
CIRCULAÇÃO E MEIOS DE TRANSPORTES COMO ELEMENTOS PARA A FORMAÇÃO TERRITORIAL DO PIAUÍ

Simone Rodrigues da **SILVA**
Doutoranda em Geografia. Universidade Federal do Ceará – UFC
E-mail: simone1989simone@gmail.com
Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0669-4472>

*Recebido
Julho de 2023*

*Aceito
Fevereiro de 2025*

*Publicado
Dezembro de 2025*

Resumo: A formação territorial evidencia as formas de uso do território predominantes, o que inclui os processos de ocupação, exploração e a circulação no território. Assim, pensar a formação territorial exige também considerar as distintas formas de circular pelo território, as vias e os transportes utilizados em cada momento, que levaram à efetivação de sua ocupação e às explorações econômicas que marcam distintos períodos, já que a circulação estabelece condições para a realização dos mais diversos usos do território, inserindo-se também no campo das relações de poder que os configuram. Este artigo tem como objetivo geral analisar as mudanças ocorridas nos transportes ao longo da história no Piauí e suas repercussões nas transformações do território piauiense. Para tanto, visamos especificamente compreender o papel dos primeiros caminhos na formação do território piauiense; discutir as mudanças na circulação a partir do século XIX e suas repercussões territoriais, evidenciando o papel da navegação e dos projetos ferroviários; e apresentar o declínio do setor ferroviário e a ascensão do transporte rodoviário como o principal modal de transporte no estado a partir do século XX. A pesquisa foi realizada a partir de revisão de literatura e levantamento e análise de documentos, contemplando fontes históricas, relatórios e dados estatísticos. A partir das análises empreendidas, é possível inferir que as diferentes formas de circulação predominantes ao longo da história do Piauí foram centrais em seu processo de formação territorial.

Palavras-chave: Circulação; transportes; formação territorial; Piauí.

CIRCULATION AND MEANS OF TRANSPORT AS ELEMENTS FOR THE TERRITORIAL FORMATION OF PIAUÍ

Abstract: Territorial formation evidences the predominant forms of land use, which includes the processes of occupation, exploitation, and circulation in the territory. In this way, thinking about territorial formation also requires considering the different ways of moving around the territory, the roads and transport used at each moment, which led to the completion of their occupation and the economic exploitation which determined different periods, since circulation establishes conditions for the realization of the most diverse uses of the territory. Circulation also enters into the field of the power relations which configure such uses of the territory. The general aim of this article is to analyze the changes that have taken place in transport throughout history in Piauí and their repercussions on the transformation of Piauí's territory. Therefore, our specific objective is to understand the role of the first roads in the formation of the territory of Piauí; to address the changes in circulation since the 19th century and their territorial repercussions by highlighting the role of navigation projects and railway projects; and to present the decline of the railway sector and the rise of road transport as the main mode of transport in the aforementioned state since the 20th century. The research was carried out from a literature review and a compilation and analysis of documents, including historical sources, reports and statistical data. From the analysis, it is possible to infer that the different forms of circulation that prevailed throughout the history of Piauí were fundamental in the process of territorial formation.

Keywords: Circulation; transportation; territorial formation; Piauí.

CIRCULACIÓN Y MEDIOS DE TRANSPORTE COMO ELEMENTOS PARA LA FORMACIÓN TERRITORIAL DE PIAUÍ

Resumen: La formación territorial evidencia las formas predominantes del uso del territorio, lo que incluye los procesos de ocupación, explotación y la circulación en el territorio. De este modo, pensar en la formación territorial requiere también considerar las diferentes formas de circular por el territorio, las vías y los transportes utilizados en cada momento, que llevaron a materializar su ocupación y a las explotaciones económicas que marcan distintos períodos, pues la circulación establece condiciones para la realización de los más diversos usos del territorio, y se inserta también en el campo de las relaciones de poder que configuran dichos usos. El objetivo general de este artículo es analizar los cambios que se han producido en el transporte a lo largo de la historia en Piauí y sus repercusiones en la transformación del territorio piauiense. Por lo tanto, nuestro objetivo específico es comprender el papel de los primeros caminos en la formación del territorio de Piauí; abordar los cambios en la circulación a partir del siglo XIX y sus repercusiones territoriales, evidenciando el papel de los proyectos de navegación y de los proyectos ferroviarios; y presentar el declive del sector ferroviario y el auge del transporte por carretera como principal modo de transporte en el estado mencionado a partir del siglo XX. La investigación se llevó a cabo a partir de una revisión bibliográfica y una recopilación y análisis de documentos, incluyendo fuentes históricas, informes y datos estadísticos. A partir de los análisis, es posible inferir que las diferentes formas de circulación que predominaron a lo largo de la historia de Piauí fueron fundamentales en su proceso de formación territorial.

Palabras clave: Circulación; transportes; formación territorial; Piauí.

INTRODUÇÃO

Enquanto processo histórico e geográfico, a formação territorial carrega as marcas das relações sociais e de poder que apropriaram, dominaram e usaram o espaço em distintos tempos. Como afirma Moraes (2008, p. 54), trata-se de “um processo cumulativo que articula os resultados de formas de sociabilidade não necessariamente contínuas e sincrônicas”. Dessa maneira, a formação territorial revela as tramas dos usos sociais do espaço, do passado ao presente, expondo os processos e mesmo os “projetos que por diferentes vias se hegemonizaram na sociedade em foco” (Moraes, 2008, p. 46).

A formação territorial evidencia, portanto, as formas de uso do território predominantes, o que inclui os processos de ocupação, exploração e a circulação no território. Assim, pensar a formação territorial exige também considerar as distintas formas de circular pelo território, as vias e os transportes utilizados em cada momento, que levaram à efetivação de sua ocupação e às explorações econômicas que marcam distintos períodos, já que a circulação estabelece condições para a realização dos mais diversos usos do território, inserindo-se também no campo das relações de poder que os configuram.

