entre o Piauí e o Maranhão, com a possibilidade de financiamento do governo imperial, que ligaria Caxias³⁸ a Teresina, tentativa essa que fracassou, inclusive pela concorrência com a cidade de Parnaíba – “que pretendia romper a dependência do comércio piauiense em relação à praça de São Luís” (CAMELO FILHO, 2000, p.74). Tal tentativa foi anunciada no jornal “A Imprensa”,

³⁷ “O rio Itapecuru desaguando na bacia de São José do Ribamar, a leste da Ilha de São Luís, contribuiu na formação do golfão maranhense. Este rio, quase paralelo ao Parnaíba, era uma via natural para o transporte de Caxias até o mar. Usando sua navegabilidade implantara-se a colonização civilizadora no sertão afastado. Assim prosperara a cidade de Caxias até alcançar o nível de metrópole sobre este vasto *hinterland*. O alongamento desse caminho hídrico pelos trilhos favoreceu a economia de Teresina. A Casa Cruz foi a pioneira no devassamento *divortium aquario* das duas vias de interiorizações fluviais de transportes, que se integravam num sistema hidráulico-ferroviário” (MONTEIRO, 1987c, p.218).

³⁸ Sobre Caxias, Monteiro (1987c, p.252): “Como centro econômico e industrial, era qual influente metrópole de largo trato de sertão. A capital do Piauí quando estava na cidade de Oeiras, a estrada que ligava aquela sede política, de uma representação do colonizador, no sertão do Piauí à metrópole, era via Caxias. Percorrendo as trilhas a cavalo ou em carros de bois. Atravessava-se o rio Parnaíba na Passagem de Santo Antônio, toponímia de ambas as margens, pois designava mais a travessia do rio, do que propriamente as terras marginais. De Caxias a São Luís era feito o tráfego pelo rio Itapecuru. Isso como itinerário expedido para Lisboa, era preferível, em vista do transporte marítimo mais acessível entre São Luís e Portugal, do que daquele porto maranhense ao Rio de Janeiro ou mesmo à cidade de São Salvador [...]. Os fatos relatados apresentam a conexão de Oeiras e Caxias antes de existir Teresina.”

em 1884, onde um agente que não se identifica fala sobre as dificuldades de sua implantação:

Via férrea de Caxias a Theresina.

- Lê-se no “Comércio de Caxias”: É com viva satisfação que damos o seguinte extrato de uma carta escrita em 14 do mês passado por um importante negociante da praça de São Luís, que se acha atualmente em Portugal, a uma pessoa de sua amizade, nesta cidade. Há mais de um mês que eu e F. andamos trabalhando no negócio da estrada de ferro de Caxias a Theresina e posso-te afirmar que a companhia se montará; pouco falta para o conseguir. Não é uma cousa definitiva, mas tenho toda a esperança de que alguma cousa se fará. Isto não é uma cousa tão fácil como muita gente pensa, os que se persuadem tudo saberem, são os que mais ignoram. Temos estado a míngua de tudo: não temos um orçamento, uma planta da estrada, estatísticas oficiais que comprovem o trânsito da estrada, as obras de arte que são necessárias (creio que será indispensável uma ponte nas Flores³⁹); enfim obteve-se a concessão do governo provincial, mas faltam-nos todos os esclarecimentos necessários em cousas destas, porque quem tem de dar o seu nome e o seu dinheiro, não está acostumado a fazê-lo sem que quem os solicitam se mostre habilitado a responder a todos estes questionários. Isto é o maior obstáculo que se tem encontrado; mas felizmente, como tenho algum conhecimento da localidade, tenho ido suprimindo naquilo que posso, é como te digo tenho íntima convicção de que a estrada se fará. Se quiseses, dá estas informações ao jornal daí, afim de reerguer o espírito dos limoratos (VIA FÉRREA. A Imprensa. Theresina, 27 de novembro de 1884, p.4).

A E. F. São Luís-Teresina, com 476 quilômetros (ver Figura 11), era conhecida como a *Estrada do Coco*, nome que se justifica pela passagem de grandes áreas ligadas às atividades extrativistas do coco babaçu, a principal atividade econômica da região e, conseqüentemente, um dos produtos mais transportados pela ferrovia. Transportava, também, arroz, algodão, cereais, madeira, peles, além de passageiros (CAMELO FILHO, p.182).

A ideia inicial da ferrovia, no início do século XX, contemplava três eixos principais: Petrolina – Teresina – São Luís; Teresina – Fortaleza; e Teresina – Amarração. O trecho entre Petrolina e Teresina começou a ser construído no ano de 1910, mas nunca foi concluído. A inauguração da ferrovia que ligava as capitais do Maranhão e Piauí foi inaugurada somente em 1921 (ver Figura 11) (IPHAN, 2008).

³⁹ Corresponde a atual cidade de Timon, separada da capital Teresina apenas pelo Rio Parnaíba.

Figura 11 - Mapa da Estrada de Ferro São Luís – Teresina
Fonte: IPHAN, 2008.

Em 1906, o presidente Afonso Penna visitou o Piauí e nessa viagem “decidiu integrar as capitais do Piauí e Maranhão pela ligação ferroviária” (MONTEIRO, 1987b, p.173). A E.F. Cajazeiras, dos empresários da Casa Cruz, foi comprada e transformada na EFSLT (Estrada de Ferro São Luís a Teresina)” (MONTEIRO, 1987b, p.174). Sobre o trecho que entre Petrolina e Teresina, os jornais de 1910 chegaram a discutir as suas possíveis vantagens:

Partindo do princípio de que uma estrada de ferro é sempre útil, admitimos que para um futuro remoto venha proporcionar-nos copiosos benefícios em uma zona, aliás, favorecida pela navegação fluvial, - mas é evidente que o Piauí lucraria muito mais com o prolongamento da linha de Petrolina, no Estado da Bahia, à Colônia, ligando os dois grandes rios São Francisco e Parnaíba (A MENSAGEM, 1910, p.1).

A ferrovia São Luís-Teresina e a Estrada de Ferro Central do Piauí possuíam “material rodante” fornecido pela empresa belga *AS de Travaux Dyle & Bacalan*, representada no Brasil pela *Soares de Sampaio & Comp.*, os mesmos fornecedores de outras estradas de ferro como a Central do Brasil e a Rede de Viação Cearense (BELGIAN CLUB, 2018a; 2018b).

A grande dificuldade da construção da Estrada de Ferro São Luis - Teresina foi a necessidade de ponte sobre o Rio Parnaíba, que ligaria Timon a Teresina. Em 1908, chegou à capital piauiense o engenheiro Dott que “elaborou o projeto e recebeu a encomenda da Ponte Metálica, feita pelo governo brasileiro à Companhia de Aço Krupp”. A ponte demoraria 30 anos para ser construída (MONTEIRO, 1987b, p.174).

Sobre o porto de Cajazeiras, onde o trem parava, às margens do Rio Parnaíba, Monteiro (1987c, p.202 e 203) escreve:

[...] junto ao molhe de atracação construído de pedra e cal para o desembarque dos trilhos e das locomotivas, vagões e pranchas comprados pelo Dr. Cristiano Cruz na Inglaterra, e que foram trazidos de navio até o porto de Tutóia, onde as baldearam para as alvarengas que os rebocadores trouxeram ao local de desembarque, navegando rio acima, contra a correnteza das águas, com elas a reboque. Bem próximo construíram, no mesmo bloco arquitetônico, o armazém de carga com acomodações para os passageiros, tornando um misto de gare-armazém, centralizando a atividade da EF naquele porto. Assim, o embarque e desembarque se davam à margem do rio, exatamente no porto de canoas para a passagem de uma margem a outra.

Acerca da proximidade da Estrada de Ferro Cajazeiras com os rios navegáveis, Monteiro (1987b) cita um erro de planejamento cometido pelos dirigentes e planejadores do Maranhão, que o engenheiro Palhano de Jesus teria denunciado ao governo estadual. Essa estrada de ferro foi construída margeando o rio Itapecuru que

era navegável. As cidades pontilhavam de portos comerciais o seu curso evidenciando a sua utilização. E mais, o transporte de carga pela EF Cajazeiras em ambas as direções assegurava que havia um fluxo e refluxo de carga importada e exportada pelo curso daquele rio e também do Parnaíba. [...] o Itapecuru deveria permanecer “aquavia” e não seria destruída pela competição da EF (MONTEIRO, 1987b, p.174 e 175).

Palhano de Jesus defendia que

o traçado deveria percorrer o divisor d'água das bacias hidrográficas dos rios Mearim e Itapecuru. Considerando as posições geográficas das duas cidades – Teresina e Caxias – para a projeção de uma reta abstrata da última, pela “hinterlândia” maranhense, até atingir a linha do planalto, onde se deveria assentar os trilhos. Dizia aquele técnico que se abriria uma nova fronteira agrícola, econômica e de povoamento do Maranhão (MONTEIRO, 1987b, p.175).

A previsão se cumpriu e a Estrada de Ferro Cajazeiras entrou em dificuldades em uma grande enchente no ano de 1924, ao mesmo tempo em que promoveu a decadência da navegação do Itapecuru “com antecipação de um quarto de século, o que somente veio acontecer aos rios Mearim e Parnaíba pela concorrência do caminhão. A ferrovia antecipou-lhe (MONTEIRO, 1987b, p.175).

A maior parte do financiamento das ferrovias paulistas se dava através de capital nacional, já as nordestinas e sulistas possuem investimento estrangeiro, sobretudo capital inglês (VIEIRA, 2010). Em um primeiro momento a Estrada de Ferro São Luís - Teresina possuía administração e investimento de capital particular, mas o Governo Federal logo assumiu seu controle e construção:

Pois a rentabilidade do seu tráfego não proporcionava receita que superasse sua despesa. Sempre operou em déficit e, é tributária de áreas pouco habitadas e com baixa produção agrícola e pecuária, portanto o número de passageiros por ela transportado era pequeno. Como se tratavam de regiões pouco povoadas, a incrementação do comércio também era limitada e o volume de mercadorias e produtos transportados tinha pouco peso na receita da ferrovia. O tráfego da estrada jamais alcançou volume suficiente para torna-la uma empresa viável (CAMELO FILHO, 2000, p.184).

Ainda visando articular o território brasileiro, pretendia-se ligar a capital da Bahia⁴⁰ – Salvador – a Teresina. A ferrovia partiu de Petrolina, às margens do Rio São Francisco “e, em 1935, chegou a Paulistana, Sudeste do Piauí, a 204 km do ponto inicial; este trecho foi construído pela E.F. Petrolina -Teresina, com iniciativa do Governo Central e foi inaugurada em 1922”. Essas iniciativas são parte de um Plano de Viação Geral do Governo Republicano, lançado em 1890, onde a Estrada de Ferro de Pernambuco, teria papel crucial de “integração e embrenhamento” e chegaria até Petrolina, onde estabeleceria ligação com a Estrada de Ferro São Francisco. Assim, através da Estrada de Ferro São Francisco – ponto de ligação entre Bahia, Piauí e Pernambuco - haveria caminhos de ferro ao porto de Pirapora e do Rio de Janeiro e acesso ao transporte fluvial através do Rio São Francisco e à Estrada de Ferro Central do Brasil (CAMELO FILHO, 2000, p.75 e 137). A rede ferroviária formada por todas essas iniciativas está ilustrada no fluxograma abaixo (ver Figura 12).

Além dos motivos econômicos e políticos que envolvem a necessidade de integração do território nordestino, e nacional, tais iniciativas estavam relacionadas ao enfrentamento das secas e suas graves consequências à população dos estados e sua economia. Vieira (2010) relaciona a esses dados a criação do IOCS – Inspetoria das Obras Contra as Secas -, em 1909, que seria chamado de DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra as Secas -, nos anos 1940. Além das ferrovias, se procederia à construção de poços, açudes e estradas (VIEIRA, 2010).

De forma simplificada, segundo Maria Dalva Cerqueira (2017), a construção da malha ferroviária piauiense deu-se em três partes:

- I) 1916 a 1923 – quando se constrói o primeiro trecho que ligava as cidades de Parnaíba e Piracuruca;

⁴⁰ “Este conjunto de linhas férreas que atendem aos estados da Bahia, Sergipe, Pernambuco, Piauí e Minas Gerais originou a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, organizada em 1911” (CAMELO FILHO, 2000, p.76).

- II) 1930 a 1937 – quando os trilhos chegam a cidade de Piripiri;
- III) 1937 a 1960 – quando os trilhos chegam a capital Teresina.

Figura 12 - Rede ferroviária formada pela Estrada de Ferro São Luís-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí e Rede Viação Cearense.

Fonte: Redesenho baseado em Camelo Filho (2000) com alterações e correções da autora (2018).

A ferrovia piauiense foi dependente e subordinada à malha cearense até 1920, quando passou a se chamar de Estrada de Ferro Central do Piauí (IPHAN, 2008). Sua instalação se deu de forma lenta e, em alguns casos, de forma inconclusa:

Tal como a navegação fluvial, as ferrovias se instalaram lentamente no Piauí, na primeira metade do século XX, pouco contribuíram para integrar áreas produtivas interiores mais dinâmicas do meio-norte do Brasil, entre o Ceará e o Maranhão, embora privilegiassem Teresina e o norte piauiense, em detrimento do “atrasado” sul (SOUZA, 2004, p.31).

Figura 13 - Fluxograma da Rede Viação Cearense (RVC) e das Estradas de Ferro do Piauí e do Maranhão
Fonte: Redesenho baseado em Camelo Filho (2000) com alterações e correções da autora (2018).

Em 1910, o jornal *O Apóstolo* anunciou a proximidade da chegada da ferrovia, informando em que situação estavam os trabalhos para sua implantação e citando a companhia South American Railway como a responsável pela sua construção:

O Piauí vai ter dentro de pouco tempo o seu primeiro caminho de ferro; - é o governador quem o promete, fiado na palavra do presidente da República. O contrato para a construção da estrada, que será um simples prolongamento da ferrovia de Sobral até esta capital, com escala por Castello e Campo Maior, já está definitivamente firmado com “a poderosa companhia South American Railway”, marca estrangeira conhecida e acreditada, cujas mágicas dissipam todas as dúvidas e convertem todos os incrédulos. Desta vez, não há dúvida, a nossa desventurada terra vai ouvir o silvo eletrizante das locomotivas, o resfolegar possante desses colossos de ferro, através de suas matas, campos e serras, acordando povos segregados e ignotos para o banquete mundial da civilização. Não podemos, porém, esquecer que ainda não foram terminados os estudos do traçado da linha, os quais, depois de feitos e aprovados, - estão entregues a uma nova comissão de profissionais, que os tem modificado sensivelmente e acha-se muito longe de ultimar a tarefa. A perspectiva de um ramal para a cidade de Parnaíba, bifurcando-se a linha em Campo Maior, - abre ao Estado largos e brilhantes horizontes na opinião do governador, - que põe nesse empreendimento o mais vivo empenho, não

hesitando em atirar-se a arriscadíssima aventura de um empréstimo no afã de realiza-lo (A MENSAGEM, 1910, p.1).

No ano de 1916, começou-se a construir o trecho entre a cidade de Campo Maior e o porto de Amarração e nesse mesmo ano inaugurou-se a Estação de Parnaíba. Ao fim do ano “estavam assentados 12 km de trilhos e corria a primeira locomotiva em terras piauienses” (ver Figura 16). (IPHAN, 2008, p.16). Sobre a Estação de Parnaíba, Cerqueira (2017), atribui ao engenheiro Miguel Furtado Bacellar sua construção. O local escolhido para a estação era de fácil acesso ao Porto Salgado, “dessa forma a ‘Maria Fumaça’ passava dentro da cidade até o porto para o embarque e desembarque de mercadorias”. A construção da estação passou a atrair moradores, muitos deles trabalhadores da ferrovia, para uma região antes pouco habitada (CERQUEIRA, 2017, p.41). Essa ligação ao porto de Amarração era a via mais importante de escoamento da produção piauiense, depois do transporte limitado a partir das embarcações a vapor pelo rio Parnaíba (IPHAN, 2008).

Apesar dos benefícios procurados pela iniciativa das ferrovias, julgou-se que os empréstimos contraídos pelo governo do Estado eram arriscados à sua economia:

O empréstimo para a construção do ramal de Parnaíba é um projeto temerário, - contraria a praxe de uma administração acautelada e providente e compromete seriamente as nossas finanças, abrindo caminho a um expediente nunca antes utilizado. Transformar o Estado em empreiteiro de trabalhos de que ainda não se ocupou, fazendo concorrência a particulares, que são pelo jogo dos seus interesses os mais aptos para executá-los, - é impeli-lo aos azares do desconhecido, - preparando-nos decepções e desastres. Obras, como essa, à cargo do governo, - custam sempre dez vezes mais do que poderia razoavelmente ser despendido sob a direção dos particulares; é um fato irrecusável, reconhecido e verificado em todos os tempos e em todos os lugares. Um empréstimo para um estado pobre e sem garantias reais, como o nosso, - não será concedido senão em circunstâncias ruinosas, em um tipo muito baixo de impiedosa e funesta uzura; - quando vier a entrar para o Tesouro estará reduzido a menos talvez de dois terços, pois ninguém ignora a soma elevada que, em tais ocasiões, escoa-se para os bolsos dos felizes e insaciáveis intermediários (A MENSAGEM, 1910, p.1).

Com o intuito de melhorar o transporte entre São Luís e Teresina, a Companhia Geral de Melhoramentos de Maranhão financiou e iniciou em 1922 a construção do Complexo Ferroviário de Teresina⁴¹ e da ponte João Luiz Ferreira. Essa ligação entre São Luís e Teresina foi organizada pelos engenheiros civis Raimundo Pereira da Silva, J. Pena e H. Alvarez – os dois últimos como colaboradores. O trecho abrangia uma estrada de ferro de 804 quilômetros (IPHAN, 2008).

⁴¹ O Complexo Ferroviário de Teresina será estudado no Capítulo 3 desta dissertação.

Com o advento da ferrovia, a cidade de Parnaíba desenvolveu-se:

Nas primeiras décadas do século XX, a elite comercial exportadora parnaibana adotou o discurso da modernidade, a cidade era apresentada por sua elite como “moderna” com ruas pavimentadas, energia elétrica, praças, bangalôs, telefone, navegação a vapor e a ferrovia que começou a fazer parte do cotidiano da cidade. Dessa forma, a imagem do progresso foi desenhada por um grupo de comerciantes exportadores de matérias-primas e importadores de produtos industrializados (CERQUEIRA, 2017, p.59).

Na continuidade dos trilhos de Parnaíba que iria em direção a cidade de Piracuruca, existia uma guarita para controle do desvio para o povoado de Cocal ou Igaraçu, que gerou um aglomerado dos trabalhadores da ferrovia e suas famílias. Em Igaraçu, localizava-se uma fábrica que pertencia ao Comendador Cortez, para onde a ferrovia carregava tucum e babaçu. Ainda partindo de Parnaíba, os trilhos passavam por outras localidades: “Boa Vista, Marruás, Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto, Videu entre outros. Em alguns povoados e vilas foram construídas estações ou uma pequena plataforma, caixa d’água e poço para abastecer a locomotiva” (CERQUEIRA, 2017, p.46). Um exemplo nesse sentido é o povoado Cocal, que com a passagem da ferrovia, a construção de uma estação (ver Figura 14) em 1922 e a proximidade com o estado do Ceará, passou a progredir e em 1948 foi emancipado. Outra localidade que concentrou pessoas e comércio foi a Estação de Floriópolis⁴² (ver Figura 15), que ficava entre Parnaíba e Cocal, onde se construiu mais uma estação e uma casa de turma, onde se alojavam os trabalhadores⁴³ que trabalhavam na manutenção dos trilhos (CERQUEIRA, 2017).

Já sob o nome de Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), em 1922, inaugurou-se 191 quilômetros de ferrovia comunicando as cidades Amarração, Parnaíba, Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto, Piracuruca, Brasileira e Piripiri (ver Figura 11). A construção foi iniciada pela empresa também responsável pela Rede Viação Cearense, a *South American Railway Company*, sob comando do Engenheiro Miguel Furtado Bacelar (BELGIUM CLUB, 2018). Desse trecho até Teresina, construiu-se mais 163 quilômetros, passando pela cidade de Campo Maior, de onde partiria a ligação com o Ceará (IPHAN, 2010). Em sua totalidade, a EFCP somava:

⁴² Em 2011 foi tombada e restaurada pelo IPHAN.

⁴³ Sobre os trabalhadores da ferrovia da cidade de Parnaíba, Cerqueira (2017, p.63): “No âmbito social, os ferroviários, além de receberem assistência médica no posto de saúde construído em 1940, também eram beneficiados com uma escola, destinadas à formação de seus filhos e esposas, a cooperativa onde eles podiam comprar arroz, feijão, óleo, querosene, lamparina, sabão, roupas, máquina para costura, para pagar no final do mês e formaram um clube de futebol”.

13 quilômetros de estrada de ferro ligando Luiz Correia a Parnaíba; 37 quilômetros ligam Parnaíba a Bom Princípio; de Bom Princípio a Frecheiras são 12 quilômetros; também 12 quilômetros de linha férrea ligam Frecheiras a Cocal; a extensão de 22 quilômetros é estrada de ferro entre Cocal e Deserto; da estação do Deserto a Piracuruca são 39 quilômetros; de Piracuruca a Brasileira são 26 quilômetros; e da cidade de Brasileira à sede do município de Piripiri a distância a ser percorrida é de 18 quilômetros. Em 1923 foi inaugurada a estação de Piracuruca e a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí ficou paralisada até 1935. De Piripiri a Teresina, passando por Campo Maior e Altos, são 163 quilômetros de ferrovia. A Estrada de Ferro Central do Piauí, de 1942 a 1946 manteve-se incorporada à Estrada de Ferro São Luiz - Teresina. Voltou, em 1965, a ser subordinada à E. F. São Luiz - Teresina. Em Campo Maior, a Rede Ferroviária Cearense, passando por Castelo do Piauí, interliga-se à Estrada de Ferro Central do Piauí (BELGIUM CLUB, 2018).

Figura 14 - Estação de Cocal
Fonte: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS (2018).

Figura 15 - Estação Floriópolis
Fonte: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS (2018).

A inauguração do trecho que levava até Teresina, partindo da cidade de Altos, aconteceu paralelamente a inauguração da BR316, no ano de 1969, época de governo militar de Costa e Silva. A ferrovia no Piauí teve o seu auge durante as décadas de 1930 e 1940, e na década de 1950 já dava sinais de desgastes, entrando em muitas décadas de desmonte, atingindo sua desativação na década de 1980 (CERQUEIRA, 2017).

Figura 16 - Vagão da Estrada de Ferro Central do Piauí.
Fonte: Acervo do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba (IPHAN, 2008).

Piauí e Sergipe são os únicos dois estados brasileiros que suas ferrovias partem de outros estados. No Piauí, os caminhos de ferro vêm do Ceará, Maranhão e Bahia

interligando-se na cidade de Altos, onde estabelecem comunicação com a Estrada de Ferro Central do Piauí. (CAMELO FILHO, 2000).

durante o Império, no Piauí nenhuma obra importante foi construída pelo governo central, à exceção das linhas telegráficas implantadas desde 1884. Da mesma forma, na República, até 1955, as obras mais importantes construídas com recursos federais no Estado foram pequenos açudes, os primeiros trechos de ferrovia no norte do Estado (em 1923) e a ponte metálica sobre o rio Parnaíba, em Teresina (em 1939), para que o trem pudesse chegar à Capital, completando enfim a ligação com o Estado Vizinheiro (MENDES, 2003, p.55).

1.4. A Emergência da Indústria: As Fazendas Nacionais e a Fábrica de Laticínios

George Gardner, médico britânico, viajou pelos sertões do nordeste brasileiro durante os anos de 1836 e 1841⁴⁴, quando em relatórios teceu algumas considerações sobre a produção de gado no Piauí e seus lucros. Afirmava que a grande fonte de renda da Província eram as Fazendas Nacionais, onde se vendiam anualmente - através de leilão público - uma média de três mil cabeças de gado e tratava de como se organizavam:

Além dos salários de três inspetores, [...] toda a fazenda é administrada por um vaqueiro cuja renda é constituída pela quarta parte dos bois e cavalos criados. Estas posições são muito disputadas, por isso que, no decurso de poucos anos, os que as exercem fazem grandes economias de dinheiro, não tendo que pagar aluguel de casa e podendo auferir lucros de todos os mais produtos da fazenda, tais como, carneiros, cabras, porcos, queijo e outros. Para ajuda-los a vigiar o gado o governo lhes dá escravos, a quem se obrigam a alimentar e vestir, sendo o alimento todo produzido na fazenda e o vestuário, escasso e grosso, comprado por uma ninharia (GARDNER, 1942, p.223).

No ano de 1889 celebrou-se um contrato com Tesouro Nacional, que arrendou e alienou as fazendas Nacionais do Piauí para o engenheiro Antônio José de Sampaio e que só se encerraria duas décadas depois (MENDES, 2003). Vilhena (2006) chama atenção ao fato que o acordo se deu numa conjuntura firmada após a criação da Lei de Terras, de 1850, que afirma que a posse de terras se daria pela compra e não mais pela doação:

[...] o contrato celebrado em 1889 entre José Antônio de Sampaio e o governo já se orienta por uma noção moderna de usufruto de terras públicas, uma vez que expressa, entre suas cláusulas, a cobrança semestral de parcelas em dinheiro pelo arrendamento e a posterior venda do patrimônio ao arrendatário, revelando, dessa forma, um novo tipo de concepção nas relações entre o público e o privado (VILHENA, 2006, p. 108 e 109).

⁴⁴ Os registros de Gardner foram publicados no livro *Viagens no Brasil – principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. O livro do cientista inglês foi publicado em 1846, *Travels in Brazil*, em Londres; a tradução brasileira, traduzida por Albertino Pinheiro, foi publicada no ano de 1842.

Vilhena (2006) lembra também o contexto de transição política ao qual tal fato pertence: a destituição da Monarquia e a implantação da República brasileira. Discute a ligação de Sampaio e seu irmão⁴⁵ com personagens da monarquia, o que pode ter facilitado o acordo de arrendamento das terras, como pode ter trazido problemas, já que o acordo se finda durante o estabelecimento do novo governo.

Vilhena (2006) traz correspondências publicadas no jornal *A Democracia*, onde Antônio José de Sampaio foi convidado a participar das publicações do mesmo. Quem assina a carta é Dr. J. Nogueira, Dr. Theodoro Pacheco e o futuro diretor e acionista da Fábrica de Fiações, João da Cruz e Santos, o Barão de Uruçuí. A aproximação de Sampaio com o Partido Republicano lhe rende muitas alianças e em 1891, o mesmo tenta antecipar a compra das fazendas - o que estava estabelecido em contrato para o ano de 1898 - e apresenta uma carta ao Ministério da Fazenda, assinada por muitos nomes do Partido, a favor de suas intenções.

Aliar-se a Sampaio, naquele momento específico, significava a possibilidade de abocanhar pelo menos uma parte da imensa fortuna em questão. A própria petição citada pouco antes, através da qual ilustres e notáveis manifestavam seu apoio à venda imediata das terras a Sampaio, menciona a intenção de “organizar uma companhia”. Estar na “companhia” de Antônio José Sampaio, portanto, significava muito. Tanto que Sampaio arregimentou simpatizantes até mesmo de inimigos declarados do PRF [...] (VILHENA, 2006, p.117).

O governo não acolheu as solicitações de antecipação da compra das terras, pois “havia uma disposição irredutível do poder central de manter a venda das fazendas nacionais condicionada à realização dos projetos de desenvolvimento agroindustrial e implantação de núcleos de colonização formado por imigrantes” (VILHENA, 2006, p.117). Na tentativa de atender as expectativas do governo, Sampaio, construiu em uma das fazendas uma fábrica de laticínios, inaugurada em 15 de abril de 1897⁴⁶ (VIAL, 1948).

Partiu para a Europa com a intenção de desenvolver a indústria pastoril no Estado. Adquiriu mecanismo moderno. Realizaria o sonho da fábrica de manteiga, queijo e de gelo. Haveria instalação de funilaria, serraria e

⁴⁵ “Embora não exista nenhuma referência direta às relações de Sampaio com a monarquia, a literatura menciona o prestígio do irmão de Sampaio, o padre Joaquim Sampaio, junto à família real, tornando-se desde então confessor da princesa Isabel. Não se pode então deixar de deduzir que, por seu trânsito livre entre os corredores palacianos, Joaquim Sampaio tenha exercido certa influência no sentido de aproximação de Antônio José Sampaio com a família real, o que pode, inclusive, ter contribuído para consolidar as bases da assinatura do contrato de arrendamento das fazendas nacionais do Piauí” (VILHENA, 2004, p.109).

⁴⁶ Divergência de datas: 9 de abril de 1897 (DIAS, 2006).

aparelhos de uma estação meteorológica. Contratou técnicos para montar a aparelhagem e conduzi-la. Realizou ainda conversações para trazer ao Piauí quarenta famílias italianas (TITO FILHO, 1989).

O *Almanak Laemmert*, de 1905, traz informações sobre a fábrica:

Oeiras (cidade, antiga capital. Comarca abrangendo um só distrito. Declarada vila, por carta régia de 30 de junho de 1712, com o nome de Mocha, e elevada a cidade com o nome de Oeiras, por carta régia de 19 de junho de 1761.

A 120 quilômetros da cidade está situada, na fazenda Campos, a fábrica de manteiga, montada pelo então arrendatário das fazendas nacionais – o operoso engenheiro dr. Antônio José de Sampaio, o prédio, onde funciona a fábrica é de bela elegância e de construção moderna, tendo cinco andares, com uma grande cúpula, por onde penetra a claridade (ALMANAK 1905, p.1914).

As fotos obtidas não mostram uma construção de cinco andares, mas um amplo chalé com porão e sótão (ver Figura 17). A construção seguia os preceitos de higiene, com a presença porão protegendo seu interior da humidade e janelas amplas iluminando o interior. Adotava a linguagem neoclássica, com uma fachada principal simétrica, dotada de janelas em arco abatido e frontão dotado de óculo.

Figura 17 - Fachada da Fábrica de Laticínios em Campinas do Piauí

Fonte: Acervo do IPHAN –

Superintendência Piauí (2008)

A partir da observação da planta baixa (ver Figura 18), a fábrica contava com sala da diretoria, laboratório e escritório dispostos junto ao acesso principal do prédio; logo após, ocupando todo o vão, a parte de armazenagem de leite, possivelmente – layout observado no cômodo -, apresentando máquinas embalagem e ou refrigeração; depois disso, estava a parte de produção, contando com espaço para fabrico de queijo, manipulação do leite e outras etapas; na última parte, estavam o maquinário pesado, refrigeração e armazenamento de combustíveis. Assim, é perceptível a setorização da fábrica em quatro zonas muito bem definidas: direção e administração; armazenagem; produção; e maquinário.

Figura 18 - Planta baixa térrea - Fábrica de Laticínios de Campinas
Fonte: Acervo da Superintendência do IPHAN Piauí.

A autoria do projeto é atribuída ao engenheiro alemão Alfredo Modrak⁴⁷. O *Almanak Laemmert* de 1905⁴⁸ informa que residia na região e “foi quem montou a fábrica e dirigiu os trabalhos do prédio”. Além da fábrica de manteiga anunciada, ainda fariam parte do complexo: serrarias, funilarias e uma fábrica de gelo (ALMANAK, 1905, p.1914).

Figura 19 - Informações acerca da cidade de Oeiras no *Almanak Laemmert* de 1905.
Fonte: ALMANAK (1905, p.1914).

Oeiras (cidade, antiga capital. — Comarca, abrangendo um só districto. Declarada villa, por carta régia de 30 de junho de 1712, com o nome de *Môcha*, e elevada a cidade com o nome de *Oeiras*, por carta régia de 19 de junho de 1761. A 120 kilometros da cidade está situada, na fazenda *Campos*, a fabrica de manteiga, montada pelo então arrendatario das fazendas nacionaes — o operoso engenheiro dr. Antonio José de Sampaio, O predio, onde funciona a fabrica é de bella elegancia e de construcção moderna, tendo cinco andares, com uma grande cúpula, por onde penetra a claridade.

⁴⁷ É dada também a Alfredo Modrak a autoria do Teatro 4 de Setembro, localizado na praça Pedro II, em Teresina.

⁴⁸ O texto se repete nas publicações dos Almanques respectivos aos anos 1905 a 1909. A partir do ano de 1910, existe o acréscimo de informações sobre a criação da Vila de Simplício Mendes, registrada lá no ano de 1905, “a cujo termo passou a pertencer à fábrica de laticínios, situada na fazenda nacional Campos, a qual está funcionando regularmente sob a direção do capitão Gervásio Pires de Sampaio”.

Figura 20 - Embalagens da manteiga produzida na fábrica de laticínios.

Fonte: Acervo do IPHAN Piauí

Figura 21 - Registro do maquinário e trabalhadores da fábrica de laticínios.

Fonte: Acervo do IPHAN Piauí

Alfredo Modrak foi responsável também pelo planejamento da Colônia destinada aos trabalhadores das fábricas, conforme noticiado pelos jornais locais:

O Governador do Estado do Piauí resolve nomear o engenheiro Alfredo Modrak para levantar a planta da Colônia de S. Pedro de Alcântara e demarcar a área que foi determinada pelo seu fundador, correndo todas as despesas por conta do arrendatário das fazendas nacionais, Dr. Antônio José de Sampaio (PORTARIAS, 1890, p.1).

As dependências da fábrica estavam implantadas em localidade que integrava o município de Oeiras⁴⁹, distante 120 quilômetros da cidade. Esta situação teria trazido dificuldades à implantação, construção e montagem do maquinário:

O transporte do material redundou em perigosa corrida de obstáculos a consumir energias, produzir canseiras, motivar retardamentos e provocar dispêndios imprevistos. A peleja teve de ser áspera e ininterrupta, desde o desembarque no porto de Floriano, onde não havia sequer um aparelho de suspensão, até a montagem. Foi preciso abrir estradas, construir pontes e pontilhões, desbastar rochas, escavar, movimentar e consolidar terrenos. Por fim, os edifícios se levantam, a água é captada e distribuída, as instalações se executam. As máquinas são postas em funcionamento, quebrando a monotonia daquelas paragens onde, antes, só o vento açoitava as folhas. A chaminé a atirar para o alto o seu penacho de fumaça, o vapor da caldeira a fazer vibrar o apito estridente a horas certas, a labuta dos currais, a atividade dos técnicos e auxiliares nas oficinas eram sinais de uma vida diferente que nascia rumorosa e promissora (Gonçalves, Luiz Mendes Ribeiro. Apud: Tito Filho, Arimateia. O Dia, Ano ?, N. ?. Teresina. 17 de setembro. 1988. p.?).

A tentativa de emprego de mão de obra imigrante foi um fracasso, outras dificuldades surgiram e a iniciativa não foi bem sucedida:

[...] antes de se dedicarem ao trabalho efetivo, começam os reveses. Alguns dos colonos adoecem depois de comerem, desavisados, frutos silvestres venenosos, outros são acometidos de doenças tropicais, ainda

⁴⁹ Hoje estão localizadas no município de Campinas do Piauí.

outros, amedrontados, não se adaptam ao clima. Surgem reclamações e o consequente cortejo de dificuldades. Há intervenções diplomáticas, repatriação de emigrantes com pesadas despesas imprevistas. O lamentável desastre iria servir de descrédito a outras tentativas (Gonçalves, Luiz Mendes Ribeiro. Apud: Tito Filho, Arimateia. O Dia, Ano ?, N. ?. Cidade?. 17 de setembro. 1988. p.?).

[...] a construção da indústria, as obras de melhorias e os projetos agrícolas empreendidos nas fazendas nacionais desgastaram Sampaio financeiramente. Ao mesmo tempo, as repercussões do fracasso na tentativa de implantação de um núcleo de colonização formado por imigrantes significaram, além de prejuízos materiais, uma desmoralização de seu empreendedor (VILHENA, 2006, p.118).

O declínio da Fábrica de Laticínios de Campinas foi discutido por Mendes (2003) e Vilhena (2006), onde se considera, também, que a incipiente estrutura piauiense necessária à indústria – transportes, estradas, cadeia produtiva e de consumo – teria tido sua influência. Além disso, é indicado o descompromisso do poder público – estadual e federal, detentores do patrimônio das tais fazendas - com a política de desenvolvimento das mesmas:

Por todo o período anterior à posse de Antônio José Sampaio como arrendatário, as fazendas nacionais do Piauí foram administradas e usufruídas de acordo com esta concepção mais tradicional, servindo a interesses particulares ou de oligarquias que não tinham grandes preocupações com as fronteiras entre o público e o privado (VILHENA, 2006, p. 107 e 108).

Em 1902, o Banco Hipotecário era o responsável pelo arrendamento das fazendas, que foi transferido, dois anos depois, para a Companhia de Amparo Industrial, sob o comando de Gervásio Sampaio Pires Ferreira⁵⁰ (VILHENA, 2006). Nos anos de 1905 a 1909, o Almanak Laemmert⁵¹ informa que o funcionamento da fábrica encontrava-se paralisado à espera do novo arrendatário. Em 1909 foi informado o funcionamento regular da fábrica sob a direção do capitão Gervásio Pires (ALMANAK, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910). Aos cuidados deste, contudo, os investimentos foram direcionados à extração e exportação da maniçoba e a fábrica de laticínios fechou. Com a decadência da economia da maniçoba a nível internacional, o arrendamento foi

⁵⁰ Primo de Antônio José de Sampaio, sobrinho do marechal Firmino Pires Ferreira e tenente da Marinha (VILHENA, 2006). Deputado da Câmara Legislativa do Estado do Piauí a época de 1911 a 1914, participando da Comissão de força pública, polícia estadual e saúde pública (CAMARA, 1911, p.2; CAMARA, 1914, p.1). Capitão de corveta, primeiro posto de oficial superior das forças navais (VARIAS, 1911, p.1). Em jornal de 1912 noticia-se a ida do mesmo à cidade de Coroatá onde iria “construir um trecho da estrada de ferro de S. Luiz a Caxias” (ESTÁ NESTA, 1912, p.3). Intendente municipal de Floriano (ACHA-SE NESTA, 1909, p.2).

⁵¹ Os almanaques dos anos de 1910, 1911, 1913 e 1914 voltam a publicar o mesmo texto que informa a paralização da fábrica no momento em que aguarda a posse do arrendatário Capitão Gervásio. Apenas no ano de 1911, uma nota informa: “Não se recebendo as informações solicitadas ao digníssimo intendente municipal, publicam-se todas as informações anteriores” (ALMANAK, 1911, p. 3679).

encerrado e a propriedade foi transferida ao Coronel Ângelo Acelino de Miranda, que manteve o foco na maniçoba, entre os anos de 1917 e 1920 (VILHENA, 2006).

Durante governo de Landri Sales⁵², em 1931, a fábrica foi reaberta com a produção de manteiga, descaroçamento de algodão, beneficiamento de arroz e de cera de carnaúba. Encerrou, mais uma vez, suas atividades em 1941. As dependências da fábrica foram, então, apropriadas pela cidade, vindo a abrigar repartições públicas, escola e igreja (VILHENA, 2006).

1.5. Teresina: a capital planejada

1.5.1. Plano, fundação e construção de uma capital.

O planejamento de povoações foi uma prática amplamente adotada no Piauí desde a Colônia. Paulo Thedim Barreto (1975) fala da influência da Carta Régia de 1761 no planejamento das cidades piauienses:

Não é preciso salientar o valor desse documento, do ponto de vista arquitetônico, urbanístico e até moral. Assim é que, as cidades do Piauí, surpreendem pelo número de praças, pela unidade arquitetônica e pelo seu bom traçado. Essas cidades que, desde então, vêm realmente crescendo, se nos apresentam como se fossem delineadas hoje, e em observância aos bons princípios. Essas cidades já nasceram urbanizadas (BARRETO, 1975, p.197).

Teresina seguiu esta tradição, mas em outras circunstâncias. Sua fundação pode ser considerada uma demanda da Revolução Industrial. Oeiras, a primeira capital do Piauí, situada “entre morros e agrestes edificadas”, foi durante o século XIX considerada por muitos como inadequada à sua função. Freitas (1988), D’Alencastre (1855), Gardner (1942) e Mendes (2003) trazem discussões e mensagens governamentais que tratam das condições de isolamento, incomunicabilidade e insustentabilidade econômica da então capital do estado: dificuldades para o desenvolvimento da agricultura, grandes distâncias até o litoral ou da principal via de comunicação – o Rio Parnaíba, constantes secas, pequena população entre outras.

Durante décadas sucederam-se propostas de mudança da sede do poder estadual, formuladas por particulares ou por governantes. Durante muitos anos, políticos discutiam a relevância da mudança da capital e as possibilidades do Estado, enquanto financiador, de custear o aparelhamento de uma nova capital. As discussões, também,

⁵² Governou de 21 de maio de 1931 a 3 de maio de 1935.

giravam em torno da localização mais apropriada: às margens do Rio Parnaíba ou no litoral. Os sucessivos presidentes da Província, ora se mostravam favoráveis à instalação da capital em uma localidade, ora em outra.

Parnaíba, cotada para sediar a capital, também foi julgada inadequada pelas condições de sua posição geográfica ao extremo norte. Segundo o presidente José Idelfonso de Sousa Ramos:

ficará em uma extremidade [...] e enquanto a adoção de meios mais rápidos de comunicação, não abreviar a distancia que vai dessa vila ao restante da Província; enquanto, a outros respeito não melhorem nossas circunstâncias, semelhante medida oferece inconveniências, que contrapesam suas grandes e palpáveis conveniências (FREITAS. 1988, p.11).

O mapa abaixo (Figura 22) mostra as quatro principais opções elencadas para o posto de capital do estado do Piauí: Parnaíba correspondia à antiga Vila de São José da Parnahyba; Teresina, cidade a ser planejada e construída, estaria nas proximidades da Vila do Poti; Amarante, a antiga São Gonçalo; e Oeiras, a antiga Vila da Mocha e primeira capital. A primeira era banhada por rio e mar, Teresina estaria na região de encontro dos rios Parnaíba e Poti; Amarante no encontro do Rio Parnaíba com o rio Mulato; e Oeiras encrustada no interior do Piauí.

Figura 22 - Cidades que disputavam o título de Capital da Província do Piauí
Fonte: IBGE, manipulado pela autora (2018).

No ano de 1822, os moradores do povoamento Barra do Poti exigiram ao Governador da Província a criação da Vila, que foi decretada em 1833. No ano de 1844, foi aprovada uma lei provincial determinando a mudança da capital para as margens do Rio Parnaíba, no encontro com o Rio Mulato. Hoje a região corresponde à cidade de Amarante (MENDES, 2003). A vila de São Gonçalo seria para o governador, o melhor lugar para a capital, que se transformaria na cidade de Regeneração. Considerava ser

“um lugar salubre, aprazível, fértil e imediato ao rio Parnaíba”. Mas o governante seguinte, Zacarias Gois de Vasconcelos, manifestou em seu relatório do ano de 1845 opiniões contrárias: “este lugar é completamente deserto e foi escolhido somente pelas supostas vantagens da situação” (FREITAS, 1988, p.11).

Zacarias de Gois considerava inviável um “governo constitucional de uma província pobre [...] erguer de repente uma cidade inteira”, apesar de haver autorização de um empréstimo para tal. Mas continuava a discutir a necessidade de mudança da capital, pois, “qual é a preponderância que tem Oeiras pelo comércio e pela indústria, achando-se sob a tutela de Caxias? Situada entre morros, é quase inabitável a cidade”. Defende as vantagens da cidade da Parnaíba na busca da melhor estratégia política, territorial e econômica. Lembrava a comunicação mais facilitada com a Corte, por conta da proximidade com o mar, permitindo abandonar o percurso anterior que se fazia pelo Maranhão ou pela Bahia. Falava da possibilidade de gerar uma maior movimentação na navegação do rio Parnaíba. Mencionava a condição de uma cidade já firmada e com edifícios em número suficiente para abrigar o poder público. Citava o exemplo das demais capitais nordestinas, localizadas no litoral.

Em 1851, sob o governo de José Antônio de Saraiva e de oposição à transferência para Parnaíba e para Regeneração, o governo da Província decidiu que a capital seria transferida para a Vila do Poti. Em 1852⁵³, ainda sob o mesmo governo, uma lei autorizou definitivamente a transferência para o local, agora elevado à cidade, batizada Teresina. A mudança foi assim justificada pelo novo presidente da província:

[...] é minha opinião e de quase toda a província, que o Piauí não pode prosperar, não pode gozar de navegação fluvial, que lhe promete tantos bens; não pode provincializar o seu comércio, e, consequentemente, desenvolver sua agricultura e aproveitar as ricas matas banhadas por um dos melhores rios do Brasil, sem que trateis seriamente de achar solução à mudança da capital, que sendo impossível para um deserto, pode, todavia, a ser levada a efeito, se promoverdes a criação de uma povoação, que a possa receber sem que a província dispenda quantias que não possui e que lhe são absolutamente indispensáveis para ocorrer as despesas indeclináveis (FREITAS, 1988, p.13).