No âmbito da formação territorial do Brasil temos um longo processo de dominação dos espaços, que se dá pela gradativa ampliação das possibilidades de ocupação e exploração efetiva do território (Moraes, 2000). Em distintos tempos e ritmos, pontos do território foram incorporados à malha de relações da colonização portuguesa, às posteriores dinâmicas da modernização do território e às formas de incorporação do Brasil na economia-mundo, com suas desigualdades regionais (Becker; Egler, 2010). Entretanto, compreender esse longo processo requer considerar que tais dinâmicas da formação territorial se deram por meio e a partir das possibilidades de circulação existentes.

Assim, pesquisar sobre a instalação de fazendas, freguesias, vilas e cidades nos sertões da colônia portuguesa na América requer considerar o papel desempenhado pelos caminhos nessa ocupação do território. Da mesma maneira, refletir sobre a modernização do território que se intensifica a partir do século XIX nos cobra incluir aí o papel do transporte ferroviário e sua capilaridade em áreas até então pouco ocupadas, conformando e redefinindo uma rede urbana a partir de então articulada pelas estradas de ferro. No mesmo sentido, pensar as formas de exploração do território na atualidade exige considerar as alterações propostas e produzidas para a circulação. Em síntese, a análise da formação territorial reivindica que se pesquise o importante papel da circulação nesse processo.

Nesse sentido é que pensamos a formação territorial do Piauí. O início da colonização do que se constituiria como território do Piauí se dá articulado à expansão da pecuária extensiva para o interior da colônia (Gandara, 2008). Sua ocupação por colonizadores tem origem na segunda metade do século XVII, a partir de quando se multiplicam fazendas, levando à criação de suas primeiras freguesias e vilas no século XVIII e mesmo à sua constituição enquanto Capitania (Mott, 1985; Faria, 2019). No século XIX, quando o extrativismo vegetal desponta como atividade econômica principal no Piauí, novas cidades passam a ter importância, deslocando o principal eixo de ocupação do Sul para o Norte, processo no qual tem grande importância a transferência da capital de Oeiras para Teresina, às margens do rio Parnaíba, em 1852. A partir do século XX intensifica-se a urbanização e o estado se abre como fronteira para o agronegócio e, mais recentemente, para a mineração.

Todas essas transformações estão associadas a mudanças na circulação, que viabilizaram tais dinâmicas e produziram verdadeiras reconfigurações no território, modificando a rede de cidades e suas influências ou importâncias locais e regionais. Tais mudanças, portanto, além de estarem vinculadas aos chamados “ciclos econômicos”, estão diretamente vinculadas às formas de circulação que se estabeleceram nos diferentes períodos, desde os caminhos do gado até a navegação fluvial, as ferrovias e, mais recentemente, as rodovias.

A circulação de pessoas e mercadorias no espaço se caracteriza pela capacidade de conectar, através das relações sociais, o homem com o seu meio. Com os progressos técnicos e científicos ocorridos nos últimos séculos impulsiona-se a superação de barreiras espaciais e temporais às ações humanas.

A necessidade de transpor as distâncias entre os distintos pontos do território possibilitou que fosse possível produzir meios para os deslocamentos. Observamos na história significativas transformações nos meios de transporte, ligadas principalmente às dinâmicas produtivas. Tais transformações modificaram ao longo do tempo as formas de se deslocar pelo espaço, engendrando uma dinâmica complexa entre os transportes e a organização e estruturação dos territórios (Gomes, 2013).

Os avanços técnicos no setor de transporte possibilitaram a difusão dos princípios básicos do mundo moderno, incitando a aceleração no deslocamento de mercadorias, viabilizando a expansão da industrialização e assim impulsionando a própria expansão do modo de produção vigente para diversas partes do mundo. O espaço se reproduz, assim, a partir de

uma interminável produção de novos objetos técnicos que o alteram material e imaterialmente (Santos, 2012).

Os acréscimos técnicos dão novos significados ao espaço, reconfigurando e produzindo sua materialidade. Dessa forma, os meios de transporte, como objetos técnicos, sofreram significativas transformações ao longo do tempo, possibilitando formas mais eficazes de comunicação entre os povos, mas também contribuindo com a descoberta e a exploração de novos territórios em diferentes épocas. É seguindo essa compreensão que visamos explicar as mudanças ocorridas nos transportes ao longo da história no Piauí e suas repercussões nas transformações do território piauiense.

O presente artigo tem como objetivo geral analisar as mudanças ocorridas nos transportes ao longo da história no Piauí e suas repercussões nas transformações do território piauiense. Para isso buscamos, com base em pesquisa bibliográfica e documental, apresentar o processo de ocupação e estruturação do território do Piauí e suas relações com os caminhos e estradas existentes nos séculos XVII e XVIII; evidenciar as repercussões territoriais da mudança da capital para Teresina e da navegação a vapor no rio Parnaíba a partir da segunda metade do século XIX; e apresentar as conexões entre a expansão do transporte rodoviário e as transformações experimentadas no território do Piauí ao longo do século XX.

Na pesquisa bibliográfica, buscou-se elementos sobre a formação territorial do Piauí, a economia piauiense e as formas predominantes de circulação, destacando-se obras como as de Abreu (1975), Alves (2006), Gandara (2008), Jucá Neto (2007) e Vieira (2010). Quanto a pesquisa documental, merecem destaque o Anuário Estatístico do Brasil, em suas várias edições, disponíveis no site do IBGE. Além disso, destaca-se ainda o levantamento realizado no Arquivo Público do Estado do Piauí, que permitiu o acesso e posterior análise de documentos como as Mensagens à Assembléia Legislativa.

A partir disso, estruturamos o presente artigo em três seções: a primeira, intitulada “Os primeiros caminhos e as bases da formação do território do Piauí”, onde se expõe a relação entre os primeiros caminhos e a estruturação da Capitania do Piauí, culminando na formação de suas vilas e cidades; a segunda, com o título “Os transportes a vapor e a mudança da capital”, onde se evidencia a participação das possibilidades de circulação advindas dos transportes a vapor no deslocamento do eixo dinâmica do território piauiense, que migra para as margens do rio Parnaíba; e por último, a seção intitulada “O declínio das ferrovias e a ascensão do rodoviarismo”, onde se apresenta as transformações na circulação que redefinem o território do Piauí a partir da segunda metade do século XX.