Para Gandara (2008), Saraiva acreditava nas grandes vantagens da exploração da navegabilidade do rio Parnaíba para o desenvolvimento econômico da Província e

⁵³ O período do governo de José Antônio Saraiva vai de setembro de 1850 a março de 1853 (MENDES, 2003).

considerava que a mudança da capital para a vila do Poti convergiria para o mesmo interesse. Assim,

Espacialmente, Teresina surgiu com a dupla função de ser o centro comercial mais importante da Província e o ponto de integração que tornaria mais próxima a ligação entre as províncias do norte oriental e as do norte amazônico, sendo, até hoje, essa a vocação da cidade: comércio e serviços (SOUZA, 2004, p.28).

A vila do Poti estava localizada exatamente no encontro dos rios Parnaíba e Poti, uma região cuja situação alagadiça havia sido observada por Saraiva em uma viagem para definir o lugar da nova capital. Assim, foi decidido implantar a capital em uma localidade mais ao sul, “uma légua acima da barra do Poty e a 84 léguas da foz do Parnaíba” (ALENCASTRE, p.118). A decisão era coerente, com preceitos do urbanismo português e com demandas higienistas. Deslocado da antiga Vila do Poti, o sítio escolhido era mais alto e permanecia próximo aos dois rios, mas um pouco afastado do ponto de confluência entre eles.

Figura 23 - Localização das Vilas Nova e Velha do Poti
Fonte: Prefeitura Municipal de Teresina (2006), manipulado pela autora.

A transferência, também, aproximou a capital piauiense do estado vizinho Maranhão, com o qual os intercâmbios eram intensos:

Saraiva levantou os brios da elite local, potencialmente favorável à mudança, usando um argumento com caráter de disputa comercial, para criar um clima de rivalidade com o Maranhão, consolidando a escolha do local da nova capital. Segundo ele, a maior vantagem do local escolhido seria retirar de Caxias a sua influência regional no comércio interprovincial. No entanto, a transferência da capital para a barra do Poti com o Parnaíba era antes um desejo de integração nacional, sendo imprescindível para tanto o impulso oficial e a cooperação dos

proprietários não só do norte do Piauí, mas também da região contígua maranhense, que lucrariam, ao final, com a medida, de modo que a conjugação de esforços tornaria viável o objetivo nacional e o local, que era o de desenvolvimento material da Província. A ausência de uma possível resistência maranhense à fundação de Teresina, que segundo Saraiva representaria a decadência de Caxias, é um indício evidente da convergência de interesses na região, envolvendo os proprietários das duas províncias e o governo do Império (SOUZA, 2004, p. 27).

As convergências de interesses na região, entre capitais dos dois estados, são sugeridas pelas próprias iniciativas de aparelhamento da nova cidade, a partir de associações entre o poder público piauiense e alguns empresários maranhenses. Entre os últimos está a família Cruz e Santos, maranhense de origem portuguesa, que iniciou a construção da Estrada de Ferro Cajazeiras, investiu capitais na Companhia de Navegação do Rio Parnaíba e na Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense, criou o primeiro banco de crédito da capital e forneceu empréstimos ao governo do Estado do Piauí. Há informações de que esses empresários estiveram voltados, nas primeiras décadas do século XXI, para a instalação de “equipamentos urbanos modernos, como os serviços de água canalizada, telefonia e iluminação pública” (SOUZA, 2004, p.22). A Casa Cruz promoveu um forte vínculo entre as cidades de Teresina e Caxias, sede do grupo empresarial.

Em 16 de agosto de 1852 o presidente Saraiva tornou oficial a mudança administrativa da capital para Teresina, mas só em outubro o Governo Imperial emitiu a aprovação do ato (MENDES, 2003). Monteiro (1987b, p.90) conta que o imperador só recebeu a notícia quando o “o fato já estava consumado”. A notícia chegou junto com a planta da nova capital (Figura 24). A homenagem à imperatriz, provavelmente, contribuiu para sua assimilação da decisão:

Em 1852, a Assembleia decretou a mudança da capital para a nova cidade que passou a se chamar Teresina, em homenagem à Imperatriz do Brasil, D. Teresa Cristina Maria. É das mais novas cidades do Piauí, mas sua formação ainda obedeceu aos princípios da carta régia de 1761 (BARRETO, 1975, p.200).

Figura 24 - Miniatura do plano da cidade de Teresina
Fonte: Acervo do Museu do Piauí

Teresina foi a primeira capital planejada e construída do Império. Seu plano previa edifícios adequados ao funcionamento das repartições e poderes públicos e ao abrigo de uma população numerosa, formada pelos governantes e funcionários públicos e suas famílias, provenientes de Oeiras, e pelos habitantes da Vila do Poti. Seu plano apresenta malha ortogonal de notável rigidez geométrica (ver Figura 24), com ruas retilíneas e praças retangulares interrompendo a malha. A sede do poder público do Estado foi situada às margens da praça principal, onde se implantou, também, a igreja do Amparo.

Alguns autores têm discutido as filiações desse plano. Braz e Silva (2012) aponta seu vínculo formal com o modelo urbano português das colônias brasileiras e com o urbanismo pombalino da reconstrução de Lisboa em 1755 (BRAZ E SILVA, 2012, p.218). Souza (2004) considera impertinente a noção da utilização dos ideais pombalinos no planejamento de uma nova capital construída três décadas após a independência do Brasil de Portugal.

As especificidades da cidade de origem portuguesa têm a ver com muitos aspectos: suas heranças culturais no contexto europeu, as lógicas de localização e de escolha dos sítios para a implantação dos núcleos urbanos, os elementos geradores dos traçados, sua relação com as características físicas do território e com as estruturas geométricas subjacentes ao plano, as hierarquias e os elementos de referência no traçado, as praças e seu papel na organização urbana, as estruturas de

quarteirão e de loteamento e os processos de planejamento e de construção da cidade (TEIXEIRA, 2012, p.12).

Paulo Gutemberg Souza (2004) defende outros indícios da filiação portuguesa no plano para a cidade Teresina. Mostra que eram portugueses: o dono das terras onde a cidade foi implantada - Manuel Domingues Gonçalves Pedreira - que foi o “primeiro contratante das obras públicas da cidade”; João Isidoro da Silva França⁵⁴, “o autor de sua planta e o responsável pelo alinhamento das ruas e construção de seus primeiros edifícios”; e José dos Santos e Silva, “mestre-de-obras da construção dos demais prédios pioneiros, como o Mercado Velho e a Igreja de São Benedito” (SOUZA, 2004, p.20).

O presidente Saraiva teria conhecido o Mestre João Isidoro na volta de sua primeira visita à Vila do Poti. Na época, finais de 1850, João Isidoro da Silva França era o responsável pelas obras da estrada que levava Oeiras a São Gonçalo (atual cidade de Amarante) – estrada essa conhecida como Ladeira do Castelo. Nesse encontro, Saraiva lhe teria destinado a responsabilidade pela construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo (CASTELLO BRANCO FILHO, 1978).

As terras destinadas à implantação da capital só foram desapropriadas em 1858, seis anos após a data de fundação da cidade, através do Decreto Imperial 1.328 de 30 de janeiro de 1854 (SOUZA, 2004). Essas terras, pertencentes a Manuel Domingues, eram conhecidas como sesmaria Data Covas e tinham como sede a Fazenda Chapada do Corisco (MONTEIRO, 1987b).

Segundo Souza (2004, p.29), “pouco tempo separou as providências político-legislativas e as rápidas e incipientes ações e planejamento urbano [...]. Houve mesmo uma simultaneidade entre a sua construção simbólica e os esforços para sua construção física”. Assim, “em três meses a obra, que muitas inteligências superiores tinham considerado impossível, estava consumada sem grandes despesas, porque não excederam vinte contos de réis” (D’ALENCASTRE, 1857, p. 118).

[...]enquanto os chamados escravos e escravas do fisco desmatavam e abriam as picadas e clareiras, faziam a medição das quadras em ângulo reto, rasgavam as primeiras rua, amassavam o barro e davam forma aos tijolos, cortavam as madeiras e assentavam os alicerces dos primeiros prédios [...] não empregou engenheiros ou arquitetos com regularidade, mas a força de escravos e indigentes rurícolas, aventureiros, pequenos comerciantes, biscateiros, caixeiros viajantes e toda sorte de homens e

⁵⁴ João Isidoro França era “português de nascimento, vaidoso, com ambição e distinção, e que pedira naturalização de cidadão brasileiro e também mercê do Hábito da Ordem de Cristo” (NUNES, 2007, p.100).

mulheres atraídos pelo novo e em busca de um alento para suas sobrevivências (SOUZA, 2004, p. 30).

Para garantir o rápido povoamento, Saraiva procedeu a um generoso processo de doações de terrenos dentro do vasto plano da cidade, uma “superfície de 100 quarteirões com onze ruas de leste a oeste e dez ruas de norte a sul e mais a beira rio” (MONTEIRO, 1987b, p.95):

[...] Saraiva distribuiu terrenos à mão-cheia. Não dava um lote para o morador da novel capital fazer a sua casa. A cada um ele dava logo um quarteirão de 40 x 40 braças. 1.600 braças quadradas. Muitos fizeram plantios que nomeavam por sítios ou rocinhas e até criavam gafos. Alguns tinham vacas estabuladas, ou semi-estabuladas para leite de consumo e venda. Outros faziam ali os chiqueiros para abrigo dos seus rebanhos de cabras e ovelhas que iriam pastar nas vias públicas. E havia ainda aqueles que criavam todos os animais domésticos na rua, inclusive porcos, onde a cidade era o campo coletivo, como as outras cidadezinhas interioranas dos nossos sertões (MONTEIRO, 1987b, p.94).

Como medida inicial, foram locadas na planta da cidade as duas primeiras grandes praças: a da Igreja das Dores – no local da antiga Fazenda Chapada do Corisco -, e a da Igreja do Amparo, a qual corresponde ao marco inicial zero da cidade: “para edificação da matriz teve a linha base sete quarteirões para o lado sul, os quais somados aos três marcados para norte somaram 10 quarteirões” (MONTEIRO, 1987b, p.95). Foram reservados doze quarteirões aos prédios públicos, em volta do largo da Igreja do Amparo – a Praça da Constituição (MONTEIRO, 1987b). Em uma solução que remete ao urbanismo barroco, um conjunto significativo de prédios públicos - sede do governo estadual, quartel de linha, igreja matriz, fórum, tesouro e mercado público – ocupou o contorno da Praça. A forma e a posição desses prédios assinalavam a hierarquia entre as funções que abrigavam. Assim, a Igreja ocupou uma posição central e foi, paulatinamente, sendo ampliado até converter-se no ponto focal do espaço. Dos cem quarteirões obtidos da malha quadrangular proposta pelo plano, dezessete foram retirados para dar lugar a logradouros públicos – como as praças e o Campo de Marte -, doze foram destinados a prédios públicos e um ao quartel da polícia. Restaram setenta quarteirões para ocupação pelas demais atividades (MONTEIRO, 1987b, p.101).

Com o sucesso da ocupação inicial, passaram a aparecer interessados em comprar os terrenos outrora doados e aqueles situados à beira do rio Parnaíba e nas suas proximidades. Assim, se “princiaram a fazer vendas dos pedaços dos quarteirões no centro comercial que se organizava. [...] A beira do rio foi a área estratégica, de eleição do comércio, em função do transporte fluvial [...]”. A facilidade de carga e

descarga de mercadorias atrai para as margens do rio o comércio e, com ele, a moradia dos comerciantes. Uma consequência foi uma grande valorização dos terrenos, cujos preços iam baixando na medida em que se distanciavam do rio (MONTEIRO, 1987b, p.97 e 98) ⁵⁵.

Sobre malha quadrangular proposta no plano fundacional da cidade (ver Figura 25),

encontramos a mesma procura pela regularidade do traçado, os alinhamentos de ruas, a padronização do loteamento, a uniformidade da arquitetura e a valorização do espaço público, em especial das praças, que passam a assumir um papel estruturante e gerador da lógica urbana (TEIXEIRA, 2012, p. 61).

Figura 25 - Esboço da malha da cidade de Teresina

Fonte: desenho da autora com base no Plano da cidade de 1852 (2018).

Até fins do século XIX, a cidade tinha cinco praças, que reuniam no seu entorno prédios institucionais (ver Figura 26) Entre as praças criadas há uma clara hierarquia, onde a Praça da Constituição abrigou os prédios públicos mais importantes (ver Figura 27): Matriz do Amparo, o Tesouro Provincial, o Paço da Assembleia, o Palácio da Presidência, a Tesouraria da Fazenda, o Correio, o Mercado e a Câmara Fluvial no Parnaíba. Em torno do Campo de Marte foram edificadas o Quartel da Companhia de Infantaria, o Hospital da Santa Casa de Misericórdia e a Casa de Detenção. Na Praça Aquidaban estava o Quartel da Polícia. Junto à Praça São Benedito foi construída a nova Igreja de São Benedito. Em volta da Praça Saraiva estava a Igreja de Nossa Senhora das Dores e duas escolas públicas. A Secretaria de Polícia foi instalada na Rua da Palma, enquanto o Cemitério Público ficou, como determinava as normas sanitárias, fora dos limites da cidade.

A Praça da Constituição é a sede do poder público:

⁵⁵ “À retenção dos quarteirões ao redor do largo do Amparo, abrangendo da Rua Álvaro Mendes à Lizando Nogueira e para leste à Barroso, gerou um desequilíbrio urbanístico das duas metades: Superpopulação a montante e quarteirões baldios à jusante” (MONTEIRO, 1987b, p.98).

O plano inicial de Saraiva foi estabelecer um centro político-administrativo onde todos os órgãos e serviços do poder público estivessem próximos. Como a igreja se integrava nesse complexo, face a função Cartorária da Paróquia e a alta relevância da fé católica e do clero, nada mais certo do que as repartições ficarem de volta do largo da catedral (MONTEIRO, 1987b, p.145).

Figura 26 - Sistema de praças de Teresina até o fim do século XIX.

Legenda: 1 – Campo de Marte; 2 – Praça da Constituição; 3 – Praça Aquidaban; 4 – Praça São Benedito; 5 – Praça Saraiva. Fonte: Redesenho do Plano da Cidade de Teresina, Braz e Silva (2006) e Nunes (2007).

Figura 27 - Esquema simplificado da Praça da Constituição e quarteirões adjacentes.

Legenda:

- 1 – Mercado Central;
- 2 – Casarão dos Almendra e posterior Palácio Governamental;
- 3 – Fórum;
- 4 – Igreja Matriz Nossa Senhora do Amparo;
- 5 – Tesouro Estadual.
- 6 – Arquivo Público;
- 7 – Intendência;
- 8 – Escola Normal de Teresina;
- 9 – Companhia de Melhoramentos do Rio.

Fonte: Elaborado por Marina Lages (2018).

Na fotografia abaixo (Figura 28), datada de 1910, é possível verificar à esquerda o Mercado Central, três casas comerciais, o sobrado dos Almendra e ao lado esquerdo da Matriz do Amparo (**Erro! Fonte de referência não encontrada.** e **Erro! Fonte de ferência não encontrada.**), o Fórum (Figura 30). Na cidade colonial, o centro da praça

seria marcado pela presença do pelourinho, o qual em Teresina foi substituído pela chamada “Coluna Saraiva”. A foto mostra um coreto, adicionado posteriormente à praça. Nas outras praças, bustos de personalidades públicas foram implantados (SILVA FILHO, 2007b).

Figura 28 - Praça da Constituição em 1910
Fonte: Silva Filho (2007).

Figura 29 - Sobrado da família Almendra e posterior Palácio do Governo.
FONTE: Silva Filho, 2007.

Figura 30 - Fórum da cidade de Teresina.
FONTE: Silva Filho, 2007.

O mercado público foi umas das primeiras construções a ser iniciada, mas só foi concluída em 1866. Para Silva Filho o mercado de Teresina se distanciava um pouco do padrão utilizado nos mercados piauienses da época:

Todos foram projetados em quadra própria. Quatro acessos axiais, bodegas na periferia, avarandado aberto voltado para um pátio interno, onde ambulantes montam suas tendas e tabuleiros e onde por vezes se cavou um pátio central. [...] Nessas obras a estrutura é de carnaúba e as alvenarias de tijolo queimado. As diferenças entre esses prédios ficam basicamente por conta dos dimensionamentos e do acabamento dos vãos, ora de vergas retas ora em arco pleno, ou ainda mistas.

A residência da família Almendra (ver Figura 29), depois convertida em Palácio do Governo, é um sobrado, o que Barreto (1975) considera uma exceção na arquitetura piauiense. Castello Branco (1978, p.22) lista apenas três exemplares desse tipo na cidade de Teresina: o sobrado edificado pelo “rico fazendeiro de Livramento (José de Freitas) Jacob Manuel d’Almendra”; o “Sobrado dos Azulejos Amarelos”, que seria a

Drogaria Imperial; e o “Sobrado Giardini”, “casa de joias do italiano Horácio Giardini, a primeira da cidade”. Ainda para Paulo Barreto (1975, p.211),

Os poucos sobrados piauienses são senhoriais; os inigualáveis sobradões de São Luís correspondem claramente a um programa misto: comercial-residencial. No Piauí, os sobrados de que falamos eram residências de administradores do Estado; no Maranhão, residências de grandes comerciantes.

Essa afirmação, entretanto, que não se confirma com os registros das duas casas comerciais teresinenses acima mencionados, além da Casa Inglesa de Parnaíba⁵⁶.

O cais era um espaço crucial na vida desta cidade. As mercadorias chegavam e saiam de Teresina a partir da navegação do rio Parnaíba e da Estrada de Ferro Cajazeiras, na cidade vizinha do Maranhão. No próprio cais, transportadas entre barcos, boa parte das mercadorias era comercializada:

O terminal de carga sofria de um estrangulamento que era o espaço nos barcos, denominado na gíria fluvial do rio Parnaíba; de “praça” onde predominavam as barcas por tração humana, com os varejões, sendo pequeno o número de rebocadores, a época da construção da E.F. Cajazeiras. Além de exíguos os barcos em quantidades, agravava-se o problema da carga, no espaço reduzido da tonelagem métrica. E acumpliciava-se na conjuntura prática usual, em que todos os donos de cascos eram compradores das mercadorias diretamente para a troca com os extrativistas. Dinheiro mesmo, em espécie, não havia, era *avis rara* (MONTEIRO, 1987c, p.219).

Esta situação de escoamento pode ter impulsionado a Casa Cruz a criar outra empresa: a *Companhia de Navegação do Rio Parnaíba*. A presença de uma empresa de navegação impulsionou o surgimento da *Empresa de Melhoramentos da Navegabilidade do Rio Parnaíba*.

Nos quarteirões destinados aos prédios públicos foi implantado o prédio da Companhia de Melhoramentos da Navegabilidade do Parnaíba (ver Figura 31), uma organização “jurídica de direito privado, concessionária do serviço público de desobstrução do rio assegurando a navegabilidade do Parnaíba” (MONTEIRO, 1987b, p.161). Sua sede foi construída na década de 1860, “com a finalidade de abrigar o maquinário da oficina de fundição das embarcações a vapor do rio Parnaíba” (FUNDAC, 2018) ⁵⁷. O prédio tinha sua fachada frontal voltada para a Praça da Constituição (Figura 32), enquanto uma lateral abria-se para a Rua João Cabral (ver mapa da Figura 27).

⁵⁶ Ver item 1.2. desta dissertação, relativo ao extrativismo e culturas agrícolas.

⁵⁷ No início da década de 1930, a companhia foi desativada e no prédio, desocupado, passou a funcionar um cabaré (MONTEIRO, 1987b).

Figura 31 - Edificação da Companhia de Melhoramento da Navegabilidade do Parnaíba, fachada lateral da Rua João Cabral.

Fonte: Acervo da Fundação Cultural Monsenhor Chaves, sem data.

Figura 32 - Fachada principal da Companhia de Melhoramento da Navegabilidade do Parnaíba.

Fonte: Desenho de Júlio de Paiva, alterado pela autora (2018).

A família Cruz esteve, ainda, envolvida na implantação do sistema de abastecimento de água da cidade, através da Companhia de Águas (Figura 33), empresa que fez o projeto do sistema da canalização d'água:

Concebido pelo Engenheiro Antonino Freire e abraçado pelo Agrimensor Santídio Monteiro foi encampado pelo Sr. Zés Cruz. Quase tudo se conjugava para o êxito completo. Havendo o corpo técnico e o capital faltava somente a anuência dos poderes públicos, quanto ao município e o Estado [...]. Os tubos, bombas, máquinas e demais equipamentos devidamente relacionados e especificados, item por item foram entregues ao Sr. Zés que providenciou cópias para a direção geral do Grupo Econômico de Caxias, e subsequente anuência desses membros da família Cruz e fez-se a formalização do pedido aos industriais ingleses, com quem mantinham transações comerciais pelo vínculo de clientes conhecidos e acreditados por diversas encomendas de equipamentos mecânicos (MONTEIRO, 1987c, p.221 e 222).

Figura 33 - Empresa das Águas de Teresina
Fonte: Silva Filho (2007b).

Há ainda relatos sobre um porto que se formou à beira do Rio Parnaíba e outro no Poti, ligados por um eixo que perpassava o plano original da cidade pela Rua Grande (ver mapa da Figura 34). Esses portos fariam a ligação com os estados vizinhos e as demais localidades piauienses:

A Rua Grande foi aberta como um grande eixo de rio a rio, tendo nos seus extremos dois portos. O porto do Rio Parnaíba servindo à passagem para o lado de lá, o território maranhense. Esse local foi identificado até aí, pelos anos da década de quarenta, como o Porto do Coqueiro, servindo à penetração no interior do município, bem comolevando às fazendas e cidades do Estado (MONTEIRO, 1987b, p.106).

O caminho da Rua Grande, ao chegar às proximidades do Poti, na região leste do plano, tornou-se insustentável pela movimentação natural do rio que criava lagoas, o que fez a rua ser

substituída pela Avenida Frei Serafim e o porto da fazenda Noivos do outro lado do Rio Poti. “Apagou-se no mapa da cidade o caminho que dera o nome de Rua Grande, no prolongamento da seção reta até a margem do rio atingindo o porto de passagem. A Avenida ensejara outra passagem. Porto dos Noivos foi a consequência (MONTEIRO, 1987b, P.114; P.112).

Figura 34 - Localização dos portos fluviais de Teresina.

Legenda:

- 1 – Porto dos Coqueiros
- 2 – Porto do Poti
- 3 – Porto dos Noivos.

Fonte: Redesenho com base no Plano de Teresina de 1852, com localização baseada em Monteiro (1987b).

Sobre a Igreja de São Benedito e a Avenida Frei Serafim, Monteiro escreve: “Antes havia o Frei Serafim de Catânia, que era Arquiteto, elaborado o projeto e locado a avenida que posteriormente recebeu seu nome. A igreja foi iniciada, segundo publicou A. Tito Filho em 13.06.1874 [...]” (1987b, p.?). Existiam ainda outras estradas:

Estrada e passagem de São Raimundo; da Estrada do Gado demandando Valença de onde vinham os bois para o matadouro de Cabral, havia ainda outra estrada margeando o rio Parnaíba, a qual é chamada ainda hoje: das “Quintas” ou à margem do rio. Essa era, e ainda é, a grande estrada que levava as fazendas do sul do Estado, principalmente as que ficavam ao longo do rio (MONTEIRO, 1987b, p.114).

E essas estradas e caminhos determinaram eixos de crescimento da cidade “sem a preocupação das trajetórias retilíneas”. Neste locais, a capital planejada, de traçado regular e perpendicular deu lugar a “palhoças feitas ao acaso, à beira dos caminhos” que acabavam por construir “ruas coleantes sem largura definida, nem gabarito padrão” (MONTEIRO, 1987b, p.121 e 122).

A maioria das construções feitas até o final do século XIX, possui referências da linguagem clássica. Mas há exceções, como o prédio do Fórum, que apresenta arcos ogivais⁵⁸, elementos do ecletismo (ver Figura 30).

Nas primeiras três décadas do século XX, a população de Teresina ainda residia em seu núcleo central (entre a margem do Parnaíba e a Igreja São Benedito, “convivendo, no mesmo espaço, casas de telha e casebres de palha⁵⁹” (LIMA, SANTOS; 2014, p. 24).

A essa época, a ocupação da cidade ainda se dava de forma mais concentrada às margens do rio Parnaíba “nas duas ou três ruas paralelas à margem”:

A área compreendida no espaço que ia da Rua Bela, atual senador Teodoro Pacheco, até a rua São Pedro e afastando-se um pouco da margem do rio, tudo era do domínio das casas comerciais conjugadas às residências dos seus donos ou gerentes. Tinha-se aí a cidade. Casas contíguas. Concentrava-se ali a população urbana até a altura da rua Firmino Pires [...](MONTEIRO, 1987b, p.128 e 129).

Progressivamente, a cidade foi se ampliando e recebendo novos prédios públicos. Embora construídos buscando atender às exigências de conforto e higiene difundidas na época, não demorou muito até que alguns desses prédios fossem alvos de críticas. Em 1890, em relatório governamental, o inspetor de Higiene Pública, Marcos Pereira de Araújo, denunciou ao governador do Estado do Piauí, José Nogueira Paranaguá, as péssimas condições higiênicas do abatedouro público:

Chegada a boiadas do pastorador é recolhida ao curral do conselho; e em seguida, às quatro horas da tarde, é cada uma das rezes que têm de ser

⁵⁸ Sobre a utilização deste recurso estético na arquitetura produzida no Piauí, Barreto (1975, p.209): “A forma em ogiva e suas variantes, dos vãos de portas e janelas, são os elementos construtivos-decorativos, que chamam atenção para quem salta em Teresina. Grande parte das casas adota esse elemento, que está espalhado pelo Estado todo, mas que em Teresina se consagrou. A ogiva, encontramos-la em quase todos os estados do norte, porém em nenhum deles se consagrou”. O autor referencia Luís Saia para falar que acredita que Caxias tenha sido o “núcleo irradiador do elemento ogiva” e que essa herança do estado vizinho tenha entrado no Piauí no último quartel do século XIX. No Piauí, a ogiva teria sido aplicada como elemento de facilitação da ventilação, protegida dos raios solares: “O certo é que em Teresina, a ogiva tornou-se elemento vulgar. A cidade era nova e a ogiva era novidade”.

⁵⁹ Nascimento (2002) escreve sobre o processo de modernização e higienização pelo qual a cidade de Teresina passou e os constantes incêndios que aconteciam nas ocupações centrais formadas por casas de palha.

abatidas no dia, laçada, peiada e trazida empurrada ou puxada pela corda, a uma certa distância, onde tem de ser morta, no rigor do sol, exposta as emanções telúricas que naturalmente se dão com a evaporação da terra. Depois de morta, ainda pelo sistema do machado, esfolada e esquartejada a rez, são os quartos lançados sobre palhas velhas que já servirão em outros dias de espógeiro de cães e fossamento de porcos, sem água de natureza alguma para serem lavadas; serviço este que me parece no caso de ser modificado. Quanto ao Mercado Público, julgo igualmente em condições de receber serviços indispensáveis a limpeza e asseio que se tornam necessários à higiene (PARANAGUÁ, 1890, p.41 e 42).

Sobre a atividade de abate e comercialização da carne de gado, Monteiro denunciava ser privada - construído por iniciativa do fazendeiro João Cabral: “O criador fazia o abate e comercializava a carne. Não havia profissionalização do marchante e do magarefe”. Denunciava, também, suas instalações: era um “matadouro privado, com dimensões comerciais”, “a céu aberto abrigava os trabalhadores e outra pessoas à sombra de frondoso pé de tamboril, no campo” (1987b, p.104) ⁶⁰.

Os jornais também denunciavam as condições do mercado público, onde era vendido carne fresca e seca:

Nada menos que dezesseis açougues há no mercado e a disposição de um é a de todos não foram construídos com o rigor que lhes era preciso. Além das vendas de carne verde e seca há uma imensidade de pequenas vendas de gêneros alimentícios e quitandas ambulantes irregularmente dispostas em quase todo o prédio. É triste o espetáculo que ali se observa. Seria uma medida de primeira necessidade, um esgoto deitando todas as águas com que se lavam os diferentes objetos destinados ao serviço do mercado e o terraço do mesmo (O MERCADO, 1913, p.1).

Figura 35 - Jornal retrata as condições do Mercado Público de Teresina
Fonte: O MERCADO, 1913.

⁶⁰ João Cabral “adquiriu o terreno à margem esquerda do Poti entre a passagem da Rua Grande e a do Porenquanto. [...] Situava-se onde atualmente fica o lado posterior do Quartel do 25º BC. Por necessidade da construção do mesmo e do parque ferroviário (gare, armazéns, pátio de manobras etc.), o senhor Cabral desocupou a área de que se apossara, transferindo o seu abatedouro para próximo do rio Poti. Mas, a denominação do Bairro tornou-se CABRAL” (MONTEIRO, 1987b, p.104, 105 e 106).

O discurso oficial em prol da mudança da capital fez emergir concepções antagônicas no interior da Província, idealizando o centro-sul (pastoril e atrasado) e o norte (agrícola, comercial e progressista). Os tempos pareciam sinalizar para o rompimento com a mentalidade mais arcaica dos fazendeiros da Província, já que o viver da cidade nunca foi projeto da velha elite rural local, acostumada a dormir nas varandas de suas casas de fazenda. Aquela dicotomia, inaugurada no Império pela propaganda mudancista governista, perdurou até que o último discurso desenvolvimentista incorporasse o conceito de riqueza da região do sul do Piauí como a última fronteira agrícola do País. Até recentemente, antes que se iniciasse a exploração dos cerrados piauienses com a produção intensiva de grãos, o sul do Estado era a própria imagem do abandono, que sempre constituiu um surdo contraponto à imagem modernista do norte piauiense, liderada por Teresina, argumento, aliás, dos mais caros aos defensores da criação do Estado do Gurguéia (SOUZA, 2004, p.29).

Embora no comando administrativo Teresina não liderava a vida econômica da Província do Estado. A expectativa de Saraiva de que sua fundação provocaria o desenvolvimento da agricultura de municípios do norte do Piauí, a exemplo de Campo Maior, também não se concretizou, pois desde que se constituiu em considerável polo de consumo, Teresina importa alimentos produzidos nos estados vizinhos (SOUZA, 2004, p.32).

1.5.2. Teresina, seu comércio e suas fábricas.

Inserida na trama da economia capitalista, Teresina logo veria crescer as atividades de comércio e serviços e perderia o perfil inicial de cidade de cunho eminentemente administrativo. A indústria se integrou à cidade em momento posterior e de forma mais tímida, mas não deixou de causar profundos impactos em seu cotidiano e em sua forma. Em 1893 inaugurou-se, possivelmente, a primeira fábrica de porte da cidade de Teresina; situada às margens do rio Parnaíba, a Fábrica de Fiações e Tecidos Piauiense foi mais uma iniciativa do grupo empresarial Casa Cruz e integrava um “conglomerado piauiense” de empresas que surgiram a partir do capital gerado pela Estrada de Ferro Cajazeiras Caxias.

A fábrica teve impactos na forma urbana: impôs uma nova tipologia no cenário urbano e atraiu a moradia de seus funcionários para sua vizinhança, gerando um bairro industrial. E como era usual em se tratando de processo de consolidação de uma fábrica e seu entorno operário, o bairro que gerou assumiu uma forma irregular e foi povoado de moradias precárias (ver mapa na Figura 36).

A essa época, a ocupação da cidade ainda se dava de forma mais concentrada junto ao rio Parnaíba, “nas duas ou três ruas paralelas à margem”:

A área compreendida no espaço que ia da Rua Bela, atual senador Teodoro Pacheco, até a Rua São Pedro e afastando-se um pouco da margem do rio, tudo era do domínio das casas comerciais conjugadas às residências dos seus donos ou gerentes. Tinha-se aí a cidade. Casas contíguas. Concentrava-se ali a população urbana até a altura da Rua Firmino Pires [...] (MONTEIRO, 1987b, p.128 e 129).

O posicionamento da cidade entre rios, com seu centro fundacional voltado para o Rio Parnaíba, expressava o papel decisivo da navegação e da comunicação na sua ordem urbana:

Teresina concentrou-se à margem do Parnaíba. A vida econômica, política e social [...] resplandece nas duas ou três ruas paralelas à margem do rio. Ali se comprava e vendia tudo. E nos escritórios das casas comerciais e das empresas fluviais, ou mesmo ao pé dos balcões, conversava-se, fazia-se política, intrigas, disse-disse (MONTEIRO, 1987b, p.127).

Não havia, à época, na cidade casas comerciais especializadas. “Os estabelecimentos tinham um sortimento variado, empórios, vendiam de tudo – do sabão à seda”. Os armazéns vendiam em grosso e a varejo, e alguns ainda somavam este comércio ao de exportação dos produtos regionais, como babaçu, cera de carnaúba, couro de boi e de outros animais (MONTEIRO, 1987b, p.128).

As casas comerciais mais importantes estavam situadas à beira do rio Parnaíba e nas ruas próximas, entre as Ruas Álvaro Mendes (antiga Rua Grande) e São Pedro (ver mapa na Figura 36). Ocupavam prédios frequentemente conjugados às residências de seus proprietários ou gerentes. Neste bairro se concentravam as moradias dos ricos comerciantes. Esta localidade foi o centro comercial da cidade até a ocorrência de duas grandes enchentes, após as quais alguns comerciantes se transferiram, enquanto outros resistiram no local enquanto houve a predominância do transporte fluvial. Havia, ainda, outro eixo comercial, que estava se formando no Largo das Dores (MONTEIRO, 1987b, p.129).

A Drogaria Imperial (Figura 37), além de ser um sobrado, algo raro na arquitetura piauiense, possuía fachada revestida de azulejos, elemento também pouco utilizado. Segundo Moysés Castello Branco Filho “edificou-o o fazendeiro José Félix Alves Pacheco (...). Fez vir de São Luís (MA) um mestre de obras para assentamento dos azulejos portugueses” (1978, p.22). A disposição das casas comerciais seguia algumas tendências:

Figura 36 - Simulação da ocupação de Teresina até a década de 1910.
 Fonte: Desenho baseado no Plano de Teresina de 1852, utilizando Castello Branco (1978), Monteiro (1987) e Silva Filho (2007).

Nas casas de residência e comércio a venda diferencia-se por uma maior quantidade de portas em relação à entrada única da residência, além da marcação com simulacros de colunas, denunciando essa setorização. O comércio é composto de 2 ou 3 salas, sendo a da esquina destinada à loja propriamente dita e outras para depósito de mercadorias. Há casas em que o comércio ocupa toda a lateral do lote, como a Casa Dôta [...]. O comércio se liga à parte doméstica através de passagem ao corredor de entrada, ou por um dos cômodos adjacentes à varanda de refeições. Quase sempre ocupam os lotes de esquina (SILVA FILHO, 2007b, p.48).

Figura 37 - Drogaria Imperial
Fonte: Silva Filho, 2007b.

O azulejo português foi pouco usado no Piauí, provavelmente, devido ao seu alto custo e às perdas a que estava sujeito no penoso transporte até seu destino final, que podia envolver diversos barcos, carros de boi e animais (SILVA FILHO, 2007b). Sobre o assunto Barreto discorre que “os poucos prédios azulejados e os poucos sobrados que se encontram no Piauí são exemplares trazidos de longe: do sul, ambientados não oferecem maior interesse para o estudo que estamos fazendo” (1957, p.211).

A indústria piauiense, apesar de seu pequeno porte, era bastante diversificada entre o final do século XIX e as três primeiras décadas do XX. Incluía fábricas de sabão, tecidos, bebidas, calçados, charutos, cigarros, gelo e vinagre, laticínios, cerâmicas, usinas de açúcar e indústrias de beneficiamento de algodão e arroz (ALMANAK LAEMMERT, 1924).

Orgmar Monteiro relata que no Largo das Dores havia muitas mamoranas, árvores que davam frutos com sementes oleaginosas, que eram utilizadas na fabricação de sabão: “as sementes de mamoramas pelo seu alto teor de óleo tinham um elevado preço para emprego na indústria caseira de sabões. Deixou de ser coleta ocasional e passou ao gênero extrativismo, comércio” (1987b, p.139).

Há registros de uma pequena fábrica deste artigo, denominada *Saboaria Theresinense*, de propriedade do Coronel João Broxado, possivelmente localizada na beira do Rio Parnaíba. No prédio da pequena fábrica de sabão citada, vemos a utilização do óculo (ver Figura 38) provavelmente para utilização de iluminação e ventilação

naturais. A fachada apresenta esquadrias de verga reta – consideradas predominantes por Silva Filho (2007b) – e fechamento de tábua fechada com elementos de massa, pilastras e entablamento. É possível ver também a descida de água, possivelmente de elemento metálico, comumente incorporado às platibandas na arquitetura urbana piauiense: buzínates em chapas de zinco, mais conhecidos como boca-de-jacaré. A fachada simples com ausência de ornatos é coerente com o despojamento da arquitetura industrial.

Figura 38 - Saboaria Theresinense.
Fonte: Acervo de Teresina Meu Amor (sem data).

Figura 39 - Reconstituição da fachada da Saboaria Theresinense.
Fonte: ilustração de Marina Lages (2018).

Em 1912, João M. Broxado anuncia a venda de suas empresas e dependências e descreve a saboaria como “uma fábrica de sabão a vapor, com sobrado de dois andares, platibanda, servida d’água por vapor, máquinas, formas e mais acessórios, à Rua do Maranhão”. Juntamente com sua fábrica, o anúncio registra “uma vila operária constante de seis casinhas, com 22 quartos, a Rua Desembargador Freitas”; esta, possivelmente abrigava os funcionários da Saboaria (JOÃO M. BROXADO, *Diário do Piauí*, 1912, p.3).

Monteiro (1987b, p.143) registra o nome do senhor Álvaro Martins Gomes como proprietário de uma indústria “na primeira esquina paralela ao rio, pela Rua Félix Pacheco dos nossos dias”. No *Almanak Laemmert* dos anos 1924 a 1927, é indicado o nome do senhor Gomes como proprietário de uma fábrica de bebidas. Já no ano de 1936, consta anúncio dos produtos fabricados – guaranás, licores, vinhos, aguardente – e o registro de um endereço da Rua Siqueira Campos.

Na mesma lista de 1924 constam os nomes de José Ferreira de Azevedo e J. C. Carreira & C., como sócios de uma fábrica localizada na Praça Saraiva, o que coincide com os registros da Fábrica de Bebidas Estrella (ver Figura 40). A fábrica era bastante

anunciada nos jornais piauienses – *Gazeta, O Apóstolo* e *O Commercio* - e teria sido premiada com “uma medalha de ouro na Exposição Nacional” (ACÇÃO SOCIAL, O Apóstolo, 1909, p.3).

Figura 40 – Fábrica Estrella.

Fonte: Acervo de Teresina Meu Amor (sem data).

Figura 41 – Anúncio da Fábrica

Estrella. Fonte: FABRICA ESTRELLA, *O Commercio*, 1907.

Para Amanda Moreira (2016) as edificações comerciais de Teresina não possuíam características muito marcantes, aparecendo mais como adaptações das residências. Cita dois exemplos de residências-comércio marcantes na arquitetura teresinense: Casa Joca e Casa Dôta. Localizada também na Praça Saraiva, a Casa Dôta (ver Figura 42), “típica casa de residência e comércio”, onde toda a lateral externa ocupa o comércio” (SILVA FILHO, 2007,b, p.193). Segundo Moreira (2016, p.147) apresenta

uma configuração ainda atrelada à arquitetura colonial, na qual a parte ocupada como residência apresentava o esquema praticado na região – um corredor central, ladeado por cômodos e que dava acesso à varanda de refeições. Nos fundos, a despensa e a cozinha, e, como um ‘anexo’ desta edificação, toda a lateral da edificação era destinada à função comercial.

A descrição da Casa Dôta (Figura 42) coincide com muitas das construções residenciais e industriais das primeiras décadas da cidade de Teresina:

Construída no final da década de 1890 pela família de Aphrodísio Thomaz de Oliveira, a ‘Casa Dôta’ apresentava características semelhantes às edificações residenciais apresentadas até então – repleta de aberturas em arco pleno, com esquadrias de madeira compostas por duas folhas de abrir e bandeiras vazadas para permitir uma melhor ventilação dos cômodos. O uso de pilastras marcando as fachadas e, especialmente, uma platibanda coroada com pinhas em um estabelecimento que adquiria grande importância na cidade representa a consolidação de uma nova maneira de construir, que se mostrava como a arquitetura adequada para suprir os ensejos da cidade que se edificava e desejava se impor (MOREIRA, 2016, p.147).

Figura 42 - Fachada da Casa Dôta
Fonte: SILVA FILHO, 2007b.

Em registros do Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Piauí (IPAC PI) – promovido pela Prefeitura Municipal de Teresina, através da Fundação Cultural Monsenhor Chaves, em 1998 - há referência a Casa Pirajá, como exemplo de arquitetura industrial⁶¹. Na ficha de registro, indica-se que seu proprietário utilizava a casa para produção de charque e que aquela localização corresponde à casa de pólvora presente na planta da cidade de 1855. Achou-se o registro, em 1880, da contratação de “um barco com tripulação suficiente, para transportar, das Ilhotas para o Pirajá, a pólvora e mais materiais ali existentes” (OFFICIOS, A Imprensa, 1880a, p.2). Também se encontrou o registro, no mesmo mês, do pagamento ao “capitão encarregado do depósito de artigos bélicos o transporte de toda a pólvora e mais munições de guerra, das Ilhotas para o Sítio Pirajá” (OFFICIOS, A Imprensa, 1880b, p.5). Este uso, incompatível com a localização urbana, foi substituído.

Em 1908, o jornal *O Apóstolo* anunciou a inauguração da Escola Prática da Agricultura, localizada no sítio Pirajá. Tratava-se de um “centro de estudos práticos de lavoura”, promovida a partir da Sociedade da Agricultura, que permitiria “assim ficar o Pirajá como ponto de experiência donde poderão provir os mais benéficos resultados e lições seguras da agricultura moderna” (SOCIEDADE DE AGRICULTURA, O Apóstolo, 1908, p.3).

No ano de 1911, atendendo a recomendações do Ministério da Agricultura, o Governador Antonino Freire destinou o sítio ao uso como um “campo de demonstração” e sugeriu a criação conjunta de um “aprendizado agrícola que deveria ser um internato para 25 alunos” (FREIRE DA SILVA, Diário do Piauí, 1911, p.4). No ano de 1912, o Pirajá consta na lista dos órgãos estaduais públicos, ao lado do Mercado Público, da Santa Casa e da Companhia das Águas (IMPOSTO PREDIAL, Diário do Piauí, 1912).

⁶¹ Fazem parte deste documento sete fichas que catalogam bens a partir de uma única fotografia, algumas informações gerais e a localização dos bens, que são: a Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense, a Casa Pirajá, Vila Cerâmica, a Cerâmica Ininga, Cerâmica Poti, uma chaminé de Cerâmica, e o aqueduto do Pirajá.

Noticiou-se em 1913, a instalação no local de um “campo experimental de borracha”, onde

junto a casa ali existente, foi levantado um espaçoso galpão, que abriga muitos aparelhos próprios para as diferentes indústrias que no campo vão ser estudadas. Assim vimos arados, distribuidores mecânicos de adubos e sementes, diversos aparelhos para tratar a terra, alambiques, desnatadeiras, cortadores, debulhadores de milho & &. No almoxarifado vimos, igualmente, grande quantidade de utensílios para lavoura [...] (NO PIRAJÁ, Diário do Piauí 1913, p.2).

Provavelmente a Casa Pirajá, registrada pela Prefeitura Municipal de Teresina, esteja dentro dessa estrutura montada pelo poder público para amparar a agricultura e a indústria da borracha. Uma edificação simples, de implantação isolada no lote e com pouca ornamentação, que se assemelha às edificações das primeiras décadas da cidade. Na fachada, além de pilastras, há acima da porta de entrada um ornato sóbrio, onde o nome *Pirajá* aparece com uma flor de lótus.

Figura 43 - Fachada da Casa Pirajá
Fonte: Acervo de Marina Lages (2015).

Figura 44 - Fachada da Casa Pirajá
Fonte: Marina Lages (2018).

Outra edificação registrada pela Prefeitura Municipal de Teresina como arquitetura industrial é uma construção que é nomeada Vila Cerâmica. Silva Filho (2007) a denomina “residência da Vila Cerâmica” e considera que a mesma projeta “no segundo quartel do século XX a influência da ferrovia nas coberturas de telha plana e empenas chanfradas” (SILVA FILHO, 2007, p.21). O prédio apresenta semelhanças com a Estação Ferroviária de Teresina e a Casa do Agente, construídas entre as décadas de 1920 e 1930, e apontam sinais da chegada do ecletismo na cidade.

Figura 45 - Vila Cerâmica
Fonte: Foto de Guido Teixeira (2018).

O comércio de Teresina foi influenciado pelo cultivo e exportação do algodão e também pela economia do extrativismo vegetal:

A ideia de reservar a Teresina a função de centralizar a exportação de produtos provinciais e a importação dos artigos estrangeiros foi perseguida, mas demorados os resultados. Nem mesmo o boom algodoeiro provocado pela Guerra da Secessão americana alterou a acanhada estrutura da economia teresinense, situação que começou a mudar um pouco, no início do século XX, em razão da exploração da maniçoba, mas Teresina teve que dividir os benefícios da comercialização do produto extrativista com outras cidades, como Floriano, Barras e Parnaíba. Esta, localizada no delta do Parnaíba, efetivamente se firmou como polo para onde convergiam os produtos primários regionais para exportação, como a cera de carnaúba e os derivados de babaçu. Foi graças, no entanto, ao ciclo extrativista, inserindo o Piauí nos mercados nacional e internacional, que Teresina pôde respirar a euforia de crescimento e progresso próprios de uma cidade-capital (SOUZA, 2004, p.31).

Se em Teresina, no período em estudo (1890-1920), a arquitetura comercial não se destacou muito da residencial, o mesmo não ocorreu com a arquitetura ligada e a fábricas e ferrovias, tema dos capítulos seguintes.

cap2

Foto: Janela da Fábrica de Fiação (Júlio de Paiva, 2017).

CAPÍTULO 2 . ARQUITETURA INDUSTRIAL

2.1. A Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense ⁶²

2.1.1. A Trajetória

Entre as fábricas instaladas em Teresina durante o período de estudo aqui trabalhado, a Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense foi, sem dúvidas, a de maior impacto na vida e na paisagem urbana. Vinculava-se a uma das bases da economia do estado: o algodão. No século XIX, a cultura de algodão avançou nas regiões secas do Nordeste, inclusive do Piauí, onde sua abundância suscitou a ideia de instalação de uma fábrica de tecidos na capital do estado. Assim, no final do século XIX, alguns comerciantes e proprietários reuniram-se em Teresina na tentativa de fundar uma companhia de fiação e tecidos (BARBOSA, 1991). Como narra Monsenhor Chaves (2013):

A primeira tentativa para se instalar, em Teresina, uma fábrica de tecidos de algodão foi feita em 1874. Naquele ano um tal Sr. Benaion se propôs incorporar na cidade, uma companhia de tecidos. Aos 8 de março, no palácio do Governo, em mesa redonda composta do Presidente da Província e de vários cidadãos grados fez o Sr. Benaion uma exposição detalhada de seu plano. Exigia entre outras coisas:

- a) O adiantamento de cem contos de réis para compra de máquinas e mais aparelhos da fábrica, edificação do prédio, etc;
- b) Cem contos de réis em ações para ele pessoalmente, cujos lucros, influindo sobre os acionistas, tenderiam a diminuí-los consideravelmente;
- c) Privilégio de exploração por 50 anos (CHAVES, 2013, p.45).

Conforme Chaves, a proposta, considerada um “negócio da China” feita por um “espertalhão”, fora rejeitada e derrotada por Polidoro Burlamaqui⁶³, David Moreira Caldas⁶⁴ e Eugênio Marques de Holanda⁶⁵, por não ser compatível aos interesses da Província; apenas uma pessoa foi a favor, Newton Burlamaqui (CHAVES, 2013). Contudo, a ideia haveria de ressurgir após alguns anos.

⁶² Para dar nome ao capítulo utilizamos a titulação que Monteiro (1987c) diz constar no estatuto de criação da mesma, o autor dedica um capítulo inteiro à ‘Fiação’.

⁶³ Advogado (CONCLUSÕES, A Imprensa, 1871) e procurador fiscal da tesouraria da fazenda (NOTICIARIO, A Phalange, 1889).

⁶⁴ Jornalista republicano (CARTA, Diario do Piauihy, 1911). Oficial arquivista do governo da província e redator principal do jornal ‘A Imprensa’ em 1868 (THERESINA, A Imprensa, 1868). Foi lente da cadeira de história do liceu teresinense (DIA 18, O Piauihy, 1872).

⁶⁵ Farmacêutico (ESCRAVOS, A Imprensa, 1870).

Em 1888, um grupo de comerciantes das cidades de Parnaíba e Teresina dirigiu-se à Assembleia da Província com a solicitação para isenção de impostos provinciais e municipais para uma companhia de fiação e tecidos, constituída a partir de “capitais de caxienses e teresinenses” (MONTEIRO, 1987c, p.253). Quem assinava tal documento eram os senhores Antônio Gonçalves Pedreira Portelada, Joaquim Antônio dos Santos, Raimundo de Arêa Leão⁶⁶, João da Cruz e Santos⁶⁷, Mariano Gil Castelo Branco⁶⁸, Leocádio Alves dos Santos e José Alves dos Santos (CHAVES, 2013).

Nesse mesmo ano foi criada uma lei provincial de isenção de impostos sobre a importação de equipamentos e nos produtos para que facilitassem a fundação da futura fábrica (MENDES, 2003). O jornal “A Imprensa”, do dia 11 de agosto de 1888, transcreve a ata da 9ª Sessão ordinária em 12 de junho de 1888:

Figura 46 - Ata da IX Sessão Ordinária da Câmara Municipal, em 1888.

[...] O Sr. Joaquim Britto, apresenta, como relator da comissão de fazenda, um projeto - que vai a imprimir sob nº 30, concedendo a isenção de impostos provinciais e municipais à fábrica de fiação e tecidos que pretendem montar nesta cidade, os cidadãos Antônio Gonçalves Pedreira Portellada, João da Cruz e Santos e outros. [...]

Fonte: ASSEMBLEIA, A Imprensa, 1888.

Antônio Gonçalves Pedreira Portelada⁶⁹ era o representante da, já citada, Casa Cruz na cidade de Teresina. O grupo iniciou suas atividades com a ferrovia Cajazeiras,

⁶⁶ Nascido na cidade de Alto Longá, em 1846, e falecido em 1904 no Rio de Janeiro; o médico Raimundo Area Leão, formado na Bahia, foi conselheiro municipal de Teresina, deputado da província entre 1874 e 1879 e também Inspetor da Saúde Pública. Foi o Primeiro Vice Presidente da Província, no ano de 1855, também dirigiu a Santa Casa da Misericórdia e Membro da Caixa Econômica Federal do Piauí, em 1896. Jornalista, colaborou e dirigiu jornais na capital (BASTOS, 1994).

⁶⁷ Piauiense, nascido em 1841, “comerciante, industrial e banqueiro”. Fundador da Companhia de Navegação do Rio Parnaíba; da primeira casa bancária do Piauí, fundada em 1880. Coronel da Guarda Nacional e um dos chefes do Partido Liberal (BASTOS, 1994, p. 65). “[...] Barão no Império e Senador na República, cujo prestígio e poder foram usados para depor o primeiro governador republicano do Piauí, Gregório Taumaturgo de Azevedo” (SOUZA, 2004, p.22).

⁶⁸ Piauiense, nascido em José de Freitas, no ano de 1848, falecido em Teresina, em 1935. Fazendeiro e Coronel da Guarda Nacional, membro do Partido Liberal e fundador do Partido Democrata. Foi deputado provincial durante os anos de 1884 e 1885, nomeado vice-governador em 1890. Foi fundador e proprietário de alguns jornais da capital teresinense (BASTOS, 1994). Exportador de gado, com transações realizadas no Piauí, Maranhão e Pará (SECÇÃO, Pátria, 1903). Nomeado Barão de Castelo Branco em 2 de outubro de 1889 (RESPOSTA, Gazeta, 1943).

⁶⁹ Também foi Intendente municipal durante os anos 1887 e 1900 (SEAMPLAM, 2017). O “capitalista” Teria emprestado ao Governo do Estado do Piauí a quantia de 300 contos de réis para viabilizar a implantação do sistema de abastecimento de água de Teresina no ano de 1904 (BASTOS, 1994, p. 462).

depois investiu na navegação no Rio Parnaíba, na prestação de serviços públicos com a Companhia de Águas e na fundação de uma indústria de fiação e tecelagem, aproveitando a experiência adquirida com a Fábrica União Caxiense (Figura 68), no vizinho estado do Maranhão.

O português Portelada ou Portela foi presidente das diretorias das companhias de Navegação a Vapor no Rio Parnahyba e de Fiação e Tecidos Theresinenses, além de gerente do terminal de carga da Empresa Ferroviária e de Barcos: “ninguém melhor do que ele tinha o descortino dos grandes negócios, operando com inteira segurança e admirável êxito” (MORTO, O Apostolo, 1910, p.1). Através da imprensa, ainda no ano de 1888, anunciou-se a sociedade anônima com a pretensão de fundar uma fábrica, movida a vapor, de fiar e tecer algodão (CHAVES, 2013).

Stanley Stein (1979) trata da condição da economia brasileira à época, onde o mercado de capitais era restrito e havia certo descrédito nas indústrias e suas empresas. Além disso, perdurou até a década de 1890, uma restrição e forte controle sobre as sociedades anônimas. Ainda assim, “a forma de organização das manufaturas têxteis de algodão evoluiu da propriedade individual à sociedade e, finalmente, à corporação.” (STEIN, 1979, p.41).

No Piauí, anunciou-se que os interessados nas ações da fábrica que surgia deveriam procurar os representantes da mesma nas cidades de Teresina (Antônio Gonçalves Pedreira Portellada, João da Cruz e seu irmão), em Amarante (José Ribeiro Gonçalves e Teodoro da Silva Ribeiro), em União (Benedito José do Rego e Luís de Sousa Fortes) e em Parnaíba (Joaquim Antônio dos Santos) (CHAVES, 2013).

Com uma organização de sociedade anônima, foram oferecidas duas mil ações, cada uma valendo 100 mil réis⁷⁰, que seriam “realizáveis em prestações até 20% chamadas feitas com intervalo não menor de 30 dias de uma para a outra” (CHAVES, 2013, p.82). Um grande número de piauienses investiu na empresa, como o médico Dr. Arêa Leão⁷¹, principal investidor teresinense, que viria a ser genro de Portellada, Contudo, o controle acionário permaneceu nas mãos da família Cruz (MONTEIRO, 1987c). Esse fato coincide com o que Stanley Stein (1979) relata sobre o contexto nacional das indústrias têxteis, onde

⁷⁰ No ano de 1892 era anunciado em jornais ações sendo compradas já no valor de 130 mil réis, pelo senhor João da Cruz e irmão (ANNUNCIO, A Legalidade, 1892).

⁷¹ Foi nomeado prefeito, exercendo o cargo de 06 de outubro de 1930 a 25 de dezembro do mesmo ano (SEAMPLAM, 2017) e Diretor de Obras do Estado na década de 1950 (NASCIMENTO, 2002).

A sociedade por ações não perdeu o caráter de empresa familiar, ou de empresa que envolvia a família ampliada, associados e amigos próximos. Essas relações pessoais tomaram possível a propriedade múltipla limitada por meio de sócios e diretores entrelaçados (STEIN, 1979, p.43).

Ao final daquele ano, totalizaram-se 250 ações e os acionistas reuniram-se oficialmente no escritório da Companhia de Vapores. Portellada, conhecido negociante, deveria receber os valores correspondentes a um décimo das ações que foram vendidas num prazo de dois meses. José Pereira Lopes, juntamente com o capitão José de Castro e o tenente coronel Manoel da Paz, encarregaram-se de organizar os estatutos da Companhia, que só seriam aprovados em janeiro de 1889 (CHAVES, 2013).

Figura 47 – Jornal noticia o pagamento das ações da Companhia.

Fonte: COMPANHIA, A Legalidade, 1892.

Em solenidades legais, constituiu-se a nova empresa piauiense e foi eleita sua diretoria: para presidente Major João da C. Lima e Almeida; o vice presidente Dr. Cândido de H. Costa Freire; secretários Cândido de H. Costa Freire, capitão Manoel Lopes Corrêa Lima⁷² e capitão Benjamim José Teixeira⁷³; diretores Cel. João da Cruz e Santos⁷⁴, capitão Mariano Gil Castelo Branco⁷⁵, major Raimundo Antônio Lopes⁷⁶, tenente Gil Martins Gomes Ferreira⁷⁷ e Antônio Gonçalves Pedreira Portellada; fiscais, os Srs. Dr.

⁷² Advogado (EXCELENTISSIMO, A Imprensa, 1886); promotor público da comarca (DOCUMENTO, A Imprensa, 1880); secretário da Câmara Municipal em 1890 (CAMARA, Estado do Piauí, 1890); Administrador dos Correios do Estado do Piauí, nomeado em 10 de fevereiro de 1890 (CORREIO, Estado do Piauí, 1890); Secretário do Conselho de Intendência Municipal, também em 1890 (CONSELHO, Estado do Piauí, 1890).

⁷³ Secretário do Delegado do Inspetor Geral da Instrução Pública da Corte em Teresina (EDITAES, A Imprensa, 1885).

⁷⁴ Nomeado Barão de Urussuí em 2 de outubro de 1889 (RESPOSTA, Gazeta, 1943).

⁷⁵ Nomeado Barão de Castelo Branco em 2 de outubro de 1889 (RESPOSTA, Gazeta, 1943).

⁷⁶ Vereador da câmara municipal (CAMARA, A Imprensa 1872). Provedor da santa casa de misericórdia de Teresina nos anos de 1879 e 1880 (PORTARIAS, A Imprensa, 1879). Secretário da Companhia de Navegação a Vapor no rio Parnaíba (ANNUNCIOS, A Imprensa, 1880).

⁷⁷ Diretor da Companhia de Vapores e da Companhia de Fiação (LANÇAMENTO, Diario do Piauí, 1911); aparece na lista de lançamento de imposto municipal sobre produção de gado cabrum e ovelhum no ano

Augusto Colin da Silva Rios⁷⁸, Dr. Collect Antônio da Fonseca⁷⁹ e João de Moraes Rêgo⁸⁰ (CHAVES, 2013).

Barbosa (1991) afirma que no mesmo ano de 1889 os estatutos e o local a ser instalada a fábrica foram aprovados. Monteiro (1987c) afirma que o projeto de construção foi apresentado às autoridades e admitido com entusiasmo: “o local seria além da Rua da Estrela, na beira do rio Parnaíba” - “a última rua do perímetro da cidade projetada por Saraiva”, na Baixa do Poço (MONTEIRO, 1987c, p.254 e 255). E, meses depois, em 30 de agosto, seria lançada a pedra fundamental⁸¹ (BARBOSA, 1991), a mesma recebeu a benção cônego Honório Saraiva e discurso de Sousa Lima (CHAVES, 2013).

O maquinário da fábrica foi, provavelmente, encomendado da Inglaterra (BARBOSA, 1991), para onde foi enviada a quantia de 23 contos de réis e logo após mais 120 (CHAVES, 2013). Ao que tudo indica, além das máquinas, implementos e até peças de reposição são de fabricação inglesa⁸², assim como a estrutura do prédio: “as colunas cilíndricas de ferro, o teto em vigas de aço e calhas do mesmo material, que ainda podem ser vistas, conferidas e aferidas” (MONTEIRO, 1987c, p.254). Os pilares metálicos presentes na fábrica em Teresina são todos identificados com o nome da Henry Rogers Sons & Co, citada por Stein, e trazem grafados também “Wolverhampton – England”, cidade inglesa onde a empresa estava instalada.

de 1912 (LANÇAMENTO, Diário do Piauí, 1912); “um dos mais operosos e conceituados comerciantes desta praça, e político notável” (BREVE, O Piauí, 1908, p.6).

⁷⁸ Advogado civil e criminal (ANNUNCIOS, A Imprensa, 1871), oficial-maior da secretaria da presidência do governo da província, nomeado em 1865 (PARTE, A Imprensa, 1866); diretor da escola normal em 1866 (DIA 26, A Imprensa, 1866); fez parte da redação do jornal ‘A Imprensa’, depois de deixar o cargo interino de “lente de língua nacional do lyceu” em 1870 (NOTICIÁRIO, A Imprensa, 1870, p.3); membro do partido liberal (ANNO, A Imprensa, 1871).

⁷⁹ Farmacêutico (OFFÍCIOS, Diário do Piauí, 1911) e prestava serviços ao governo provincial através da Collect Antônio da Fonseca & Comp. (PARTE, A Imprensa, 1870). Monteiro (1987c, p.233) cita a Farmácia Colett, com a grafia diferenciada dos demais registros, “no cruzamento das atuais ruas Álvaro Mendes e Simplício Mendes, numa casa revestida de azulejos portugueses” e cita a amizade com Dr. Area Leão.

⁸⁰ Até a presente etapa da pesquisa não foram encontrados registros.

⁸¹ Sobre o evento do lançamento da pedra fundamental Chaves (2013) e Barbosa (1991) divergem quanto à data de acontecimento: o primeiro registra em 30 de setembro de 1889 e o outro em 30 de agosto do mesmo ano. Além disso, Chaves (2013) registra como presidente da Companhia nesse acontecimento o senhor Teófilo dos Santos, o qual não aparece na listagem da equipe eleita na solenidade que o autor cita.

⁸² No jornal “A Legalidade – Órgão do Partido Republicano Legalista” fala-se no pagamento dos “ordenados dos feitores, os salários dos ingleses, de J. Anselmo transportes, dos mesmos, faturas da Europa e outras despesas pertencentes a maquinismos e acessórios e à construção dos prédios” (FIAÇÃO, 1892b).

Figura 48 - Marcação nos pilares metálicos da Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense

HENRY ROGERS SONS & CO -
WOLVERHAMPTON - ENGLAND

Fonte: Acervo da Autora (2017).

No final do século XIX, os produtores de maquinário⁸³ começaram a buscar encomendas no Brasil e assim passaram a anunciar nos jornais seus produtos e “à frente de todos estava a Henry Rogers Sons & Co.⁸⁴”. “Esses agentes das indústrias de máquinas europeias e americanas eram procurados pelos empresários brasileiros que necessitavam de projetos, máquinas e conselhos técnicos para suas fábricas” (STEIN, 1979, p.50).

Figura 49 - Anúncio da Henry Rogers Sons & Co. Fonte: ALMANAK, 1891.

Os anúncios da Henry Rogers & Co. ofereciam máquinas para a indústrias têxteis e açucareira, instrumentos para a lavoura e diversos equipamentos para as ferrovias (ver Figura 49). A empresa informava ter sua casa matriz em Wolverhampton e suas filiais em Londres, Liverpool, Sheffield e Rio de Janeiro. Além disso, nos anúncios constavam o diferencial de fornecerem plantas (ALMANAK, 1891).

Helena Saia (1988) chama atenção para que até o ano de 1825 a exportação de máquinas era proibida na Inglaterra, mas que em um segundo momento da Revolução Industrial

quando a meta da produção mecanizada passou a ser oferta de máquinas, o interesse em divulgar e comercializar equipamentos

⁸⁴ A empresa Henry Rogers Sons & Co. aparece também como fornecedora das torneiras de guilhotina que equiparam o Sistema de abastecimento da cidade (FERREIRA, 1923).

esquematiza a requintada estrutura de informações onde além das qualidades e vantagens da maquinaria são indicadas tipologias, soluções arquitetônicas e construtivas para facilitar a montagem de fábricas. [...] a divulgação feita tradicionalmente pelas indústrias inglesas e norte americanas, chegavam ao Brasil através de catálogos [...] (SAIA, 1988, p. 95).

Estas circunstâncias, unidas ao fato de que os diretores da Fiação de Teresina anunciaram nos jornais uma lista detalhada de materiais de construção de que necessitavam para a construção da mesma, pode demonstrar que o projeto viera pronto da Inglaterra, com a especificação de todos seus elementos (Figura 50 e Figura 51).

Fabrica de fiação e tecidos

A Diretoria da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense reunir-se-á as 12 horas do dia 17 deste mês em casa do presidente da mesma, para contractar, com quem melhores vantagens oferecer, os seguintes materiais para a construção das obras precisas:

- 1:000.000 de tijolos de alvenaria de 33 centimetro de comprimento, 16 ditos de largura e 75 millimetros de altura.
- 15:000 carradas de pedra.
- 4:000 quartas de cal.
- 10:000 telhas.
- 120 duzias de ripas de carnaúba.
- 250 carnaúbas de 28 palmos.
- 6 esteios de aroeira de 28 palmos.
- 72 linhas de pau d'arco, sendo uma de 45 palmos, 15 de 40, 16 de 25, de 16 de 33 e 24 de 22.
- 1 portão de pau d'arco de 12 palmos de comprimento e 6 de largura.
- 4 portas de cedro de 10 palmos de comprimento e 5 de largura.
- 8 janelas de cedro de 6 palmos de comprimento e 4 1/2 de largura.
- 12 caixilhos para as mesmas.

Todos os materiais serão recebidos na obra.

Therézina, 2 de Março de 1889.

Figura 50 - Anúncio da diretoria da fábrica em 1889.
Fonte: FABRICA, A Phalange, 1889.

A Diretoria da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense reunir-se-á as 12 horas do dia 17 deste mês em casa do presidente da mesma, para contratar, com quem melhores vantagens oferecer, os seguintes materiais para a construção das obras precisas:

- 1:000.000 de tijolos de alvenaria de 33 centímetros de comprimento, 16 ditos de largura e 75 milímetros de altura,
- 15.000 carradas de pedra,
- 4.000 quartas de cal,
- 10.000 telhas,
- 120 dúzias de ripas de carnaúba,
- 250 carnaúbas de 28 palmos,
- 6 esteios de aroeira de 28 de palmos,
- 72 linhas de pau d'arco, sendo uma de 45 palmos, 15 de 40, 16 de 25, de 16 de 33 e 24 de 22,
- 1 portão de pau d'arco de 12 palmos de comprimento e 6 de largura,
- 4 portas de cedro de 10 palmos de comprimento e 5 de largura,
- 8 janelas de 6 palmos de comprimento e 4 e meio de largura,
- 12 caixilhos para as mesmas,

Todos os materiais serão recebidos na obra.

Apesar de tais evidências que podem levar à possibilidade de a planta ter sido fornecida pela empresa citada, na listagem dos materiais de construção temos a presença da carnaúba, “o maior e mais usado material de construção no Piauí. Até bem pouco tempo podia-se afirmar que a construção no território piauiense era de carnaúba” (BARRETO, 1975).

Figura 51 – Anúncio da diretoria da fábrica em 1890.

Fonte: DIRECTORIA, Estado do Piauí, 1890.

A Diretoria da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense compra os seguintes materiais:

Linhas de pau d'arco de 30 a 50 palmos de comprimento e de 8 a 10 polegadas de quina, (amago).

Soleiras de aroeira e pau d'arco de 10 a 12 palmos de comprimento, 16 polegadas de largura e 5 ditos de grossura.

Ripas de cedro de 25 palmos de comprimento, 4 polegadas de largura e $\frac{3}{4}$ polegadas de grossura.

Tábuas-cedro de muito boa qualidade de 15 a 20 palmos de comprimento, de 1 a 2 de largura e 2 polegadas de grossura.

Tijolos de alvenaria de 33 centímetros de comprimento, 16 de largura e 75 milímetros de grossura.

A importação de máquinas e estruturas modernas trazia rapidez na construção e produção, mas também dificuldades para a população local quanto ao manuseio e manutenção dos mesmos:

Numa época em que praticamente não havia assistência técnica aos países não industrializados, todo o ônus de transformar um projeto numa fábrica recaía sobre os próprios promotores. O desperdício de capital e de tempo de trabalho era inevitável, uma vez que eles recebiam apenas especificações gerais dos fabricantes estrangeiros de equipamentos e empregavam materiais e trabalhadores locais. Nem mesmo o aparecimento de empreiteiros com experiência na construção de fábricas, já no fim do século, foi capaz de eliminar totalmente os atrasos e erros de cálculo (STEIN, 1979, p. 49).

Enquanto se esperava a chegada do material importado, foram iniciadas as providências dos demais: a areia podia ser extraída do rio, logo ao lado; as pedras destinadas aos alicerces estavam presentes no próprio terreno. A cal era trazida via estrada de ferro das minas de Caieiras, próximas ao Engenho D'água⁸⁵, em Caxias, que eram de propriedade da Casa Cruz. Os tijolos provavelmente foram encomendados às olarias da Vila do Poti Velho. Nesse caso, o problema encontrado foi o transporte

Se fosse por terra o carro de boi retardaria a obra pela sua natural lentidão; se fosse por água, os botes ou barcas carregadas teriam o gravame da corrente do rio obstaculizando lhes a subida. A melhor solução seria construir os tijolos a montante, em local escolhido (MONTEIRO, 1987c, p.256).

⁸⁵ Roda d'água, que foi substituída por caldeira a vapor, era denominada Engenho D'água à plantation, por iniciativa de Cristino Cruz – um dos descendentes da Casa Cruz, que estudou agronomia em Paris e “tornou-se testemunha ocular das vantagens da máquina” (MONTEIRO, 1987c, p.218).

A solução encontrada foi a fabricação dos tijolos nas proximidades do prédio a ser construído. O terreno à montante não serviria, pois era um desaguadouro natural – uma voçoroca, chamada Barrocão; e à beira rio, localizavam-se lagoas ciliares, inundáveis até nas pequenas cheias, impossíveis de drenar. A olaria, então, seria na Quinta Parangaba:

O terreno sólido e elevado alcançava o rio. [...] Havia o maciço de rocha entre as terras baixas dos leitos abandonados o qual oferecia um porto praticamente sem remoção terrestre, com pouco transporte. A olaria seria instalada, ao abrigo da eventualidade de uma enchente. A argila explotada na lagoa iria para os oleiros nos barrocões onde a cerâmica secaria para a queima posterior (MONTEIRO, 1987c, p.257).

O trabalho de produção de tijolos era feito em “ritmo industrial” em galpões cobertos por palha, onde os tijolos e telhas secavam a sombra “no verão e no inverno”. Depois do cozimento eram levados, através do rio, ao canteiro de obras:

os tijolos e telhas desciam pela corrente do rio, na estrada que caminha, sendo desembarcados diretamente ao pé da obra, à beira rio”. Um aterro formou-se no cruzamento das avenidas Pedro Freitas e Joaquim Ribeiro, decorrente dos resíduos deixados pela extração do barro (MONTEIRO, 1987c, p.258).

Figura 52 - Tijolos maciços de barro.
Fonte: Acervo da Autora (2017).

As obras se prolongaram e foram objeto de comentários entre a população e através da imprensa, onde avaliações céticas sobre o empreendimento foram publicadas. Chaves (2013) traz um exemplo:

Existe aqui certa empresa,
Já com grande capital,
Cujos negócios vão indo
Parece que muito mal;

Hão feito tal embrulhada
Que já se diz com razão:
- “Ninguém se pode FIAR
Nos homens da FIAÇÃO”.

Em aplanar o terreno
Sem terreno ainda em PLANO
Parece que vão fazendo
Daquilo um circo romano.

E o diretor dessa obra
Já querem chamar de louco:
Descobriu a QUADRATURA
DO CIRC’LO, já não é pouco.
(CHAVES, 2013, p.83)

Enquanto as obras atrasavam, grande parte do terreno destinado à fábrica permanecia uma lagoa: “Tudo isto irrita o povo que gosta de pressa no andamento das obras que o interessam” (CHAVES, 2013, p.84). A construção, contudo, foi concluída e tornou-se um marco na paisagem urbana da cidade e no cotidiano dos moradores de Teresina. No relato de Monteiro (1988b) sobre suas memórias da infância nos anos 1920, consta:

Em minhas idas eventuais até a Fiação, com meu pai, ou acompanhando a minha mãe quando ela ia ao mercado, via o que se passava no canteiro-de-obras em que se transformara aquela vasta área da nossa cidade. Tudo aquilo que se construía foi retido no meu consciente. Nada entendia do que faziam. Era a movimentação. O frenesi. Muitos homens trabalhavam. Contornar a área para chegar ao mercado era uma rotina. Na transformação mudaram o cruzeiro de lugar e a credence popular arguia com o *post hoc*, em razão do poder sobrenatural responsabilizado por infaustos havidos subsequentes ao fato de mudarem o símbolo da fé e da cidade, donde ficara primitivamente implantado (MONTEIRO, 1988b, p. 422 e 423).

A fábrica só começou a funcionar em 1892, depois de três anos após instalação das máquinas e da conclusão da construção da chaminé (BARBOSA, 1991). O descompasso entre a construção e a chegada das máquinas importadas era comum no cenário brasileiro como um todo: “Em certas ocasiões, não havia sincronia entre os materiais, a força de trabalho e a instalação das máquinas” (STEIN, 1979, p.49). O funcionamento se deu em forma experimental, antes da inauguração, trabalhando a pleno vapor seis teares. Os jornais noticiavam:

Continua na experiência de suas máquinas, a Fabrica de fiação, e o êxito que tem obtido essas experiências faz augurar um próximo e completo funcionamento de todo o maquinismo. Não se poderá ainda bem determinar a época de inauguração solene dos trabalhos da fábrica, mas é intuito de seus diretores realizarem este desideratum o mais breve possível, fazendo retirar logo da produção perfeita do pano, as vantagens inauferíveis para aqueles que tem empregado os seus capitais (FABRICA, A Legalidade, 1982, p.4).

O resultado agradou o mercado local: “o tecido é tão bom e perfeito que comerciantes de Caxias propõem, logo, a compra de todo o produto de um semestre. As ações sobem para 140\$000 e não se acha quem as queira vender” (CHAVES, 2013, p. 83).

A inauguração oficial deu-se apenas em primeiro de janeiro de 1893, com a benção dada pelo cônego Honório Saraiva a máquina motora, que recebeu o nome de “Cristino”. No evento apresentaram-se as bandas do Corpo de Segurança e do 35^a Batalhão de Infantaria (CHAVES, 2013):

Foi dia de festa, com muita música, foguetes e bebidas. Segundo consta, à noite, na residência do Barão de Uruçuí⁸⁶, um dos proprietários, houve baile para os operários da fábrica (BARBOSA, 1991, p.41).

Durante suas seis décadas de funcionamento, a fábrica que era administrada por maranhenses, teve papel importante na economia da cidade e na inserção da mulher no mercado de trabalho (OLIVEIRA, 2014). É importante salientar que a Fábrica de Fiação, assim como muitas fábricas têxteis Brasil afora, foi fundada na década de 1890, poucos anos após a Abolição da Escravatura. Um cenário relativo à mão de obra que Stein (1979) descreve:

A escassez de trabalhadores não especializados competentes complicava a construção das fábricas têxteis de algodão no século XIX. [...] A economia baseada na plantation escravista dificultava o recrutamento de um contingente de trabalhadores livres e especializados para trabalhar em empreendimentos industriais. Por isso os empresários têxteis empregavam simultaneamente o trabalho escravo e o livre. [...] Nas últimas décadas do século XIX, os grandes centros urbanos forneceram trabalhadores em quantidade suficiente, tornando dispensável o emprego de escravos⁸⁷ (STEIN, 1979, p. 49).

O setor têxtil foi o ramo industrial que mais empregou mão de obra feminina. Referindo-se ao Brasil, Stein (1979) fala sobre a consideração das mulheres como operárias mais ativas que os homens. Magalhães (2006) mostra que desde a produção caseira de panos, até às fábricas as mulheres formaram a maioria da mão de obra, contudo, os cargos mais altos são ocupados pelos homens. Sobre as mulheres operárias da Fiação, Monteiro (1987c, p.270) relata que os moradores da região da fábrica eram acordados ainda de madrugada pelo “vozeiro das tecelãs” e as mesmas foram apelidadas de “pipiras”:

O apelido pegou. Generalizou-se. Naqueles tempos da Fiação o título de *pipira* passou a ser *status*; graduação social; acima de *criada*, serva ou

⁸⁶ João da Cruz e Santos.

⁸⁷ A presente pesquisa não chegou a conclusões sobre a exploração de mão de obra escrava na construção ou no funcionamento da Fábrica de Fiação.

doméstica para as empregadas nas casas dos ricos que podiam manter serviços sob remuneração. Orgulhosamente se designavam pipiras (MONTEIRO, 1987c, p. 270).

Monteiro (1987c) informa que o horário de trabalho da fábrica ia do nascer ao por do sol – das seis da manhã as seis da tarde – somando doze horas de jornada diária. Stein (1979) mostra que as fábricas brasileiras da época declaravam e algumas recomendavam o funcionamento de apenas dez horas diárias, em seis dias por semana. Contudo, com o advento da luz elétrica, as jornadas foram alongadas, chegando a catorze ou dezessete horas por dia. Para Hardman e Leonardi (1989, p.179) no setor têxtil é que se encontravam os “casos limite de jornadas mais intensas”. A exploração associava-se ao trabalho de mulheres e crianças em grande número,

Submetendo por completo a família proletária às condições da produção fabril. Tal procedimento combinava-se com um alto grau de mecanização da fábrica (energia a vapor e teares), o que ampliava a produtividade do trabalho. Esse processo combinado acarretava o crescimento do exército industrial de reserva e a desvalorização da força de trabalho, fazendo com que o setor têxtil apresentasse as taxas mais baixas de salário, com relação aos ramos do vestuário, metalurgia e calçados, estando, em 1919, acima apenas do setor de produtos alimentares (HARDMAN; LEONARDI, 1989).

Sobre a remuneração dos operários⁸⁸, “os fabricantes diziam, com frequência, que a força de trabalho era barata, e a presença de um grande número de mulheres e crianças nas fábricas parece confirmar isso” (STEIN, 1979, p.74), “submetendo por completo a família proletária às condições da produção fabril” (HARDMAN; LEONARDI, 1989, p.179).

O setor têxtil, apresentava as menores taxas de remuneração em relação aos setores de vestuário, calçados e metalurgia; ficando acima apenas da produção alimentar, em 1919 (HARDMAN; LEONARDI, 1989).

Monteiro (1987c) relata cenas do dia a dia da fábrica onde um dos diretores se utiliza das vistorias pela fábrica para observar as jovens operárias:

Um dia o diretor faz um passeio pela sala dos teares. Não era novidade. A inspeção do acabamento do tecido era rotina adotada pelo interesse do próprio objetivo comercial. Porém, de par havia o olhar do curioso descobrindo as pipiras de então ou atuais gatinhas em que curiasse (MONTEIRO, 1987c, p.277).

O relato em questão introduz a história de uma moça operária “Alva, loura e bonita. Devia ter 15 a 16 anos. Quase infantil” que engravida a partir do envolvimento com seu patrão casado (MONTEIRO, 1987c, p.278). Nos jornais, foi noticiado um caso de

⁸⁸ Até a presente etapa da pesquisa, não foram encontrados registros sobre salários ou quaisquer informações sobre a remuneração dos trabalhadores da fábrica em questão.

um oficial do corpo de segurança da cidade que ao visitar a fábrica “interrompeu o trabalho de uma operária, fazendo-lhe desabridamente a corte” e quando advertido pelo mestre, sacou sua arma ameaçando a todos (VALLENTE, A Legalidade, 1892, p.4). São exemplos do que Hardman e Leonardi (1989) trazem sobre as rotineiras denúncias de abusos e violências sexuais contra meninas e mulheres na indústria têxtil.

Contudo, a indústria era tratada com muita simpatia pela imprensa local. A importância a ela atribuída pode ser constatada nos jornais locais da época, onde acontecimentos na fábrica e seus trabalhadores eram constantemente noticiados. O coronel José João dos Santos, funcionário que assina os anúncios era saudado pelas colunas como “operoso gerente”⁸⁹; major J. Antonio de Lima e Almeida, o “laborioso guarda-livros”, “operoso funcionário” e dr. Elias Martins, diretor da empresa era nomeado como “nosso chefe”⁹⁰. Os jornais noticiavam, inclusive, decisões internas da empresa, como a renúncia do diretor Elias Martins em 21 de agosto de 1910, e seu imediato desligamento (DIRECTORIA, O Apostolo, 1910). Aniversários e morte dos dirigentes eram noticiados, como a do coronel Antonio Gonçalves Pedreira Portellada⁹¹, onde um resumo da sua trajetória de vida e profissional foi publicado em homenagem feita pelo jornal O Apóstolo. Há ainda nos jornais registros de nomes de alguns operários como Abílio Marques (NECROLÓGIOS, Gazeta, 1944), e de Mário Dantas, que era o chefe da seção da mecânica (VÁRIAS, Gazeta, 1943). Além de informativos periódicos sobre sua produção e capacidade (Figura 53 e Figura 54).

Rodrigues (2001) atribui ao aparecimento nas primeiras décadas do século XX de vendedores-viajantes e representantes comerciais do sul do país, a falência de várias empresas locais, como a Tabacaria Ipiranga, que não teriam resistido à concorrência. O autor cita também o fechamento da fábrica estudada, à mesma época. A concorrência com empresas de outros estados foi certamente um dos fatores responsáveis pelo fechamento da empresa, um estudo mais aprofundado sobre o tema, poderia avaliar a ação de outros fatores.

Monteiro (1987c) fala na morte do Senhor Zés, o patriarca da família Cruz e “cérebro e braço forte que sustentou a estrutura até a década do século atual” (século

⁸⁹ ANNUNCIOS. O Apostolo, Theresina, 23 de maio de 1909, p.1.

⁹⁰ DIRECTORIA da Fiação. O Apostolo, Theresina, 04 de setembro de 1910, p.3.

⁹¹ MORTO notável. O Apostolo, Theresina, 18 de dezembro de 1910, p.1.

XX), como “o começo do fim”; e, a partir disso, no término dos anos 1920, a fábrica teria passado por uma direção feita por pessoas de menor preparo, levando a um declínio financeiro (MONTEIRO, 1987c, p.260).

Fabrica de fiação e tecidos.

Continuam em marcha ascendente os trabalhos deste importante estabelecimento.

A produção diaria já excede às despesas com o custo da fabrica, promettendo em breve um verdadeiro successo industrial.

Estão em movimento perto de cinquenta tearres, recolhendo-se delles diuturnamente cerca de sessenta peças de domestico.

O seu rendimento, durante os ultimos 9 dias da quinzena passada, attingio a 93260 metros.

A' fineza do seu digno gerente, major José João dos Santos, devemos essas informações.

Figura 53 - Anúncio da Fábrica de Fiação sobre sua capacidade de produção.
FONTE: FABRICA, A legalidade, 1892.

Fiação e Tecidos

O administrador da fabrica de Fiação e Tecidos Piauiense, faz publicar á baixo a tabella dos preços pelos quaes d'ora em diante serão vendidos os productos da mesma fabrica:

Domestico n. 1	metros	400	rs.
” 2	”	380	”
” 3	”	360	”
” 4	”	320	”
mariposa n. 2	”	450	”
” 1	”	590	”
trançado	”	800	”
fio para rede	kilo	2500	”

Theresina, 15 de Novembro de 1892. José João dos Santos.

Figura 54 - Tabela de preços dos produtos da Fábrica de Fiação.
Fonte: FIAÇÃO, A Legalidade, 1892.

Na década de 1920, o Doutor Mundico Arêa - neto de Portellada⁹² – reuniu, com ajuda de sua mãe, Dona Joanninha, as ações de seu avô e montou um plano de recuperação das finanças da fábrica, que foi interpretado por alguns como o início de uma “nova fase de esplendor agitou a velha Fiação” (MONTEIRO, 1987, p.260). É relevante dizer que a essa época o médico Raimundo Area Leão ocupava o cargos administrativos da cidade, como a direção da repartição de Obras Públicas e depois seria prefeito por um curto mandato.

A fábrica continuou em funcionamento. Acredita-se que tenha apenas interrompido suas atividades por algum momento por causa das duas grandes enchentes que aconteceram na década de 1930 (Figura 55). Na primeira delas, que durou por duas semanas, a enchente de 1924, as águas do rio Parnaíba subiram lentamente no prédio, o que “permitiu ensaios de defesa com diques nas portas” e “foi feito o transbordo do escritório pela janela da Rua João Cabral [...] que permitiu retirar o que havia de mais precioso e perecível” (MONTEIRO, 1988b, p.322 e 330).

⁹² O Raimundo Area Leão citado aqui, engenheiro civil, é filho do primeiro Raimundo Area Leão citado nesta pesquisa. Nascido em 1894 e falecido em 1958, formado em Engenharia Civil pela Politécnica do Rio de Janeiro, foi professor do Liceu Piauiense, Secretário da Fazenda do Piauí em 1924, Prefeito de Teresina em 1930, diretor de obras públicas da cidade, foi deputado federal (1946-1951) e senador federal (1951-1958) (BASTOS, 1994).

Dois anos mais tarde, ocorreu na cidade uma inundao maior e mais rpida ainda: “as ruas da Estrela (atual Rua Desembargador Freitas) e Joo Cabral eram navegveis [...] No houvera tempo de salvar nada. A velha Fiao estava inundada”. O nvel da gua subiu at a Rua Barroso, cinco quarteires acima da Rua das Pedras - atual Joo Cabral, trs quarteires acima da Rua Firmino Pires – o limite de ocupao da cidade poca (MONTEIRO, 1988b, p.330).

Figura 55 – Fbrica de Fiao durante a enchente na dcada de 1930.

Fonte: Acervo da Fundao Monsenhor Chaves

Com a rapidez e o volume das subidas das guas “as casas margem do rio todas desabaram, totalmente ou em parte. Alicerces cederam. Paredes racharam. Resistiram inclumes: prdios e muros da Fiao, a casa de bombas da Cia. de guas e a Usina Eltrica” (MONTEIRO, 1988b, p.331). Depois da cheia de 1926, o centro comercial⁹³ inicial de Teresina entrou em declnio e foi praticamente todo transferido para outra regio, tmbm central. Monteiro (1988b) julga esse fato uma conexo com a decadncia do transporte fluvial, que tinha suas casas todas beira do rio Parnaba.

Um jornal noticiou em junho de 1933 a declarao do coronel Jos Joo dos Santos, ento presidente da Assembleia Geral da Companhia de Fiao e Tecidos Piauiense, em reunio com acionistas anunciando a reabertura da fbrica em um prazo de sessenta dias. Essa notcia foi celebrada em editorial do perdico:

⁹³ Sobre esse centro econmico Monteiro (1987b, p.127 e 128) relata: “No havendo ainda a alta especializao comercial, os estabelecimentos tinham um sortimento variado, emprios vendiam de tudo – do sabo seda [...] Outros faziam vendas em grosso e a varejo. E alguns reuniam essas atividades (grossista e retalhista), mais o comrcio de exportao dos produtos regionais, como babau, cera de carnaba, couro de boi e outros animais domsticos e silvestres”.

É ainda um ato de benemerência e de coragem dos diretores da velha Companhia, reagindo contra todas as dificuldades e procurando fazê-la voltar a ter os mesmos dias de animação e de prosperidade que já gozou. Bem hajam os ilustres promotores dessa feliz iniciativa que merece os aplausos sinceros e o apoio de todos os bons piauienses (FIAÇÃO, A Imprensa, 1933).

Uma assembleia realizada em janeiro de 1943 elegeu e empossou a nova diretoria administrativa da fábrica, com José dos Santos Lessa como diretor-gerente e José de Brito Passos como diretor-técnico (FATOS, Gazeta, 1943).

Com o início da Segunda Guerra, em 1939, as “pequenas indústrias do norte do país que tinham sobrevivido” como a Fiação, de Teresina; a União Caxiense e a Sanharó, de Caxias⁹⁴; e a de Codó⁹⁵, pertencente à família Archer; voltaram a movimentar renda, quando empresários “do sul” buscaram recuperar velhas fábricas, comprando ações para comandá-las, assim “a nossa querida Fiação passou de mão em mão” (MONTEIRO, 1987, p.262).

O pós-guerra trouxe tecnologia e também a quebra das indústrias estagnadas:

A Fiação nos anos 50 era a mole rolando para o abismo pelo plano inclinado da insustentabilidade financeira. Insolvência. Estágio de pré-falimento. O mal não foi exclusivamente dela. As suas congêneres de Caxias, Codó e São Luiz formaram um bloco de massa falida. No Ceará, Pernambuco e outros Estados do Nordeste as quebras de fábricas de fiação e tecelagem daquele período eram sucessivas. Contínuas. Até capitalistas que imigraram, para aqui sustentarem a luta defendendo essas indústrias que haviam investido, mesmo assim foram tragados na voragem, que varreu os nossos sonhos regionais de progresso, enriquecimento e esplendor (MONTEIRO, 1987c, p.264).

A essa época, o libanês Yared adquiriu a parte majoritária das ações da Fiação, mas logo foi à falência. Mendes (2003) data o fechamento da mesma no ano de 1957. O Banco do Brasil assumiu a administração e os operários teriam o privilégio do crédito, mas a venda das máquinas e demais posses não foi suficiente para solucionar as dívidas da empresa. Monteiro (1987c) relata que o imóvel teria passado por diversos

⁹⁴ As fábricas têxteis da cidade de Caxias são contempladas na dissertação de mestrado em História Econômica, de Teixeira (2003), sob o título de Ciclo de Desenvolvimento da Indústria Têxtil em Caxias – Maranhão.