Os primeiros caminhos e as bases da formação do território do Piauí

A formação territorial do Piauí se constitui a partir de processos que produzem e transformam o espaço, alterando sua materialidade, construindo sua essência social, política e cultural. Trata-se de diversas transformações ao longo do tempo, frutos de relações de poder que redefinem o território, deixando cristalizações e rugosidades no espaço. Moraes (2000) apresenta a formação territorial como uma categoria que reúne elementos da “malha fina do desenrolar das conjunturas, permitindo identificar vontades e atitudes individualizadas, interesses específicos, enfim, movimentos singulares”, articulando processos econômicos, políticos e culturais. Nessa perspectiva, a formação territorial

[...] se constitui como processo cumulativo em que se articulam resultados das formas de sociabilidade a partir de um espaço circunscrito, apropriado, dominado, usado. Essa apropriação de espaços e sua dominação política respondem sempre à lógica societária em vigência. O território caracteriza-se desse modo como um produto social e histórico, contendo conflitos e contradições inerentes a cada modo de produção vigente em um tempo-espaço (Costa, 2015, p. 124-125).

Por sua natureza histórica, a formação territorial revela-nos, portanto, as formas de uso predominantes em determinadas porções do território, o que inclui os processos de ocupação, exploração e circulação no território. Assim, pensar a formação territorial do Piauí leva a refletir sobre as distintas maneiras de circular pelo território, sobre os transportes utilizados em cada momento de sua história na efetivação de sua ocupação e das explorações econômicas que marcam distintos períodos. Destacam-se, nesse sentido, os caminhos do gado, a navegação fluvial, as ferrovias e mais recentemente as rodovias.

O início da colonização e do povoamento do que se constituiria como território do Piauí se dá articulado a movimentos de penetração ligados à expansão da pecuária extensiva para o interior da colônia portuguesa na América (Gandara, 2008). O processo de penetração do povoamento no interior do Brasil ocorreu devido a dois fatores econômicos principais: a mineração e a dispersão das fazendas de gado. A pecuária, considerada uma atividade subsidiária aos engenhos de açúcar situados na zona costeira da atual região Nordeste, foi responsável pelo povoamento de muitas áreas interiores dessa região, tendo como intuito primordial o suprimento dos principais centros consumidores, as zonas mineradoras e as áreas de cultivo de açúcar (engenhos) (Prado Junior, 2008).

Forma-se assim duas correntes de penetração no Nordeste, uma partindo da Bahia para os “sertões de dentro”, responsável pela delimitação da área que atualmente corresponde aos

estados do Bahia, Ceará, Piauí e do Maranhão, e outra vinda de Pernambuco e atuando nos “sertões de fora”, área correspondente na atualidade aos estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e parte do Piauí e do Ceará (Abreu, 1975; Diniz, 2013; Juca Neto, 2007).

No século XVII, devido à exigência de expansão da pecuária, se estabelecem incursões de devassamento na área que atualmente forma o território do Piauí, realizadas por sertanistas de contrato, encarregados de dominar e aprisionar os indígenas para vender e por sesmeiros criadores de gado (Marcondes; Falci, 2001; Mendes, 1995). De acordo com Nunes e Abreu (1995, p. 85):

Ao iniciar-se o processo de povoamento do Piauí, nos primórdios do século dezoito, o seu território já havia sido percorrido por curraleiros: militares, civis e religiosos que, penetrando no ‘sertão de dentro’, buscavam ‘conquistar’ os índios, os dois primeiros com o de utilizá-los como mão-de-obra escrava ou elemento guerreiro, enquanto os religiosos visavam a sua conversão à fé cristã. Interesses aparentemente conflitantes em relação ao indígena encobriam, entretanto, o motivo maior e subjacente a essa tarefa, que era o de limpar a área, deixando-a *desimpedida* e livre para instalarem currais de gado e receberem posteriormente o título sesmarial das terras conquistadas (Grifo do autor).

Tais concessões de sesmarias estavam diretamente ligadas à criação de gado e sua expansão por terras consideradas com boas condições para essa atividade, o que proporcionou uma disseminação das fazendas pelo território piauiense (Mendes, 1995).

Com a concessão de terras ligada principalmente ao prestígio social e poder político dos sujeitos da época, forma-se as bases dos latifúndios no Piauí. A partir das grandes extensões de terra disponibilizadas (mediante o devassamento colonizador) o cenário era considerado propício para a criação do gado solto pelos pastos, uma atividade que requeria pouca mão de obra e servia para ocupar novos territórios. Assim, através da pecuária extensiva, foi possível povoar, ocupar e dominar áreas muito extensas no “sertão de dentro”, empregando o mínimo possível de recursos financeiros em um reduzido espaço de tempo (Nunes; Abreu, 1995; Bonfim; Santos Júnior, 1995).

A pecuária extensiva foi então a atividade econômica responsável pela efetiva ocupação colonizadora, como também do povoamento, da organização política e social que constituiria a província do Piauí. Tal processo de ocupação se relaciona diretamente às possibilidades de circulação no território, que então eram estabelecidas a partir dos leitos dos rios e dos caminhos.

Os primeiros caminhos de circulação de pessoas e mercadorias são decorrentes de trilhas e veredas abertas pelos índios e pelos sertanistas, além dos caminhos utilizados para o transporte do gado para áreas consumidoras, assim como relata Capistrano de Abreu (1975, p. 66): “O

gado transporta o dono. E pululam fazendas e nascem estradas e povoamento quase contínuo [...]”.