⁹⁵ Sobre essa fábrica, o Jornal A Legalidade, de 30 de abril de 1892: “Por cartas sabemos que n’essa vila do vizinho Estado a indústria manufatureira e agrícola vai tomando um impulso considerável. É assim que a fábrica de fiação e tecidos, cuja construção começou a 7 meses, acha-se extraordinariamente adiantada e será inaugurada no dia 1º de janeiro vindouro. A companhia que está montando essa fábrica trata igualmente de desenvolver a indústria agrícola, para o que preparou e plantou este ano um roçado de 10 quadras, que promete uma colheita soberba de arroz, milho &. Tudo isso, dizem-nos, é devido aos esforços do infatigável e inteligente capitão Leontino Ramos e do distinto engenheiro Palmerio Catanhede. Felicitamos ao povo codoense e concitamos os nossos patrícios a imitarem o exemplo” (CODÓ, A Legalidade, 1892).

proprietários até chegar ao Grupo Claudino, na década de 1990, segundo Barbosa (1991).

2.1.2. A Arquitetura Fabril

[...] a arquitetura para a indústria até meados do século XIX transformou-se lentamente e, inicialmente, foi baseada em adaptações de modelos e tipologias de outras edificações. Portanto, a concepção da fábrica como espaço de produção antecede à solução arquitetônica que definiria uma tipologia específica para este programa. Principalmente durante meados do século XIX e início do XX a arquitetura fabril confrontou-se com novas tecnologias, materiais e sistemas de organização ligados à produção acarretando a busca por novas concepções espaciais que traduzissem os novos paradigmas produtivos e arquitetônicos (MOREIRA, 2007, p. 125).

A Fiação de Teresina, datada dos fins do século XIX, ainda exprime essa antecedência do espaço de produção à tipologia arquitetônica industrial. O que coaduna com o cenário brasileiro, onde as fábricas têxteis pioneiras – Todos os Santos, de 1844; Santo Aleixo, 1849, na cidade de Magé, no estado do Rio de Janeiro; a Fábrica São Luís, de 1869, na cidade de Itu, São Paulo; e a Fábrica Cedro, de 1872, em Minas Gerais – não demonstravam uma estética tipicamente fabril em suas fachadas.

Mesmo as indústrias, cujas condições de implantação e dimensões diferiam fundamentalmente de tudo o que até então existira, adaptavam-se aos tipos tradicionais de relacionamento com os lotes. Ressentindo-se de compromissos de um passado recente com o ambiente doméstico, quer em sentido espacial, quer em sentido social, acomodavam-se em galpões com feições de residência, edificadas em tijolos, sobre os limites das vias públicas. As preocupações arquitetônicas encaminhavam-se o mesmo sentido que as residências, concentrando-se em detalhes de janelas, de acordo com os estilos em voga, fossem acadêmicas, neocoloniais ou “mesmo modernas”. (REIS FILHO, 1983, p.84 e 85).

A localização da fábrica da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense tem por justificativa a posição estratégica em relação ao rio, onde se transportava materiais de construção, algodão, lenha e se escoava a produção:

A fábrica e o muro do pátio foram construídos à margem do rio. Na ribanceira. Isto era uma posição adrede para carga e descarga por força do transporte fluvial. O portão que abria do lado do rio, logo depois da esquina da Rua Des. Freitas, dava acesso à lenha diretamente em frente das caldeiras gerando vapor para as máquinas. Do lado esquerdo havia comunicação interna para o pátio onde empilhavam esse combustível (MONTEIRO, 1987c, p.260).

Figura 56 – Fachadas da Fábrica de Fiação
Fonte: Acervo da Autora (2018).

Sua proximidade com o rio lembra a curta definição de Blondel (1771) retomada por Pevsner (1979), “y no dice de las factorías más que deben parecer sencillas y sólidas, y que deben ser construídas en la periferia de uma ciudad, junto a un río⁹⁶” (PEVSNER, 1979, p. 329).

A implantação de esquina, apresentando duas fachadas “de frente” – as voltadas para as ruas Desembargador Freitas e João Cabral - retoma o que Reis Filho (1983) fala sobre o “sentido de valorização dos espaços de origem residencial”, onde as primeiras construções industriais brasileiras apresentavam “frente” e “fundos”. Conforme o autor, “ainda que os interiores fossem por vezes montados com estruturas metálicas, as frentes, bem ou mal compostas, ocultavam tais soluções, organizando-se de modo que ofereciam às ruas aspecto tradicional” (REIS FILHO, 1983, p. 86).

Tratando das primeiras fábricas brasileiras, Saia (1988) defende:

Observa-se que, no geral, a concepção de fábrica como espaço de produção antecede a definição de solução arquitetônica correlata. Ilustra essa situação aquelas construções tradicionais adaptadas à produção mecanizada, onde o programa industrial não está evidenciado na tipologia da edificação. O uso fica de certa forma camuflado em arquitetura de outros fins, não sendo exteriorizada nas fachadas da edificação (SAIA, 1988, p. 19).

Figura 57 - Fachadas da Fabrica de Fiação.
Fonte: Acervo da autora (2018).

⁹⁶ “E não disse das fábricas mais do que devem parecer simples e sólidas, e que devem ser construídas na periferia de uma cidade, na proximidade de um rio” – tradução nossa (PEVSNER, 1979, p. 329).

A Fábrica São Luiz⁹⁷, considerada a mais antiga fiação do estado de São Paulo, do ano de 1869, construída quase cem anos depois das primeiras fábricas têxteis inglesas e apresentando uma “solução arquitetônica similar à adotada nos primórdios da industrialização moderna”, o que se considera “uma defasagem tecnológica cruel”. Assim como a São Luiz, atinha-se às atividades de fiar e tecer num mesmo edifício, considerado como esquema produtivo padrão do sul norte americano. E apesar da similaridade com as primeiras fábricas têxteis inglesas por seu “descompromisso da solução tipológica e volumétrica”, as duas fábricas citadas demonstram estar em estágios mais a frente quando se localizam em áreas mais urbanas e possuem tecnologia produtiva baseadas em máquinas a vapor (SAIA, 1988, p. 137).

Figura 58 - Fábrica São Luiz de Itu.
Fonte: CONDEPHAAT, 2018

O prédio da Fiação Piauiense se distingue deste exemplo, uma vez que seu exterior já sinaliza o uso, tanto pela longa sequência de janelas, quando pela vista lateral da solução de coberta. Apresenta um hibridismo entre a utilização de uma estética clássica despojada. Assim, não se aplica a ele o modelo de *edifício fabril com uso industrial camuflado*. Seu uso também é sugerido pela junção de técnicas construtivas tradicionais e estrutura metálica arrojada, e pela utilização do modelo de pavilhões e sheds, que se alinha ao modelo de *edifício fabril com tipologia específica*.

⁹⁷ A Fábrica São Luiz se apresenta em edificação assobradada, executada em alvenaria de tijolos de barro. Construída em 1869 com fachada simples, com aberturas seriadas de esquadrias em madeira e vidro em vergas retas, sofreu ampliação no ano de 1895 apresentando janelas com aberturas em arco pleno e elementos decorativos em argamassa (CONDEPHAAT, 2018). Ver Figura 58.

Tabela 5 - Quadro comparativo de edifícios fabris

Modelo Arquitetônico	Centros Pioneiros Da Moderna Indústria Têxtil	Indústria Têxtil Paulista	Exemplos Paulistas	Definição
Oficinas manufatureiras	Séc. XVI a 1769	1813 a 1869 – oficinas na capital	Fábrica de propriedade do Capitão João Marques Vieira de Castro, instalada em 1813, a partir de incentivo oficial do governo. Funcionada através de trabalho manual, ainda sem o advento do motor.	As pesquisas de Helena Saia (1988) revelam que os exemplares de oficinas manufatureiras em São Paulo foram muito raros e os que a autora traz em sua dissertação foram implantadas apenas na capital durante a primeira metade do século XIX. O exemplo citado provavelmente não atende à normas espaciais, utilizando um pequeno imóvel alugado, nas proximidades de um rio para suprir as operações de tinturaria e foça.
Edifício fabril com uso industrial camuflado	1769 a 1792	1869 a 1881 – fábricas pioneiras	- Fábrica São Luiz (Itu); -Fábrica Carioba (Americana); -Fábrica Júpter (Salto).	Considera-se a Fábrica São Luiz como o exemplo mais nítido e o marco inicial.
Edifício fabril com tipologia específica	1792 a 1803	1881 a 1920 – fase de expansão	Fábrica São Martinho ⁹⁸ (Tatuí), Fábrica Fonseca (Sorocaba), fábricas do grupo de John Kenworthy.	Apresenta-se como maioria durante o período de 1869 a 1930. Demonstra um período de expansão da indústria têxtil e se localiza na cidade de Sorocaba de forma significativa. Demonstra sua reprodução através do avanço da tecnologia e da implantação das ferrovias. Nesta fase

⁹⁸ “Será a primeira fábrica paulista a ostentar tanto nas soluções de espaços internos quanto nos desenhos de fachadas, uma linguagem que identifica o uso industrial. [...] O edifício industrial com suas paredes em alvenaria de tijolos revestidos com argamassa, obedecem esquema bastante homogêneo. Este tratamento ressalta ainda mais, a requintada solução de desenho da torre, com envasaduras com verga de arco pleno, e uma apurada composição de elementos decorativos. O relógio é destaque da torre, sugerem certa identidade com estações ferroviárias” (SAIA, 1988, p. 171 e 172).

				percebe-se elementos que indicam a próxima fase referente à padronização.
Edifício fabril com padronização parcial	1803 a 1920	1920 a 1930 – período de afirmação	Fábrica Mariângela, Fábrica Belenzinho, ambas na capital e a	Afirmando o desenvolvimento da indústria têxtil durante as primeiras décadas do séc. XX, principalmente depois da I Guerra Mundial, novas fábricas são montadas e as existentes sofreram ampliações. Assim surge a padronização da solução de pavilhões e sheds, principalmente nas ampliações.
Padronização total	Após 1920	Após 1930 – largo desenvolvimento	Fábrica Brasital, em Salto.	

Fonte: SAIA (1988, p.131), adaptado pela autora (2018).

Já Hardman e Leonardi (1982) consideram dois os tipos de prédios industriais construídos no Brasil: o primeiro alinhado a um padrão colonial brasileiro, padrão esse difundido durante o período imperial que se assemelha às casas grandes de fazendas; o segundo, alinhado ao padrão britânico manchesteriano, difundido pelas fábricas construídas no início do século XX. Acredita-se aqui que a Fábrica de Fiações não se enquadra em nenhuma dessas tipologias, configurando-se como um momento de transição entre os dois padrões. Não se alinha ao padrão inglês, nem cabe a ela não a consideração de Reis Filho sobre as primeiras unidades fabris:

[...]mesmo as indústrias, com grandes dimensões e amplas possibilidades de inovação acomodavam-se às formulas rígidas dos tempos coloniais (REIS FILHO, 1983, p. 86).

A imagem mais antiga que se tem registro da Fábrica de Fiações é supostamente datada em 1918 ou 1919 e mostra um acabamento escuro nas paredes do prédio (Figura 59), que suscita a dúvida sobre o uso, em um período inicial, do tijolo aparente – já que nas demais imagens mais recentes - vê-se o uso do reboco com pintura.

Figura 59 - Registro da Fábrica de Fiação mais antigo encontrado, supostamente do ano de 1918. Fonte: Acervo da Fundação Monsenhor Chaves

O suposto uso do tijolo aparente nos remete à linguagem despojada utilizada nos prédios fabris. Uma linguagem que surgiu a partir de preceitos próprios do mundo fabril como funcionalidade, eficiência, utilidade e economia. Para Telma Correia (2011) o tijolo aparente é “um dos elementos característicos do conceito de funcionalidade que baliza esta nova paisagem industrial e sua forte expressão arquitetônica própria” (CORREIA, 2011, p.27).

Provavelmente, a fábrica recebeu reboco e pintura posteriormente, o que Reis Filho (1983) cita como um possível “retoque arquitetônico” que os primeiros prédios industriais recebiam. Esse despojamento remete ao caráter estritamente utilitário, que Pevsner relaciona ao efeito “desembelezador” das fábricas, mas considera: “peor era el aspecto social que el estético”, citando a situação precária dos seus trabalhadores, muitos deles, crianças (PEVSNER, 1979, p. 332). Para Helena Saia (1988), “as questões de ordem estética estavam subordinadas ao seguinte raciocínio: qualquer luxo era desperdício” (SAIA, 1988, p. 31).

A essa linguagem arquitetônica também estavam associados os amplos galpões e as altas chaminés de “120 palmos ingleses de altura”⁹⁹, como a da Fiação (CHAVES, 2013, p.83). Essas características, além de mudanças nos programas, nos projetos estruturais e no próprio tamanho das unidades fabris podem ser

⁹⁹ Não foram encontrados vestígios atuais da antiga chaminé citada por Chaves (2013).

consideradas reflexos das influências vindas da Europa e dos Estados Unidos (CORREIA, 2011). Pevsner (1979) relaciona as grandes dimensões dessas edificações ao advento das máquinas a motor.

Apesar de seguir tais influências, os prédios fabris produzidos no Brasil possuíam costumeiramente um ou dois pavimentos; ao contrário dos ingleses que constavam com vários (CORREIA, 2011). O prédio que abrigou a Fiação Piauiense tem apenas um andar, com um alto pé direito, variando entre 5,25 e 7,02 metros. É formado por quatro galpões, de oito águas. Tem uma área de cobertura de mais de dois mil metros quadrados. É uma construção ampla, garantida pelo uso da estrutura metálica, cujo exterior sugere seis galpões alongados, acoplados. Essa ordem construtiva foi introduzida por experiências inglesas, como por exemplo a Fiação de Leeds, de 1803, onde Charles Bage “pela primeira vez racionaliza o sistema construtivo introduzindo o ferro como elemento fundamental da construção fabril” (SAIA, 1988, p. 27).

Esse alongamento do prédio e os grandes vãos demonstram a necessidade de abrigar grandes maquinários e um processo produtivo referente às grandes dimensões necessárias para a produção de fiação e tecidos:

Na maioria dos casos, até se atingir a fase recente de avanço tecnológico, há prevalência das condicionantes técnicas e de funcionamento na concepção espacial das fábricas. Como procedimento de projeto prioriza-se a forma de instalação de mecanismos e situação de máquinas segundo as etapas de processo de produção e a elas se ajusta a organização do trabalho, não deixando esta, contudo, de ser considerada (SAIA, 1988, p.23).

A concepção dessas novas organizações espaciais representadas por esquemas de amplos ambientes de trabalho – sem interferência de ordem estrutural ou relativas a sistemas de transmissão de força motriz – exteriorizados em fachadas de tratamento homogêneo, tem suas origens ainda não totalmente esclarecidas. Mas, tudo leva a crer, que foi na industrialização norte americana que ganhou largo desenvolvimento (SAIA, 1988, p.26).

Figura 60 - Planta Baixa da edificação.
Fonte: Acervo do Grupo Claudino, manipulado pela autora.

Não há informações exatas sobre a autoria do projeto, além das informações já trazidas do tópico anterior. A configuração atual e a listagem dos materiais de construção anunciados pela direção da fábrica trazem o indício da mescla de produtos industrializados e importados – como toda a estrutura metálica encontrada (calhas, descidas de águas pluviais, tesouras e pilares) – e a utilização de materiais naturais e tradicionais muito utilizados na arquitetura piauiense – a carnaúba.

Helena Saia (1988) cita publicações das últimas décadas do século XX que forneciam informações e diretrizes sobre as construções das fábricas, uma delas defendia a autonomia do proprietário da empresa na elaboração do projeto e da execução do mesmo. A concepção espacial deveria ser concebida a fim de tornar a atuação dos operários o mais produtiva possível: “as referências remetem a aspectos de aproveitamento do espaço para a circulação e fluxo dos operários e matérias primas, além de rápidas observações sobre as condições de higiene e ventilação” (SAIA, 1988, p.33).

Para Helena Saia (1988) a partir das experiências construtivas das fábricas norte americanas e inglesas, o modelo de construção das fábricas em pavilhões –

também utilizado como solução na Fábrica de Fiação Piauiense – constituiu-se um padrão:

O resultado foi o modelo de pavilhões (sheds), geralmente de um ou dois pavimentos, com iluminação zenital. Esse tipo de solução espacial garantia a flexibilidade que os avanços tecnológicos exigiam, ao mesmo tempo que permitiam um equacionamento mais racional entre o processo de produção e a organização do trabalho. A esse modelo será aplicado o conceito de linha de produção que durante as primeiras décadas deste século, revolucionou a produção industrial (SAIA, 1988, p. 29).

Figura 61 - Detalhe da estrutura metálica da Fábrica de Fiação Piauiense

Fonte: Acervo da autora (2018)

A Fiação Piauiense é um exemplo de construção industrial onde “o tijolo poderia surgir em construções com estrutura metálica, que assinalavam o caráter do prédio e a tecnologia inovadora empregada em sua edificação” (CORREIA, 2011, p. 132). Inovação essa intrinsecamente ligada à preocupação com os constantes incêndios que acometiam as primeiras fábricas têxteis inglesas ainda no século XVIII (PEVSNER, 1979). Essas inovações tanto no campo construtivo, quanto formal, se ampliam em fábricas; chegando não só às estruturas metálicas que permitiam grandes vãos, mas às preocupações relacionadas à ventilação e iluminação, como demonstra a presença das amplas janelas e do lanternim que ainda pode ser observado apesar da mudança das telhas.

Para Reis Filho (1983) as edificações industriais possuíam janelas com pouca contribuição para a iluminação natural, definiam mais a preocupação com o isolamento do ambiente de trabalho da rua:

Essas janelas, alteadas, para evitar a vista dos passantes, compunham sobre as paredes uma aparência de decoro, ainda que, como fatores de iluminação, pouco valessem (REIS FILHO, 1983, p. 85).

Figura 62 - Estrutura em tesouras metálicas e lanternim. Fonte: Acervo da Autora (2017).

Figura 63 - Janelas da Fábrica de Fiação
Fonte: Acervo de Júlio de Paiva (2017).

Este não parece ser o caso da fábrica em estudo, cujas janelas amplas e altas contribuíam para melhorar a iluminação do galpão, sem permitir que o olhar do passante alcance o interior. Mesmo com diversas modificações em seus níveis, interno e externo, as janelas permanecem bem mais altas, inacessíveis aos olhos dos pedestres na calçada, como é possível observar na Figura 63.

Na Figura 62 é possível ter noção da amplitude dos galpões colados construídos em alvenaria de tijolos, dos grandes vãos permitidos pelo uso de pilares, vigas e tesouras em ferro fundido que estruturavam a cobertura de telha cerâmica. Para Helena Saia (1988) as fábricas têxteis foram pioneiras na adoção dos perfis metálicos em coberturas e pisos, que acabaram sendo adotados em outras edificações durante os séculos XIX e XX. Não só as soluções estruturais inovadoras das fábricas têxteis passam a influenciar a arquitetura, industrial ou não. Sua influência também se deu na obtenção da energia a vapor, no maquinário utilizado e na organização da produção têxtil.

Figura 64 - Corte esquemático da cobertura.
Fonte: Acervo do Grupo Claudino, modificado pela autora (2017).

O uso de estrutura metálica – perfis e pilares – tornou-se o sistema construtivo típico de fábricas de fiação desde o século XVII na Inglaterra. Era uma solução que protegia essas edificações de incêndios:

Essa inovação resultará no esquema padronizado de edificação fabril que apoiará a expansão dos espaços de produção durante o século XIX, além de influenciar, como elemento de referência tipológica, um número significativo de edificações típicas da era moderna, a exemplo das grandes estações ferroviárias (SAIA, 1988, p. 47).

Esse esquema padronizado prevê duas diretrizes mais relevantes: “o risco de incêndio e necessidade de expansão das áreas produtivas”. O modelo padrão de origem inglesa, utilizado e difundido durante o século XIX, com solução em pilares de ferro e piso de ladrilho com estrutura de madeira, é adotado em Teresina na Fábrica de Fiação. Adota o que Saia (1988) considera modelo padrão do século XX: a estruturação metálica da cobertura e a utilização da iluminação zenital (SAIA, 1988, p. 83).

Na linguagem despojada que penetra o mundo fabril, além do tijolo aparente, o ferro ganha expressão – seja em componentes estruturais, seja em sistemas hidráulicos – nos interiores e nas fachadas (CORREIA, 2011). No prédio da Fiação, as calhas e tubulações de descida de água foram mantidas aparentes na fachada e integradas ao desenho das pilastras (Figura 65). Seu exterior confirma a tendência ao uso limitado de ornatos, identificada em outros prédios fabris da época:

O apelo a motivos ornamentais dá-se de forma seletiva e econômica, ao privilegiar as construções mais significativas do conjunto e restringir os ornatos, geralmente a simples apliques, concentrados, muitas vezes, nas platibandas dos prédios. Assim, a lógica da profusão ornamental está presente, mas mediada pela noção de economia, central à organização fabril (CORREIA, 2011).

Figura 65 - Calhas de descidas de água em ferro fundido.
Foto: Júlio de Paiva (2017).

O prédio da fábrica possui uma fachada organizada em base, corpo e coroamento. A referência à linguagem clássica pode ser identificada a partir da presença de esquadrias em arco pleno, cornija¹⁰⁰, cunhal¹⁰¹ e pilastras. Faz um emprego simplificado de elementos do estilo neoclássico, o que é coerente com o momento de construção (1889 a 1893), com sua referência na fábrica têxtil de Caxias (Figura 68) e em alguns dos primeiros edifícios de grande porte¹⁰² da cidade de Teresina¹⁰³, como o Mercado Público (Figura 66) e o casarão da Família Almendra, que depois serviu por décadas de Palácio do Governo (Figura 29). Essa linguagem clássica é considerada por Correia (2013) uma introdução no aspecto formal da arquitetura fabril produzida entre 1811 e 1880: “Em termos formais, a inovação revela-se do ponto de vista da arquitetura, na adoção, em alguns casos, de elementos que remetem de forma parcial, à linguagem clássica [...]” (CORREIA, 2013, p. 185).

A maioria das construções da cidade dessa época - utilizamos aqui como referência o último quartel do século XIX -, possui referências da linguagem clássica. Mas há exceções, como o prédio do Fórum, que apresenta arcos ogivais¹⁰⁴,

¹⁰⁰ “De maneira geral, dá-se o nome de cornija a todo conjunto de molduras salientes que servem de arremate superior às obras de arquitetura” (CORONA & LEMOS, 2017, P. 148).

¹⁰¹ “nome da pedra, ou pedras situadas nos ângulos externos dos edifícios. Genericamente, a palavra designa qualquer ângulo externo formado por duas paredes concorrentes, seja qual for a alvenaria empregada. Quina. Esquina” (CORONA & LEMOS, 2018, p. 158).

¹⁰² Os prédios aqui exemplificados foram todos construídos no último quartel do século XIX (SILVA FILHO, 2007).

¹⁰³ A cidade tinha apenas 37 anos quando foi lançada a pedra fundamental da fábrica.

¹⁰⁴ Sobre a utilização deste recurso estético na arquitetura produzida no Piauí, Barreto (1975, p.209): “A forma em ogiva e suas variantes, dos vãos de portas e janelas, são os elementos construtivos-decorativos, que chamam atenção para quem salta em Teresina. Grande parte das casas adota esse elemento, que está espalhado pelo Estado todo, mas que em Teresina se consagrou. A ogiva, encontramos-la em quase todos os estados do norte, porém em nenhum deles se

elementos do ecletismo (ver Figura 30). Sobre essa similaridade entre prédios de fábricas e edificações próximas, Helena Saia discorre:

[...] os aspectos formais do edifício, assumem certo apuro nas primitivas construções fabris. Nas fachadas de largas dimensões, mascaradas por sequências de grandes envasaduras, pode-se vislumbrar uma certa tendência em adotar elementos decorativos próprios de estilo arquitetônico predominante nos arredores do local onde a fábrica está instalada (SAIA, 1988, p. 31).

Figura 66 - Mercado Público de Teresina.
FONTE: Silva Filho, 2007.

Figura 67 - Sobrado da família Almendra e posterior Palácio do Governo.
FONTE: Silva Filho, 2007.

A fábrica União Caxiense (ver Figura 68) teria finalizado sua construção em 1892 – um ano antes do lançamento da pedra fundamental da Fiação Piauiense – com “52 metros de frente, 68 metros do lado direito e 40 metros do lado esquerdo, contendo neste recinto amplo espaço para as máquinas que alimentariam 200 teares” (TEIXEIRA, 2003, p. 74). O complexo localizava-se nas imediações do riacho Ponte e do rio Itapecuru, reforçando aqui o condicionante também encontrado na fiação teresinense. E sua construção se utilizava dos mesmos materiais: tijolos de barro, colunas em ferro, calhas em zinco e cobre, pedra e cal. O edifício também se utilizava de abóbadas em tijolos e como piso “ladrilho de mosaico português” (TEIXEIRA, 2003, p. 75).

Saia (1988) afirma que a estética não-fabril dessas primeiras edificações “camuflam nos seus interiores o programa inusitado” e tenta representar em suas fachadas o “gosto imperante”, compartilhado pelos proprietários, que em Teresina está ligado à elite não só econômica mas também política. Assim, aplica-se a ela a avaliação de que “não se pode distinguir grandes arroubos, mas também, não se

consagrou”. O autor referencia Luís Saia para falar que acredita que Caxias tenha sido o “núcleo irradiador do elemento ogiva” e que essa herança do estado vizinho tenha entrado no Piauí no último quartel do século XIX. No Piauí, a ogiva teria sido aplicada como elemento de facilitação da ventilação, protegida dos raios solares: “O certo é que em Teresina, a ogiva tornou-se elemento vulgar. A cidade era nova e a ogiva era novidade.”.

deve desprezar o traço de vaidade desses pioneiros capitalistas” (SAIA, 1988, p. 31).

Figura 68 - União Caxiense
Fonte: IBGE, 2017.

Figura 69 – Fórum da cidade de Teresina
FONTE: Silva Filho, 2007.

No ano de 1882 registra-se o número de 46 fábricas de fiação e tecelagem em todo o território brasileiro; em 1885 eram 48; e em 1905, o número dobra e se apresenta em 110 unidades fabris (STEIN, 1979). Esses dados, juntamente com a tecnologia construtiva encontrada e as referências à capacidade produtiva da Fiação Piauiense demonstram o fato de que a cidade de Teresina estava alinhada às tendências econômicas e tecnológicas da indústria brasileira.

2.1.3. A Fábrica e a Cidade¹⁰⁵

A edificação, de esquina, tem suas fachadas voltadas para as ruas Desembargador Freitas e João Cabral – antigas Rua da Estrela e Rua das Pedras -, no coração do centro histórico da cidade de Teresina. O prédio encontra-se no primeiro núcleo central de povoamento da cidade, nas proximidades do Mercado Velho, da Praça da Bandeira e da Igreja Matriz e é, possivelmente, o último exemplar das fábricas de fiação e tecelagem do estado do Piauí. Sua localização, nas proximidades do marco zero da cidade e de suas principais edificações, lhe confere relevância. A fábrica, símbolo da modernização e do capital, integrou sua paisagem e, lembrando as justificativas para a nova capital do estado, entrou no ideário de progresso aspirado pela burguesia e governantes piauienses. Foi, ainda,

¹⁰⁵ As informações trabalhadas nesse texto estão localizadas no mapa esquemático em anexo. O mesmo foi produzido com base no plano de 1852 para a cidade de Teresina, que teria sido concebido pelo Mestre João Isidoro França, constando 12 quadras no eixo leste-oeste e 18 a noite-sul. Os dados nele inseridos como nome das ruas antigas, locação dos primeiros edifícios e demarcação da ocupação urbana na cidade são baseados em Braz e Silva (2012), Monteiro (1987a, 1987b, 1987c, 1988a, 1988b), Nascimento (2002), Silva Filho (2007).

parte ativa em diversos processos de modificação da organização urbana da cidade de Teresina.

Foi comum na época as grandes indústrias se responsabilizarem pela educação primária de seus operários, pela ausência do ensino público, como pela grande vantagem em ter trabalhadores instruídos e alfabetizados (STEIN, 1979). No caso em estudo, a situação é diferente, o jornal *O Diário do Piauí*, do dia 25 de abril de 1911, comunica a existência de uma escola noturna masculina para os sócios, filhos e parentes da sociedade Auxiliadora dos Empregados de Fiação e Tecidos Piauiense (OFICIO, *Diário do Piauí*, 1911). Para Santos e Lima (2014), na Teresina da década de 1930, era comum as organizações operárias financiassem escolas para seus associados e seus filhos, face à quase total ausência da educação pública.

Na pesquisa que originou esta dissertação não foram encontrados outros registros sobre a Sociedade Auxiliadora, mas indícios da existência da Liga Protectora dos Empregados de Fiação e Tecidos Piauiense (ESFORÇO, O Apostolo, 1907) e publicações sobre o Estatuto da Liga Protectora Operária – aparentemente fundada em 1902 - que assegurava alguns direitos aos trabalhadores em troca de uma mensalidade (ESTATUTOS, *Diário do Piauí*, 1911). Há também o registro da Associação dos Trabalhadores em Fiação e Tecelagem, mas apenas nos anos 1940 (BONUS, *Gazeta*, 1943). Sobre o movimento operário, Hardman e Leonardi (1982, p. 308) utilizam o Piauí como exemplo de “fraqueza do proletariado em certas regiões” e registram a existência da Aliança Federativa dos Obreiros do Piauí, da Liga Protetora Operária, do Centro Proletário, da Auxiliadora dos Empregados da Fiação, e do jornal *O Operário*¹⁰⁶.

Na década de 1940 noticiou-se a existência de uma Comissão de Cooperação, órgão de proteção aos operários residentes de Teresina, composta por Raimundo Ney Baumann, Lino Correia Lima e Antônio Vieira de Sales e Álvaro Sisffo Correia, que seria o presidente da dita Comissão. A essa entidade faziam parte: a Aliança Federativa dos Obreiros do Piauí, o Centro Proletário, o Sindicato dos Empregados do Comércio de Teresina, a Associação dos Trabalhadores em

¹⁰⁶ “O jornal *O Operário*, de Teresina, tinha sede à Rua da Glória nº11 e, em 1906, trazia, ao lado do nome de K. Marx, a célebre epígrafe ‘Proletários de Todos os Países, Uni-vos!’. Seus redatores eram Jonathas Batista e M. Saraiva de Lemos” (HARDMAN & LEONARDI, 1982, p. 308).

Fiação e Tecelagem, Associação dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil, entre outras (BONUS, Gazeta, 1944).

Figura 70 - Estatutos da Sociedade Beneficente Liga Protectora Operaria

Capítulo I

Da sociedade e seus fins

Art. 1º - A sociedade ficará composta dos sócios fundadores e secundários já existentes, e dos que forem propostos e aceitos de agora em diante.

Art. 2º - Os fins da sociedade são:

§ 1º - Socorrer aos sócios quando estiverem doentes, de acordo com o art. 8º destes Estatutos.

§ 2º - Fornecer uma pensão aos sócios quando se inutilizarem para o trabalho por acidente ou moléstia.

§ 3º - Fazer o enterro dos sócios que falecerem sem deixar pessoas que se encarreguem do seu funeral.

§ 4º - Pagar os funerais dos sócios falecidos, mediante requerimento, quando falecerem fora da sede social, ou não estiverem recebendo socorros.

§ 5º - Auxiliar às viúvas e às filhas menores dos sócios, enquanto viverem honestamente.

A Fábrica Piauiense não proveu moradias para seus operários¹⁰⁷, como era comum em outras fábricas têxteis, mas suscitou a origem de um conjunto de moradias populares no seu entorno. Com a implantação do prédio da Fiação formou-se um vazio entre a Rua da Estrela e o norte da cidade de Teresina, que foi escolhido para a edificação dessas casas:

A instalação da Companhia de Fiação e Tecidos Piauienses [...] entre a Baixa da Égua e o rio Parnaíba, no final do século XIX, contribuiu para aumentar o povoamento desse trecho da cidade pelos operários, que foram se fixando a partir do muro da fábrica na margem do rio, formando a Rua das Pedras, atual João Cabral com umas casas de estrutura precária que poderiam hoje ser comparadas aos barracos de favela (LIMA, 2002, p.187).

Os limites do prédio e do muro da fábrica direcionaram a ocupação da área, definindo a linha de delimitação que formaria uma rua, as casas utilizavam o alinhamento do muro para direcionar suas casas a leste. O arruamento era direcionado por essas duas construções: o prédio fabril e o muro delimitador (MONTEIRO, 1987c, p.267).

¹⁰⁷ Nascimento (2002) relata que, somente na década de 1930, houve iniciativas de construção de vilas operárias na cidade de Teresina. E essa iniciativa não partiu da Fábrica de Fiação, e recebeu apenas estímulos do poder público municipal.

Fazendo um ângulo reto direcionaram o muro para o lado do rio, as casinhas com aquele alinhamento foram arruadas para leste. Do lado norte quiseram respeitar o status quo e tomaram a direção do leste com as suas casas no traçado estabelecido pelo muro que dobrava para o rio. Era a Rua Nova, surgida do respeito dos mais humildes ao que os mais poderosos haviam estabelecido.

O plano de Saraiva¹⁰⁸ para cidade de Teresina previa quarteirões de vinte braças, mas naquela região não havia sido respeitado. A lateral leste da Rua João Cabral alongou-se até ficar emparelhada como o muro e o prédio da fábrica, formando o que se chamou de um beco de “vivendas dos favelados, operários da fábrica”, “ao deus dará, ao acaso” (MONTEIRO, 1987c, p.267).

Como visto no primeiro capítulo, nas primeiras três décadas do século XX, a população de Teresina ainda residia de forma concentrada em seu núcleo central (entre a margem do Parnaíba e a Igreja São Benedito, “convivendo, no mesmo espaço, casas de telha e casebres de palha¹⁰⁹” (LIMA, SANTOS; 2014, p. 24). As casas de melhor condição, com cobertura cerâmica, estavam concentradas principalmente alinhadas ao muro da fábrica e no caminho que dava para o rio. A essa época, a ocupação da cidade se dava de forma mais concentrada às margens do rio Parnaíba: “nas duas ou três ruas paralelas à margem” [...] (MONTEIRO, 1987b, p.128 e 129).

No entorno do centro, ou seja, em terrenos próximos à região central surgiram bairros como Palha de arroz, Barrinha, Barroão e Cajueiro; porém, a partir dos anos de 1930, com o avanço do crescimento da cidade e a valorização das áreas centrais, que teve como consequência projetos urbanos que abriram novas ruas e avenidas, a cidade foi crescendo para a periferia. Com isso, os trabalhadores que moravam nessas regiões mais centrais, que passaram a ser objeto de valorização imobiliária motivada pela especulação das novas áreas urbanas, tiveram que migrar cada vez para mais longe do centro, resultando no surgimento de bairros como; Vermelha, São Pedro, Monte Castelo, Ilhotas (na região sul), Vila Operária, Matinha, Por Enquanto, Matadouro, só para citar alguns. Aqui, a outra forma de cidade, centro-periferia, evidencia-se, pois amplos segmentos da população trabalhadora, por conta da valorização dos terrenos, migraram para regiões mais distantes da região central da cidade (LIMA, SANTOS; 2014).

¹⁰⁸ Teresina é considerada a primeira cidade planejada do Brasil Império, possuindo como marco zero a Igreja Matriz Nossa Senhora do Amparo e seu adro, a Praça da Bandeira (antiga Praça da Constituição), o principal elemento estruturador de seu planejamento (BRAZ E SILVA, 2012).

¹⁰⁹ Nascimento (2002) escreve sobre o processo de modernização e higienização pelo qual a cidade de Teresina passou e os constantes incêndios que aconteciam nas ocupações centrais formadas por casas de palha.

Figura 71 – Trecho do Mapa da cidade de Teresina com pontos sobre a Fábrica de Fiação.

Fonte: Mapa elaborado com base no plano da cidade de Teresina de 1852, utilizando informações baseadas em Braz e Silva (2012), Monteiro (1987a, 1987b, 1987c, 1988a, 1988b), Nascimento (2002), Silva Filho (2007).

Durante a gestão do prefeito Domingos Monteiro¹¹⁰, iniciou-se na cidade um processo de modernização do centro e muitas das casas dos operários da Fiação foram demolidas (NASCIMENTO, 2002). Houve o que foi chamada de uma “urbanização da favela operária”, uma operação de grandes proporções para a época e que contou com o auxílio da administração da fábrica (MONTEIRO, 1987c). Aqui se demonstra a participação de acionistas e diretores da fábrica em decisões importantes da organização espacial da cidade. No ano de 1912, proíbe-se através do código de posturas, a construção das casas de palha e também a renovação das palhas das já existentes na zona urbana, com a possibilidade de multa e ou demolição da construção irregular (ver Figura 72) (EDITAL, Diario do Piahy, 1912).

Figura 72 - Jornal noticia a proibição das casas de palha na cidade de Teresina
Fonte: EDITAL, Diario do Piahy, 1912, p.2.

Na década de 1930, com tais projetos urbanos que permitiram a abertura de novas ruas e avenidas, os serviços públicos foram expandidos e, nessa área, foram construídas uma praça e uma galeria até o rio (LIMA, 2009). Assim, os trabalhadores que moravam nessa região migraram para bairros periféricos (LIMA, SANTOS; 2014).

As ruas Benjamin Constant e Campos Sales, do Alto da Jurubeba para leste, já se encontravam locadas e definidas nos seus alinhamentos. Faltava enfrentar o dedado de becos e vielas. Aglomerado de residências efêmeras. Desordem e caos urbanísticos. Favela (NASCIMENTO, 2002, p. 218).

¹¹⁰ Foi Intendente de 1905 a 1909. E depois em 1929 e 1930 (SEAMPLAM, 2017).

Nessa mesma década, após a grande cheia de 1926, surgiu a artéria marginal ao rio, a Avenida Maranhão. O tráfego nas margens do rio antes se resumia a uma “via pública que se estreitara pelo calçamento do talude da margem, posterior a cessão dos quarteirões” quando da fundação da cidade (MONTEIRO, 1988a, p.332). Mesmo com a ocupação da área, o acesso era difícil:

O muro margeava o rio à pequena distância. A erosão das chuvas cavava ravinas. Sobre as voçorocas ficavam pontilhões de paus roliços que desafiavam a perícia de equilíbrio e arte de saltimbancos. Fazia-se verdadeiro malabarismo para transpor as barrocas sobre pinguelas (MONTEIRO, 1987c, p.259).

O muro da fábrica interrompia a passagem para o rio na Rua Benjamin Constant. Assim, durante as melhorias urbanas, a passagem ao rio foi restabelecida, proveram-se obras de drenagem urbana e construiu-se uma galeria de águas pluviais (MONTEIRO, 1987c).

Comandando a Fiação, Dr. Arêa Leão¹¹¹, convocou a Intendência pedindo à mesma que “extinga os abusos” dos operários e defina as dimensões oficiais das quadras e largura das ruas:

Com a sua influência e relacionamento fez com que a Prefeitura desse cadência urbanista àquela parte da cidade, além do traçado original do Governador Saraiva. Surgiram assim as ruas dispondo os alinhamentos das vias públicas e delimitação de uma praça, Três Corações. As quadras em retângulos. Não seria mais conveniente impor o quadrado do quarteirão primitivo com 40 braças de lado, nem permaneceu a largura de 11 metros para a rua, pela transformação das 5 braças de 2,20 metros o sistema métrico decimal (MONTEIRO, 1987c, p.260).

Monteiro (1987c) relata a demolição de casas dos operários para a abertura das ruas Benjamin Constant e Campos Sales, acontecendo paralelamente à doação de um terreno pela prefeitura, em 1928, aos operários da cidade para que pudessem construir suas casas. Formou-se assim um bairro operário, que iniciou sua ocupação apenas em 1932 (LIMA, SANTOS; 2014). O aglomerado das casas de baixa qualidade dos operários era visto com maus olhos:

Em termos morais, a casa do pobre era vista como ambiente promíscuo e embrutecedor, em que se originavam a imoralidade, os desvios, a mendicância e a revolta. Seus amontoamentos, suas misturas e sua sujeira eram vistos como absolutamente incompatíveis com uma vida familiar sadia e regrada (CORREIA, 1998, p. 25).

¹¹¹ Foi nomeado prefeito, exercendo o cargo de 06 de outubro de 1930 a 25 de dezembro do mesmo ano (SEAMPLAM, 2017).

Esse bairro passou a se chamar Vila Operária¹¹², uma clara referência à produção habitacional relacionada ao desenvolvimento da indústria durante o século XIX. Nascimento (2002) considera a criação da vila como resultado de um processo de ordenamento autoritário da cidade, a fim de embelezar seu centro, retirar os trabalhadores daquela área e excluí-los fazendo com que morem numa região localizada depois da linha férrea.

Figura 73 - Ocupação da cidade de Teresina até a década de 1930
Fonte: PMT (2006) modificado pela autora.

Ao poder público coube os trâmites legais da doação dos terrenos e à fábrica apenas a colaboração com a retirada das casas. A demarcação das ruas e lotes e o sorteios destes ficou sob a responsabilidade da Aliança Federativa dos Obreiros do Piauí, enquanto a construção das casas ficou por conta dos próprios operários (LIMA, SANTOS; 2014). Num contexto paulista, Eva Blay considera que enquanto existiu “a disputa sobre a questão de quem teria hegemonia para resolver o problema da habitação operária”, os industriais passaram a fornecer

moradia a seus funcionários. No caso da Fábrica de Fiação e da Vila Operária de Teresina, o poder público e a direção da indústria se eximem desse papel, relegando aos trabalhadores apenas um espaço longe do centro embelezado.

a construção do bairro Vila Operária se deu sob a intervenção administrativa do Estado, que autorizou a ocupação da área e a elaboração de uma planta com a nomeação das ruas, no entanto, coube aos operários o esforço físico e financeiro para que as ruas fossem abertas e as primeiras casas, construídas (LIMA, 2009, p. 27).

Essa realidade confirma o que Telma Correia (2004) discorre sobre as transformações da casa urbana:

A tendência à conversão da habitação em lar íntimo de uma família nuclear é correlata à expansão dos serviços urbanos- que permite a redução do número de empregados e favorece a constituição de subúrbios residenciais – e à generalização do trabalho assalariado – que cria ampla camada urbana de trabalhadores livres pobres que vão por conta própria equacionar seu problema habitacional (CORREIA, 2003, p. 55).

Sobre as moradias produzidas nesse bairro (ver Figura 74), Nascimento (2002) traz relatos de antigos moradores, os quais caracterizam as primeiras moradias construídas de taipa com cobertura de palha. Durante muito tempo, o bairro contou apenas com a igreja, uma praça e um centro social mantido pelas lideranças operárias. Depois, o poder público garantiu a construção de alguns equipamentos públicos – mercado, posto de saúde e farmácia – com a condição de uma quantidade mínima de casas de telha construídas (LIMA, SANTOS; 2014).

Figura 74 - Imagem aérea da Vila Operária, década de 1950.

Fonte: Acervo das Irmãs de São José.

Assim, a partir da década de 1950: “as antigas casas foram substituídas por outras, modernas e elegantes. Foi mantido o padrão do traçado das ruas em tabuleiro de xadrez, alterando-se, porém a metragem das quadras” (LIMA, 2002,

p.187). Essas transformações passam pelos interesses do poder público, das elites e dos industriais – que em Teresina são compostas pelos mesmos personagens.

O esforço de transformação da forma da casa operária e do cotidiano no seu interior integrou uma ação ampla das elites no sentido de instituir novos controles sobre o trabalhador. Os discursos de engenheiros e médicos e as ações desencadeadas por reformadores sociais, governantes e industriais permitem pensar na constituição entre alguns setores das classes dominantes de um projeto não explicitado – de reordenamento da cidade, capaz de convertê-la em espaço normalizado, composto por uma reunião de lares regrados e por um conjunto de espaços de produção, consumo e lazer organizado e controlado pelas classes dominantes, por seus aliados e auxiliares (CORREIA, 1998, p. 40).

Já o prédio da fábrica, após passar alguns anos fechado e sem uso, foi adquirido pelo Grupo Claudino e passou a sediar a matriz de uma das maiores redes de lojas de departamento do Estado. Por manter-se em uso intenso, o prédio encontra-se bem conservado, embora alterado internamente em vários aspectos. A cobertura de telha cerâmica foi substituída por telhas metálicas, vãos foram fechados e muitas esquadrias foram substituídas.

A fábrica está situada na única zona atualmente considerada de interesse de preservação patrimonial (ZP1) pela legislação municipal urbana em vigor¹¹³, que corresponde à área do centro histórico, de fundação da cidade, onde se fundaram os prédios públicos e privados mais importantes da época. Tal legislação prevê a proteção unicamente da fachada e delega ao órgão municipal de preservação do patrimônio a aprovação de toda e qualquer reforma e modificação no prédio, que não possui proteção de esfera estadual ou federal.

Sobre a relação entre fábricas, poder público e cidade em São Paulo, Eva Blay (1985) discorre:

De modo geral, a empresa privada enfrentava a ausência de equipamentos coletivos na cidade que crescia mais rapidamente que a oferta de bens, não apenas no setor habitacional, mas também de serviços em geral. O poder municipal, porém, se reserva o direito de realiza-los, não permitindo que particulares o fizessem (BLAY, 1985, p.97).

Em Teresina, a relação entre industriais e poder público muitas vezes se confundia, como é possível ver através da posição social e das ocupações de muitos

¹¹³ LEI COMPLEMENTAR Nº 3.560, DE 20 DE OUTUBRO DE 2006. Define as diretrizes para o uso do solo urbano do Município e dá outras providências.

dos acionistas da fábrica de fiação. Esse trânsito entre as esferas pública e privada acontecia também nas dependências da fábrica onde essa empresa privada cedia seu campo de futebol – conhecido e retratado nos jornais como *Campo da Fiação* - à população da cidade e até a década de 1940 sediava campeonatos da Federação Piauiense de Futebol (FEDERAÇÃO, Gazeta, 1943).

2.2. A Usina Santana

2.2.1. Trajetória: a Usina de Gil Martins

O fabrico do açúcar é considerado a primeira forma de industrialização do Brasil, durante os primeiros trezentos anos, mesmo acontecendo de forma rudimentar, quando o processo produtivo desse produto pouco se diferenciava da produção de aguardente (HARDMAN & LEONARDI, 1982). No Piauí, o açúcar era fabricado - de forma artesanal, dando origem a um produto de baixa qualidade - desde a década de 1760: “era refinado em tacho de cobre, misturando-o com água e levando ao fogo. O refino era alvíssimo” (BASTOS, 1994, p. 21).

Cláudio Bastos (1994, p.21) registra no Piauí algumas unidades produtoras de açúcar:

Em 1860 era fabricado em Picos em um pequeno engenho de madeira. Em 1866 existiam 21 engenhos de madeira em Parnaguá, em que se empregavam 222 braços escravos, e 85 engenhocas, que utilizavam 75 escravos e 87 livres. Em 1867 havia um engenho na feitoria de São Máximo, no Departamento de Nossa Senhora de Nazaré, das fazendas nacionais. Nesse ano Campo Maior contava com 26 engenhos de madeira, mas somente para fabricação de rapaduras, utilizando de 50 a 60 escravos e 80 braços livres.

O mesmo autor considera que a industrialização do açúcar no Piauí iniciou-se com a Usina Santana no ano de 1906. O primeiro proprietário que se tem registro da “Uzina Sant’Anna” é o major Raymundo Silva e Vasconcelos. A essa época tratava-se de um “velho estabelecimento, semelhante ao dos tempos coloniais”, composto de um “velho telheiro com engenhoca para o fabrico de rapaduras e serpentinas para o fabrico de aguardente”. A Uzina Sant’Anna, “pertencia aos herdeiros do major Raymundo Silva de Vasconcelos e constava, tão somente de um pequeno engenho de ferro, movido a tração animal e limitava-se ao fabrico de aguardente e rapadura” (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913, p.2).

Um anúncio no jornal A Época (ver Figura 76), no ano de 1878, já registra o sítio Santanna com a fazenda Corrente com terras “próprias de criar e lavar cana”. O anúncio traz os nomes dos irmãos Raymundo de Arêa Leão e João Bernardo de Arêa Leão (ANNUNCIOS, A Época, 1878). O primeiro, e sua família, foram fundadores e proprietários da Fábrica de Fiação.

Os responsáveis por transformar a antiga usina em um estabelecimento industrial teriam sido Antônio João Ferreira¹¹⁴, Adão de Medeiros Soares¹¹⁵ e Gil Martins Gomes Ferreira. Antônio João seria o agricultor e o encarregado dos cultivos, Adão, assumiu a direção industrial e a Gil Martins ficaria a cargo da administração comercial e financeira (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913). Silveira (2013) registra o último como o fundador da Usina, datada em 1906, que supria as necessidades de consumo da cidade de Teresina e de regiões próximas. Foi a primeira indústria sucroalcooleira do Piauí:

[...] antes do final do século, a cidade de Saraiva já era a maior e mais importante comunidade piauiense, o orgulho de toda a província. Com a República, vieram o cinema, a luz elétrica, a Usina Santana com seu primoroso açúcar (SANTANA, 1995, p. 21).

Nesse sentido, a instalação de um aparelho produtivo na capital do Estado, serviria, sobretudo, para suprir a necessidade de consumo da população de Teresina, ao mesmo tempo em que serviria de emblema para os avanços tão desejados. [...] as ações de Gil Martins validam uma cidade que se queria engajada no processo de modernização sentido pelas demais cidades brasileiras. De modo que o industrial representa um daqueles que interferem na dinâmica social de Teresina, modelando a ao mesmo tempo em que é modelado também por ela (SILVEIRA, 2013, p. 115 e 117).

Sobre Adão Soares: “conceituado comerciante” da capital de São Paulo; “nosso velho amigo e assinante, [...] cuja capacidade de trabalho e de ação, proporcionou-lhe certo grau de prosperidade comercial no grande meio que, ultimamente, com o tino do homem trabalhador e honrado que era, procurara para exercer a sua reconhecida atividade” (CORONEL, Aviso, 30 de setembro de 1922, p. 5, p. 13).

O “sr. Coronel Gil Martins”, mais noticiado nos jornais que a própria Usina, “sócio chefe da conceituada firma Gil Martins & C.^a”¹¹⁶, “importante industrial e ancião muito estimado”¹¹⁷ era político influente e comerciante. Durante a década de 1880 passou por vários altos cargos na Companhia de Navegação a Vapor no

¹¹⁴ Soldado em 1866 (PARTE OFFICIAL, A Imprensa, 1866). Médico teresinense (LANÇAMENTO, Diário do Piauí, 1911). Em 1913 é nomeado para o cargo de diretor da primeira seção da Santa Casa da Misericórdia de Teresina (PORTARIAS, Diário do Piauí, 1911). Coronel e “adiantado industrial” (GAZETILHA, O Piauí, 1911).

¹¹⁵ Coronel, vice-intendente municipal de Teresina em 1911.

¹¹⁶ ANIVERSÁRIOS, Chapada do Corisco, 1918, p. 13.

¹¹⁷ COMPLETAM, Gazeta, 1944, p. 4

Rio Parnahyba¹¹⁸: secretário, participante da mesa de assembleia geral, membro da comissão fiscal (COMPANHIA DE VAPORES, A Imprensa, 1884; COMPANHIA DE VAPORES, A Imprensa, 1885; REUNIÃO, A Imprensa, 1886). Em 1887, Gil Martins, passa de empregado a sócio da firma Domingos Rodrigues d'Azevedo & C^a (AO COMMERCIO, A Imprensa, 1887). A partir do ano de 1889 figura em notícias e comunicados como ocupante de altos cargos da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense¹¹⁹ (ANNUNCIOS, A Phalange, 1889; CAMPO NEUTRO, Estado do Piaui, 1890).

Além de ocupar funções públicas, como deputado¹²⁰ e funcionário da Intendência da Capital¹²¹, o comerciante também fornecia “objetos de expediente” ao governo do Estado (EXPEDIENTE, O Piaui, 1896, p. 2). Registra-se também o “fornecimento de 37 dúzias de meias para homens ao corpo militar de polícia” pela companhia pelo valor de 185 mil réis (TRIBUNAL DE CONTAS, Diario do Piaui, 1913, p.3).

É possível verificar nos jornais publicados no Piauí aquela tendência já observada, na época, em âmbito nacional de “um grande esforço empreendido por homens letrados, voltados à glorificação do trabalho” uma estratégia educativa de afirmar o significado do trabalho manual e intelectual como o “progresso e a civilização”, onde “o trabalho é mostrado como meio de obtenção de consideração social” (CORREIA, 1998, p.47-49). Gil Martins era enaltecido em diversos jornais:

Em breve viagem de interesse particular, seguiu pra a capital do Ceará o nosso prezadíssimo e distinto amigo coronel Gil Martins Gomes Ferreira, um dos mais operosos e conceituados comerciantes desta praça, e político notável – pela fora do seu prestígio e pelas simpatias de que muito merecidamente goza no seio dos partidos e do nosso meio social. Fazemos os melhores votos para que seja bem sucedido e volte vigoroso e forte, para continuar o encorajamento que sabe dar aos palpitantes negócios de nossa terra (EM BREVE, O Piaui, 1908, p. 6).

O acreditado comerciante [...], importante amigo nosso que goza de reais simpatias em nossa sociedade (A 11, O Apostolo, 1909, p.2).

[...] o conceituado comerciante (PARA A CAPITAL, O Apostolo, 1911, p. 3).

¹¹⁸ Por vezes citada como Companhia de Vapores.

¹¹⁹ A trajetória e arquitetura da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense são tratadas no item 2.1 deste capítulo.

¹²⁰ JUNTA COMMERCIAL, O Piaui, 1985.

¹²¹ Era funcionário da Intendência, sendo demitido no ano de 1892 (MASHORCA, A Legalidade, 1892).

[...] sócio chefe da conceituada firma Gil Martins & C.^a. (ANNIVERSARIOS, Chapadao do Corisco, 11 de maio de 1918, p. 13).

Fez ontem 50 anos de proveitosa existência nosso importante amigo coronel Gil Martins, cujos serviços à causa da regeneração política do Piauí o tornam credor da estima dos piauienses. Cordiais felicitações ao eminente correligionário (CORONEL GIL MARTINS, O Apostolo, 1912, p. 3).

[...] o nosso prezado amigo coronel Gil Martins Gomes Ferreira, adiantado industrial (ANNIVERSARIOS, A Imprensa, 1928, p. 3).

[...] nosso venerado amigo coronel Gil Martins Gomes Ferreira, operoso Industrial (ANNIVERSARIOS, A Imprensa, 1933, p.2).

[...] importante industrial e ancião muito estimado (COMPLETAM, Gazeta, 1944, p. 4).

Assim as empresas, suas fábricas e dirigentes eram enaltecidos e noticiados com frequência, a fim de se promover “um novo ideal de patrão: o homem ativo, capaz e empreendedor. Ao contrário dos antigos senhores que compraziam em ostentar o ócio, promovia-se um novo tipo de patrão enérgico e obstinado no trabalho” (CORREIA, 1998, p. 50).

Apesar de ser uma sociedade, a empresa levava o nome de Gil Martins e ele era o personagem mais noticiado:

A Gil Martins & C.^a era uma empresa familiar, seus sócios era um cunhado e dois irmãos, sendo que Gil Martins é que já despontava no comércio em Teresina, chegando em 1896 a ser a casa comercial com maior capital de giro e maior pagadora de impostos. Além disso, Gil era muito bem relacionado, mantendo relações com a alta cúpula do poder político partidário do Estado. Por esse e outros motivos, mas sobretudo pela riqueza, é que acredito que o crédito maior seja dado a ele. Um elemento também que é importante a ser considerado é que muitas operações eram feitas em nome de Gil Martins & C.^a relegando ao anonimato os demais sócios da empresa e dando maior visibilidade àquele que também era o maior detentor do capital financeiro (SILVEIRA, 2019).

Os jornais noticiavam a região da usina como “fora da cidade”: como quando em 1908, o jornal *O Paiz* do Rio de Janeiro traz a seguinte chamada “O governador do Estado passou dois dias fora da cidade, visitando a importante usina Sant’Anna” (INTERIOR, O Paiz, 24 de julho de 1908, p.4).

Figura 75 - Localização da Usina Santana.
Fonte: PMT (2014), alterado pela autora (2018).

O estabelecimento agrícola localizava-se a “4 léguas da capital”, na margem direita do Rio Poty, numa depressão “encravada entre duas gigantescas montanhas”: a terra chamava-se Formosa, constando duas léguas e que fazia divisa com as terras de Santa Isabel e com a margem do rio. Cultivava-se cana de açúcar no próprio terreno, numa área de “34 quadras de cem braças”, que segundo registros teria uma topografia com boas condições para o cultivo de policulturas, pelos seus altos e baixos. Além da cana, se tinha em torno de 25 mil pés de maniçoba e os agregados cultivavam para subsistência milho, feijão e mandioca (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913, p. 2).

As canas cultivadas pertencem às variedades seguintes: caiana, roxa, listada, mulatinha, etc. A irrigação dos canaviais é feito em larga escala, com auxílio de duas bombas, de 7 polegadas de diâmetro, por meio de mangueiras e valas. [...] O rendimento da produção da cana regula, mais ou menos, 200 a 250 toneladas por quadra (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 30 de agosto de 1913, p.1).

A Usina, além de plantar nas suas terras, recebia cana de diversos outros produtores na região:

[...] a Usina Santana exercia posição de liderança entre os produtores locais por ser simultaneamente plantadora e consumidora da cana e do açúcar, respectivamente. Nas cercanias do povoado Usina Santana, grandes eram as plantações que estavam sob sua guarda, bem como em seu redor sendo cultivada na vizinhança cujos donos aproveitavam suas terras para o cultivo da cana – negócio até certo ponto bem lucrativo, sobretudo por conta dos custos logísticos serem mínimos, pois o gasto com o transporte – elemento que incide de maneira mais pesada no cálculo dos custos – era mínimo devido a proximidade com sua principal consumidora: a Usina (SILVEIRA, 2013, p. 33)".

Em entrevistas colhidas com antigos funcionários e moradores, muitos nomes são citados como fornecedores de matéria prima e registra-se que as plantações da região até o município de Castelo do Piauí¹²² eram fornecedoras da Usina (SILVEIRA, 2013).

A produção do açúcar tem regulado mais ou menos 4 mil sacos anuais, mas a dos próximos anos promete ser muito maior em vista das grandes plantações de cana que foram feitas e que ainda se vão fazer (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 30 de agosto de 1913, p.1).

Em 1913, o complexo fabril era composto pelo edifício da Usina, oitenta habitações operárias, casa de moradia dos proprietários, armazém e edificações destinadas às cooperativas. Formava, assim, um povoado descrito como tendo “400 a 450 pessoas, que são brancos, pretos e mestiços, todos nacionais” (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913, p.2). Ao contrário da Fiação, a Usina cedia habitações aos seus operários, resolvendo em partes a disputa que Eva Blay (1985) cita haver entre poder público e privado em solucionar o problema habitacional. Mas, para além de solucionar um problema de ordem pública,

Ao construir suas vilas operárias, o industrial não está apenas tentando superar uma lacuna que, eventualmente, poderia ser solucionada pelo poder público. Ele está, antes de mais nada, construindo um instrumento que ajude a pressionar a força de trabalho num período de frequentes crises de mercado e de conflito nas relações de trabalho (BLAY, 1985, p. 97).

Para Telma Correia (1998) “o sistema de concessão das moradias aos operários variava. O mais comum era o aluguel, mas houve casos de venda e de cessão gratuita”. Segundo a coleta de entrevistas de Silveira (2013), o sistema

¹²² O município de Castelo do Piauí dista em torno de 160 quilômetros da capital Teresina.

encontrado na comunidade do Santana era o de cessão gratuita enquanto se fosse empregado da Usina; a partir do desligamento com a empresa, o operário deveria ceder sua casa ao próximo empregado. No Brasil, a gênese dessa prática está nas fazendas e engenhos coloniais (CORREIA, 1998).

O proprietário Gil Martins dava a cada um seu pedaço de terra, onde lá poderia habitar. Ressalte-se que esse fato não se constitui enquanto doação, pois a necessária formalização contratual das doações não ocorria. Dessa forma, os laços que os trabalhadores mantinham com a Usina pela relação de assalariamento se estendia ao espaço de suas habitações. Uma vez que o trabalhador fosse demitido ou decidisse deixar de trabalhar no empreendimento, ele deveria deixar o bairro ficando aquela residência para ser ocupada por outra pessoa que viesse a substituí-lo (SILVEIRA, 2013, p.27).

Figura 76 - Anúncio de venda do Sítio Sant'Anna em 1878
Fonte: ANNUNCIOS. A Epoca, Theresina, 24 de agosto de 1878, p.4.

Figura 77 - Informações sobre a produção e maquinário da Usina Santana
Fonte: FERNANDES E SILVA, Diario do Piahy, 30 de agosto de 1913, p.1.

Segundo informações dadas por Fernandes e Silva (Diario do Piahy, 30 de agosto de 1913) o maquinário da Usina – assim como o da Fiação -, teria sido importado da Inglaterra, da cidade de *Deiby*, através da empresa *Go Thetchr & C.^a* (ver Figura 77). Acredita-se que o nome da cidade tenha sido grafado errado e autor se refira à cidade inglesa de Derby. Não foram encontrados registros sobre a empresa fornecedora das máquinas com esse nome.

A Usina era considerada um exemplo significativo do desenvolvimento econômico e industrial do Estado. Anos depois, foi vendida a uma família de paraibanos, representados por Ivan e Francisco Santiago, que presenciaram o

declínio da Usina, fundaram uma cerâmica homônima e por fim assistiram à sua falência (SILVEIRA, 2013).

Noticia-se o senhor Bartolomeu Ferreira Escobar, mecânico, que teria passado alguns meses no “estabelecimento agrícola” montando aparelhos e realizando aperfeiçoamentos (VIAJANTES, A Imprensa, 1928, p.3).

A empresa recebeu uma medalha de ouro na Exposição Nacional de 1908, evento em comemoração ao primeiro centenário da abertura dos portos brasileiros ao comércio externo (DIRECTORIA, Diario do Piahy, 1913). “Essas exposições foram eventos que celebraram a indústria e o progresso técnico. Foram também locais de propagação de novos modelos de gestão dos trabalhadores” (CORREIA, 2004, p. 26).

Em relatório entregue à Câmara Legislativa, em 1911, o governador Antonino Freire a considera “importante usina de açúcar, [...] cuja pertinência e perseverança se deve o prospero desenvolvimento que o estabelecimento está tendo, sem que, até agora, o Estado tenha lhes concedido o mínimo auxílio”. No mesmo relatório o governante registra a existência de mais uma usina de açúcar de menor porte, na cidade de Amarante, de propriedade de Francisco de Castro Lyra (FREIRE DA SILVA, 1911, p. 7), o que contraria a narrativa que a Usina Santana tenha sido a única usina de açúcar do estado do Piauí até a década de 1930.

Usina – Fabricação do Açúcar. A Usina Sant’anna consta com dez secções, sendo: a primeira, destinada a esteira, que transporta a cana às moendas; a segunda às caldeiras; a terceira, ao cozimento da garapa; a quarta, às turbinas e tanques; a quinta, ao ensacamento; a sexta, à destilação; a sétima, à ferraria; a oitava, a oficina de ferreiro, etc; a nona, à depósito de ferragem; a décima, à armazém da destilaria; etc. A esteira, para transporte da cana, tem 130 metros de comprimento; as moendas, que são em número de três, 21 x 42, movem, por hora, 4 toneladas d cana, sendo o bagaço empregado como combustível. A máquina que move os engenhos, possui a força de 25 cavalos. Os demais aparelhos existentes, são os seguintes – 1 sulfiltrador; 3 defecadores; 2 clarificadores; 4 filtros; 1 tríplice efeito; 1 vácuo; 3 turbinas; 1 máquina para movimentar as turbinas; 1 quebrador e elevador, para massa; 1 pulverizador; 1 bomba de ar, para o vácuo; 4 burros para transporte de garapa e água ao tríplice efeito; 2 tanques grandes para xarope; 2 ditos, para receber a filtração dos defecadores; 2 ditos, para depósito de espumar; 2 ditos, para mel de 2ª; 6 canos para ponto de 1ª; sobre rodas; 7 ditos, para ponto de 2ª; 2 grandes caldeiras multibular; 2 burros, sendo: 1 para alimentar a caldeira e outro, para transmitir água a um grande tanque, destinado aos serviços da usina; 1 balão, para receber vapores servidos para o trabalho das turbinas; 1 bomba,

para elevação do mel de furo das turbinas aos depósitos, 1 locomotiva, com força para 10.000 quilos, 20 carros, para condução de cana; uma balança, para 5000 quilos, etc.

Secção da destilaria – A secção da destilaria consta com um alambique aperfeiçoado marca Savalle com capacidade 2.200 litros de aguardente em 12 horas; 5 grandes cubas americanas, para fermentação; 2 bombas de 2 polegadas de diâmetro, para elevação da garapa e águas ao tanque da destilaria; 2 grandes depósitos, para aguardente, etc.

(FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 30 de agosto de 1913, p.1).

A proximidade com os cursos d'água, registrada por Pevsner (1979) como uma condição para a instalação de uma unidade fabril, ocorre na Santana: “passa a um quilometro de distancia o rio Poty; e, mais ou menos a cinquenta metros, encontra-se uma abundante vertente natural que fornece a água necessária para a todos os misteres da fábrica e usos domésticos” (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913, p.2).

No ano de 1914 a Usina teria produzido quatro mil sacos de sessenta quilos de açúcar e no ano de 1932 passou a produzir álcool-motor, fato que Silveira (2013) contesta pelos pedidos, por parte da empresa e de produtores de cana de açúcar, da década de 1970, pelo incentivo do poder público na produção de álcool anidro a partir da cana (BASTOS, 1994). Dessa forma, não se consegue precisar quando esta produção se iniciou.

Figura 78 - Propaganda em jornal do açúcar da Usina Santana

Fonte: ASSUCAR. A Imprensa, 1927, p.4.

Figura 79 - Jornais noticiam os produtos da Usina Santana

Fonte: UZINA, O Apostolo, 1907, p.2.

Na década de 1960 as empresas e suas dependências foram vendidas para um grupo comercial da Paraíba, representados pelos irmãos Santiago. No fim dessa mesma década aconteceu uma explosão de uma caldeira que teria destruído parte

das instalações da Usina, contribuindo para que seu aparato produtivo fosse transferido para outro local mais próximo da zona urbana da cidade (SILVEIRA, 2013).

Figura 80 - Anúncio da Usina Santana na década de 1970
Fonte: USINA, O Dia, 1975, p. 9 apud Silveira, 2013.

Figura 81 – Notícias da Usina na década de 1970
Fonte: BANCO, O Dia, 1972, p. 5 apud Silveira, 2013.

Até a década de 1970, a Usina permanecia a única com produção de açúcar e álcool no Piauí, conforme se noticiava em jornais (ver Figura 80). A essa época, a empresa aparece na imprensa alinhada aos governos federal e estadual. Para Thiago Silveira

A imagem acima não só informa que a Usina saúda o Presidente da República por sua visita ao Estado, mas também nos conta como o empreendimento utiliza-se do fato de ser o único produtor de açúcar e álcool no Estado como reforçador de sua importância para a sociedade piauiense sendo digno de render saudações ao Presidente por meio de um periódico impresso (SILVEIRA, 2013, p. 34).

Nesse período a Usina buscava incentivos públicos e financiamentos para o aumento e diversificação da sua produção, quando seu diretor – Aluísio Costa Raimundo Paixão – busca empréstimos no Banco do Brasil¹²³ (ver Figura 81): “A Agência local do Banco do Brasil e a Usina Santana S. A. assinaram contrato de financiamento, destinando o BB recursos na ordem de 750 mil cruzeiros para melhorar e aumentar a produção açucareira da Usina, para o ano de 1972” (BANCO, O Dia, 1972, p. 5 apud SILVEIRA, 2013, p. 36). Nesse processo de

¹²³ “[...] essa notícia também cumpria aos objetivos governamentais como que dando uma resposta a estes anseios industriais se tivermos em mente que a imprensa durante a Ditadura Militar sofria censura, bem como tal matéria jornalística pode ter sido construída por partidários do regime que almejavam sua legitimação procurando transmitir para a sociedade a ideia de que o regime agia em favor dos diversos segmentos da sociedade (SILVEIRA, 2013, p. 35 e 36).

fechamento da usina e abertura da cerâmica, a empresa passou de seissentos funcionários a setenta (SILVEIRA, 2013).

2.2.2. Arquitetura

O complexo arquitetônico da Usina Santana é composto por sete edificações principais, além da caixa d'água e sua chaminé (ver Figura 5). A Santana, assim como as pequenas fábricas que Pevsner (1979) descreve, foi agregando edifícios à medida que a produção necessitava de melhoramentos e ou ampliações. Esses acréscimos marcam diferentes épocas de construção e diferentes momentos da arquitetura industrial.

Figura 82 - Complexo da Usina Santana – Localização dos prédios
Fonte: Google Maps (2018), modificado pela autora.

Figura 83 - Complexo da Usina Santana - Vista aérea
Fonte: Google Earth (2018), modificado pela autora.

Edifício 01

O primeiro prédio, possivelmente, a ser construído, na época da fundação da empresa – 1906 -, apresenta-se com estrutura em vigas em concreto armado sem acabamento (ver Figura 86), pilares e fechamentos em alvenaria de tijolo artesanal maciço e aparente. Acredita-se que o prédio possuía cobertura aparente, de duas águas de telha cerâmica, com beirais.

Kuhl (1998) chama atenção para as edificações que se utilizam do ferro na estrutura, mas que não transparece em sua fachada seu emprego e considera “apesar do ferro não ter, nessas obras, expressão autônoma de grande relevância” se faz importante na “fisionomia da cidade” e pela “presença do metal ter influído em sua configuração” (KUHL, 1998, p. 111).

Para Saia (1988) a arquitetura fabril com tijolos aparentes remete à produção inglesa a partir dos projetos de Strutt e Bage, o que acabou por alterar profundamente essa tipologia. Apresenta elementos mais próximos de uma padronização da arquitetura fabril (SAIA, 1988). Para Correia, “no cenário fabril brasileiro, o uso do tijolo aparente ampliou-se progressivamente, tornando-se característico do despojamento que baliza a nova paisagem industrial” (CORREIA, 2011. p. 2).

A primeira edificação da Santana corresponde ao que Saia (1988) chama de Período de Expansão: “as grandes fachadas de alvenaria em tijolos aparentes, a imensa chaminé indicando a força da máquina a vapor”. Com exceção da estrutura metálica, que provavelmente não ocorreu na fábrica em estudo, esta apresenta “elementos chaves para a identificação dos modelos clássicos que marcam o século XIX” (SAIA, 1988, p. 178). Essa edificação pode, assim, ser considerada como um edifício fabril que já apresenta uma tipologia específica.

Essa tipologia mais específica começa a aparecer em um momento pós 1880 que Correia (2013) considera que

[...] se difunde uma alteração importante nos espaços ligados à produção industrial no Brasil, os quais assumem cada vez mais claramente uma feição própria. Tal feição é marcada, sobretudo pelas altas chaminés e por uma alteração da forma dos prédios, influenciada por modelos europeus e americanos. Modificações profundas são introduzidas no programa dos espaços ligados às indústrias, que tendem a se tornarem mais complexos, ao mesmo tempo em que suas dimensões também tendem a se ampliar (CORREIA, 2013, p. 186).

Assim como a Fábrica Votorantim de Sorocaba, a Usina Santana possui

sucessivas ampliações [...], ajustando-a aos progressivos aumentos produtivos, são revelados nas tipologias dos edifícios construídos em diversos períodos. A maior parte destas ampliações refere-se a melhorias realizadas durante as primeiras décadas deste século, o que remete algumas delas a modelos padronizados típicos da fase de afirmação da indústria têxtil paulista (SAIA, 1988, p. 180).

Assim como suas máquinas, o projeto da fábrica também teria origem inglesa: o documento publicado pela Prefeitura Municipal de Teresina, em 1995, Perfil da Zona Rural de Teresina traz uma imagem sem data da Usina (Figura 17) e a descrição: “prédio original desativado da 1ª Usina de Açúcar do Piauí, construída no início do século baseada em projetos de técnicos ingleses” (TERESINA, 1995 apud SILVEIRA, 2013).

Figura 17 - Usina Santana no início dos anos 1900
Fonte: Teresina (1995) apud Silveira (2013).

Figura 84 - Planta baixa dos prédios produtivos da Usina
Fonte: Acervo da autora (2014)

Figura 85 - Complexo da Usina Santana - fachadas da Edificação 01
Fonte: Levantamento da autora (2014).

Figura 86 - Edificação 01 -
Estrutura em concreto
armado
Fonte: Foto de Júlio de Paiva
(2018).

Figura 87 - Edificação 01 - Fachada em tijolo aparente
Fonte: Foto de Júlio de Paiva (2018).

Edificação 02

A edificação de número dois aparenta ser fruto de uma grande ampliação do processo produtivo da Usina (ver Figura 88). Essa segunda ruína apresenta pilar em tijolo maciço com acabamento em reboco e pintura em cal na cor branca; vigas em concreto armado; alvenaria também em tijolo maciço, apresentando o mesmo acabamento; elementos vazados em concreto armado em peças de 50 centímetros por 50 centímetros; algeroz em placas de concreto e um letreiro com os dizeres “USINA SANTANA S.A.” em cimento com pintura negra (Figura 89). A partir dos vestígios de sua cobertura, sabe-se que a mesma era escondida sob a casca do prédio e possuía estrutura metálica. O que pode ser considerado a partir da classificação de Saia (1988) como um edifício fabril com a padronização total.

O prédio que apresenta grandes aberturas de elemento vazado cimentício – o cobogó, que demonstra uma adequação climática à região -, com modulação e a marcação da mesma na fachada demonstram a utilização de conceitos modernos que passam a aparecer na arquitetura industrial a partir da década de 1950 (CORREIA, 2013).

Saia (1988) discorre sobre a associação entre a despersonalização do capital industrial e a estética fabril, o que acaba não ocorrendo na Santana – pois apesar da grandiosidade do capital e de suas dependências fabris, ela ainda estava muito ligada aos seus proprietários:

Com a despersonalização do capital, através das sociedades anônimas, essa preocupação forma, bem como outras de ordem empresarial mais individualizadas e familiares, desaparecem. Não há mais o nome do patrão e seu gosto estampado nas fachadas. O que passa a dominar é a grandiosidade das dimensões dos edifícios e o anonimato das máquinas. O pragmatismo vem deslavado nas fachadas de alvenaria de tijolos aparentes, na caixilharia de ferro fundido padronizada e, estruturando todo o conjunto espacial, sempre ganhando um destaque, a imensa chaminé (SAIA, 1988, p.31).

A autora também discute a padronização dessas edificações nessa fase da arquitetura industrial a que o segundo edifício fabril da Usina pertence:

A unicidade entre o programa, volumetria e tratamento plástico das edificações fabris só será alcançada quando a construção de fim industrial também for objeto de preocupação do conhecimento tecnológico patrocinado a partir do movimento mais significativo da era moderna: a revolução industrial (SAIA, 1988, p. 19).

Figura 88 - Complexo da Usina Santana - Edifício 02
Fonte: Acervo da autora (2014).

Figura 89 - Fachadas da Edificação 02
Fonte: Acervo da autora (2014).

Figura 90 - Complexo da Usina Santana - Edificação 02 - Vista interna
Fonte: Foto de Júlio de Paiva (2018).

Figura 91 - Complexo da Usina Santana - Chaminé
Fonte: Acervo da autora (2018).

Edificação 03 – Armazém

O armazém apresenta-se em esquema de galpões superpostos, construídos em alvenaria de tijolos maciços, pintados com cal. Acredita-se que essa pintura foi acrescentada depois ou apenas restrita às partes mais visíveis, pois na fachada posterior é possível verificar os tijolos aparentes sem indícios de acabamentos. O prédio possui cobertura em telhas cerâmica aparente, com pequenos beirais e provavelmente estruturada em tesouras de madeira.

A construção ainda é utilizada para armazenamento de cana, que permanece sendo cultivada no terreno. Tem planta modulada, pilares e paredes em tijolos maciços. Utiliza a tipologia de galpões, usual nos prédios fabris, de modo a facilitar eventuais ampliações do processo produtivo.

Utiliza sistema de ventilação a partir de tijolos dispostos intercalados. Aparentemente era composto apenas por dois volumes (ver Figura 93), aos quais um terceiro foi adicionado depois, com dimensões, acabamentos e fechamentos diferenciados. Os dois primeiros armazéns também possuem as paredes internas não seguindo até a cobertura, permitindo a ventilação através de pequenos vãos de exaustão perto da estrutura em tesouras de madeira (ver Figura 93).

Edificação 04

Não foi possível identificar o uso da edificação de número 04 (ver Figura 94), mas possivelmente a mesma foi construída na mesma época no pavilhão de número 02. De pequenas dimensões, é construída em alvenaria de tijolos de furo, com empenas cegas, com aberturas em esquadrias basculante, porta em madeira maciça e cobogó de louça colorida. As básculas com estrutura metálica foram muito difundidas a partir da década de 1930 através do Art Déco.

Edificação 05

Esta edificação foi provavelmente construída nos anos 1970 (ver Figura 95), fora do escopo da pesquisa, que ainda abriga uma família de funcionários que reside no local e administra a plantação de cana.

Figura 92 - Complexo da Usina Santana - Edificação número 03
 Fonte: Foto de Júlio de Paiva (2018).

Figura 93 - Complexo da Usina Santana - Edificação número 03 - Fachada posterior
 Fonte: Foto de Júlio Paiva (2018).

Figura 12 - Edificação 03 - Interior
 Fonte: Foto de Nina Vieira (2018).

Figura 94 - Edificação número 04
 Fonte: Acervo da autora (2015).

Figura 95 - Edificação número 05 - Residência atual
 Fonte: Acervo da autora (2017).

Edificação 06

Essa edificação destinada à moradia tem arcos na varanda que remetem ao estilo Missões (Figura 98). Sobre a arquitetura desenvolvida pela arquitetura das habitações operárias, Telma Correia (2013) discorre: “nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do XX, tendências ecléticas e pitorescas ganham força nessa arquitetura; nas décadas de 1930 e 1940, o estilo *art déco* encontra nessa arquitetura amplo campo de aplicação, assim como o neocolonial e o ‘estilo missões [...]’ (CORREIA, 2013, p. 184).

Esse estilo, uma vertente do colonial espanhol, é “uma das diferentes tendências formais que o bangalô¹²⁴ assumiu no Brasil, a mais usual – inclusive em construções ligadas à indústria”, como é o caso da aqui estudada, assim como da imagem abaixo (Figura 96), uma habitação operária de uma empresa siderúrgica em Barra Mansa, no Rio de Janeiro. Esse estilo, marcado pelos “apliques em pedra, colunas torsas, beirais, terrações com arcos plenos, etc. – alcança bastante adesão, sobretudo pela classe média” (CORREIA, 2013, p.194). Fenômeno esse que é observado também na cidade de Teresina e é demonstrado na dissertação de Amanda Moreira (2016) que além da residência abaixo (ver Figura 97), levanta mais de uma dezena de casas com referências ao estilo Missões no centro histórico da cidade.

A varanda, presente nesta residência, e herdada da tradição nordestina, assim como seu fechamento em meia parede (Figura 3 e Figura 4), pode ser considerada um elemento marcante na arquitetura das fazendas piauienses (ver Figura 3 e Figura 4), inclusive por “criar o máximo de sombra” (BARRETO, 1975, p. 205). A casa apresenta esquadrias em verga reta de madeira maciça almofadada (ver Figura 99) e piso em ladrilho de barro. Segundo Silva Filho (2007b, p. 136):

O ladrilho artesanal de barro cozido foi o piso mais difundido e que melhor se identifica com as primeiras casas. Moldados em geral no formato 20x20x3cm, por vezes retangulares de 17,5x15cm, ou hexagonais, juntamente com as tijoleiras foram os pisos mais utilizados nas primeiras casas urbanas, ainda frequente. Geralmente são assentados em fiadas com as juntas desencontradas. Nesses pisos não se fez uso de rodapé, o que acentua a rusticidade da casa.

¹²⁴ “A origem etimológica da palavra está nos dialetos da Índia e o termo veio-nos do inglês ‘bungalow’ e significa, entre nós, pequena residência provida de varanda alpendrada, pretensiosamente pitoresca” (CORONA E LEMOS, 2018, p. 69).

Figura 96 - Habitação operária de uma siderúrgica em Barra Mansa, Rio de Janeiro
Fonte: Foto de Phillip Gunn (2001), em Correia (2013).

Figura 97 - Residência com referências ao estilo Missões em Teresina
Fonte: Moreira (2016).

Assim como as casas padrão do núcleo fabril Pedra, a edificação 06, provavelmente residência de algum funcionário de alta patente ou de algum dos proprietários, tinha a cozinha nos fundos: “funcionava como uma área de transição entre a casa e o quintal”, que nesse caso era voltado para o rio; considerada “área suja, com fogo de lenha e molhada pela manipulação de água e líquidos, era colocada quase fora da casa” (CORREIA, 1998, p. 209). Como visto na Figura 100, esse cômodo é um anexo da casa, com cobertura diferenciada. Apresenta detalhes em pedra, demonstrando a rusticidade da cozinha, e suscitando a possibilidade do fechamento de todas as paredes ter sido feito posteriormente.

As duas residências - edificação 06 e 07 - com dimensões maiores, demonstram “a especialização funcional dos espaços domésticos conforme as atividades e os indivíduos destinados a ocupá-los definia-se melhor, [...] nas casas maiores, destinadas a funcionários mais graduados - chefes e engenheiros” (CORREIA, 1998, p. 209). Nessas “casas destinadas a gerentes, a ornamentação pode tornar-se mais difusa” (CORREIA, 2011, p.?).

A partir do registro de Fernandes e Silva (Diário do Piauí, 1913a) a residência dos proprietários fazia parte do Complexo da Usina Santana, o que é justificável a partir do distanciamento da mesma para a zona urbana e também do ponto de vista estratégico e administrativo da fábrica:

O controle geral da produção, como preocupação importante, fica extremamente evidente quando é colocado como aconselhamento ao patrão para morar “perto de sua fábrica e que sua moradia e seus escritórios (devem) ser dispostos de maneira que

permita uma supervisão ativa sobre tudo o que se faz nos corredores, ateliers, lojas; enfim, em todos os lugares onde se executam trabalhos e manipulação de materiais” (SAIA, 1988, p. 33).

Ao descrever as moradias do núcleo fabril de Pedra, no sertão de Alagoas, Telma Correia (1988) discorre que havia poucas diferenças entre as mesmas, onde apenas a casa do proprietário se diferenciava e se isolava das demais. O mesmo ocorria na Santana, onde as casas - que se acredita ser dos proprietários ou funcionários graduados - aproximam-se da fábrica, em local privilegiado, às margens do rio Poty. Além de estarem em posição que permite observar parte do funcionamento do complexo fabril, pela implantação e localização, demonstram a tendência de afastamento entre as casas das diferentes classes sociais.

A “simplicidade e limitação da ornamentação” da produção de habitação operária coaduna com a descrição que Silva Filho faz das residências piauienses no quesito despojamento (CORREIA, 1998, P. 222): “em que se pese a nudez de ornatos, a casa é generosa de espaços, de luz jogando sobre as paredes macias e onduladas. Desprendida de intenção alegórica, é a essência artística de um tempo, mesclada no engenho português e na conveniência do semiárido (SILVA FILHO, 2007b, p. 12).

A casa apresenta-se com uma planta quase simétrica, com um corredor central, ladeado de quartos. O banheiro já está incluído no interior da casa, mas acredita-se que tenha sido acrescentado posteriormente, aproveitando uma parte de um dos quartos. Se essa suposição for correta, a casa apresentava planta simétrica, demonstrando similaridade com a morada inteira. O mesmo corredor, que dá acesso aos quartos, chega até o outro extremo da residência, levando à cozinha ou varanda de refeições. A marcação externa dos pilares e a cobertura diferenciada nos leva a crer que a alvenaria de fechamento tenha sido executada posteriormente. Essas alterações – o acréscimo do banheiro e o fechamento da cozinha – são justificadas pela diferenciação do fechamento das aberturas: as originais são em madeira maciça com detalhes almofadados e as do banheiro e da cozinha são basculantes com estrutura em ferro.

Figura 98 - Edificação 06 - Fachada principal
Fonte: Foto de Nina Vieira (2018).

Figura 99 - Edificação 05 - Esquadrias
Fonte: Foto de Nina Vieira (2018).

Figura 100 - Edificação 06 - Fachada posterior
Fonte: Foto de Nina Vieira (2018).

Figura 101 - Edificação 06 - Cozinha
Fonte: Foto de Nina Vieira (2018).

Nos valendo da possibilidade da cozinha aberta, esta remete à varada de refeições, cômodo bastante presente na arquitetura residencial piauiense. Silva Filho (2007b, p. 12) quando discorre sobre esta produção, numa fase anterior ao ecletismo, defente que as “varandas de refeição, corredores e cozinhas abertos imprimem a informalidade do meio rural”. Ainda para o autor, na arquitetura piauiense “o ecletismo introduziu a cozinha fechada e que muito demorou em substituir a cozinha de quintal” (SILVA FILHO, 2007b, p. 60).

Essa residência diferencia-se também pela quantidade de portas de acesso à sala de estar (Figura 102), que possui o mesmo comprimento da varada, quantidade essa talvez motivada pela presença constante de visitas e hóspedes que se recebia na Santana, como relatado em jornais da época, que devido ao distanciamento da cidade e das vias precárias quem visitava a fábrica acabavam por ficar alguns dias na localidade.

Figura 102 - Complexo da Usina Santana - Residência - Planta baixa e diagrama de cobertura
Fonte: Levantamento da autora (2018).

Mesmo demonstrando o abandono do uso da tipologia da morada inteira, a casa ainda apresenta a “sala aristocrática” à frente e a cozinha ao fundo: “A casa antiga, demarcada pelo uso e aplicação de conceitos étnicos acomodou espaços resultantes dessa hierarquia de cômodos principais à frente, configurando o setor formal e reservado da moradia, e secundários aos fundos, ajustados aos primeiros” (SILVA FILHO, 2007b, p. 54).

Todos os cômodos são iluminados, o que demonstra a defesa da “luz como fonte de saúde e de efeitos morais [...], permitindo a transparência das condições de limpeza do ambiente e dos atos neles praticados, bem como o fortalecimento do espírito” (CORREIA, 2004, p. 29). O Código de Posturas Municipal, datado de 1912, já recomenda a iluminação e ventilação naturais, no parágrafo sexto discorre: “todos os compartimentos devem ser arejados e iluminados por aberturas, portas e janelas deitando para a rua, área ou pátio” (PIAUHY, 1912, p. 18).

Falando de Backheuser (1906), Telma Correia (2004, p. 35) discorre:

Com relação a implantação, o autor considera a habitação isolada no lote como ideal, embora admita que as casas geminadas, duas a duas, possam atender plenamente às exigências de higiene. Acha que as casas dispostas coladas em filas e os prédios de habitação coletiva são justificados, apenas, quando localizados em áreas centrais, cujos terrenos têm preços elevados” (CORREIA, 2004, p.35).

A casa, se apresentando implantada de forma isolada, permitia jardins no seu entorno, o que era considerado “higiénico – em face do efeito purificador do ar – e moral” (CORREIA, 2004, p. 35). A presença do jardim também era recomendada pelo Código de Posturas Municipal de 1912, quando exigia uma implantação com recuos das novas residências: “As casas construídas fora do alinhamento da rua devem ter neste muro um gradil, de bela aparência, e deixando uma área ajardinada de, pelo menos três metros de largura, entre o muro e a casa” (PIAUHY, 1912, p. 17).

O alpendre, entre outras funções, era uma “forma de proteger os cômodos do excesso de luz e calor, sem prejuízo da ventilação e iluminação” (CORREIA, 2004, p. 37). As residências apresentam suas coberturas com beirais pequenos e aparentes, com suas águas direcionadas para toda a periferia dos imóveis, algo bastante utilizado nas casas de campo.

Edificação 07

Assim como a edificação 06, apresenta referências simplificadas ao estilo Missões. Tem piso em ladrilho hidráulico, muito utilizado nas construções piauienses durante o século XIX (MOREIRA, 2016). Segundo Silva Filho (2007b, p. 136):

Com a intensificação do intercâmbio comercial e com as instalações das fábricas mecanizadas na Capital e em Parnaíba, foi introduzido o ladrilho hidráulico. De maior resistência,

uniformidade de assentamento e variadas opções de paginação, oferecida pelo colorido e efeitos figurativos geométricos ou fitomórficos, rapidamente tomou o lugar do ladrilho de barro. O ladrilho hidráulico foi fartamente empregado durante muitos anos, caracterizando-se como um dos mais representativos elementos da indústria da construção civil no Piauí [...].

Assim como a residência do proprietário no núcleo de Pedra, em Alagoas, a edificação 07, assim como a residência anterior, “destacava-se tanto pelas suas características arquitetônicas quanto pelo uso. [...] sua localização – isolada dos demais prédios e circundada por jardins – também a diferenciava” (CORREIA, 1998, p. 218).

Essas duas residências, pelo padrão espacial e social exigido, remete mais à casa burguesa que a proletária; sendo assim, apresentam-se ornamentadas e organizadas de acordo com as tendências arquitetônicas vigentes à época e na região em que está inserida (MOREIRA, 2007). “No início do século XX, Teresina ainda apresentava um aspecto que seria típico de uma cidade do período colonial” (MOREIRA, 2016, p. 160). Apesar do seu distanciamento do centro urbano, as duas moradias encontradas demonstravam estar alinhadas às tendências trabalhadas na capital:

- a) Ladrilho de barro e ladrilho hidráulico:
- b) Esquadrias almofadadas em madeira: contudo não se utiliza a verticalização citada por Silva Filho (2007);
- c) Alpendre/varanda: que além de muito utilizado na arquitetura piauiense era frequentemente utilizado na arquitetura das habitações operárias;
- d) Corredor central e planta simétrica remetendo à morada inteira.