Grande parte dos caminhos formados pela pecuária extensiva nas terras da Capitania do Piauí margeavam os rios Piauí, Canindé, Paraim e Gurguéia, chegando até o rio Parnaíba (Alves, 2003). Os caminhos se articulam, dessa forma, aos rios, conformando-se como parte daquilo que Prado Junior (2008, p. 236-237) denomina como as “grandes linhas de comunicação transcontinental do interior da colônia”. No quadro geral dessas comunicações, o Piauí adquire, segundo o autor, um papel de destaque:

O nó principal das vias interiores nordestinas se encontra no Piauí, nesta área central da capital [*sic* Capitania] onde está sua capital, Oeiras. Tal região se liga intimamente ao Maranhão, contigua como é da zona principal desta capitania que se estende ao longo do Itapicuru; e ao mesmo tempo, pelo Parnaíba, com o litoral piauiense. Em sentido oposto, partem dela três grandes linhas de comunicações que se dirigem respectivamente para leste, sudeste e sul, simples ou com variantes lançando cada qual ramais secundários. Todos três constituem roteiros do comércio de gado de que o Piauí é, em todo o Nordeste, a principal fonte de abastecimento (Prado Junior, 2008, p. 239).

Essas rotas de circulação eram utilizadas para o transporte do gado, mas também para o transporte de escravos. Nas terras do Piauí, esses caminhos permitiam o trânsito de pedestres e animais, tendo condições de circulação bem difíceis e rudimentares, marcadas por inundações nos períodos de cheias dos rios, consequência de margearem os principais leitos fluviais.

Com a multiplicação do número de fazendas na Capitania do Piauí, observa-se a formação de muitos povoados situados à beira dos rios. Mendes (1995) relata que mesmo com o aumento do povoamento e multiplicação das fazendas e, por consequência, dos povoados, havia muita dificuldade de locomoção e comunicação nas vias de circulação naquele período.

Grandes distâncias separavam uma fazenda de outra, ou uma povoação de outra, impedindo o intercâmbio social e cultural entre as populações. O contato com outras comunidades e pessoas ocorria raramente, nos festejos religiosos ou nas feiras de gado (Mendes, 1995, p. 63).

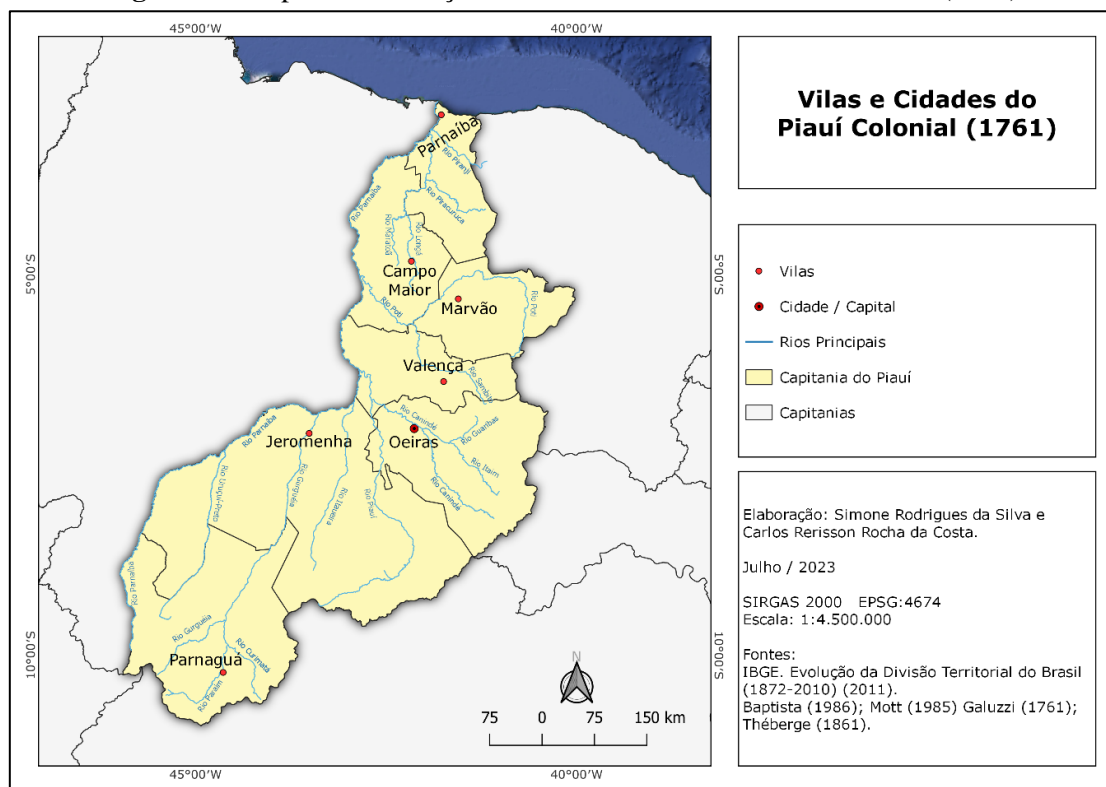
As aglomerações iam dando origem a povoados, com pequenas capelas e casas com mínimas condições. No final do século XVII,

[...] o Piauí possuía 129 fazendas, onde habitavam 438 indivíduos em 1762 havia 536 fazendas, com uma população total de 14.342 habitantes. Neste segundo período existiam apenas 8 freguesias: Oeiras (3.615 hab/169 fazendas); Valença (1.485 hab/52 fazendas); Marvão (1.059 hab/39 fazendas); Campo Maior (1.867 hab/86 fazendas); Parnaíba (2.368 hab); Jerumenha (697hab/51 fazendas); Parnaguá (902 hab/55 fazendas) e Piracuruca (2.349 hab/84 fazendas) (Bonfim; Santos Júnior, 1995, p. 45).

As primeiras vilas que se formaram na capitania do Piauí foram resultantes das fazendas de gado que se multiplicavam. A primeira área de povoamento se constitui em 1696, a freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Cabrobó, que logo tem seu território dividido em duas porções, dando lugar à nova freguesia de Nossa Senhora da Vitória, que é elevada a vila na primeira metade do século XVIII, batizada Vila da Mocha, mais tarde transforma-se na sede do governo recebendo o novo nome de Oeiras (Brandão, 1995; Alves, 2003).

Após a criação da Capitania de São José do Piauí, em 1718 (instaurada quarenta anos depois, em 1758), são elevadas a vilas seis das freguesias então existentes: São João da Parnaíba (atualmente Parnaíba), Parnaguá, Jerumenha, Marvão (atualmente Castelo do Piauí), Valença (atualmente Valença do Piauí), Santo Antônio de Campo Maior (atualmente Campo Maior) e Oeiras (então Vila da Mocha) (Nunes; Abreu, 1995) (Figura 1).

Figura 1 – Mapa de localização das Vilas e Cidades do Piauí Colonial (1761)



Fonte: IBGE (2011).

A leitura de mapas históricos do século XVIII nos permite visualizar um conjunto de estradas e caminhos que conectavam as vilas, fazendas e currais aos mercados possíveis para o então produto principal da Capitania: o gado. De Oeiras, primeira cidade e capital do Piauí, dois caminhos partiam rumo ao rio São Francisco, e de lá a Salvador. O primeiro, chamado caminho antigo ou travessia velha, seguia o curso do rio Piauí, depois seguindo em direção ao São

Francisco na altura da confluência com o rio Verde. O segundo, chamado caminho novo ou travessia nova, também conhecido como Estrada Real do Gado, seguia o curso do rio Canindé, seguindo em direção a passagem de Juazeiro e, de lá, a Salvador (Spix; Martius, 2017; Furtado, 2019; Silva, 1997; Lopes, 2009).

O processo de povoamento do Piauí é tardio e prossegue devagar (Brandão, 1995). As populações das vilas eram formadas principalmente por militares, padres, escravos, vaqueiros, pequenos comerciantes e artesões (Nunes; Abreu, 1995, p. 94).

Conforme Santana (2001) nesse período, a economia piauiense é constituída pela criação do gado *vaccum* e *cavallar*, sendo as fazendas consideradas importantes tanto para a economia quanto na formação da estrutura política e social, emergindo a figura do coronel “como expressão humana de domínio” (Santana, 2001).

Mendes (1995), no entanto, ressalta que a pecuária, desde a implantação das primeiras fazendas, teve êxito apenas como instrumento de ocupação do território, pois como atividade produtiva constituía um sistema economicamente frágil e incapaz de desencadear outras atividades produtivas, gerando uma concentração de renda na mão de poucos. Paralelamente a essa atividade se desenvolve uma agricultura de subsistência, em que as famílias plantavam somente para o próprio consumo.

Mesmo com o avanço do povoamento, a baixa urbanização perdura com núcleos urbanos constituídos de pequenos povoados, com uma população dispersa pelo território piauiense e eminentemente rural (Alves, 2003). Ao final do século XVIII a conjuntura econômica da capitania do Piauí era de estagnação, o que viria se asseverar com o franco declínio da pecuária no início do século XIX (Nunes; Abreu, 1995; Mendes, 1995).

No que se refere às comunicações e aos meios de circulação, de acordo com Nunes (1974, p. 166) “perduravam no Piauí as mesmas trilhas que no período colonial ligavam entre si as fazendas, as mesmas veredas abertas pelos vaqueiros e boiadeiros na labuta cotidiana”, que se multiplicavam, mesmo com pouca contribuição do poder público para a sua manutenção e expansão. As comunicações entre as vilas e fazendas eram realizadas por caminhos rudimentares, com condições de difícil acesso. Como esclarecem Nunes e Abreu (1995, p. 97):

[...] as vias de ligação entre povoados, vilas e cidades não passavam de caminhos, mais largos ou mais estreitos, dependendo da intensidade de sua procura, dando passagem a mascates com suas tropas de burros. Tão precários eram estes caminhos que diversas fontes dão conta de que as correspondências e encomendas demoravam meses até chegar a seu destino. De qualquer modo, findo o século dezoito, já existia uma via de comunicação regular entre o norte e o sul da Província. Havia também uma via de comunicação entre o Pará e o

Maranhão. Os ‘caminhos vicinais’ ligavam fazendas, sítios e povoados no interior piauiense. Além da Agência Central dos Correios estabelecida em Oeiras, outras foram instaladas em Campo Maior, Marvão, Jerumenha e depois em Teresina.

As difíceis condições de circulação que se fazem presentes no dia-a-dia das vilas e povoados passam a compor discursos sobre as péssimas condições das estradas, com lamaçais, e as dificuldades de comunicação, com grandes distâncias que acabavam dificultando a expansão e a prosperidade econômica (Gandara, 2008). Esse descontentamento quanto aos meios de circulação aparece então como elemento discursivo para os processos que, nessa mesma época, levaram a uma mudança no eixo econômico do Sul para o Norte piauiense.

Os transportes a vapor e a mudança da capital

Ressalta Mendes (1995) que, da virada do século XVIII para o século XIX, as principais cidades fornecedoras de gado do Sul do Piauí (Oeiras, Jerumenha, Parnaguá e Valença), que representavam mais da metade da arrecadação do estado, passam a cair em sua participação, emergindo e ganhando representatividade os municípios do Norte (Campo Maior, Marvão, Piracuruca e Parnaíba), o que logo incide no movimento de mudança da capital de Oeiras para Vila Nova do Poti. Em relação a isso, Nunes e Abreu (1995) relatam as principais questões que propiciavam esse movimento de mudança da capital:

A Vila do Poti, situada na confluência do rio Poti com o Parnaíba [...] Era igualmente uma passagem entre o norte da Capitania e o restante do Brasil. A dificuldade de comunicação de Oeiras obrigava o escoamento das riquezas do Piauí somente pelo Maranhão, justamente através da passagem mais acessível à época, a Vila do Poti, que, por via fluvial, ficava relativamente próxima de Caxias [...] uma vez estabelecida a capital às margens do navegável rio Parnaíba, as comunicações seriam amplamente favorecidas e, assim, toda uma gama de ações administrativas seria facilitada (Nunes; Abreu, 1995, p. 95).