A partir da pequena varanda, destinada ao acesso principal da segunda residência, é possível ver o madeiramento da cobertura, feito com madeira serrada (ver Figura 104), o que delimita uma diferenciação das construções tradicionais piauienses que utilizavam toras de carnaúba para este fim: [...] as residências construídas a partir da década de 1910 [...] passaram a empregar majoritariamente em sua cobertura a madeira serrada em vez dos troncos de carnaúba, mas o uso da tesoura continuou sendo restrito, enquanto que o uso da telha capa canal se manteve (ver Figura 106) (MOREIRA, 2016, p. 229).

Figura 103 - Complexo da Usina Santana - Residência 03
Fonte: Nina Vieira (2018).

Figura 104 - Complexo da Usina Santana - Residência 03 - Detalhe do madeiramento da cobertura
Fonte: Nina Vieira (2018).

Figura 105 - Complexo da Usina Santana - Residência 03 - Ladrilho Hidráulico
Fonte: Levantamento da autora (2018).

Figura 106 - Complexo Usina Santana - Residência 03 telha cerâmica
Fonte: Foto Júlio Paiva (2018)

Para Correia (2013, p. 183), a arquitetura das vilas e núcleos operários “surge como expressão vernacular ou associada a diversos estilos arquitetônicos”.

No início do período em análise, predominam as referências à linguagem clássica e à arquitetura do período colonial; nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do XX, tendências ecléticas e pitorescas ganham força nessa arquitetura; nas décadas de 1930 e 1940, o estilo art déco encontra nessa arquitetura amplo campo de aplicação, assim como o neocolonial e o ‘estilo missões’ [...] (CORREIA, 2013, p. 183 e 184).

No contexto teresinense:

[...] o estabelecimento da sociedade teresinense, em meio à ascensão da navegação a vapor, à disseminação de novos ideais, dentre outros fatores relativos às três primeiras décadas do século XX, constituiu o contexto propício para que o ecletismo se manifestasse – fosse em edificações públicas, privadas ou religiosas [...] (MOREIRA, 2016, P. 175).

2.2.3. A Usina e a cidade

A indústria - que em 1914 chegou a produzir mais de quatro mil sacos de 60 kg de açúcar e que, a partir de 1932, iniciou a fabricação de álcool empregando em torno de 400 pessoas - foi responsável pela formação de um aglomerado urbano em torno de suas terras, no qual seus funcionários moravam (SILVEIRA, 2013). Suas dimensões e influência sobre a região são inegáveis:

a Usina Santana S/A, dessa maneira, ao desencadear o processo de formação do bairro, torna-se parte integrante e fundamental do mito criador do Povoado Usina Santana, depois do Loteamento Jardim Europa e, consequentemente, do bairro Santana como um todo (SILVEIRA, 2013, p. 89).

A população que reside no entorno da antiga fábrica é, predominantemente, formada por ex-funcionários e/ou seus descendentes. Essa área faz parte da zona rural da cidade e é classificada pela Prefeitura Municipal como o Núcleo Urbano Santana que

[...] durante muito tempo foi relegado ao esquecimento por parte do poder público municipal. Suas origens, ligadas à Usina Santana S/A, parecem ter sido impedoras de um maior beneficiamento da região, vista não como um bairro onde mora uma população carente de serviços públicos, mas como terras particulares daquele empreendimento (SILVEIRA, 2013, p. 89).

Em edição do jornal *Diario do Piauí*, de 1913, um engenheiro agrônomo ao dissertar sobre a indústria açucareira do Piauí, relata o desconhecimento sobre o estabelecimento industrial de grande porte que se instalara na região da Sant'Anna, que antes constava “tão somente de um pequeno engenho de ferro, movido a tração animal e limitava-se ao fabrico de aguardente e rapadura”. A essa época ao chegar na região conhecida por Formosa, os jornalistas se deparam “com agradável surpresa a colossal chaminé da fábrica que parecia surgir da terra” (FERNANDES E SILVA, *Diario do Piauí*, 1913a, p.2). O desconhecimento de um complexo industrial do porte da Usina pode ser justificado pelo isolamento do centro da cidade:

Não havia estradas de rodagem nem caminhos de ferro que ligue a fábrica dos mercados de consumo, mas existem caminhos estreitos e regulares que vão ter a Therezina e que se prestam com pequenas modificações a uma excelente estrada de rodagem (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913, p.2).

Esse isolamento acaba por trazer benefícios ao sistema industrial, pois garante

[...] uma ampla autonomia de ação na organização dos espaços e das atividades que circunscreviam a vida dos trabalhadores de sua empresa. O núcleo fabril surge como um lugar singular, que captura um grupo operário e o submete amplamente a uma autoridade única – o patrão – e a uma atividade específica – a produção (CORREIA, 1998, p. 81).

Para além da ampla autonomia,

A preferência de industriais pela localização de fábricas no campo explicava-se tanto por fatores econômicos – proximidades de fontes de energia e abundância de terrenos baratos – quanto por fatores sociais – expressos no desejo de obter maior controle sobre os operários que empregavam. O núcleo fabril é simultaneamente produto de necessidade e de intenção. O desejo de autonomia da indústria na gestão da produção e do grupo operário nela empregado foi também um determinante central na opção por uma localização mais afastada das cidades. Expressou a intenção de controlar um grupo isolado de operários, evitar o pagamento de impostos urbanos e escapar da ingerência de poderes localizados na cidade. Sob o último aspecto, o núcleo fabril permitiu à indústria liberdade em relação a normas municipais de uso e ocupação do solo e de controle das atividades. Possibilitou uma grande independência em relação à justiça e as leis, pela possibilidade do monopólio da repressão pela fábrica, que ditava e fazia cumprir normas no limite do núcleo. A indústria podia, enfim, exercer o poder local de fato, regulando com rara autonomia a produção do espaço, as atividades produtivas e o cotidiano dos habitantes. O isolamento dos núcleos dificultava, ainda, a ação de outras empresas na disputa pelo mercado de trabalho (CORREIA, 1998, p. 78).

Apesar do distanciamento do centro urbano e comercial da cidade, Nascimento (2002, p. 16) defende que até a década de 1940 “a divisão entre campo e cidade não estava inteiramente realizada” em Teresina, a cidade era composta de um “centro urbano com uma população de 67.641 habitantes, dos quais 34.695 viviam nas zonas urbanas e suburbanas”. Ou seja, quase metade da população encontrava-se ocupando a zona rural que o autor acredita ser justificada pela prática da economia de subsistência bem característica do estado: “graças ao afastamento do Piauí dos grandes mercados consumidores, às relações de trabalho predominantemente pré-capitalistas, nas fazendas de criar, nas plantações, nos carnaubais e babaçuais” (NASCIMENTO, 2002, p. 16).

Para Thiago Silveira (2013) a instalação da Santana naquela região – afastada do centro da cidade – é ocasionada pela sua atividade de produção e pela necessidade de amplas áreas para a plantação da cana de açúcar, além das moradias de seus operários: “emitindo ressonâncias na maneira como os trabalhadores da Usina passaram a ocupar as proximidades da empresa, estabelecendo uma estreita relação com a Usina e a ocupação dessa região pela população” (SILVEIRA, 2013, p. 32).

O pesquisador defende ainda que a Usina era menos noticiada nos jornais do que outras empresas e levanta a justificativa no fato do “distanciamento do seu produto que não chegava diretamente ao consumidor final” (SILVEIRA, 2013, p.118). Contudo, registra-se uma pequena estrada de ferro para a chegada de matéria prima: “O transporte dos produtos para a usina é feito por meio de uma estrada de ferro de 60 centímetros de bitola com 8 quilômetros de extensão” (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 30 de agosto de 1913, p.1).

O isolamento da “cidade” não é percebido apenas pela distância geográfica do centro fundacional de Teresina, mas também pelo sentimento de abandono do poder público da comunidade da região. O abastecimento de água¹²⁵ era feito através de um chafariz público, possivelmente construído pelos proprietários da Usina e dos terrenos, onde os moradores captavam água para uso em suas residências. A água provavelmente era bombeada do rio Poty ou de cursos d’água próximos.

Esse chafariz tem a... uma senhora que era encarregada, a Nasaré, que ela ligava às 6 horas a bomba e desligava às 19 horas. Durante o dia ele era ligado à disposição da população. [...] Com latas, apanhava [a água] e levava em vasilhames (SILVEIRA, 2010, p. 65).

Segundo Correia (1998, p. 215), os núcleos fabris de Camaragibe e Paulista “mantinham chafarizes públicos, provavelmente em virtude dos altos custos de implantação de rede de abastecimento residencial”. Essa realidade permaneceu desde a fundação da Usina, passou pela transferência da propriedade, pela falência das empresas até o ano de 2000 quando o abastecimento de água finalmente chegou às casas da comunidade (SILVEIRA, 2013). Este abandono pode ser

¹²⁵ O abastecimento de água em Teresina teria se iniciado entre os anos de 1900 e 1904 e entre 1910 e 1912 teriam sido ampliados (NASCIMENTO, 2002). Acredita-se que essas melhorias tenham se atido à região central da cidade.

entendido na discussão da responsabilidade entre as esferas pública e privada no provimento das necessidades dessa população que residia em terras privadas. Esse provisionamento por parte do patrão comumente era entendido como bondade, Pevsner (1979) falava que alguns industriais sentiam-se filantropos. Silveira (2013) registra em suas entrevistas que antigos moradores ainda hoje falam sobre a generosidade dos patrões que chegavam a intervir em problemas conjugais.

O povoamento ocasionado pela Usina a assemelha à definição de Correia (1998, p. 30) de núcleo fabril, caracterizado por serem “localizados no campo e reunindo um grupo limitado de trabalhadores, frequentemente de origem rural”. Esse novo “modelo de aglomeração” presumia que “a eficiência produtiva se colocasse como finalidade única; um lugar de trabalho, projetado para atrair pessoas ao emprego fabril e integrá-las a um cotidiano inteiramente subordinado à produtividade”. Além disso, mesmo com a diversidade organizacional, os núcleos fabris são “aglomerações isoladas, pertencentes e inteiramente dirigidas por uma única empresa que, organizando o espaço e impondo as normas sobre a rotina do lugar procura subordiná-los inteiramente à atividade do trabalho” (CORREIA, 1998, p. 40, 54 e 55).

A criação de núcleos fabris constituiu uma estratégia importante no sentido de impor aos pobres a ideia de uma vida voltada ao trabalho, atraindo trabalhadores para o emprego fabril e procurando retê-los nessa atividade. Foi também coerente com o combate ao absenteísmo, ao permitir uma supervisão patronal sobre o cotidiano operário. O controle pela fábrica sobre instituições como a escola e a igreja, possibilitando que fossem instrumentalizadas na difusão da ética do trabalho e de valores a ela relacionados, constituiu um instrumento adicional de inserção do trabalhador no mundo fabril (CORREIA, 1998, p. 52).

Usinas de açúcar, juntamente com cidades mineiras, companhias extrativistas e empresas ferroviárias, tradicionalmente organizam sua produção em núcleos fabris. A Usina em estudo parece ter sido erigida naquele local pelo já existente cultivo de cana e pela proximidade com o Rio Poty, mas também pode seguir as vertentes de outras indústrias que se localizaram na zona rural para fugir das cidades amontoadas:

Também no Brasil, a noção do trabalhador urbano como indivíduo desregrado e permeável a ideias e práticas perturbadoras da ordem burguesa contribuiu para afastar algumas indústrias das grandes cidades. Embora tido como ignorante e violento, o

trabalhador do campo parecia ao industrial mais confiável, mais facilmente controlável (CORREIA, 1998, p. 30).

As representações criadas e difundidas durante o avanço da indústria sobre o trabalhador e tudo que se liga a ele – moradia, fábrica e cidade – “eram solidárias com um esforço patronal no sentido de exercer um maior controle sobre o trabalhador dentro e fora do local de trabalho. Tal esforço encontrava seu fundamento básico na manutenção das relações de exploração e na proteção da propriedade” (CORREIA, 1998, p.36).

O ideal de “habitat moderno” é bastante difundido nos núcleos fabris, assim as funções de trabalho e moradia tradicionalmente apareciam em separado, mas “existiram exemplos de casas em núcleos fabris dotadas de terrenos grandes, que permitiam o desenvolvimento de atividades de criação” (CORREIA, 1998, p.112). Esse foi o caso da comunidade da Santana, onde se tinha pequenas culturas de milho, feijão e mandioca para consumo dos moradores (FERNANDES E SILVA, Diário do Piauí, 1913a).

Uma população pobre que como tal vivia em condições precárias. As moradias da população eram feitas de taipa e cobertas de palha – casas características de uma população menos favorecida economicamente e que mesmo quando tem uma renda melhor, esta não se mostra o suficiente para que se façam moradias de melhor qualidade, deixando de lado o padrão com condições mínimas habitáveis para dá lugar a arranjos habitacionais (SILVEIRA, 2013, p. 50).

A realidade encontrada na comunidade de da Usina Santana não difere muito do centro urbano de Teresina:

Até o início dos anos dez, a cidade tinha aquele aspecto bem característico das cidades coloniais: raramente habitada, as ruas estreitas, a sujeira e a presença de animais eram comuns. A maioria da população ocupava construções “acanhadas” e miseráveis. [...] a cidade não apresentava nenhum sinal urbano que a definisse como uma cidade moderna, [...] mas existiam as pretensões modernizadoras (NASCIMENTO, 2002, p. 16).

Até a década de 1980, as casas eram construídas de taipa e cobertas de palha. A essa época a população contava com uma escola, posto médico e igreja. Há relatos não confirmados que uma mulher da família de Gil Martins teria lecionado nessa escola (SILVEIRA, 2019). As ruas foram abertas a trator, utilizando as muitas máquinas da Usina (SILVEIRA, 2013). Para Nascimento (2002, p. 213 e 214), as autoridades públicas proibiam as casas da palha na zona urbana a fim de evitar os

incêndios, mas “não tinham a mesma preocupação com os habitantes da periferia que construíam suas habitações fundamentalmente com a palha”. Essa não era uma realidade exclusiva de comunidades rurais, como a Santana. Na década de 1940 a cidade de Teresina contava com uma média de 12 mil casas de palha, o que significava que a maioria substancial de sua população morava nessas condições, já que apresentava em torno de 68 mil habitantes (NASCIMENTO, 2002).

A criação de equipamentos como escola, posto médico e igreja também faz parte da estratégia de isolamento do trabalhador dentro do núcleo fabril, garantindo a autoridade do patrão sobre todas essas instâncias, onde os profissionais envolvidos – educadores, evangelizadores, enfermeiros – passavam a ser agentes do controle social, orientados pelos patrões (CORREIA, 1998).

A ação patronal recuperou métodos de controle já utilizados no interior do espaço fabril e estratégias mais amplas de controle dos pobres expressas na difusão do ensino, em obras filantrópicas, em intervenções na moradia e na cidade (CORREIA, 1998, p. 19).

Sobre a moradia das usinas, Telma Correia define

costumam ser dispostas em forma de arruados. Enquanto as casas destinadas aos operários mais especializados frequentemente eram isoladas e coerentes com os padrões de conforto e higiene que se difundiam na época, as dos operários e, sobretudo, dos trabalhadores agrícolas geralmente eram muito pequenas e, não raro, construídas de taipa [...] embora pensada, sobretudo como abrigo e como instrumento capaz de contribuir para fixar os trabalhadores, a casa na usina também foi aos poucos e seletivamente sendo penetrada por requisitos de conforto e higiene” (CORREIA, 1998, p. 66).

“O sistema de casas operárias unifamiliares, conjugadas ou dispostas em blocos foi o mais comum nos núcleos fabris” (CORREIA, 1998, p. 115). Não há conhecimento sobre a forma de organização das casas dos operários da usina Santana, mas as mesmas prezavam pelo modelo unifamiliar. Aqui “a moradia tende a centralizar a existência da família operária e a capacitar-se para ocupar um lugar importante no projeto de transformação do trabalhador. Essa interiorização da vida doméstica reflete, ainda, uma valorização da privacidade” (CORREIA, 1998, p. 110). Essa privacidade era contraditória, pois há “ingerência direta da fábrica nesse espaço da família, estabelecendo normas e regulamentos relativos ao uso e à conservação da casa e aos hábitos domésticos” (CORREIA, 1998, p. 112).

Através de entrevistas com antigos moradores, Silveira (2013) registra a existência do “barracão”, espécie de armazém de administração dos donos da empresa – mesmo com a sua venda e mudança de ramo – onde os trabalhadores poderiam adquirir produtos; e também os proibia de abrir estabelecimentos do mesmo ramo. Durante o processo de falência da empresa, já nos anos 1980, o pagamento dos trabalhadores era feito em vales para serem trocados no Barracão. Para Correia (1998) essa prática remete às fazendas dos tempos coloniais e fazia parte de uma “tentativa de concentrar a vida do trabalhador na fazenda”, onde o mesmo não necessita sair do núcleo quando necessita de mantimentos, salvo raras exceções. O armazém faz parte da tríade do que se considera “o essencial à reprodução operária” juntamente com o abrigo e o trabalho (CORREIA, 1998, p. 55). Além disso, representa o alto controle da empresa sobre seu operário que decide até onde o mesmo deve gastar seu próprio salário. E assim como a concessão de moradias remonta o período colonial:

A existência de armazém e de roçados de subsistência eram elementos importantes nesta estratégia de incluir na própria fazenda tudo o que julgasse necessário ao consumo dos empregados. Essa tentativa de concentrar a vida do trabalhador no interior da fazenda perdurou com a generalização do trabalho livre (CORREIA, 1998, p. 65).

Os núcleos fabris localizam-se numa tradição de gestão do trabalho fundada em amplo controle patronal sobre as circunstâncias que cercam a existência do trabalhador. [...] Como as utopias urbanas¹²⁶ e as instituições de sequestro voltadas à produção industrial, reuniram na sua ordem e disciplina elementos de natureza militar, sanitária, penitenciária e pedagógica (CORREIA, 1998, p. 58).

Depois da mudança do local da Usina, o aglomerado de moradores que se localizava nas proximidades do primeiro prédio se desloca para as proximidades do novo, fazendo surgir assim o Loteamento Jardim Europa, fruto também da tentativa de dinamizar as empresas oriundas da Santana: a família Santiago, nova proprietária e dirigente, cria a imobiliária Jardim Europa – “assim, a criação do

¹²⁶ “A tendência a uma preocupação com questões relativas à higiene, e à comodidade na concepção espacial e na organização do cotidiano de núcleos fabris remete às utopias urbanas do século XIX. Baseados na crença da possibilidade de transformar a sociedade e os indivíduos por alterações no meio, homens como Owen, Fourier, Buckingham, Considérant, Cabet, Richardson e Júlio Verne empenharam-se na busca de novas formas urbanas” (CORREIA, 1998, p. 59).

Jardim Europa¹²⁷ terá um duplo papel: alocar os trabalhadores vindos das terras antes próximas ao primeiro prédio da Usina, como também servir de gerador de renda para pagar parte das dívidas da Usina” (SILVEIRA, 2013, p. 41).

O Jardim Europa nasce nos entornos do novo prédio da Usina, mudando não apenas o local onde o açúcar passa a ser produzido, mas também o local de morada dos trabalhadores. Esse fato reforça a ideia de que a Usina exercia influência sobre essas pessoas estendendo as relações de trabalho ao espaço do privado que é a intimidade, a casa (SILVEIRA, 2013, p. 39).

A partir da necessidade de angariar fundos para as empresas em processo de falência, com a criação do loteamento, os dirigentes reuniram a população, que necessitou se mudar para as proximidades da nova usina – a maioria seus empregados –, dividiram os lotes e distribuíram carnês de pagamento: “Ao tentar salvar a Usina, o Sr. Ivan acaba por fazer nascer um novo povoado com características urbanas em um meio totalmente rural, na passagem dos anos 70 para os 80”. O loteamento foi barrado pela prefeitura municipal por vender lotes de dimensões urbanas em uma área considerada zona rural. Assim, os compradores acabaram recebendo seu dinheiro de volta e muitos ficaram nas terras. Outros terrenos foram ocupados por pessoas que não trabalhavam para as empresas da família, sem registros, situação que pareceu perdurar por muitos anos (SILVEIRA, 2013, p. 42).

Houve também a iniciativa de criação de uma cerâmica de pequeno porte homônima à Usina no início dos anos 1980, também por parte da família Santiago, que tentou absorver parte dos trabalhadores desempregados com seu declínio. Silveira levanta a possibilidade de a criação de uma nova empresa ser em justificativa para driblar dívidas e processos trabalhistas oriundos da falência da Usina que teria sido fechada, para além do declínio econômico, por dívidas em impostos (SILVEIRA, 2013).

A dissertação de autoria de Thiago Silveira (2013) se debruça detalhadamente sobre a situação mais recente do povoado e sua organização. Para o autor (2013, p. 115), “a instalação da Usina na capital não ocorreu

¹²⁷ “A região, nos anos 90, com o alargamento do perímetro urbano foi nomeada como Bairro Santana; em 2006, o perímetro mais uma vez foi alterado e dessa vez considerou a região novamente como área rural; em 2007, o prefeito cria o Núcleo Urbano Santana, a partir da Lei de número 3.647 de 15 de junho de 2007, onde suas delimitações correspondem aos limites dos Loteamentos Santana e Jardim Europa” (TEIXEIRA, 2014, p. 12)

desinteressadamente, mas antes atendia aos ecos de modernização e desenvolvimento defendidos pelas ruas dessa cidade”.

Açúcar que atendia à sociedade local empregava mão de obra e que se encaixa no eixo sudeste de crescimento urbano da capital que se mostrará mais significativo nas décadas finais do século XX (SILVEIRA, 2013, p. 116).

Essa indústria exerceu e exerce forte influência sobre o bairro não apenas por que das suas terras o Jardim Europa e o próprio Santana aflorou, mas por ter se fixado permanentemente na memória daqueles que lá moram. Seu papel é reforçado pelas fontes oficiais que a citam como símbolo de progresso (SILVEIRA, 2013, p. 18).

O Centro de Saúde da região recebem o nome de Gil Martins; a escola primária é CMEI Tio Fernando Santiago. A estrada que leva até a Usina é popularmente conhecida como estrada da Usina Santana.

Em 1994, Santana passa a ser zona urbana e é considerado bairro; em 2006, o limite urbano é recuado e a região permanece como zona rural até hoje (PMT, 2006). Também permanece distante do grande centro, mesmo estando servida de linhas de transporte público e vias de acesso asfaltadas:

[...] até recentemente um ônibus coletivo que saísse do bairro até o centro fazendo o trajeto [...] cortando vários bairros, como o Dirceu, levaria em média de 60 a 80 minutos. Saindo de carro do bairro pela Estrada da Usina Santana até a saída de Altos e seguindo pela ladeira do Uruguai, gasta-se, em média 30 minutos (SILVEIRA, 2018)¹²⁸.

¹²⁸ Entrevista cedida por Thiago Coelho Silveira para a autora. Silveira, além de autor da dissertação “Desvelando os caminhos do Santana: história e memória de um processo de rurbanização em Teresina” que trata das modificações pelo que a comunidade e as terras pertencentes a Usina Santana passaram é filho de um ex-funcionário e morou na região durante a década de 1990.

cap3

Foto: Janelas da Casa do Agente da Estação Ferroviária (Júlio de Paiva, 2016).

CAPÍTULO 3 . ARQUITETURA FERROVIÁRIA

3.1. O Complexo Ferroviário de Teresina

Como visto no Capítulo 1, as primeiras iniciativas de implantação de ferrovias no Piauí datam da segunda metade do século XIX, quando se desejava a comunicação entre as regiões norte e sul do Estado, fazendo com que se interligassem as cidades de Oeiras, Amarante, Floriano, Valença, São Raimundo Nonato, Santa Filomena, Amarração e Parnaíba.

Com o intuito de melhorar o transporte entre as capitais São Luís e Teresina, a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão financiou e iniciou em 1922 a construção do Complexo Ferroviário de Teresina e da ponte João Luiz Ferreira (Figura 141 e Figura 142), que liga os dois estados. A implantação da ferrovia que ligava essas cidades iniciou-se em 1921 e ocupou o traçado da antiga Estrada de Gado que passava por Teresina por fora do traçado original de 1852 (ver Figura 108). O caminho férreo passando pela cidade e o complexo ferroviário foram construídos até 1926, contudo, a ponte Metálica – que ligaria as cidades de Flores e Teresina e consequentemente faria a continuidade da estrada férrea – só foi concluída no fim de 1939.

A Estação foi construída em área externa à compreendida pela planta inicial da cidade (ver parte assinalada na Figura 108), no encontro da linha ferroviária com a Avenida Frei Serafim (continuidade da Rua Teodoro Pacheco), que fora projetada para o uso dos automóveis e ainda permanecia o principal acesso ao transporte fluvial. Sua localização marcou o desenvolvimento da cidade e, nessa área, entre a ferrovia e o Rio Parnaíba, concentra-se o acervo arquitetônico de maior representatividade da cidade de Teresina (IPHAN, 2008).

Sua construção iniciou-se em 1922 e foi finalizada em 1926. Esta década marca a expansão da rede ferroviária piauiense. Neste período, a ferrovia revelou-se um transporte mais eficiente do que o realizado pelas barcas a vapor através dos rios Parnaíba e Poty, permitindo um mais rápido escoamento do gado e de produtos extrativistas. Nessa época, pensou-se em “transformar Teresina em grande entroncamento ferroviário” (NASCIMENTO, 2002, p. 184).

Figura 107 - Fachada da Estação Ferroviária de Teresina
Fonte: OP Arquitetura, redesenhada pela autora (2016).

Figura 108 - Sobreposição ao traçado original de 1852, sobre o atual.
Fonte: OP Arquitetura (2008).

Figura 109 - Estação Ferroviária de Teresina, na década de 1940.
Fonte: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2016.

Monteiro (1988a) credita ao General José dos Santos e Silva¹²⁹ a autoria do projeto e a condução das obras da Estação e de seus armazéns. Tais obras integraram um conjunto de projetos, que o autor atribui ao militar, que inclui o do Quartel do 25º Batalhão de Caçadores (Figura 111), do Colégio Diocesano (Figura 110), do Colégio Sagrado Coração de Jesus (Figura 112), da ponte da EF em Teresina, dos pontilhões das ruas Jonatas Batista e João Cabral, do viaduto do Mafuá; de reforma e modernização da Catedral Nossa Senhora das Dores e também “o corte e aterro com o assentamento dos trilhos da cabeça-de-ponte até gare, o muro do pátio ferroviário com o respectivo” (MONTEIRO, 1988a, p.310). Os colégios, marcos importantes da paisagem teresinense, apresentam linguagem eclética, de linhas clássicas, tendo o Colégio Sagrado Coração de Jesus, uma igreja com referências neogóticas (Figura 112).

Moreira (2007) considera que as estações ferroviárias do século XIX e começo do XX, no Brasil, apresentam traços específicos que se relacionam intimamente com o aspecto funcional das ferrovias, além da preferência pelo uso do estilo arquitetônico de épocas passadas onde “linguagens historicistas e novas tecnologias se conjugavam nestes novos espaços, as estações (MOREIRA, 2007, p.77)”. Khull (1998) enfatiza que, mesmo estando baseada nas questões utilitárias,

¹²⁹ Matos (2011) nomeia o construtor da Estação como o engenheiro civil e militar do Exército, José Faustino dos Santos. E os relatórios governamentais como José Faustino dos Santos e Silva, capitão dos engenheiros do exército (MELLO, 1926).

a arquitetura das ferrovias do século XIX e das primeiras décadas do XX utiliza-se da expressão do estilo eclético como representação arquitetônica.

Figura 110 - Colégio São Francisco de Sales
Fonte: TERESINA MEU AMOR, 2014.

Figura 111 - 25º Batalhão de Caçadores
Fonte: SILVA FILHO, 2007.

Figura 112 - Colégio Sagrado Coração de Jesus, década de 1940.
Fonte: MATOS, 2011.

Referindo-se à arquitetura fabril, Correia (2011) cita o uso do historicismo na linguagem arquitetônica – com “tendências à apropriação de estilos do passado e à adoção de ornatos em profusão” - como uma das duas vertentes que se difundiram a partir do desenvolvimento da indústria moderna brasileira, no século XIX. A outra vertente oposta à primeira citada é pautada pela inovação “em termos de materiais, de técnicas e também de linguagem –, em edificações que, além de desprovidas de referências historicistas, operam uma renovação ou abolição dos ornatos” (CORREIA, 2011, p.12).

Silva Filho (2007) fala sobre as estações do Estado do Piauí onde com

Exceção ao prédio de Teresina e o de Campo Maior, cujos volumes centrais se elevam em três e dois pavimentos respectivamente, os demais são de um pavimento, correspondendo a um pequeno saguão em que se acomodavam passageiros e mercadorias. Com piso elevado à margem da linha, são compostas, de entradas centralizadas, ladeadas por janelas e guichês, coberturas de duas águas, com grandes beirais apoiados em mão-francesa, caracterizando as plataformas de embarque e desembarque e, nas empenas, inscrições referentes à localização e altitude. Nessas estações, já totalmente executadas com materiais industrializados,

não mais se fez o uso da carnaúba ou do adobe (SILVA FILHO, 2007, p. 283).

Acerca da estação de Teresina, o autor ainda considera que:

A construção segue o puro estilo ferroviário difundido em todo o País, com os típicos beirais sobre mão francesa, telha plana, pintura amarela com as esquadrias marrom e balaustradas de madeira cruzada (SILVA FILHO, 2007b, p. 281).

3.1.1. O programa

O complexo da Estação Ferroviária de Teresina é composto pelo prédio da Estação, que além dos cômodos referentes ao seu funcionamento, contava com dormitórios para funcionários; a Casa do Agente, o funcionário de maior patente da empresa ferroviária; alojamentos para maquinistas e auxiliares; e dois armazéns de carga (ver Figura 113).

Figura 113 - Localização dos edifícios do Complexo da Estação Ferroviária
Fonte: Desenho da autora (2018).

A estação ferroviária de Teresina é uma construção simétrica, dominada por uma torre central. Com sua cúpula, esta torre confere ao prédio um viés eclético. Do vocabulário do ecletismo, há ainda referências ao chalé¹³⁰ nas telhas planas (ver Figura 122), na grande inclinação da coberta e nas empenas chanfradas. Predomina na construção, contudo, uma linguagem sóbria, com escassos ornatos e claramente comprometida com uma abordagem utilitária da arquitetura. A Estação possui dois pavimentos, sendo a torre central o eixo de simetria do edifício (ver

¹³⁰ “Chalé – termo proveniente do francês ‘chalet’ e que originariamente se aplicou entre nós, para designar a casa campestre de estilo suíço principalmente, e que hoje se refere de modo geral a toda casa de madeira rural, campestre, etc.” (CORONA; LEMOS, 2017).

Figura 107). Para Perdonnet (1856) esse tipo de disposição – torre central e duas alas simétricas – permitia não só uma boa composição de fachada, mas também um processo construtivo simplificado, havendo a possibilidade de erguer primeiramente o bloco central e depois as alas laterais. Pevsner (1979) utiliza o exemplo da primeira estação ferroviária – a Liverpool Road, em Manchester, de 1830 – como a solução mais frequente dessas primeiras estações: uma construção modesta, pouco decorada, que era composta por um único bloco de dois pavimentos, paralelo a linha férrea.

Entre as estações ferroviárias construídas no Piauí, a estação de Teresina apresenta dimensões e programa nitidamente maiores e mais complexos que as demais, com exceção da Estação de Parnaíba.

A estação de Luís Correia (Figura 116), construída na década de 1920, possui em torno de 90 metros quadrados de espaço para passageiros e mercadorias. Era construída em tijolo maciço, com telhado composto por duas grandes águas com grandes beirais sustentados por mãos francesas em madeira cerrada e aberturas em vãos de arco pleno.

A estação de Piracuruca (ver Figura 114), inaugurada em 1923, apresenta-se com o mesmo padrão e possui pouco menos que 140 metros quadrados. As estações de Cocal (1922, Figura 115) e de Luís Correia se utilizam, da mesma forma, de um grande cômodo com cobertura em duas grandes águas, que abriga passageiros e cargas indistintamente, diferindo apenas no tratamento decorativo, sempre despojado e da forma de suas aberturas. As estações de Flores (1985, Figura 118) e de Caxias, ambas situadas no estado vizinho Maranhão, interligadas à mesma estrada de ferro, também possuem programas reduzidos e dimensões pequenas. Despojadas e acanhadas, o que mais se destaca na Estação de Caxias com dois pavimentos de baixo pé direito, é o lambrequim arrematando sua cobertura (ver Figura 119).

Figura 114 - Estação Ferroviária de Piracuruca
Fonte: IBGE (1957).

Figura 115 - Estação Ferroviária de Cocal
Fonte: IBGE (1959).

Figura 116 - Estação Ferroviária de Luiz
Correia
Fonte: Acervo da autora (2015).

Figura 117 - Estação Ferroviária de Parnaíba
Fonte: Foto de Elly Oliveira (2003), disponível em
Estações Ferroviárias (2018).

Figura 118 - Estação Ferroviária de Flores (atual
Timon)
Fonte: Foto de Tarcísio Vila, disponível em Estações
Ferroviárias (2018).

Figura 119 - Estação de Caxias
Fonte: Revista Brazil Ferrocarril (1925),
disponível em Estações Ferroviárias
(2018).

Pevsner (1979), assim como Perdonnet (1856), descreve outras tipologias de estações de acordo com seu posicionamento em relação à estrada de ferro: estações terminais ou de extremidade e estações intermediárias ou de

passagem¹³¹, quando as mesmas se localizam em algum ponto intermediário da estrada. Também trata da implantação em relação à estrada: um bloco principal paralelo a linha de ferro ou entre duas ou mais linhas; ou dois blocos separados pelas linhas férreas, diferenciando os fluxos de chegada e partida.

O projeto da Estação de Teresina segue a tipologia mais recorrente, de composição lateral, onde uma parte central, que possui dois pavimentos e mirante para a plataforma, integra-se a duas alas laterais simétricas (ver Figura 130). A gare é integrada ao prédio, ao qual foi engastada uma ampla coberta que protege sua plataforma e é sustentada por mão francesa em madeira maciça. Um aspecto relevante em relação à arquitetura produzida no Piauí, que não possui tradição no uso de tesouras e mãos francesas e se utilizava de toras de carnaúba como estrutura portante dos telhados (SILVA FILHO, 2007).

A Estação de Teresina é o que Perdonnet define como estação intermediária da estrada de ferro e admite tanto o serviço de passageiros, como o de mercadorias. É também uma estação lateral, classificação que define um edifício retangular disposto paralelamente ao trilho, que “foi a forma, por excelência, das estações de passagem ao redor do mundo”. Esse tipo não possui edificações diferentes para embarque e desembarque: “nas estações unilaterais o embarque era normalmente feito pela parte central da estação e o desembarque por um dos lados ou por ambos” (KUHL, 1998, p. 140).

No edifício da estação ferroviária de Teresina, a cobertura se faz marcante, com beirais amplos e grandes mãos francesas talhadas em madeira serrada (ver Figura 121). O jogo de coberturas é composto por duas águas em cada volume (ver

Avenida Circular

Figura 120), que são direcionadas para frente e fundos do edifício, além das coberturas que protegem a entrada e a plataforma de trens.

¹³¹ “Estaciones terminales” (PEVSNER, 1979, p. 273).

Linha Férrea

Avenida Circular

Figura 120 - Diagrama de cobertura da Estação Ferroviária.
Fonte: IPHAN (2008), adaptado pela autora.

Figura 121 - Detalhe do madeiramento do beiral
Fonte: Acervo da autora (2019).

Figura 122 - Telha plana do edifício principal.
Fonte: Acervo da autora (2018).

Figura 123 - Anúncio das telhas da empresa alemã Brempter Tonwerke.
Fonte: DACHZIEGELARCHIV, 2017.

Figura 124 - Marcação encontrada em telha plana.
Fonte: Acervo da autora (2018).

A telha utilizada nas coberturas é do tipo plana francesa (ver Figura 122) e pode ser verificada a ocorrência de vários fornecedores: empresas teresinense, pernambucana e até uma alemã de nome Brempter Tonwerke (Figura 124).

Silva Filho (2007) chama a atenção para a acentuada verticalização dos vãos, que pode ser observada na edificação em estudo. Tal verticalização pode ser justificada através do Código de Posturas de 1912 que recomenda “As dimensões mínimas das portas serão de no mínimo 2,50m de altura e 1,20 de largura, e os das janelas de 2 metros de altura e 1,10m de largura” (PIAUHY, 1912, p. 18). As portas

apresentam almofadas e muitas vezes são providas de bandeiras e ou de folhas fixas, às vezes de vidro ou de madeira recortada. As portas internas possuem 3,14 metros de altura com acréscimo de mais 66 centímetros de bandeira na parte superior; conferindo à edificação um pé direito de 4,62 metros no primeiro pavimento e no segundo 4,09 metros (ver Figura 128).

A torre central, o ponto mais alto do prédio, que marca o eixo de simetria do prédio com um mirante que permite a visualização da cidade a partir da fachada virada para a Avenida Circular, suscita a possibilidade da existência de um relógio. A presença desse elemento comum a estações ferroviárias não pode ser confirmada. Dessa forma, considera-se aqui que a torre é composta por uma lanterna¹³² e arrematada com uma agulha¹³³ (ver Figura 127 e Figura 129).

Uma escada de madeira trabalhada em balaústres dá acesso a todos os pavimentos, incluindo o mirante e a parte mais alta da torre central.

Figura 125 - Detalhe da escada da Estação
Fonte: Acervo da autora (2019).

Figura 126 - Escada da Estação Ferroviária
Fonte: Acervo da autora (2019).

¹³² "LANTERNA – Pequeno corpo alongado, cilíndrico ou prismático, com aberturas, disposto principalmente no centro do EXTRADORSO da CÚPULA para remate da cobertura. Possibilita iluminação interna pontual. Suas aberturas são frequentemente vedadas por CAIXILHO com vidro. Exemplo: Igreja da Nossa Senhora da Candelária, Rio de Janeiro, RJ." (ALBERNAZ & LIMA, 1998, p.)

¹³³ "AGULHA – [...] Obelisco. Pináculo, de secção circular, comprido e delgado" (CORONA & LEMOS, 2018, p. 25).

Figura 127 - Fachada lateral da Estação Ferroviária
Fonte: Acervo da OP Arquitetura, modificado pela autora (2018).

Figura 128 - Corte transversal da Estação Ferroviária de Teresina
 Fonte: Acervo da OP Arquitetura, modificado pela autora (2018).

A partir de um complexo programa de necessidades que uma estação ferroviária exige, se faz necessário uma plena organização dos diversos fluxos pertinentes ao seu funcionamento: trem, bagagens, passageiros e funcionários. Além disso, necessitava-se de um rigoroso controle de bagagens e mercadorias, espaço de espera para os passageiros que chegavam e saíam – com divisão de classes – além do próprio fluxo de chegadas e partidas. Não é possível identificar os usos originais de cada cômodo da estação ferroviária. Em seu levantamento, Olavo Silva Filho atribui usos a cada um deles, aqui identificados nas Figura 130 e Figura 131, o que não significa que os mesmos correspondem aos usos originais previstos pelo projeto e ou quando a edificação funcionava como estação.

A estação de Teresina é do tipo classificado por Perdonnet (1856) como uma *estação intermediária ou de passagem*, ou seja, uma estação que está localizada em um ponto intermediário da estrada férrea. E seu prédio de passageiros está disposto lateralmente à linha férrea, mantendo no mesmo prédio o fluxo de chegadas e partidas, reduzindo o percurso dos usuários e os custos. A existência de dois armazéns demonstra a separação do fluxo de cargas e passageiros. Não há cobertura para o trem, que fica ao ar livre.

Figura 129 - Corte longitudinal da Estação Ferroviária de Teresina
Fonte: Acervo OP Arquitetura, modificado pela autora (2018).

Figura 130 - Planta baixa do pavimento térreo da Estação Ferroviária de Teresina
Fonte: Acervo de OP Arquitetura, redesenhado pela autora.

Figura 131 - Planta baixa do pavimento superior da Estação Ferroviária de Teresina.
Fonte: Acervo de OP Arquitetura, redesenhado e alterado pela autora (2018).

Na Figura 121 é possível observar também as calhas metálicas que compõem a fachada, que também foi utilizada na Fábrica de Fiações e são elementos nos remetem à estética fabril (CORREIA, 2013).

O complexo ferroviário em Teresina incluía além da estação, dormitórios inseridos no prédio principal e isolados, armazéns, galpão de manutenção (ver Figura 132 Figura 133), habitações.

Figura 132 - Galpão de Manutenção em ruínas, em 2014.

Fonte: Acervo da autora (2014).

Figura 133 - Galpão de manutenção em ruínas.

Fonte: IPHAN, 2009.

Figura 134 - Armazém.

Fonte: Acervo da autora, foto de Júlio Paiva (2016).

Os armazém seguem a mesma arquitetura das estações piauienses de Piracuruca (Figura 114), Parnaíba (Figura 117) e Luiz Correia (Figura 116): se utilizam de amplos beirais sustentados por tesouras e mãos francesas em madeira serrada e possuem acessos voltados tanto para a linha férrea, quanto para a Avenida. Apresentam simplicidade e despojamento de ornatos, possuindo apenas desenhos decorativos em relevo de massa em suas fachadas menores, coroando as aberturas de ventilação (ver Figura 135).

Figura 135 - Fachada do Armazém de carga
Fonte: Acervo da OP Arquitetura, manipulado pela autora (2018).

3.1.2. A inserção urbana e o ordenamento da cidade

Para Perdonnet a escolha do lugar da estação é indissociável do planejamento da via férrea. A locação da via férrea em Teresina demonstra a estratégia de aproveitar uma antiga estrada de travessia de gado -, demonstrando a aplicação do aproveitamento de caminhos de povoamento, muito comum no nordeste. Se aproveita, também, da localização estratégica de uma avenida já aberta, além da proximidade com o rio Parnaíba – consequentemente, ao porto, e a cidade de Flores, no Maranhão. Conforme o autor

Il ne suffit pas qu'une station soit à proximité des quartiers populeux d'une ville, il faut encore que les abords en soient faciles. C'est une des principales conditions à remplir¹³⁴ (PERDONNET, 1856, p. 167).

A locação da Estação de Teresina, no cruzamento de duas importantes avenidas – a circular, atual Miguel Rosa, e a Frei Serafim, que ainda são consideradas grandes vias de acesso ao centro -, onde se concentrava a população, do centro cívico e comercial da cidade. Além disso, a estação e o caminho de ferro formavam um cinturão, que definia a parte nobre da cidade e seu centro fundacional.

¹³⁴ Não é suficiente para uma estação estar perto dos bairros populosos de uma cidade, ainda se faz necessário que os arredores sejam de fácil acesso. Esta é uma das principais condições a cumprir (tradução nossa).

A região em que se instalou a estação e seus demais equipamentos foi um antigo abatedouro particular de um fazendeiro chamado João Cabral:

Esse matadouro a céu aberto abrigava os trabalhadores e outras pessoas à sombra de frondoso pé de tamboril, no campo. Situava-se onde atualmente fica o lado posterior do Quartel do 25º BC. Por necessidade da construção do mesmo e do parque ferroviário (gare, armazéns, pátio de manobras, etc), o senhor Cabral desocupou a área de que se apossara, transferindo o seu abatedouro para próximo do Rio Poti. Mas a denominação do bairro tornou-se CABRAL (MONTEIRO, 1987b, p. 106).

Na década de 1920, iniciam-se reformas modernizadoras na cidade de Teresina, sobretudo para adequá-la ao automóvel. Dessa forma, os governantes

propõem pequenas intervenções que vão desde o alargamento de ruas do antigo traçado da cidade até a transformação de ruas de mão única. Embora não proponham o abandono de ver do “plano de Saraiva”, as ruas e avenidas que serão abertas a partir das proposições dos engenheiros e administradores devem ser mais largas, estão preocupados em ligar a estação ferroviária ao centro da cidade de forma mais rápida (NASCIMENTO, 2002, p. 11).

Tais reformas, como já vistas no capítulo 2, tiveram caráter autoritário e socialmente excludente, resultaram na expulsão de populações mais frágeis das áreas mais nobres da cidade e também visaram uma mudança de comportamento da baseada em normas de salubridade e higiene¹³⁵. Para além das transformações urbanas,

A arquitetura local recebeu traços modernos, transformando, assim, a paisagem da cidade. E marca também a chegada do transporte coletivo – o bonde – que circulou pela cidade por menos de uma década atendendo ao desejo da elite de compartilhar a modernidade (NASCIMENTO, 2002, p. 18).

O oferecimento do serviço de bondes teria sido motivado pelo desuso do prédio da estação e por estar pronto um ramal da estrada de ferro que chegava até o centro da cidade, que se tornou o ponto final do bonde – a Igreja São Benedito (BRAZ E SILVA, 2011). Desuso das dependências e da estrada motivados pelo atraso da ligação da via férrea piauiense com a cidade de Teresina, discutido no Capítulo 1.