Esse deslocamento da importância do Sul para o Norte não se resume efetivamente só às questões econômicas, havendo também influência política nesse movimento de mudança da capital pelas elites do Norte, definindo uma nova reorganização das relações de poder que se instituíram no território piauiense naquele período (Nunes; Abreu, 1995). Gandara (2008, p. 117) enfatiza que o movimento pela mudança da capital,

Tratava-se de um movimento eminentemente político havendo grupos que pleiteavam o melhoramento das estradas e a implantação da navegação a vapor no rio Parnaíba e outros que defendiam a mudança da capital como meio para levar aquela Província à prosperidade.

A navegação no rio Parnaíba foi o principal argumento para justificar a mudança da capital, sendo apontada como um importante vetor de transformação para a província. Naquela época acreditavam que por meio da navegação fluvial se conseguiria transpor barreiras geográficas em busca da conquista de novos mercados e da expansão das fronteiras (Gandara, 2008). O rio Parnaíba era considerado com excelentes condições para a navegabilidade de embarcações a vapor, já que sua “[...] topografia facilitava os movimentos fluviais e terrestres” conferindo-lhe “excelentes potencialidades para se desenvolver e se afirmar tanto como centro urbano quanto entreposto comercial” (Gandara, 2008, p. 137).

Mendes (1995) considera que a navegação a vapor no rio Parnaíba teve a finalidade de induzir a perspectiva do progresso, servindo para estimular as atividades agrícolas e o comércio nas regiões que margeavam o rio. Acreditava-se que:

O ‘progresso’ chegaria pelo rio, vindo dos grandes centros. O rio Parnaíba funcionaria como matriz e força motriz distribuindo gentes para os confins, misturando os do sul com as do norte e empurrando-os para novas direções. Seriam as comunicações que se faziam possíveis (Gandara, 2008, p. 137-138).

Os novos tempos vislumbrados pela navegação a vapor no rio Parnaíba, a transferência da capital e a construção do porto de Amarração (atualmente Luís Correia), representava o moderno e trazia, na concepção dos grupos interessados, a dinamização das relações econômicas, como forma de transformar o Piauí num centro comercial regional. A nova capital, “[...] Teresina, então representaria a síntese das propostas políticas, econômica e sociocultural que promoveria o desenvolvimento do estado do Piauí” (Gandara, 2008, p. 130). As ações do governo de apoio a proposta de transferência da capital de Oeiras para Teresina, levava em consideração fortes interesses econômicos e o objetivo do desenvolvimento do transporte fluvial como elemento precursor de modificações nos problemas então vivenciados.

A mudança da capital de Oeiras para Teresina, às margens do rio Parnaíba, teve então a intenção de evidenciar o papel que o Centro-Norte passa a ter em relação à ocupação do território por núcleos urbanos, tendo um papel importante na história e na organização do espaço piauiense, reconfigurando o território e as relações de poder nele mantidas. Nesse processo o território piauiense experimenta transformações tanto em sua materialidade quanto em suas relações sociais. De acordo com Gandara (2008, p. 133),

O Piauí, no período de 1850 até meados do século XX, foi marcado por profundas transformações socioespaciais com sucessivos surgimentos/ressurgimentos de vilas/cidades ao longo do rio Parnaíba. Toda essa transformação se iniciou com a idéia de transferência da capital que

incluía objetivos claros e articulados aos projetos do governo imperial. Todos os investimentos a ela creditados estavam dirigidos como requisitos necessários à mudança da situação de ‘atraso’ econômico, político, social e cultural do estado perante a outras unidades da federação.

A navegação fluvial pelo rio Parnaíba, tanto de cargas como de pessoas, passa a ser vinculada às ideias de modernidade e progresso, considerada então um elemento crucial para que o Piauí viesse a “progredir” economicamente e socialmente, participando do comércio internacional com produtos derivados do extrativismo vegetal, principalmente. Seguindo o projeto de comunicação tão desejado de navegação no rio Parnaíba, barcos, lanhas e vapores passam a trafegar no rio regulamente, levando e trazendo mercadorias e pessoas (Nunes; Abreu, 1995). A nova capital e a navegação aqueceram então as atividades ligadas à pecuária, à agricultura e ao extrativismo.

A navegação fluvial do rio Parnaíba intensifica o surgimento de comunidades e vilas às margens do rio, proporcionando o intercâmbio de mercadorias e pessoas entre diversos lugares. Desde meados do século XIX, até por volta da metade do século XX, a economia piauiense buscou se organizar tendo como eixo principal o rio Parnaíba (Nunes; Abreu, 1995; Gandara, 2008).

A navegação fluvial passa a ser explorada por empresas locais e do Maranhão. Essas empresas ficaram responsáveis pelo transporte de diversos artigos do cotidiano das populações ribeirinhas, como também pelo transporte de passageiros, que levavam e traziam notícias para povoados distantes (Nunes; Abreu, 1995, p. 99). Como lembra Gandara (2008, p. 176),

[...] eram os passageiros quem traziam e levavam novidades para os povoados mais longínquos. Eram objetos e notícias, que despertavam a curiosidade de quem vivia ao longe na beira-rio Parnaíba e alteravam o cotidiano dessas pessoas, fazendo-as imaginar outras formas de vida. O ritmo da vida beira-rio Parnaíba era, então, marcada pelo ritmo das viagens dos vapores que durante o percurso marcavam uma convivência cotidiana com seus ritmos e rituais. Aqueles vapores tornaram-se lugares de encontro e se encheram de valores muito mais fortes que os da função para a qual foram adquiridos. Neles o viajante encontrava a festa, o jogo, a procura do absoluto, o diálogo com o outro e com o universo.

No final do século XIX se organiza a estrutura burocrática do Estado brasileiro, no contexto da proclamação da República. No Piauí se estabelece uma associação direta entre as elites e o poder público, através da política clientelista, com a distribuição de cargos entre aparentados e familiares dos políticos (Bonfin; Santos Júnior, 1995).

O extrativismo vegetal ganha maior expressão no Piauí no final do século XIX, com a exploração da cera da carnaúba, remetida ao mercado externo. No início do século XX ganha

importância também a exploração da maniçoba, da amêndoa do babaçu, da oiticica, do tucum, do coroá e da malva, formando novos produtos destinados à exportação (Bonfim; Santos Júnior, 1995; Mendes, 1995), tendo parte desses produtos escoamento pelo rio Parnaíba. Dessa forma,

O extrativismo vegetal é que reorientaria o sentido das atividades econômicas para o eixo do rio Parnaíba, à exceção da maniçoba, nativa no semi-árido piauiense e que percorreria os mesmos caminhos do gado. A carnaúba e o babaçu, por terem tido uma demanda externa forte e por estarem situados, em grande parte, próximos aos rios, mudaram a geografia econômica (piauiense numa época em que a produção da pecuária nordestina também já estava transferida para as regiões mais próximas dos centros consumidores (Mendes, 1995, p. 67).

O extrativismo vegetal teve importância para a economia do Piauí, quando a maior parte da exploração desses produtos vegetais eram exportados para países como a Alemanha e Estados Unidos, fazendo crescente a importância do transporte fluvial no rio Parnaíba (Nunes; Abreu, 1995). Anos mais tarde, já no início do século XX, esse cenário mudou com uma baixa nas exportações, quando o preço de grande parte desses produtos cai, causando uma retração nos centros produtores e, assim, afetando as economias locais (Santana, 2001).

Nesse contexto, passa-se a buscar o melhoramento das infraestruturas de transportes, com projetos para a navegação do rio Parnaíba e para a construção do Porto de Amarração, colocados pelo governo como a única forma de enfrentar os diversos problemas econômicos e sociais que se mantinham naquela época, já que as atividades econômicas eram realizadas com muitas dificuldades de transportes e os padrões sociais se conservavam muito similares aos do período imperial.

Com o declínio da navegação de cabotagem, se evidenciam vários projetos que visavam a construção de ferrovias pelo Brasil, implementando esse modal como viabilizador de um projeto de integração das diversas regiões do país, buscando explorar as potencialidades das áreas interiores (Vieira, 2010). A proposição de implantação dos primeiros projetos ferroviários no Brasil foi efetivada principalmente para o crescimento da atividade cafeeira no Sudeste e Sul do país (Silveira, 2003). No Nordeste tais projetos tinham como principal intuito o transporte da cana-de-açúcar, sendo considerados importantes instrumentos de penetração para os sertões do país, como forma de assegurar a efetivação do projeto de nação compreendido pelas elites do Brasil (Vieira, 2010). Nesse contexto, as ferrovias eram apresentadas também como um elemento ligado ao moderno e ao mundo urbano, permitindo trazer progresso e velocidade às atividades econômicas, além de novos padrões sociais e culturais.

No final do século XIX e nos primeiros anos do século XX já se observa no Piauí alguns traçados férreos (muitos em construção), embora ainda contasse com a navegação fluvial e os transportes feitos por estradas carroçáveis como as principais formas de transporte. Desde o período imperial, muitas áreas da atual região Nordeste, como o Piauí, já apresentavam reivindicações para a inserção de linhas férreas e a construção de porto marítimo, no intuito de subsidiar novas atividades econômicas e dinamizar as já existentes. A inserção de ferrovias era defendida pelos representantes públicos e pelas elites piauienses como possibilidade de aprofundar contatos para a superação das mazelas que o estado passava. Como exemplo de projeto cogitado e aprovado pelo governo imperial, pode-se mencionar “[...] a construção de uma ferrovia ligando Petrolina-PE ao rio Parnaíba em Amarante-PI” (Vieira, 2010, p. 39), logo deixado de lado por falta de financiamento. No Piauí,

[...] antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX, mas, por iniciativa do governo federal, acabou sendo efetivado alguns desses trechos, especialmente aqueles que interligavam Amarração às principais cidades da região norte do estado: Parnaíba (1920), Cocal (1923) e Piracuruca (1923) (Vieira, 2010, p. 48).

Apesar de muitos esforços para interligar o território do Piauí aos estados vizinhos por ferrovias, os primeiros projetos com a intenção de instituir os caminhos de ferro no Estado passam por constantes dificuldades, impossibilitando em grande parte deles o andamento dos serviços e até mesmo o abandono desses, ocasionados muitas vezes pela falta de recursos financeiros que viabilizasse a conclusão das obras. Desta forma, nos primeiros anos do século XX,

[...] o sistema de transporte do Piauí era constituído pela navegação do rio Parnaíba (que já apresentava dificuldades de navegabilidade), o porto de Amarração (artesanal constituído de poucos melhoramentos técnicos, pois não apresentava dique de proteção, quebra mar e cais), as ferrovias (os trilhos atingiam algumas cidades da região norte do Estado e pequenos trechos entre Paulista-PI [atual Paulistana-PI] e Petrolina-PE) e as estradas carroçáveis (Vieira, 2010, p. 55).

Foi ainda nos fins do século XIX, especificamente em 1871, que foram publicadas resoluções autorizando o contrato de construção de uma ferrovia ligando Parnaíba a Amarração, destinada ao transporte de passageiros e cargas (Vieira, 2010). Mais tarde, em 1916, é inaugurado o primeiro trecho ferroviário entre Portinho e Cacimbão, apresentando 24 km de extensão, além da primeira estação ferroviária em Parnaíba. Nesse mesmo ano se inicia a construção do trecho Amarração a Campo Maior. No ano de 1920 é iniciado o tráfego Portinho-

Parnaíba-Cacimão, sendo posteriormente desmembrada pelo governo, passando a constituir a Estação ferroviária Central do Piauí, ficando em tráfego até 1923, com linha até Piracuruca, posteriormente estendida até Piripiri (FRFB, 2000).