¹³⁵ “Os incêndios [...] estão relacionados com a ideia de modernização da cidade, com modernização policial, com a forma explícita de repressão e tortura, com a mudança de comportamento dos moradores das casas de palha que procuravam, quando possível, mudar a cobertura de suas moradias para telha; outros afastavam-se cada vez mais do centro da cidade e outros mais terminavam por deixá-la, voltando para a zona rural” (NASCIMENTO, 2002, p. 20).

Figura 136 - Bonde em funcionamento em Teresina
Fonte: DIAS (2006).

O bonde (Figura 136), segundo Nascimento (2002) foi uma iniciativa da prefeitura municipal e segundo Braz e Silva (2011, p. 152) era um serviço oferecido por uma empresa privada: “A companhia urbana de bonde – Estrada de Ferro Central do Piauí [...]. Sua frota era constituída de um único veículo movido a gasolina, adquirido, pelo município, em São Paulo”. O veículo aproveitava a estação ferroviária, que permanecia sem uso desde 1926 – ano de sua inauguração – como ponto inicial - na época considerado ponto periférico da zona leste da cidade - e iria até a Igreja São Benedito. Esse trecho é considerado por Dias (2006) o lugar de residência das famílias mais ricas da cidade.

Figura 137 - Percurso do bonde

Fonte: Desenho baseado na Planta da Esplanada em Teresina, com intervenções guiadas por Braz e Silva (2011) e Dias (2006).

O bonde funcionou por poucos anos e Nascimento (2002) o considera uma iniciativa elitista e relata que o transporte sofreu alterações para oferecer vações para classes distintas. Ainda para o autor, “A falta de manutenção, os déficits e as novas formas de lazer agiram de forma determinante para a sua desativação” (NASCIMENTO, 2002, p. 195).

[...]apesar do pouco tempo, provocou modificações na vida dos moradores da cidade no que se refere à assimilação de novos hábitos – a população passou a andar menos a pé, pôde ter acesso às áreas afastadas do centro da cidade e associou a utilização deste transporte ao lazer. [...] Mas a principal contribuição deste serviço à cidade foi ter propiciado o surgimento da atividade comercial nos espaços que ficavam em seu percurso (BRAZ E SILVA, 2011, p. 153 e 154).

A estrada de ferro – “o anel circular” alterou a forma urbana da cidade planejada em tabuleiro de ruas ortogonais retilíneas, “forçando a formação de umas radiais que cresceram seguindo as vias de penetração, mas fáceis, sem nenhum planejamento lógico, nascendo em torno delas uma série de habitações desordenadas, da qual a Piçarra é o exemplo marcante” (TERESINA, 1969, p. 12 apud NASCIMENTO, 2002, p. 120).

[...] a cidade se expandiu a partir do centro, limitado pelo contorno da linha férrea, obedecendo seu plano xadrez, transbordando para o Norte, além daquela via. A expansão do espaço urbanizado se fez para o Sul em direção do Barrocão (hoje Joaquim Ribeiro) e para o Norte, mediante a incorporação das áreas que originaram os bairros Matinha e Mafuá. As vias radiais, como a Rua Rui Barbosa, ao Norte e a Avenida Jacob Almendra, ao Sul, orientaram essa expansão” (NASCIMENTO, 2002, p. 125).

Teresina, uma cidade quase que por completo plana, não oferecia barreiras físicas à sua expansão, além dos rios Parnaíba e Poty e suas cotas de cheias. A partir da implantação da via férrea – conhecido por anel circular, provavelmente por seguir o percurso da Avenida Circular (atual Avenida Miguel Rosa) - esta se torna uma barreira e acaba por influenciar fortemente o traçado da cidade. Antes seguindo a ortogonalidade do plano original, a malha viária faz sua expansão através de radiais, criando novos bairros como a Piçarra.

Figura 138 - Planta da Esplanada de Teresina - Estrada de Ferro São Luís a Teresina
Fonte: Nascimento (2002).

Esse bairro aparece a partir das mudanças viárias promovidas durante as décadas de 1920 e 1930. A circulação de veículos e a cidade se expandiam livremente a sul, mas em direção ao oeste encontrava-se o Rio Parnaíba, como obstáculo ao acesso ao Maranhão, e ao leste no sentido do Porto dos Noivos (Figura 34) havia como obstáculo o Rio Poti. Assim, no governo de Leônidas Melo, foi construída uma ponte de madeira sobre este último rio (ver Figura 139).

O acesso rodoviário foi contruído com revestimento primário de seixo rolado, vulgarmente denominado piçarra; Este material que recobria a pista de rolamento dos veículos tornou-se a denominação do Bairro da Piçarra” (MONTEIRO, 1987b, p. 122).

Essas obras fazem parte de uma grande iniciativa envolvendo governos municipal, estadual e federal:

A partir da década de 1920, o governo federal, através do Ministério da Aviação e Obras Públicas, aplicou recursos na construção de projetos estruturantes e complementares do sistema de circulação da cidade. Foi desta época a construção do trapiche fluvial na margem direita do Rio Parnaíba (decreto n. 14.365, de 17 de setembro de 1920) e a ampliação da ferrovia Petrolina-Teresina (decreto n. 4.521, de 24 de janeiro de 1922). Foi nesta década também que teve início a construção da Estrada

de Ferro São Luís-Teresina (decreto n. 14.935, de 10 de agosto de 1921), do edifício da estação de trens (decreto n. 15.731, de 13 de outubro de 1921), e que começaram a ser elaborados os projetos das pontes ferroviárias sobre os rios Parnaíba e Poti (decreto n. 15.642, de 28 de agosto de 1922), as quais, com exceção da estação de trem, foram obras¹¹³ que ficaram prontas na década de 1930 (BRAZ E SILVA, 2011, p. 145).

Figura 139 - Ponte de madeira sobre o Rio Poti
Fonte: Acervo do Arquivo Público do Piauí, publicado em Braz e Silva (2011).

Figura 140 - Ponte de madeira sobre o rio Poti
Fonte: Acervo do Arquivo Público do Piauí, publicado em Braz e Silva (2011).

A ponte, anos depois, necessitou de reforços estruturais e depois foi construída uma nova de concreto no seu lugar, que passou a se consolidar como o eixo de expansão da cidade nas décadas seguintes:

A criação da ponte dos Noivos, sobre o Rio Poti, possibilitou a expansão nessa direção³⁵ estimulando o surgimento de novos bairros como o de Fátima, Jóquei e São Cristovão. Estava delineado, assim, o surgimento de uma nova área de ocupação na cidade a qual, entre as décadas de 70 e 80, foi marcada pela existência de áreas residenciais de populações de alto poder aquisitivo, e pelo surgimento de vários conjuntos habitacionais (FAÇANHA, 1998, p. 34 e 35).

As casas desordenadas do bairro Piçarra e das proximidades da via férrea, citadas por Nascimento (2002) também são descritas por Monteiro (1987b, p. 120):

Asseguradas as estradas de acesso a novel cidade estas foram sendo povoadas sem a preocupação das trajetórias retilíneas. Palhoças feitas ao acaso, à beira dos caminhos, definiram ruas coleantes sem largura definida, nem gabarito padrão.

O outro obstáculo – o rio Parnaíba – precisava ser vencido para que a estrada de ferro realmente chegasse à cidade de Teresina, uma vez que a mesma só

chegava até a cidade de Flores – atual Timon –, a partir da qual o transporte terminava de barco. Assim, “no ano de 1908 chegou a Teresina o Engenheiro Dott que tomou as medidas, elaborou o projeto e recebeu a encomenda da Ponte Metálica, feita pelo governo brasileiro à Cia de Aço Krupp” (MONTEIRO, 1987b, p. 175). Com a impossibilidade dos trens chegarem até a estação de Teresina, concluída em 1926, seus trilhos e as próprias dependências ficaram sem uso até dezembro de 1938, quando a comunicação entre Flores e Teresina finalmente foi concluída.

Figura 141 - Vista da Ponte João Luiz Ferreira
Fonte: Acervo do Arquivo Público Municipal, publicado por Braz e Silva (2011).

Figura 142 - Ponte João Luiz Ferreira
Fonte: Acervo do Arquivo Público Municipal, em Braz e Silva (2011).

A ponte inaugurada apenas nos fins de 1938, por muitos anos manteve-se cartão postal de Teresina, sendo utilizada pelos veículos oficiais e propagandas turísticas, tradição que durou até os anos 2010 quando foi construída uma nova ponte sobre o Rio Poti, na zona leste da cidade, a Ponte Estaiada.

Até a primeira década do século XX uma referência para a expansão da cidade era a Avenida Frei Serafim, que a dividia em região norte e sul, com o sentido de expansão se dando, sobretudo, a norte. A expansão a sul só aconteceria após as intervenções realizadas nas décadas seguintes na região entre as ruas da Glória (atual Lizandro Nogueira) e Riachuelo (NASCIMENTO, 2002). Décadas depois, a Avenida Frei Serafim aparece como “protagonista do crescimento da cidade no sentido Centro – Leste (MOREIRA, 2016, p. 157), além de um eixo de expansão:

A Prefeitura Municipal projeta transformar a Avenida Frei Serafim em um cartão de visita da nova cidade. Foi elaborada legislação

específica para a construção de prédios naquele setor. Entre as medidas aprovadas destacam-se: a proibição de construção de prédios de um só pavimento e o estabelecimento do prazo de 180 dias para a demolição das casas cobertas de palhas. Fica patente o desejo das autoridades municipais de higienizar, limpar a área de construções que poderiam comprometer a ‘avenida dos sonhos’ (NASCIMENTO, 2002, p. 152).

O anel circular delimitava a ocupação inicial da cidade – o centro cívico, administrativo e comercial - e das áreas de expansão, o que é possível observar pelo traçado dos novos bairros criados a essa época – Piçarra, Matinha, Mafuá. Fora deste limite estavam o cemitério, a estação ferroviária e a Vila Operária.

A planta da cidade de Teresina deixa perceber que o traçado original em xadrez constituiu a diretriz básica do crescimento e ocupação do Centro, contido entre o rio Parnaíba e o anel ferroviário; aí, as ruas são orientadas a grosso modo, de norte-sul e leste-oeste, com ruas estreitas e quadras geralmente de 100m. Esta orientação é percebida nos bairros de ocupação anterior a 1950. Naqueles de ocupação mais recente, a urbanização se faz de modo menos rígido, em torno de avenidas radiais, como no sudeste da cidade ocupado de 1950/60 (MOREIRA, 1972, p. 20 e 21 apud FAÇANHA, 1998).

Antes mesmo de sua consolidação a obra da via férrea trouxe transformações na configuração da cidade: “a escavação ou corte do terreno ondulado para o estabelecimento do *grad* para a linha ferroviária concentrou trabalhadores braçais para o serviço”. Estes acabaram por se acomodar nas proximidades das obras e “quando o capitão José dos Santos e Silva assumiu a direção da construção da ponte e parque ferroviário [...] chamou de Mafuá o acampamento onde se alojavam os operários e assim ficou” (MONTEIRO, 1987b, p. 117). , O autor defende que a origem do vocábulo Mafuá vem de “ma foire”, do francês “minha feira” e que a justificativa para a escolha é que os “cassacos”, os trabalhadores da linha férrea recebiam seus vencimentos semanalmente e aos domingos vendiam “produtos alimentícios e quinquilharias” e atraíam outros vendedores ambulantes, formando-se assim uma feira (MONTEIRO, 1987b, p. 117).

Nessa região houve a necessidade de obras de escavação para a passagem do trem:

O rebaixamento do solo para o deslocamento do tráfego ferroviário impôs a via de acesso entre as partes separadas pelo corte. E a administração da estrada em contrução implantou a primeira ponte sobre o fosso. Esta obra ficou conhecida como a Ponte do Mafuá. Um viaduto é sempre o status de cidade (MONTEIRO, 1987b, p. 119).

Terminada a obra de assentamento dos trilhos, os trabalhadores empregados e já instalados na cidade de Teresina migraram para a área da construção civil e muitos deles, juntamente aos operários da Fiação expulsos do centro, para a região da Vila Operária, já citada no Capítulo 2. Monteiro (1987b, p. 118) defende que o nome tenha vindo a partir da profissão desses trabalhadores: “tornaram-se artífices ou operários e por isto foi nomeado com este rótulo – o bairro que se formou – Vila Operária”.

Na década de 1940 a região central de Teresina encontrava-se ocupada de forma integral, mas mantinha as características de uma pequena cidade com poucas ruas calçadas (NASCIMENTO, 2002).

Durante esse período de expansão, na gestão do Prefeito Lindolfo Monteiro, foi promulgado o Código de Posturas de 1939, “quando o poder público passou a intensificar a atuação na remodelação da cidade visando seu centenário” que aconteceria no ano de 1952 (MOREIRA, 2016, p. 157).

[...] apesar de consideráveis medidas para dar à cidade uma melhor infraestrutura urbana terem sido tomadas antes de 1939, notadamente essas medidas foram intensificadas a partir de então, e o Código de Posturas de 1939, promulgado através do decreto de lei de nº 54 de 3 de abril de 1939 foi um marco nesse sentido, ao tentar regulamentar a cidade em seus mais variados aspectos. Um dos aspectos de destaque nessa lei foi o tratamento dado à higiene (MOREIRA, 2016, p. 264).

Para Nascimento (2002) investimentos foram feitos na cidade mas, mais uma vez, essa reforma apresentava caráter elitista e excludente:

A cidade recebeu tratamento urbano, novas áreas de sociabilidades, além de transportes modernos, sendo tudo isso valorizado no discurso oficial. Teresina é transformada em uma cidade moderna. Desse modo alguns símbolos da modernidade foram sendo incorporados ao cotidiano da cidade e de seus habitantes. Mas existia “outra cidade” menos presente no discurso oficial, onde faltava água tratada e canalizada, luz elétrica e suas ruas não eram calçadas; não tinham recebido traçado “oficial”, com animais domésticos criados à solta e os moradores atingidos por maior número de doenças. Nessa “outra cidade” a maioria da população morava em “casas de palha” (NASCIMENTO, 2002, p. 19).

Essas casas de palha, como já discutido no Capítulo 2, eram intensamente combatidas pelo poder público:

Desde as primeiras posturas da cidade, “as casas de palha” foram proibidas na zona central. Isso não significa, necessariamente, que

não hovesse resistência à legislação. Porém, o fato é que existia uma proposta oficial de afastar as “casas de palha” das zonas urbana e suburbana da cidade. Essa postura oficial está relacionada com o processo de modernização e higienização da urbe (NASCIMENTO, 2002, p. 20).

Como é possível observar no mapa abaixo, a cidade entre os anos 1900 e 1940 se expande para além da cidade planejada – assinalada pelo período de 1850 a 1900. Como dito anteriormente, a via férrea nesse momento atua como barreira, mas também como um condutor de crescimento urbano. Ao norte, depois da linha férrea, surgem os bairros Mafuá e Vila Operária; a leste, dentro do cinturão da linha férrea, mas já depois da avenida circular, surge a Piçarra, através de outro eixo de expansão.

O governo de Lindolfo Monteiro contava com um engenheiro em sua Diretoria de Obras. E, concomitante com a chegada da estrada férrea, surge em Teresina a necessidade de adaptar suas ruas ao advento do automóvel e o poder municipal empenhou-se na tentativa de criar um “sistema circulatório da cidade” através de “vias públicas” que “deveria ser conectadas a todas as ruas” (NASCIMENTO, 2002, p. 135).

Depreende-se que Pires Chaves projeta a construção de grandes vias de tráfego, provavelmente avenidas, que interligasse os pontos de chegada e saída da cidade com o ‘centro’, local onde se concentravam os hotéis, as repartições públicas, municipais, estaduais ou federais e os principais logradouros públicos (NASCIMENTO, 2002, p. 137).

Conforme Moreira, “é notório, entretanto, que essa preocupação concentrava-se especialmente na região central – a mais nobre da cidade – onde haveria serviço diário de limpeza [...]” (MOREIRA, 2016, p. 264).

Para essa adequação ao automóvel, a dimensão dos quarteirões planejados em 1852 foi considerada insuficiente – 70x70 e 90x90 – trazendo ao sistema viário muitos cruzamentos, o que foi considerado dispendioso e perigoso. Assim, a remodelação proposta por Pires Chaves modifica a circulação nas ruas e decide pela mão única e pela redimensionamento das ruas já existentes, as quais passariam de 11 a 18 metros de largura propondo aos imóveis em construção ou em reforma o recuo das suas implantações. O objetivo era, com as novas dimensões e o sentido único, dois passeios arborizados e a circulação de três fileiras de veículos (NASCIMENTO, 2002).

Figura 143 – Transformação do sítio urbano de Teresina entre os anos de 1800 e 1940.
Fonte: Redesenho da autora com base em Façanha (1998).

A Avenida Circular é tida como um limite da cidade até na legislação: no Código de Posturas de 1939 este é utilizado como um cinturão da cidade salubre – sendo proibido dentro dele o cultivo de capim e o funcionamento e instalação de estábulos.

Acompanhando as transformações no traçado viário, surgiu também uma nova arquitetura oficial que contrasta com as remanescentes dos períodos colonial e imperial (NASCIMENTO, 2002, p. 139).

No final dos anos 1920, noticiam-se iniciativas de abertura de rodovias por todo o território piauiense e na década de 1930, com o declínio econômico causado pela decadência do extrativismo vegetal, as vias fluviais piauienses começam a ser menos utilizadas (NASCIMENTO, 2002).

A década de 30 marcou o fim: da República de 99; na navegação fluvial no Parnaíba; das tropas de burros ou bestas e mulas de carga; do lento carro de boi. Surgiu outro compasso. E, na transição paulatina em que o antigo se tornou anacrônico e foi sendo gradativamente substituído pelo novo, assim aqueles meios de transporte cederam lugar ao caminhão. O transporte rodoviário não só em Teresina, mas no Piauí, sucedeu praticamente aos demais e antecedeu o ferroviário, desautorando-o antes que chegasse efetivamente a esta cidade. Na ordem cronológica havida no resto do mundo, exceção da linha férrea para São Luiz, saindo do Porto das Cajazeiras, hoje cidade de Timon (MONTEIRO, 1987b, p. 121).

No Piauí, durante o primeiro quartel do século XX, residências incorporaram a estética dos chalés, a empena chanfrada e a telha plana – como é o caso da Vila Cerâmica em Teresina (Figura 45). Essa estética, mesmo sendo originalmente residencial, acabou sendo adotada também por outras tipologias: como é possível observar no Clube dos Diários¹³⁶ (ver Figura 145) e no Mercado Público de Cocal (Figura 144).

Figura 144 - Mercado antigo de Cocal
Fonte: Silva Filho (2007b).

Figura 145 - Detalhe do Clube dos Diários em Teresina
Foto: Acervo da autora (2018).

Além dos novos povoados criados a partir da consolidação da estrada férrea e de outras vias da cidade, houve uma ocupação das proximidades dos trilhos, como relata Monteiro (1988):

[...] desordem tumultuária dos favelados à margem dos trilhos no trecho do Cemitério São José para o pilar da Ponte João Luiz Ferreira. Cito o fato, como exemplo recente da ocupação do espaço por necessidade. Sem outra preocupação do que uma moradia

¹³⁶ “Construído entre 1920-30, agregando então uma nova função à cidade. Manteve-se como o mais tradicional clube da cidade até a década de 60. Quando de sua construção, a ferrovia chegava à cidade trazendo novas formas e materiais da indústria mecanizada, repercutindo nas obras civis. A influência dessa nova tendência arquitetônica se faz notar na cobertura de telha plana, parquetes decorativos e forros nervurados” (SILVA FILHO, 2007b, p. 275).

precária e eventual. Mas alguns vão melhorando aos poucos as suas habitações, com o passar do tempo transformam-lhes o fâcie. Deixa de ser o barraco e torna-se a casa (MONTEIRO, 1988, p. 284 e 285).

Anúncios nos jornais da época confirmam as condições e a locação de casas de palha na região relatada por Monteiro, chamada de Favela da Ema (ver Figura 146 e Figura 147):

[...] terreno com 56 metros de frente, defronte da plataforma da estação da estrada de ferro, uma quinta nova, cercada a arame farpado e postes de candeia. Na Avenida Circular, um terreno com 60 metros de frente de esquina lado da sombra, defronte das casas de turma, da estrada de ferro (VENDE-SE, A Imprensa, 1926, p. 4).

Vende-se uma casa recém construída em local aprazível, - com um terreno 45x35, mais outro terreno com casa e cocheira para vacaria no mesmo local, bem plantado de árvores frutíferas, um terreno na Avenida Circular, próximo as casas de turma (CASA e terrenos, A Imprensa, 1928, p. 3).

Figura 146 - Anúncio de venda de casas e terrenos nas proximidades da estação ferroviária
Fonte: CASA, A Imprensa, 1928.

Figura 147 - Anúncio de venda de casas nas proximidades da linha férrea
Fonte: VENDE-SE, A Imprensa, 1926.

Ainda segundo o Orgmar Monteiro, o prefeito Joel Ribeiro “foi o desestabilizador daquela ‘Troia de Taipa’. Reabriu a Av. Miguel Rosa. Desmantelou outros barracos à margem do rio Parnaíba e deu à via interligada o nome de Av. Maranhão” (MONTEIRO, 1988, p. 185).

A abertura da chamada Avenida Circular, a indenização de palhoças, a abertura das ruas Quintino Bocaiuva e Marechal Thaumaturgo de Azevedo, são serviços secundários, pelo justo valor que representam. Não passam, tais ruas e Avenida, de *batições* de mato, em determinado momento! E a prova disso é que, com a invernia atual, já voltaram ao estado primitivo,

cobertas como se acham de densa mataria” (ADMINISTRAÇÃO municipal, A Imprensa, 17 de abril de 1928, p. 1).

3.2. A Habitação

O Brasil a tradição de fornecimento de moradias aos trabalhadores remonta à sociedade escravocrata (CORREIA, 1998). Com a emergência da indústria, a noção de habitat proletário que emerge estava intimamente ligada às noções de higiene e disciplina, além dos conceitos de racionalidade e economia. Dependendo de suas características, a casa era tratada como meio corruptor ou corretor gerador de pessoas saudáveis e regradas (CORREIA, 1998). As habitações operárias propostas estavam associadas ao conceito de lar, como espaço de descanso e reposição de energias para o trabalho. No caso das vilas operárias, mais do que simples habitações, estas serviam como maneira de arregimentação da força de trabalho e controle da vida do trabalhador, para além das dependências da fábrica ou da ferrovia (CORREIA, 1998).

Não diferentemente dos demais casos brasileiros, a cessão de moradias feita pela empresa ferroviária atuante em Teresina segue uma característica comum das demais: a divisão funcional e social elaborada de forma rígida. Chamamos atenção aqui para a tendência descrita por Correia (1998) de segmentação, hierarquização e especialização na organização espacial dos núcleos e vilas, mas, também, no interior da residência operária com o objetivo de controle do comportamento individual do operário. A partir desse padrão social e espacial, as habitações dos operários deveriam estar agrupadas, dispostas em fila ou geminadas; as dos técnicos e gerentes, com patente e posição social superior, deveriam ser individualizadas, dispostas em locais estratégicos (CORREIA, 1998; MOREIRA, 2007).

No que diz respeito às casas criadas pelas empresas ferroviárias, Beatriz Kuhl (1998) chama atenção para a necessidade de fixação da mão-de-obra junto às estações e ramais férreos, onde as casas eram prioritariamente destinadas aos funcionários que possuíam funções imprescindíveis: chefe da estação, mecânicos e manobristas. O vínculo entre o trabalho e a residência remete a um modelo de casa que teoricamente foi rompido na Revolução Industrial (MOREIRA, 2007).

Ainda acordo Moreira (2007), no caso das empresas ferroviárias, era mais recorrente a construção de moradia para os funcionários de maior graduação; os demais funcionários instalavam-se em alojamentos e ou dormitórios. Nas estações ferroviárias também era comum local habitações no próprio terreno e às vezes até no segundo pavimento da própria estação, como acontece na Estação de Teresina e também no Complexo Ferroviário de São João del Rei, na Estação Central da Estrada de Ferro Dom Pedro II e na Estação de Ferro Leopoldina (MOREIRA, 2007).

O complexo Ferroviária de Teresina não apresentou a formação de uma vila operária propriamente dita, mas inclui as seguintes tipologias:

- a) Dormitórios localizados no edifício da estação (ver Figura 130)
- b) Habitações em bloco para maquinistas e auxiliares nas proximidades da linha férrea;
- c) Moradia isolada – a casa do agente - localizada do outro lado da estrada de ferro.

Para Eva Blay (1985) o fornecimento das habitações nas estações ferroviárias era priorizado para os funcionários indispensáveis ao pleno funcionamento dos serviços de transporte: o chefe da estação, os manobristas e mecânicos. Essas habitações fornecidas seguiam uma “hierarquização das habitações quanto ao tamanho, acabamento e conforto oferecidos, a depender do status do funcionário dentro da empresa, do tamanho de sua família e de sua condição social” (FINGER, 2009, p. 69).

Possivelmente pela inserção na área urbana da cidade de Teresina, a empresa ferroviária tenha optado por não construir uma vila operária propriamente dita. Ofereceu habitação apenas aos funcionários estritamente necessários ao funcionamento.

3.2.1. Alojamentos

Os dormitórios ocupavam parte do pavimento térreo da estação (ver Figura 130), em número de 3 - sendo um deles atribuído ao chefe - e todo o pavimento superior (Figura 131), com 6 dormitórios. Existem banheiros assinalados por Silva

Filho (2008), os quais possuem paredes com espessuras menores, demonstrando a possibilidade de terem sido adicionados posteriormente a 1926.

O dormitório dos maquinistas e auxiliares localiza-se ao lado do prédio da Estação e dos armazéns (ver Figura 113), distancia-se da residência do agente – a linha férrea os separa – e possui um programa e cuidado estético bastante simplificados em relação às demais construções, justificados pela posição dos funcionários dentro da empresa, seguindo a lógica da hierarquia espacial e social. Para Finger (2009), “a padronização das edificações e a maneira racional com que eram construídas, além de uma redução e otimização dos espaços internos, permitia pouca ou nenhuma ornamentação” (FINGER, 2009, p. 66). Esse tipo de habitação preocupa-se mais com a economia do que com a privacidade de seus usuários (FINGER, 2009).

Os alojamentos apresentam implantação paralela à linha férrea, com fachada e acessos voltados a ela. Essa proximidade é justificada pela função exercida pelos maquinistas e auxiliares. A implantação em um terreno estreito e alongado entre a Avenida Circular (atual Avenida Miguel Rosa) e a linha férrea justifica a adequação ao espaço com a implantação em um bloco alongado com unidades habitacionais dispostas ininterruptamente, convencionalmente denominadas “em fita” (ver Figura 152).

Por essa disposição e pelo padrão social e espacial exigido, esses alojamentos possuíam um número reduzido de cômodos e programa simplificado – quarto e banheiro, suprimindo-se a parte social – e mesmo apresentando as laterais geminadas. Vê-se que a disposição dos cômodos e das esquadrias permite ventilação e iluminação naturais – algo já exigido nas construções pelo Código de Posturas do Município no ano de 1912. Para Finger (2009) essa implantação entre a linha férrea e a via urbana também serve como uma forma de controle dos espaços, isola da cidade e contribui para o controle de segurança da empresa ferroviária.

A proximidade com seu posto de trabalho permitia ainda que esta mão de obra fosse solicitada a qualquer momento, e ao mesmo tempo, a não separação entre o ambiente residencial e o ambiente de trabalho punha o empregado sobre constante vigilância da empresa (FINGER, 2009, p. 76).

As aberturas situadas nas fachadas sul e norte aproveitam a ventilação natural, nordeste e sudeste. Contudo, a fachada de maior dimensão e pouco protegida pelo pequeno beiral acaba por receber a insolação oeste (ver Figura 152).

Essa tipologia está vinculada a todo o ideário do que Correia (2004) descreve por “habitat moderno”. A fachada dos alojamentos organiza-se em porta-janela, sem adornos, apresentando esquadrias almofadadas – portas –, e janelas em venezianas. A cobertura tem telha capa e canal, também simplificada em duas águas com pequenos beirais. A ornamentação restringia-se ao trabalho em marcenaria nas portas, ao geometrismo do ladrilho hidráulico e ao desenho do elemento vazado que permite a iluminação e ventilação do banheiro, cobogó¹³⁷ (ver Figura 152). A disposição em fita e a diagramação da cobertura estão alinhadas paralelamente à linha férrea e à Avenida Circular.

Outro tipo de modelo habitacional apresentado especificamente pelas ferrovias foi o das 'casas de turma': edificações erguidas às margens das linhas férreas, afastadas das áreas urbanas e que tinham como objetivo abrigar comboios ferroviários durante os percursos. Durante a construção e instalação das malhas ferroviárias, era comum observar acampamentos (MOREIRA, 2007). Estas, contudo, não integraram o complexo de Teresina.

As tipologias das habitações fornecidas diferenciam-se de acordo com a hierarquia dos funcionários da empresa: a disposição no terreno, a implantação, o tratamento estético e o programa também seguem esse padrão. O alojamento está bem próximo à estação, à Avenida Circular e também à estrada de ferro, enquanto a casa do agente está implantada mais distante desses elementos, abrindo a possibilidade da existência de jardins a protegendo de olhares externos. Tanto a casa do agente quando os alojamentos possuem as fachadas voltadas para a estrada de ferro.

¹³⁷ “Combogó – nome que se dá, principalmente no Norte do Brasil, ao tijolo furado ou ao elemento vazado feito de cimento empregado na construção de paredes perfuradas, cuja função principal seria a de separar o interior do exterior, sem prejuízo da luz natural e da ventilação. Nome que se generalizou para designar os elementos celulares usados como quebra-sol. Parece que o combogó brasileiro filia-se diretamente aos tijolos perfurados das construções norte-africanas, como sugere a palavra evidentemente negra. Existem as formas COBOGÓ e CAMBOGÊ, esta usada por Philip Goodwin no seu livro *Brazil Builds*” (CORONA & LEMOS, 2018, P. 138).

Figura 148 - Fachada do alojamento dos maquinistas da estação ferroviária de Teresina
Fonte: Acervo da autora (2019).

Figura 149 - Esquadria dos alojamentos da estação ferroviária de Teresina.
Fonte: Acervo da autora (2019).

Figura 150 - Pisos utilizados nos dormitórios dos maquinistas e auxiliares
Fonte: Acervo da autora (2019).

Figura 151 - Banheiro do alojamento da Estação Ferroviária de Teresina
Fonte: Acervo da autora (2019).

Figura 152 - Planta baixa do alojamento dos maquinistas
Fonte: Levantamento da autora (2019).

3.2.2. Moradias

A casa do Agente, como é conhecida, segundo Silva Filho (2007b) é a casa do administrador da rede e da estação, o funcionário de maior patente no complexo, Como o padrão social pedia, “a hierarquia das categorias profissionais” se mostrava “na diferenciação das casas” (CORREIA, 1998, p. 100). Finger fala sobre a primeira função das casas do agente:

[...] no início da implantação das linhas, muitas vezes não existiam núcleos urbanos próximos a estes pontos, para abrigar os funcionários foram construídas unidades habitacionais junto às estações, que passaram a ser designados por “casas de agente”, e cujo número variava. As estações mais simples contavam com apenas uma casa para abrigar um único funcionário, mas dependendo da complexidade dos serviços desempenhados na estação, poderia contar com diversas unidades para abrigar toda uma equipe com diferentes atribuições e graus de responsabilidade, juntamente com suas famílias (FINGER, 2009, p. 74).

Para o autor, “provavelmente em função da privacidade oferecida, e das possibilidades de distribuição interna das plantas, quanto mais elevado o status do ocupante, mais isolada era a edificação em relação às vizinhas” (FINGER, 2009, p. 82).

Em geral destinada aos funcionários mais graduados (engenheiros-chefe, chefes-de-estação e funcionários administrativos de maior responsabilidade), eram amplas e atendiam a um programa de necessidades mais complexo, contando, portanto, com um maior número de dependências. Costumavam estar situadas no centro de amplos lotes, com varandas, jardins e quintais. Estilisticamente também eram mais refinadas, podendo-se perceber uma intenção ornamental desligada da funcionalidade e, em geral, reproduzindo as tendências em voga nos países de origem das companhias. Alguns chegam a constituir verdadeiros palacetes, como é o caso da edificação conhecida como ‘Castelinho’ na Vila de Paranaapiacaba (FINGER, 2009, p. 83).

Pela aproximação com a casa burguesa, a casa do Agente, deveria assemelhar-se às tendências desse tipo de moradia na cidade e ter um programa mais complexo. Esse padrão nos leva a observar casas operárias com maior preocupação estética. Sobre Minas Gerais, Moreira observa “podemos citar a construção de chalés, bangalôs e a utilização de diversas linguagens arquitetônicas filiadas ao ecletismo europeu” (MOREIRA, 2007, p. 217). Em Teresina, localizada atrás da Estação, do outro lado da linha do trem, situava-se a Casa do Agente (ver Figura 153). Era um chalé, tipologia considerada por Correia (2014) uma das manifestações arquitetônicas da estética do pitoresco. A tipologia estaria inspirada em modelos europeus de habitações campestres.

Nesse novo cenário urbano, a estética do pitoresco encontrou amplo campo de manifestação. Expressões arquitetônicas desta estética foram

os chalés, bangalôs e cottages, tipologias inspiradas em modelos campestres de habitação, que naquele momento eram transpostos para os subúrbios urbanos que se expandiam. Coerente com a origem destas tipologias, as construções a elas vinculadas incorporam com frequência um vocabulário formal vinculado à arquitetura vernacular europeia, com fortes apelos ao rústico e ao bucólico. O complemento dessa arquitetura é a vegetação profusa compondo, muitas vezes com alto grau de rigor e esmero, o cenário “natural” que lhe serve de moldura (CORREIA, 2014, p.162).

Figura 153 - Casa do Agente e seu anexo em 1998.
Fonte: Acervo OP Arquitetura.

A estética do pitoresco aplicada na paisagem industrial

povoou os subúrbios burgueses brasileiros nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX, também penetrou no cenário de muitas vilas operárias e núcleos fabris, onde chalés, bangalôs e coattages foram erguidos, geralmente em meio a jardins, praças e alamedas (CORREIA, 2013, p. 192).

Correia (1998) destaca que em vilas operárias, geralmente, este tipo de implantação corresponde às habitações destinadas aos funcionários mais graduados, que são também construções mais elaboradas. Pela imagem aérea (Figura 154), também é possível observar áreas não edificadas representadas por jardins e quintal, que permitia maior arejamento e privacidade às residências e abertura de janelas e portas para jardins, isolando-as dos olhares externa (CORREIA, 1998; MOREIRA, 2007).

Por serem destinadas mais comumente aos técnicos especializados e gerentes, estas residências podem ser consideradas “símbolos de conforto e bem-estar” e acabam por contrastar com as demais moradias operárias, de tamanho e programa mais reduzidos, “muitas vezes dispostas em renque e desprovidas de jardins”, o que, mais uma vez, demonstra o padrão social seguido, “demarcando o lugar dos segmentos superiores da hierarquia da empresa” (CORREIA, 2013, p. 193).

Figura 154 - Casa do Agente assinalada dentro do Conjunto da Estação Ferroviária.
Fonte: Google Earth (2016), adaptado pela autora.

Em Teresina, confirmando a tendência apontada por Correia, as fachadas apresentadas por esse estilo de construção em vilas operárias costumam ser extremamente despojadas, com ornatos limitados a discretos pliques de alvenaria sobre os vãos e a capitéis estilizados em pilares e pilastras (ver Figura 155).

Na lógica industrial a ornamentação era tida como supérflua e desnecessária nas habitações comuns (representando um custo adicional), concentrando-se apenas em elementos como mãos-francesas, beirais, calhas, platibandas e guarda-corpos, em geral pré-fabricados e produzidos em série. Entretanto, era utilizada explicitamente nos edifícios destinados aos funcionários mais graduados, justamente para identifica-los da massa construída (FINGER, 2009, p. 66).

Figura 155 - Fachada frontal da Casa do Agente.
Fonte: Acervo da autora (2016).

Lemos (1978) considera que com a chegada do ecletismo nas casas paulistas, no século XIX, houve uma homogeneização da linguagem e dos partidos arquitetônicos e que a civilidade moderna se manifestava na alteração do programa de necessidades, onde “a verdade é que a luz abriu as salas de jantar, as “varandas” às visitas - os jantares “sociais” tornando-se moda a partir daí” (LEMOS, 1898, p.45). Tais alterações, segundo Correia (2004), são feitas no sentido de adaptar tais construções aos ideais de salubridade e privacidade:

Seguindo uma tendência presente na arquitetura brasileira entre as duas últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX, naquela vinculada às fábricas, a linguagem eclética foi progressivamente encontrando campo de aplicação. Em vilas operárias e núcleos fabris, erguidos no período, é possível localizar em casas, igrejas, escolas e instalações industriais, exemplares de arquitetura com fachadas recobertas por decoração de viés eclético. A noção de racionalidade que rege o mundo fabril, não impediu que o mesmo se deixasse contaminar pela profusão de ornatos, que constituiu uma das expressões externas da arquitetura eclética. Embora geralmente de forma relativamente despojada e econômica – se comparada com construções vinculadas a outras atividades, como as de comércio e os serviços, por exemplo – a indústria não deixou de lançar mão em suas construções de motivos do amplo repertório ornamental eclético (CORREIA, 2013, p. 188).

A casa passa a adotar novos critérios de circulação interior, onde se passa a ter uma independência entre os setores – áreas de estar, repouso e serviço. A partir disso, surge uma nova dependência: o vestíbulo, segundo Lemos (1989), o distribuidor dos passos dos moradores. Na Casa do Agente, o espaço de número 4 assinalado na planta) serve de passagem entre sala de estar, dormitórios e cozinha. Para Correia (2004), “a segmentação de seus espaços internos tende a bloquear a promiscuidade” (CORREIA, 2004, p.57).

No exemplo aqui estudado, é possível ver na Figura 163, a cozinha – cômodo mais a leste e mais distanciado do acesso principal – assimilada ao espaço interno da casa. Mas ainda se trata de um espaço de exclusão, como nas casas do século XIX, quando era banida para as extremidades da residência. Neste caso, é provável que fosse ocupada por empregadas domésticas, considerando ser o agente um empregado qualificado e de classe média.

A casa do agente apresenta um alpendre lateral, formando uma espécie de hall de entrada, possuindo um guarda corpo de balaústres simplificados e geometrizados. Todos os quartos e salas da casa são beneficiados pela ventilação leste e sudeste e a fachada principal é banhada pela insolação oeste (ver Figura 159).

Em outras habitações providas pela empresa férrea no Piauí, também se recorreu à estética do pitoresco, como as residências encontradas na vila ferroviária na cidade de Capitão de Campos, ilustradas nas Figura 156 e Figura 157 abaixo, recorreu-se ao modelo do bangalô.

Figura 156 - Habitação ferroviária em Capitão de Campos
Fonte: Silva Filho (200b).

Figura 157 - Moradia operária em Capitão de Campos
Fonte: Silva Filho (2007b).

A casa do Agente em Teresina aparentemente não incorpora o sanitário ao seu corpo principal, uma inovação que ganhava espaço na época. Com a modificação dos hábitos de higiene corporal, Lemos (1978) escreve que passam a surgir as casas de banho e lavatórios com bacias e jarras nos quartos de dormir, um prenúncio dos banheiros no interior das casas. Homem (2010) lembra que a condição inicial necessária para chegada de banheiros e cozinhas nas residências é implantação a rede de serviços pública de abastecimento de água e esgotos, que acontece nas grandes cidades brasileiras na segunda metade do século XIX. Contudo, em Teresina, essa realidade só se faz presente a partir do século XX. Justificada pelo alto custo dos encanamentos, Lemos mostra como cozinhas e banheiros estavam “necessariamente vinculados, grudados, inseparáveis; mesmo nas casas assobrada, o banheiro era sempre no pavimento térreo, ao lado das panelas [...] garantindo a proximidade sempre econômica” (LEMOS, 1978, p.87). Esta junção se faz presente na casa do agente.

Para Correia (2013) “a variação entre as tipologias também se expressa na ornamentação das cercaduras, cornija e cunhal, que assumem formas mais elaboradas nas casas maiores”. No caso das habitações da Estação de Teresina, essa diferenciação é marcada apenas na Casa do Agente, pois é a única que apresenta uma mureta baixa de alvenaria com pequenas aberturas circulares e portão metálico, trazendo certa permeabilidade visual necessária para que da sua própria residência o funcionário pudesse visualizar a via férrea e demais espaços.

Figura 158 - Fachada da Casa do Agente da Estação Ferroviária de Teresina
Fonte: Desenho da autora (2018).

Figura 159 - Diagrama de cobertura e planta baixa da Casa do Agente.
Fonte: IPHAN, 2008 (redesenhado alterado pela autora).

Outra novidade trazida pelas residências urbanas do século XIX, e adotada pela casa em estudo, é a presença de janelas em todos os dormitórios. Lemos (1989) assinala o abandono das alcovas e a tendência do aumento do número de janelas, que estariam ficando cada vez mais próximas entre si. Sobre tal elemento de vedação, Silva Filho diz

Com o ecletismo, as esquadrias ganharam uma certa padronização, embora com diversidade de formas, predominando as janelas de dupla vedação, com as folhas externas de venezianas e vidro e as internas de almofadas baixas, justapostas em dobradiças de pino móvel e travadas com ferrolhos ou cremonas (SILVA FILHO, 2007, p. 120).

Na casa analisada, como se pode observar na Figura 160, as janelas também são de dupla vedação, sendo a primeira de venezianas e a segunda em madeira com rasgos de vidro. Correia (2004) fala da criação de janelas e aberturas em todos os cômodos como ligada à “ideia da luz como fonte de saúde e de efeitos morais” (CORREIA, 2004, p.29).

Figura 160 - Esquadrias de dupla vedação
Fonte: Acervo da autora (2016).

Figura 161 - Porta em madeira com almofadas.
Fonte: Acervo da autora (2016).

Assim como o prédio da estação, as aberturas da residência são bastante verticalizadas, também seguindo a tendência descrita por Silva Filho (2007b) e recomendada pelo Código de Posturas de 1912 sobre a forma dos vãos de ventilação e iluminação.

Também como medida higienista, Lemos (1989) mostra que se passa a usar soalhos nas residências. Na casa analisada é possível observar dois tipos de piso: em tacos de madeira e em ladrilho hidráulico (Figura 162), além de soleiras em elemento

cimentício e rodapés em madeira. Silva Filho (2007) ressalta o que o ladrilho artesanal de barro cozido, era o piso mais utilizado nas primeiras casas urbanas piauienses

Com a intensificação do intercâmbio comercial e com as instalações de fábricas mecanizadas na Capital e em Parnaíba, foi introduzido o ladrilho hidráulico. De maior resistência, uniformidade de assentamento e variadas opções de paginação, oferecida pelo colorido e efeitos figurativos geométricos ou fitomórficos, rapidamente tomou o lugar do ladrilho de barro. O ladrilho hidráulico foi fartamente empregado durante muitos anos, caracterizando-se como um dos mais representativos elementos da indústria da construção civil do Piauí, hoje praticamente desaparecido (SILVA FILHO, 2007, p. 136).

Figura 162 - Detalhe dos pisos, rodapés e soleiras utilizados na Casa do Agente.
Fonte: Acervo da autora (2016).

Sobre este tipo de revestimento, Barreto (1975, p.206) fala que é usado de forma indistinta em todos os cômodos e justifica o uso a partir do fator climático: “A pavimentação do corredor, salas, quartos, cozinha e cozinha é uma só. Esse revestimento é mais fresco e, portanto, mais apropriado ao meio”.

A residência do Agente, uma construção cercada de jardins - com 112,55 metros quadrados e seu anexo de 84,05 metros quadrados - e abrigo de um funcionário qualificado. Com tais dimensões, possivelmente poderia contar com empregados domésticos, hipótese que se reforça com a existência de um anexo (Figura 163), com dormitório e banheiro. Segundo o inventário do IPHAN esta edificação tem como função original Casa de Marcenaria, sendo o cômodo de número 3 um depósito adicionado posteriormente.

O anexo apresenta uma fachada simples, com alguns elementos geometrizados, que remete à linguagem do Art Déco. É construído em alvenaria de tijolo maciço e apresenta cobertura de laje em concreto armado. Pela proximidade com a linha férrea e os grandes portões, além do registro feito pelo IPHAN, sugere o uso de marcenaria e ou depósitos. O cômodo de número 2, dotado de banheiro e sem comunicação com os

demaís, possivelmente era o quarto de algum funcionário que atendesse diretamente à casa do Agente. Os dois outros cômodos podem ter servido de garagem e depósito.

Figura 163 - Planta baixa do anexo da Casa do Agente¹³⁸
Fonte: IPHAN, 2008 (redesenhado pela autora).

Assim como as residências encontradas no Complexo da Usina Santana – provavelmente pertencente aos proprietários ou funcionários mais graduados –, a casa do agente, de tipologia isolada, remete a um hibridismo entre a casa burguesa e a operária, sobressaindo-se a primeira.

Figura 164 - Anexo da Casa do Agente
Fonte: Acervo do IPHAN

Figura 165 - Anexo da Casa do Agente
Fonte: Acervo da autora (2019).

A casa, se apresentando implantada de forma isolada, permitia jardins no seu entorno, o que era considerado “higiénico – em face do efeito purificador do ar – e

¹³⁸ O uso dos cômodos é informado pelo levantamento apresentado pelo IPHAN.

moral” (CORREIA, 2004, p. 35). A presença do jardim era recomendada pelo Código de Posturas Municipal de 1912, quando exigia uma implantação com recuos das novas residências: “As casas construídas fora do alinhamento da rua devem ter neste muro um gradil, de bela aparência, e deixando uma área ajardinada de, pelo menos três metros de largura, entre o muro e a casa” (PIAUHY, 1912, p. 17).

A baixa densidade de tráfego, a conservação precária e os poucos esforços para uma efetiva conclusão, somadas à expansão das rodovias, fez com que a ferrovia piauiense entrasse em declínio, tendo a maior parte dos trilhos sido retirada, mesmo não tendo sido oficialmente desmobilizada (SILVA FILHO, 2007). Atualmente o Conjunto Ferroviário é de propriedade da União, tombado na esfera estadual em 1977 e na federal em 2013, e desde 2016 abriga no seu complexo o Parque da Cidadania.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A narrativa mais difundida sobre a economia e a industrialização piauienses as considera atrasadas e periféricas. Contudo, embora frequentemente lembrado pela sua economia agrária ligada ao algodão e ao gado, o Piauí teve a organização do seu território e de sua malha urbana, em grande parte associada às demandas da indústria. Sua economia foi profundamente afetada pela Revolução Industrial, tanto pelo fornecimento de matéria-prima – algodão, couro, etc. – para a indústria, quanto pelas fábricas criadas no Estado.

A fundação da nova capital – Teresina – esteve associada a demandas de transportes, vinculadas aos fluxos comerciais de matérias-primas e de mercadorias impulsionados pela indústria. Planejada sob a égide do urbanismo da retícula e da higiene do século XIX, Teresina foi uma cidade administrativa e um importante centro comercial e de serviços. Suas igrejas e repartições públicas espelhavam sua função de centro de poder, enquanto as casas comerciais atraídas pelo cais, seu papel de centro de distribuição de mercadorias.

Inserida na trama da economia capitalista, Teresina, sobretudo entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX, também abrigou várias fábricas. Seu parque industrial, apesar de formado – salvo exceções – por fábricas de pequeno porte, era bastante diversificado. Incluía fábricas de sabão, tecidos, bebidas, calçados, charutos, cigarros, gelo e vinagre, laticínios, cerâmicas, usinas de açúcar e indústrias de beneficiamento de algodão e arroz.

Estas indústrias causaram profundos impactos no cotidiano e na forma da cidade. Geraram novos bairros - como o Núcleo Urbano Santana e o Bairro Vila Operária - onde se concentraram precárias moradias habitadas por trabalhadores. Introduziram no cenário urbano chaminés e novas tipologias construtivas. Seus galpões de fachadas mais ou menos amplas e pouco ornamentadas testemunhavam a inserção da cidade no mundo da produção industrial. Por sua vez, lojas instaladas em rebuscados prédios ecléticos traduziam outro viés desse mundo: o apelo ao consumo.

Apesar o forte caráter rural e das relações tidas como pré-capitalistas desenvolvidas pela economia de subsistência praticadas nas fazendas criatórias e do afastamento do Piauí dos grandes centros de consumo; o estado mesmo de forma

descontinuada insere-se no mercado externo seja através da pecuária em dado momento, posteriormente com a produção de algodão e mais recentemente com o extrativismo vegetal. Os exemplos industriais aqui citados, demonstram alinhamento com a economia nacional, além de comunicação e parcerias constantes com empresas estrangeiras como as inglesas *Henry Rogers Sons & Co* e *Go Thetcher & C.^a* e a alemã *Bremptner Tonwerke*.

Desta fase da história de Teresina restaram vários prédios institucionais e dois complexos industriais: o da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense e o da Usina Santana. A Fábrica de Fiação, fundada em 1893 e a Usina Santana, em 1906, demonstram o alinhamento dos investimentos piauienses à incipiente industrialização brasileira, fazendo parte assim do que alguns estudiosos consideram “nosso primeiro surto industrial”, localizado entre os anos de 1885 e 1895 (HARDMAN & LEONARDI, 1982, p.23).

Neles, ao lado do uso de elementos importados e referências estéticas externas, a arquitetura aqui apresentada demonstra a utilização de elementos tradicionais da arquitetura piauiense, como o tijolo de barro cozido, os alpendres, beirais, o ladrilho hidráulico, e a madeira oriunda da carnaúba – considerada o marco da produção local.

O primeiro edifício fabril da Usina Santana demonstra o seu alinhamento com a arquitetura industrial, dando indícios da sua padronização com a utilização da modulação e dos tijolos aparentes. O segundo edifício da Usina, construído décadas depois, reflete mais uma fase da arquitetura industrial, a de padronização total.

Com base nas formulações de Saia (1988), considera-se que o prédio da Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense apresenta um hibridismo entre a utilização de forma acanhada da estética clássica nos primeiros edifícios de Teresina e a tecnologia da tipologia da estrutura inglesa importada; além de uma transição entre o edifício fabril com uso camuflado e o edifício fabril com tipologia específica. Apesar da comparação com outros exemplares industriais brasileiros e mesmo com as classificações utilizadas por Saia e Hardman, não é possível estabelecer uma relação ou uma filiação direta entre esses primeiros edifícios e os casos teresinenses aqui estudados. O que se pode constatar é uma utilização de técnicas construtivas e estruturas pré-fabricadas e bastante difundidas na arquitetura industrial, mesmo que adaptadas aos materiais e condicionantes locais.

Pode-se afirmar que, em certos aspectos, as fábricas teresinenses se assemelham às paulistas, estudadas por Saia (1988, p.226): “são quase todas desenvolvidas com um pavimento e muito horizontalizadas, isto é, esparramadas em grandes áreas”.

Os três conjuntos tratados espelham a evolução da arquitetura produzida no Piauí entre finais do século XIX e a década de 1930. O exemplar mais remoto estudado, datado de 1893 – a Fábrica de Fiação e Tecidos Teresinense – demonstra o despojamento fabril das primeiras décadas da industrialização brasileira, mas também reflete as referências clássicas propagadas durante as primeiras décadas da cidade, como pôde ser constatado mediante a comparação dos primeiros edifícios públicos de Teresina. As edificações encontradas na Usina Santana demonstram através de suas ampliações a evolução das tipologias características da arquitetura industrial - e também o gosto praticado no seu centro histórico, como o estilo missões.

A Fiação acaba por repetir uma feição residencial, o que Silva Filho (2007, p. 17) considera dar uma “continuidade cenográfica à paisagem urbana” de Teresina, “também projetando os limites dos recursos técnicos e materiais disponíveis” na cidade. Limites esses visíveis no anúncio dos materiais necessários, na escassez e dificuldade em produzi-los e transportá-los até o local da obra e nos consequentes atrasos na sua finalização. Dificuldades técnicas também estavam presentes no manuseio das máquinas de produção importadas, noticiadas por Orgmar Monteiro.

Correia (2013) defende que até 1880 não é possível identificar uma estética fabril nítida na arquitetura das indústrias brasileiras. Em Teresina, essa estética possivelmente só vem a aparecer com a construção da Usina Santana na primeira década do século XX. Para a autora, até esse período, “com raras exceções, as instalações fabris lembram casarões ou conventos, enquanto a arquitetura residencial tende a recuperar a forma e os materiais difundidos no período colonial”. Essa avaliação se aplica à arquitetura apresentada pela Fábrica de Fiação, que foi inaugurada em 1893, mais de uma década depois da periodização elencada por Correia.

As fábricas contribuíram para modificar a paisagem de Teresina, seja pelas moradias de palha de seus operários, seja na destruição das mesmas e expulsão da população mais pobre do centro a fim de embelezá-lo. Foi, contudo, pouco relevante sua ação direta na produção de casas.

Nascimento (2002) considera que apenas na década de 1930 tenha se tomado as primeiras iniciativas de vilas operárias em Teresina, mas o autor se refere ao bairro Vila Operária, criado a partir da realocação dos trabalhadores da Fábrica de Fiação e da

ocupação por parte dos trabalhadores da linha férrea. Nessa experiência, a terra foi cedida pelo poder público, e a abertura de ruas e a construção das casas ficaram relegadas aos próprios moradores. Contudo, foi possível registrar uma iniciativa de uma pequena indústria na cidade em um anúncio no jornal *Diario do Piahy*, em 1912, que mencionava a existência de uma pequena vila operária de propriedade de João M. Broxado, dono da fábrica Saboaria Theresinense, que provavelmente abrigava seus funcionários (JOAO M. Broxado, *Diario do Piahy*, 1912). Há, também, indícios de oitenta casas cedidas por Gil Martins aos funcionários da Usina Santana, ainda nas primeiras décadas do século XX.

As indústrias aqui estudadas e suas respectivas localizações confirmam uma enorme ligação com os rios Parnaíba e Poty (Figura 1). A Fábrica de Fiação, às margens do Parnaíba e a Usina Santana, às margens do Poty, pelos quais foram transportados seus materiais de construção para suas instalações e posteriormente a matéria prima e seus produtos finais para o mercado.

Não foi possível identificar projetistas e ou arquitetos além de José dos Santos e Silva, a quem se credita o projeto da Estação Ferroviária. Mas o registro da lista de materiais e a quantificação dos mesmos para a construção da Fiação e as evidências da importação de toda a estrutura metálica, presume a existência de projeto e de um planejamento e, acredita-se, na existência de desenhos e ou projeto arquitetônico e estrutural.

As construções estudadas apresentam condições diversas de conservação e proteção. As antigas instalações da Usina Santana não apresentam nenhum tipo de proteção patrimonial, estando quase todos os seus prédios abandonados e ou em estado de ruínas. As exceções são uma casa de construção mais recente, de onde uma família ainda gerencia a plantação de cana e as propriedades e do armazém, onde há o beneficiamento da cana que é vendida para a cidade.

O prédio da fábrica da Companhia de Fiação e Tecidos Piauiense após passar alguns anos fechado e sem uso, foi adquirido pelo Grupo Claudino e passou a abrigar a matriz de uma das maiores redes de lojas de departamento do Piauí. O uso atual, possivelmente contribuiu para se encontre bem conservado, embora alterado em vários aspectos. A cobertura de telha cerâmica foi substituída por telhas metálicas, vãos foram fechados e muitas esquadrias substituídas. O prédio está situado na única zona atualmente considerada de interesse de preservação patrimonial (ZP1) pela legislação municipal urbana em vigor. Esta zona corresponde ao centro histórico da cidade e à área

traçada em sua fundação, onde se instalaram os prédios públicos e alguns privados julgados relevantes, como o da Fiação. Tal legislação prevê a proteção unicamente da fachada e delega ao órgão municipal de preservação do patrimônio a aprovação de toda e qualquer reforma e modificação no prédio. O prédio da fábrica, contudo, não possui proteção nas esferas estadual e federal. Embora não seja um exemplar excepcional de arquitetura, esse prédio é relevante para a história do Piauí e de Teresina, como testemunho de um muito pouco conhecido segmento industrial da economia local nas primeiras décadas de existência da cidade.

O complexo da Estação Ferroviária é protegido em esfera federal pelo IPHAN. Atualmente, a volumetria original da Estação acha-se preservada, apresentando alterações em planta baixa, como a adição de paredes e troca de forros e pisos. Abriga a administração da Companhia Metropolitana de Transportes Públicos - CMTP - e no seu pátio está sendo implantado, sob supervisão do IPHAN, o Parque da Cidadania, que oferecerá à população espaços para práticas esportivas, culturais e de lazer. Os dormitórios também se apresentam conservados externamente, com modificações internas adaptadas aos novos usos. Atualmente são utilizados como depósitos e residência. Os armazéns mantêm a mesma conservação das edificações anteriores e estão sendo utilizados para fins culturais por órgãos ligados à prefeitura municipal. O escritório apresenta modificações na fachada e internas e abriga a Associação dos Ferroviários aposentados. A casa de marcenaria e a oficina de vagões, até o ano de 2014, se encontravam em estado precário, estando a última em ruínas. Em 2016, com a implantação do Parque da Cidadania, a oficina foi reconstruída para abrigar o Museu de Arte Sacra. A Casa do Agente mantinha uso residencial até o ano de 2014. Atualmente abriga um pequeno museu do Parque da Cidadania. As iniciativas de restauro e reconstrução nos prédios não se preocupam em sinalizar adições ou mudanças nos projetos originais, são de todo bastante questionáveis. Tais iniciativas confirmam a importância conferida ao complexo ferroviário e à sua arquitetura pela cidade, mas mostram que a relevância atribuída não foi suficiente para inspirar um projeto de restauro mais preocupado em manter ou assinalar as características originais do conjunto.

Considerando que “a experiência das companhias industriais torna-se um ponto de observação privilegiado para a compreensão das características dos assentamentos humanos” (CORREIA; GUNN, 2005, p. 18), o presente trabalho ajuda a compreender a

configuração do território da cidade de Teresina, a partir de alguns deslocamentos provocados, financiados ou apoiados por empresas. A relevância dessa ação é em parte encoberta não só pelo descarte dos próprios prédios fabris – através do abandono e da grave descaracterização -, mas também o descarte de registros relativos à aprovação dos grandes projetos que envolveram estes empreendimentos na cidade. Da mesma forma, os registros sobre os operários e as suas condições de trabalho e habitação são relegados ao esquecimento, restando de suas existências pouco mais que notas em classificados e sessões policiais de jornais.

REFERÊNCIAS

- A 11. **O Apostolo**, Theresina, 09 de maio de 1909, p.4.
- A MENSAGEM. **O Apóstolo**. Theresina, 03 de julho de 1910, p.1.
- ACÇÃO SOCIAL. **O Apostolo**: Orgam Official da Diocese, Theresina, 27 de junho de 1909, p.3.
- ACHA-SE NESTA CAPITAL. **O Apostolo**: Orgam Official da Diocese, Theresina, 21 de fevereiro de 1909, p.2.
- ADMINISTRAÇÃO municipal. **A Imprensa**, Therezina, 17 de abril de 1928, p. 1.
- ADONIAS, Isa. **Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil Colonial conservados no Ministério Das Relações Exteriores**. Rio de Janeiro/Brasília: Ministério das Relações Exteriores/Serviço de Documentação, 1960.
- AGUIAR, Eurípedes Clementino de. **Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Dr. Eurípedes Clementino de Aguiar, Governador do Estado**. Theresina: Typografia de “O Piauihy”, 1920.
- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. Memoria chronologica, histórica e corographica da Província do Piaui. **Revista do Instituto Geográfico e Histórico Brasileiro**, Rio de Janeiro, t. XX, p. 5-165, 1º trimestre de 1857.
- ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO RIO DE JANEIRO. **Indústria**. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do BRASIL, 1891.
- ALMANAK LAEMMERT ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DO RIO DE JANEIRO. **Estado do Piauihy**. Rio de Janeiro: Companhia Typographica do BRASIL, 1905.
- ANNIVERSARIOS. **A Imprensa**, Theresina, 12 de maio de 1933, p. 2.
- ANNIVERSARIOS. **A Imprensa**, Therezina, 10 de maio de 1929, p. 3.
- ANNIVERSARIOS. **Chapadao do Corisco**, Theresina, 11 de maio de 1918, p. 13
- ANNO. **A Imprensa**, Theresina, 6 de maio de 1871, p.1
- ANNUNCIO. **A Epoca**: Orgão Conservador, Theresina, 19 de julho de 1879, p.4.
- ANNUNCIO. **A Legalidade**, Therezina, 21 de maio de 1892, p.4.
- ANNUNCIOS. A Epoca, Therezina, 24 de agosto de 1878, p.4.
- ANNUNCIOS. **A Epoca**: Orgão Conservador, Theresina, 19 de julho de 1879, p.4.
- ANNUNCIOS. **A Imprensa**, 21 de agosto de 1880, p.3.
- ANNUNCIOS. **A Imprensa**, Theresina, 12 de janeiro de 1871, p.4.

- ANNUNCIOS. **A Phalange**, Therezina, 15 de fevereiro de 1889, p.4.
- ANNUNCIOS. **O Apostolo**, Theresina, 18 agosto de 1907, p.4.
- ANNUNCIOS. **O Apostolo**, Theresina, 23 mai. 1909, p.1.
- AO COMMERCIO. **A Imprensa**, Theresina, 05 de março de 1887, p.4.
- ARAÚJO, José Luís Lopes de. **O Rastro da Carnaúba do Piauí**. In: Revista Mosaico, v.1, n.2, p.198-205, julho/dezembro de 2008.
- ARRAES, Esdras. **Plantar povoações no território: (re)construindo a urbanização da capitania do Piauí, 1697-1761**. Anais do Museu Paulista. 2016, vol.24, n.1, p.257-298.
- ASSEMBLEIA Provincial. **A Imprensa**, Theresina, 11 de agosto de 1888.
- ASSUCAR. **A Imprensa**, Therezina, 1 de outubro de 1927, p.4.
- BANCO do Brasil destinou recursos a Usina Santana. **O Dia**, Teresina, 4 de janeiro de 1972, p.5.
- BANDEIRA, W. J. **O Piauí e a divisão regional do trabalho no Brasil**. Carta CEPRO, Teresina: v.9, n.1, p.31-50, junho/dezembro de 1983.
- BARBOSA, Edison Gayoso Castelo Branco. **Therezina Teresina**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1991.
- BARRETO, Paulo T. **Piauí e sua arquitetura**. In: Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, SPHAN, 1940.
- BARRETO, Paulo Thedim. **O Piauí e sua Arquitetura**. In: Arquitetura Civil I: Textos escolhidos da Revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional São Paulo: FAUUSP e MECIPHAN, 1975. P. 191-219.
- BARRETO, Paulo Thedim. **Piauí e sua Arquitetura**. In: Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, n.2, 1938.
- BASTOS, Claudio de Albuquerque. **Dicionário histórico e geográfico do Estado do Piauí**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1994.
- BELGIAN CLUB. **Estrada de Ferro Central do Piauí**. Disponível em: <<http://belgianclub.com.br/pt-br/ef/estrada-de-ferro-central-do-piau%C3%AD>>. Acesso em: 18 de maio de 2018a.
- BELGIAN CLUB. **Estrada de Ferro São Luís Terezina**. Disponível em: <<http://belgianclub.com.br/pt-br/ef/estrada-de-ferro-s%C3%A3o-luis-terezina>>. Acesso em: 18 de maio de 2018b.
- BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar** – vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985.
- BONUS de Guerra. **Gazeta**, Theresina, 23 de janeiro de 1944, p. 3.

BRANDÃO, Tanya Maria Pires. **A Elite Colonial Piauiense**: família e poder. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

BRAZ E SILVA, Ângela Napoleão. Planejamento e Fundação da primeira cidade no Brasil Império. In: **Cadernos PROARQ 18**. UFRJ, 2012.

BREVE viagem. **O Piauihy**, Theresina, 28 de novembro de 1908, p.6.

CAMARA clandestina. **A Imprensa**, 26 de março de 1872, p.2.

CAMARA LEGISLATIVA. **Diario do Piauihy**, Therezina, 5 de junho de 1914, p.1.

CAMARA LEGISLATIVA. **Diario do Piauihy**, Therezina, 7 de junho de 1911, p.2.

CAMARA MUNICIPAL. **A Opinião Conservadora**, Theresina, 12 de fevereiro de 1876, p.3.

CAMARA Municipal. **Estado do Piauihy**, 31 de janeiro de 1890, p.3.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro**. 2000. 246f. Doutorado em Ciências Econômicas – Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

CAMPO NEUTRO. **Estado do Piauihy**, Theresina, 2 de março de 1892, p. 3.

CARTA aberta. **Diario do Piauihy**, Therezina, 2 de março de 1911, p.1

CARVALHO, Luiz. **O Nortista**, Parnahyba, 9 de fevereiro de 1901, p.1.

CASA INGLESA DE PARNAÍBA. **O Sobrado**. Disponível em:
<<http://casainglesaparnaiba.com.br/index.php/o-sobrado/>>. Acesso em: 11 de maio de 2018.

CASAS e terrenos. **A Imprensa**, Therezina, 16 de junho de 1928, p. 3.

CASTELLO BRANCO FILHO, Moysés. **A Habitação**: Arquitetura Colonial do Piauí. Teresina, 1978.

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

CHAVES, Joaquim. **Como nasceu Teresina**. Teresina: Fundação Municipal Monsenhor Chaves, 1987.

CHAVES, Monsenhor. **Obra Completa**. Teresina: Fundação Municipal de Cultura Monsenhor Chaves, 2013.

CNI, Conselho Nacional da Indústria. **Perfil da Indústria nos Estados**. 2015. Disponível em:
http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/cni_estatistica_2/2015/02/11/166/Perfil_da_industria_nos_Estados_Fevereiro2015.pdf> Acesso em fevereiro de 2016.

CODÓ. **A Legalidade**, Theresina, 30 de abril de 1892, p.4.

- COMMERCIO. **O Nortista**, 17 de fevereiro de 1901, p.3.
- COMPANHIA de fiação. **A Legalidade**, Therezina, 21 de maio de 1892, p.4.
- COMPANHIA DE VAPORES. **A Imprensa**, Therezina, 22 de março de 1884, p. 4.
- COMPANHIA DE VAPORES. **A Imprensa**, Therezina, 28 de março de 1885, p.6.
- COMPLETAM anos. **Gazeta**, Theresina, 11 de maio de 1944, p. 4.
- CONCLUSÕES. **A Imprensa**, 17 de maio de 1871, p.2.
- CONSELHO de Intendência Municipal. **Estado do Piauí**, Theresina, 21 de fevereiro de 1890, p.3.
- CORONA, Eduardo.; LEMOS, Carlos A. C. **Dicionário da Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Romano Guerra, 2017. (Coleção RG fac-símile, 3).
- CORONEL Adão Soares. **Aviso**, Picos, 30 de setembro de 1922, p. 5.
- CORONEL GIL MARTINS. **O Apostolo**, Theresina, 12 de maio de 1912, p.3.
- CORREIA, Telma de Barros. **A cidade-jardim: os conjuntos residenciais de fábricas (Brasil, 1918-1953)**. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.22. n.1. p. 161-198. jan.- jun. 2014.
- CORREIA, Telma de Barros. **A Construção do Habitat Moderno no Brasil – 1870-1950**. São Carlos: RiMa, 2004.
- CORREIA, Telma de Barros. **Ornato e despojamento no mundo fabril**. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.19. n.1. p. 11-79 jan.- jun. 2011.
- CORREIA, Telma de Barros. Ornato e despojamento no mundo fabril. **Anais do museu paulista**, São Paulo , v. 19, n. 1, p. 11-80, June 2011.
- CORREIA, Telma de Barros. **Patrimônio Industrial e Agroindustrial no Brasil**: a forma e a arquitetura dos conjuntos residenciais. In: Lugares de Produção: Arquitetura, Paisagens e Patrimônio. São Paulo: Annablume, 2013.
- CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano do operário no sertão**. Campinas: Papirus, 1998.
- CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano operário no sertão**. Campinas: Papirus, 1998.
- CORREIO. **Estado do Piauí**, Theresina, 14 de fevereiro de 1890, p.4.
- CRUZ, Thais Fátima dos Santos Cruz. **Paranapiacaba: A arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária**. Dissertação de Mestrado. USP - Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2007.
- DACHZIEGELARCHIV. **Archiv Historische Dachziegel**. Disponível em: <http://www.dachziegelarchiv.de/>. Acesso em: 10 de agosto de 2017.

DE ARAÚJO, Renata Malcher. **O Piauí e sua cartografia**. In: IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011, Porto.

DE MORAIS, Marcelo. **As Vilas Ferroviárias Paulistas: Arquitetura e as relações urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários**. Dissertação de Mestrado. USP – Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2002.

DIA 18. Theresina, **O Piauí**, 6 de abril de 1872, p.2.

DIA 26. **A Imprensa**, Theresina, 17 de fevereiro de 1866.

DIAS, Cid de Castro. **Piauí das origens à nova Capital**. Teresina: Nova Expansão Gráfica e Editora Ltda., 2006.

DIRECTORIA da Companhia. **Estado do Piauí**, 16 de março de 1890, p.6.

DIRECTORIA da Fiação. **O Apostolo**, Theresina, 04 set. 1910, p.3.

DIRECTORIA de Agricultura. **Diário do Piauí**, Therezina, 16 de maio de 1913, p.3.

DOCUMENTO. **A Imprensa**, Theresina, 9 de fevereiro de 1880, p.3

EDITAES. **A Imprensa**, Theresina, 22 de agosto de 1885, p.6.

EDITAL. **Diário do Piauí**, Therezina, 7 de dezembro de 1912, p.2.

EM BREVE. **O Piauí**, Therezina, 28 de novembro de 1908, p. 6.

ESCRAVOS ferrados. **A Imprensa**, Theresina, 18 de maio de 1870, p.3.

ESFORÇO Histórico. **O Apostolo**, Theresina, 8 de dezembro de 1907, p.4.

ESTÁ NESTA CAPITAL. **Diário do Piauí**, Therezina, 27 de novembro de 1912, p.3.

ESTATUTOS da sociedade beneficente. **Diário do Piauí**, Theresina, 28 de setembro de 1911, p.3.

EXCELENTÍSSIMO. **A Imprensa**, Theresina, 27 de fevereiro de 1886, p.3.

FABRICA ESTRELLA. **O Commercio**. 17 de novembro de 1907, p.3.

FABRICA. **A Legalidade**, Therezina, 20 de agosto de 1892, p.4.

FABRICA. **A Phalange**, Theresina, 7 de março de 1889, p.4

FAÇANHA, Antônio Cardoso. **A evolução urbana de Teresina: agentes, processos e formas espaciais da cidade**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1998.

FATOS e Notas. **Gazeta**, Theresina, 9 de fevereiro de 1943, p.4.

FEDERAÇÃO Piauiense de Futebol, **Gazeta**, 11 de julho de 1943, p. 4.

- FERNANDES E SILVA, Raimundo. Industria Assucareira no Estado do Piauhý. **Diario do Piauhý**, Theresina, 20 de agosto de 1913a, p.1.
- FERNANDES E SILVA, Raimundo. Industria Assucareira no Estado do Piauhý. **Diario do Piauhý**, Theresina, 30 de agosto de 1913b, p.1.
- FERREIRA, João Luiz Ferreira. **Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Dr. João Luiz Ferreira, Governador do Estado**. Theresina: Typografia de “O Piauhý”, 1921.
- FERREIRA, João Luiz Ferreira. **Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Dr. João Luiz Ferreira, Governador do Estado**. Theresina: Typografia de “O Piauhý”, 1922.
- FERREIRA, João Luiz. **Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Governador do Estado João Luiz Ferreira**. Theresina: Typ. O Piauhý, 1923.
- FIAÇÃO e Tecidos. **A Legalidade**, Therezina, 26 de novembro de 1892, p.4.
- FIAÇÃO Piauhyense. **A Imprensa**, Therezina, 29 de junho de 1933, p.1.
- FIAÇÃO. **A Legalidade**, Therezina, 21 de novembro de 1892b, p.3.
- FINGER, Anna Elisa. **Vilas Ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do sul**. Dissertação de Mestrado. UnB – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Brasília, 2009.
- FRAMPTOM, Keneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- FREIRE DA SILVA, Antonino. **Diário do Piauhý**. 1 de junho de 1911, p.4.
- FREIRE DA SILVA, Antonino. **Mensagem apresentada a Camara Legislativa pelo Governador Antonino Freire da Silva**. Theresina: Diario do Piauhý, 1911.
- FREITAS, Clodoaldo. **História de Teresina**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1988.
- FIGUEIREDO, Diva Maria Freire; VIEIRA FILHO, Dalmo. Rede do Patrimônio Cultural no Piauí. In: PINHEIRO, Áurea da Paz; PELLEGRINI, Sandra C. A (Orgs.). **Tempo, Memória e Patrimônio Cultural**. Teresina: Edufpi, 2010.
- GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba — Cidades-Beira**. 2008. 397 f. Tese (Doutorado em Historia)-Universidade de Brasília, Brasília, 2008.
- GARDNER, George. **Viagens no Brasil**: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949,
- GAYOSO, Edison C. B. Barbosa. **Therezina, Teresina**. Fundação Cultural Monsenhor Chaves. Teresina: s.d.
- GAZETILHA. O Piauhý, 21 de fevereiro de 1911, p.4.

GUAZZELLI, Barbara Gonçalves. **Ferrovia, Trabalho e Habitação - Vilas operárias de Campinas (1883 - 1919)**. Dissertação de Mestrado. USP - Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 2014.

GUERRAND, Roger-Henri. **Espaços Privados**. In: História da Vida Privada IV. São Paulo: Companhia das Letras, 1991. P.325-411.

GUNN, Phillip; CORREIA, Telma de Barros Correia. A industrialização brasileira e a dimensão geográfica dos estabelecimentos fabris. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.7, n.1, p.17-53, 2005.

HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte**. São Paulo: Global Editora, 1982.

HOMEM, Maria Cecília Naclério. **O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. 1936. Disponível em <<http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=720>>. Acesso em fevereiro de 2016.

IMPOSTO PREDIAL. **Diario do Piauh**y. Therezina, 08 de março de 1912, p.2.

INTERIOR. **O Paiz**, Niteroi, 24 de julho de 1908, p.4.

JOAO M. BROXADO. **Diario do Piauh**y, Therezina, 6 de fevereiro de 1912, p. 3.

JUNTA COMMERCIAL. **O Piauh**y, Theresina, 22 de agosto de 1895, p. 3.

KNOX, Miridan Britto. **Escravos do Sertão: Demografia, Trabalho e Relações Sociais (Piauí -1826 – 1888)**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

KNOX, Miridan Britto. **O Piauí na primeira metade do século XIX**. Teresina: Projeto Petrônio Portella, 1986.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

LANÇAMENTO de imposto. **Diario do Piauh**y, 29 de maio de 1912, p.3.

LANÇAMENTO de imposto. **Diario do Piauh**y, 3 de março de 1911, p.2.

LANÇAMENTO do importo de indústria e profissão, organizado pela Mesa de Rendas, em Therezina, no anno de 1911. **Diario do Piauh**y, Therezina, 3 de março de 1911, p. 2.

LEMONS, Carlos. **Cozinhas, etc**. Um estudo sobre as zonas de serviço da casa paulista. São Paulo: Perspectiva, 1978.

LEMONS, Carlos. **História da Casa Brasileira**. São Paulo: Contexto, 1989.

LIMA, Ana Cristina da Costa. **Práticas de devoção a Nossa Senhora do Perpétuo Socorro na Vila Operária**, Teresina - PI. 2009. 213 f. Dissertação de Mestrado.

LIMA, Iracilde Maria de Moura Fé. **Teresina: urbanização e meio ambiente**. Scientia et Spes. Revista do Instituto Camillo Filho. V.1, nº 2 (2002). Teresina: ICF, p. 181-206.

LIMA, Solimar Oliveira; SANTOS, José Maurício M. dos. **Classe Trabalhadora e Espaço Urbano: o surgimento do bairro Vila Operária em Teresina – Piauí (1928-1950)**. Informe Econômico. Ano 16, n.33, 2014. Teresina: UFPI, p. 23-27.

MAGALHÃES, Cristiane Maria. **Mundos do Capital e do Trabalho: a construção da paisagem fabril itabirana**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História – UFMG, 2006.

MARTINS, Agenor de Sousa [et. al.]. **Piauí: Evolução, Realidade, Desenvolvimento**. Teresina: Fundação CEPRO, 2003.

MASHORCA. **A Legalidade**, Therezina, 13 de fevereiro de 1892, p. 4.

MELLO, Mathias Olympio de. **Mensagem apresentada à Câmara Legislativa pelo Governador do Estado Mathias Olympio de Mello**. Teresina: 1926.

MENDES, Felipe. **Economia e Desenvolvimento do Piauí**. Teresina: Fundação Municipal Monsenhor Chaves, 2003.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPAC). **Bacia do Nordeste**. Disponível em:
<<http://www.transportes.gov.br/component/content/article/2-uncategorised/1441-bacia-nordeste.html>>. Acesso em: 10 de maio de 2018.

MIRANDA, Agenor Augusto de Oliveira. **Estudos Piauienses**. Companhia Editora Nacional: 1938.

MONTEIRO, Orgmar. **Teresina descalça: memória desta cidade para deleite dos velhos habitantes e conhecimentos dos novos**. Fortaleza: Ioc, 1987a, v. 1.

MONTEIRO, Orgmar. **Teresina descalça: memória desta cidade para deleite dos velhos habitantes e conhecimentos dos novos**. Fortaleza: Ioc, 1987b, v. 2.

MONTEIRO, Orgmar. **Teresina descalça: memória desta cidade para deleite dos velhos habitantes e conhecimentos dos novos**. Fortaleza: Ioc, 1987c, v. 3.

MONTEIRO, Orgmar. **Teresina descalça: memória desta cidade para deleite dos velhos habitantes e conhecimentos dos novos**. Fortaleza: Ioc, 1987d, v. 4.

MONTEIRO, Orgmar. **Teresina descalça: memória desta cidade para deleite dos velhos habitantes e conhecimentos dos novos**. Fortaleza: Ioc, 1988b, v. 5.

MOREIRA, Amanda Cavalcante. **Teresina e as moradias da região central da cidade (1852-1952)**, São Carlos, EESC, 2016. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

MOREIRA, Amanda Cavalcante. **Teresina e as moradias da região central da cidade**

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)**. Dissertação de Mestrado. USP – Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2007.

MORTO notável. **O Apostolo**, Teresina, 18 dez. 1910, p.1.

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

NECROLÓGIOS. **Gazeta**, Teresina, 9 de fevereiro de 1944, p. 4.

NO PIRAJÁ. **Diario do Piauh**y. Teresina, 2 de novembro de 1913, p.2.

NOTICIARIO. **A Imprensa**, Teresina, 27 de outubro de 1870, p.3.

NOTICIARIO. **A Phalange**, 27 de março de 1889, p.4.

NUNES, Odilon. **Estudos de História do Piauí**. Teresina: 1982, v.2.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. Teresina: FUNDAPI, Fundação Monsenhor Chaves, 2007, v.4.

O MERCADO PUBLICO DE THEREZINA. **Diario do Piauh**y, Therezina, 19 de outubro de 1913.

OFFICIOS. A Imprensa: Orgão do Partido Liberal. 11 de setembro de 1880a, p.2.

OFFICIOS. A Imprensa: Orgão do Partido Liberal. 30 de setembro de 1880b, p.5.

OFFICIOS. **Diario do Piauh**y, 27 de fevereiro de 1911, p.3.

OFÍCIO. **Diário do Piauh**y, 25 de abril de 1911, p.2.

OLIVEIRA, Fernando. **Teresina: 1852-2002**. Teresina: Halley S. A. Gráfica e Editora, 2002.

PARA A CAPITAL. **O Apostolo**, Teresina, 15 de janeiro de 1911, p. 3.

PARTE Official. **A Imprensa**, 17 de setembro de 1870, p.1.

PARTE Official. **A Imprensa**, Teresina, 20 de janeiro de 1866, p.1.

PARTE OFFICIAL. A Imprensa, Therezina, 1 de dezembro de 1866, p.1.

PARTE Official. **Estado do Piauh**y, Teresina, 16 de janeiro de 1890a, p.3.

PARTE Official. **Estado do Piauh**y, Teresina, 21 de janeiro de 1890b, p.1.

PERDEO-SE. **O Propagador**, Teresina, 15 de janeiro de 1859, p.4.

PERROT, Michelle. Maneiras de Morar, In: **História da Vida Privada**, IV. São Paulo, Companhia das Letras, 1991. P.307-323

PEVSNER, Nikolaus. **Historia de las tipologias architectonicas**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1979.

PORTARIA. **A Imprensa**, Teresina, 24 de dezembro de 1884, p.1.

PORTARIAS, Diário do Piauí, 24 de fevereiro de 1911, p. 6

PORTARIAS. **A Imprensa**, Teresina, 16 de outubro de 1889, p.1.

PORTARIAS. **A Imprensa**, Teresina, 17 de setembro de 1879, p.2.

PORTARIAS. **Estado do Piauí**: Órgão Oficial, Teresina, 7 de fevereiro de 1890, p.1.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

RESPOSTA. **Gazeta**, Teresina, 16 de maio de 1943, p.4.

REUNIÃO DE ACCIONISTAS. **A Imprensa**, Teresina, 27 de março de 1886, p.4.

RIBEIRO, João Bosco Pinheiro. Entre Memórias e Narrativas: a classe operária da Fábrica de Laticínios dos Campos. In: **Revista Piauiense da História Social e do Trabalho**. Parnaíba: janeiro de 2017, ano 03, nº04, p. 30-40.

RODRIGUES, Joselina Lima Pereira. **Estudos Regionais do Piauí**. Teresina: Halley, 2001.

RYBCZYNSKI, Witold. **Casa: Pequena História de uma Idéia**. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SAIA, Helena. **Arquitetura e Indústria**: fábricas de tecido de algodão em São Paulo, 1869-1930. 1988. 259p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1988.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro (Org.). **Piauí: formação, desenvolvimento, perspectiva**. Teresina: Halley, 1995.

SECÇÃO livre. **Patria**, Teresina, 22 de novembro de 1903, p.4.

SEMPPLAN, Secretaria Municipal de Planejamento de Teresina. **Prefeitos de Teresina**. Disponível em: <http://sempplan.teresina.pi.gov.br/prefeitos-de-teresina/>. Acesso em: 05 de agosto de 2017.

SILVA F., Olavo Pereira da. **Carnaúba, Pedra e Barro na Capitania de São José do Piauí**: Estabelecimentos Rurais. Belo Horizonte: Ed. do autor, 2007a, v.1.

SILVA, Ângela Napoleão Braz. Planejamento e fundação da primeira cidade no Brasil Império. In: **Cadernos PROARQ 18**. UFRJ, 2012.

SILVEIRA, Thiago Coelho. **Desvelando os Caminhos do Santana: História e Memória de um Processo de Rurbanização**. 166f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2013.

SILVEIRA, Thiago Coelho. **Entrevista cedida a Marina Lages Gonçalves Teixeira**. 6 de janeiro de 2018.

SOCIEDADE DE AGRICULTURA. **O Apóstolo**. 16 de fevereiro de 1908, p.3.

SOUZA, Paulo Gutemberg de Carvalho. **Teresina**. Teresina: Pulsar, 2004.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp. **Viagem pelo Brasil: 1817-1820**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981, v.2.

STEIN, Stanley J. **Origens e Evolução da Indústria Têxtil no Brasil – 1850/1950**. Rio de Janeiro: Editora Campus Ltda., 1979.

TAVARES, Zózimo. **100 Fatos do Piauí no Século 20**. Teresina: Gráfica Halley, 2000.

TEIXEIRA, Cléudia Menezes Graça. **Ciclo de desenvolvimento da industrial têxtil em Caxias – Maranhão**. 313f. Dissertação (Mestrado em História Econômica). UNICAMP, Teresina, 2003.

TEIXEIRA, Manuel C. **A forma da cidade de origem portuguesa**. São Paulo: Editora UNESP, 2012.

TEIXEIRA, Marina Lages Gonçalves. Usinauá – proposta de uso para o edifício da Antiga Usina Santana: Centro de Ensino para Teresina. Trabalho Final de Graduação, 2014

TERESINA. **Perfil da Zona Rural de Teresina**. Teresina: Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento, 1995.

THERESINA. **A Imprensa**, Theresina, 5 de setembro de 1868, p.2.

TOLLSTADIUS, Larissa Lira. **Preservação do Centro de Teresina**: a construção de um objeto. 2013. 135 f. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - Iphan, Rio de Janeiro, 2013.

TRIBUNAL DE CONTAS. **Diário do Piauí**, Theresina, 21 de maio de 1913, p.3.

UM BALUARTE da iniciativa privada. **Revista da Associação Comercial**, Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1952.

USINA Santana S.A. **O Dia**, Teresina, 6 de fevereiro de 1975, p.9.

UZINA Santanna. **O Apostolo**, Theresina, 26 de maio de 1907, p.2.

VALLENT. **A Legalidade**, Theresina, 25 de junho de 1892, p.4.

VARIAS NOTÍCIAS. **Diário do Piauí**, Theresina, 13 de junho de 1911, p.1.

VÁRIAS. **Gazeta**, Theresina, 29 de dezembro 1943.

VENDE-SE. A Imprensa, **Theresina**, 8 de julho de 1926, p. 4.

VIA FÉRREA. **A Imprensa**. Theresina, 27 de novembro de 1884, p.4

VIAJANTES. A Imprensa, Theresina, 24 DE julho de 1928, p.3.

VIAL, Job. Resposta. **Gazeta**, Terezina, 4 de abril de 1948, p.2.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba (1916-1960)**. 2010. 250f. Mestrado em História do Brasil - Centro de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Piauí, Teresina.

VILHENA, Marcos. **Vôo de Ícaro:** tensões e dramas de um industrial no sertão. Teresina: Gráfica Halley, 2006.

Documentos

IPHAN. **Dossiê de Tombamento:** Conjunto Ferroviário de Teresina. Teresina, 2010.

IPHAN. **Relatório Final:** Dossiê para proteção do Conjunto Ferroviário de Teresina. Teresina, 2008.

TICCH, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.

Carta de Nihny Tagil. 2003. Disponível em:

<<http://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>> Acesso em: 01 de setembro de 2014

Tabela 6 - Quadro síntese geral

Objeto de Estudo	Fábrica de Fiação e Tecidos Piauiense	Usina Santana	Estação Ferroviária de Teresina
Inauguração	1893	1906	1926
Bens produzidos e ou oferecidos	Fiação e Tecidos	Álcool e açúcar	Serviços de transporte de pessoas e cargas
Localização	Centro Fundacional de Teresina	Zona Rural da Cidade	Centro Expandido de Teresina
Motivação geográfica de implantação	Rio Parnaíba	Rio Poty e plantações de cana.	Abertura da Avenida Circular, antiga Estrada de Bois.
Projeto	Não identificado, mas possivelmente o projeto foi importado juntamente com a estrutura metálica.	Atribui-se a “ingleses”	Engenheiro Militar José dos Santos e Silva
Estética	Referências clássicas simplificadas	Prédio 1: estética fabril Prédio 2: elementos modernos	Eclética, elementos com referência ao chalé.
Estrutura dos prédios de uso coletivo	Paredes e fundações em alvenaria; tesouras metálicas, cobertura cerâmica de telhas capa-canal, utilização de carnaúba como madeira estruturante, esquadrias de tábua fechada em madeira.	Prédio 1: vigas em concreto, tijolo maciço, cobertura cerâmica aparente com beiral, provável estruturação em tesouras de madeira. Prédio 2: estrutura do telhado metálica, fechamento em alvenaria, aberturas vazadas em cimento – cobogó, platibanda.	Estação: Tesouras em madeira, paredes em alvenaria, esquadrias de tábua fechada em madeira, telha plana francesa.
Empresas Estrangeiras Envolvidas	Henry Rogers Sons & Co (Inglaterra)	Go Thetchr & C. ^a (Inglaterra)	Brempter Tonwerke (Alemanha)
Moradia operária	Não forneceu, mas atraiu seus operários a aglomerarem-se nas suas proximidades.	Oitenta casas.	Casa do Agente (moradia unifamiliar para o funcionário de maior patente), alojamentos de turma e alojamentos no prédio da própria estação.
Tipologia das habitações	-	Residências unifamiliares	Alojamentos dispostos em fita, residência unifamiliar isolada, e dormitórios no edifício da estação.
Capital	Privado (maranhenses)	Privado	Inglês e público.
Uso atual	Loja de	Sem uso.	Estação: primeiro

	departamentos		pavimento abriga funções administrativas da CMPT. Casa do Agente: Museu aberto a visitação; Galpão de manutenção: museu aberto a visitação; Armazéns: utilizados para fins culturais de forma esporádica; Alojamentos de turma: depósitos e uma das unidades ainda é habitada.
Nível de conservação.	Fachada e elementos estruturais metálicos preservados.	Em estado de ruínas	Estação: primeiro pavimento com modificações, demais pavimentos abandonados. Casa do Agente: restaurada com ações questionáveis; Galpão de manutenção: grandes modificações nos vãos e reconstruído; Armazéns: mantidos originais com poucas modificações; Alojamentos de turma: em estado precário.
Classificação segundo Helena Saia (1988)	Demonstra um hibridismo entre o modelo <i>Edifício Fabril com uso industrial camuflado</i> e o <i>edifício fabril com tipologia específica</i> .	Prédio 1: Edifício fabril com tipologia específica. Prédio 2: Edifício com padronização total.	Não se aplica.