Mesmo com o interesse do governo estadual, não era possível alavancar sozinho os projetos ferroviários pretendidos, tendo em vista sua magnitude de financiamento, o que leva a cobrança de maior participação dos órgãos federais. Nesse período foram idealizados trechos ferroviários que interligassem as principais regiões produtoras do Estado aos mercados consumidores, como a cidade de São Luís (MA) a Teresina, Petrolina (PE) a Teresina e Crateús (CE) a Teresina, tendo o propósito de ligar tais traçados férreos a um porto (Amarração), para assim ser capaz de escoar sua própria produção deixando de utilizar as estruturas de outros estados, como o Maranhão e o Ceará (Vieira, 2010).

O projeto de interligação de Petrolina a Teresina foi considerado importante para o governo federal, segundo destaca Vieira (2010), sendo visto como uma das mais interessantes alternativas no que se refere a viabilizar uma melhor comunicação entre as regiões produtoras situadas no trajeto com o mercado consumidor do sul do país, o que possibilitaria o avanço da ferrovia em território piauiense. Os trabalhos na construção dessa linha chegaram a ser iniciados, tendo o traçado chegado a Paulistana, no sudeste do Piauí, no início do século XX, onde também foi construída uma estação ferroviária. Por falta de recursos a construção acabou interrompida, sendo decretada concessão incursa em caducidade pela demora em sua conclusão.

A construção da Estrada de Ferro que ligaria São Luís a Teresina teve início com um primeiro trecho aberto em 1895, que tinha como intuito ligar o município maranhense de Caxias ao porto de São José das Cajazeiras, localizado em povoado de mesmo nome, que viria posteriormente a ser elevado à vila, com o nome Flores (atual município de Timon). Esse primeiro trecho da ferrovia, de 78 km, fazia a ligação entre a área onde finalizava a navegação do rio Itapecuru, em Caxias, até o porto no atual município de Timon, no rio Parnaíba, o que evidencia o caráter complementar assumido pelas ferrovias nesse momento, quando ainda predominava o papel da navegação. Somente a partir de 1919 a estrada de ferro passa a se expandir em direção à São Luís, com a construção do trecho ligando Rosário a Caximbo (no atual município de Cantanhede-MA), que logo teve sua linha prolongada até Caxias, em 1920, sendo completada com o trecho Rosário-São Luís em 1921. Por fim, a estrada de ferro só se liga realmente à cidade de Teresina em 1938, quando é inaugurada a ponte ferroviária João Luiz Ferreira sobre o rio Parnaíba (Vieira, 2010).

O declínio das ferrovias e ascensão do rodoviarismo

Os traçados férreos construídos no estado do Piauí se localizavam principalmente na parte Norte do Estado, tendo como principal objetivo o encaminhamento da produção para o porto de Amarração. De 1950 em diante, seguindo a dinâmica nacional, com o advento da era do rodoviarismo no Brasil, no Piauí, além das construções de ferrovias, passa-se a configurar uma atenção maior para a implantação das rodovias, o que se faz mediante a construção e o melhoramento das estradas carroçáveis que já existiam. É nesse contexto que as ferrovias e a navegação fluvial passam a perder pouco a pouco as suas funções de principais meios de transporte no estado.

Nesse momento, se inicia por parte do governo estadual e federal uma política de incentivo a construção de rodovias, com a implementação de estudos para ligação entre as cidades de Teresina, Parnaíba, Floriano, Oeiras, Picos e Barras (Vieira, 2010). Pelas dificuldades de transporte vivenciadas no estado desde sua formação, as rodovias apareciam como o meio mais rápido para dinamizar e suprir as carências quanto a circulação.

Ainda em 1923, se inicia no Piauí um “movimento em prol da abertura de estradas carroçáveis”, com a abertura de caminhos carroçáveis, sem que se tivesse a preocupação “de realizar obra perfeita” (Piauhy, 1927, p. 41). Conforme o documento citado, a rede rodoviária então existente no Piauí alcançava 1.908 km, tendo sido construídos no ano de 1925 as estradas União – Miguel Alves (60 km), Barras – Boa Esperança (atual Esperantina) – Buriti dos Lopes (130 km), Porto Alegre (atual Luzilândia) – Boa Esperança (50 km), Alto Longá – Castelo (106 km), Valença – Natal (150 km), Regeneração – São Pedro (50 km), Oeiras – Picos (80 km) e Picos – Paulista (atual Paulistana) (160 km). Em 1926 a rede de estradas alcançava o total de 2.665,92 km (Piauhy, 1927), chegando a 2.741,92 km no ano seguinte (Piauhy, 1928).

Com a construção de estradas de rodagem pelo Piauí, o volume do transporte de cargas, mercadorias e pessoas nas ferrovias diminui. Entre os fatores que propiciaram a perda de importância das ferrovias podemos destacar que, além do forte incentivo de políticas públicas voltadas ao rodoviarismo, foi determinante a ação das empresas automobilísticas. No Piauí, Vieira (2010) destaca os papéis das mídias (principalmente os jornais) como um dos principais elos fomentadores do estilo de vida voltado aos benefícios do automóvel, em grande parte usados pelas empresas automobilísticas para anúncio de caminhões e automóveis.

No final da década de 1930 e início da década de 1940, observa nacionalmente um forte incentivo estatal para o desenvolvimento da industrialização por parte do governo federal, logo

eclodindo em 1950 a 1960 o rodoviarismo, resultando em um maior incentivo em construções de rodovias por todo o país, no Piauí observa-se uma significativa participação na construção e melhoramento das rodovias estaduais (Vieira, 2010).

Desta forma, um dos fatores que também ajudou a promover as construções rodoviárias no Piauí, foram as excessivas demoras nas construções ferroviárias e mesmo os problemas referentes ao estado de conservação do material rodante. Como ressalta Vieira (2010, p. 72),

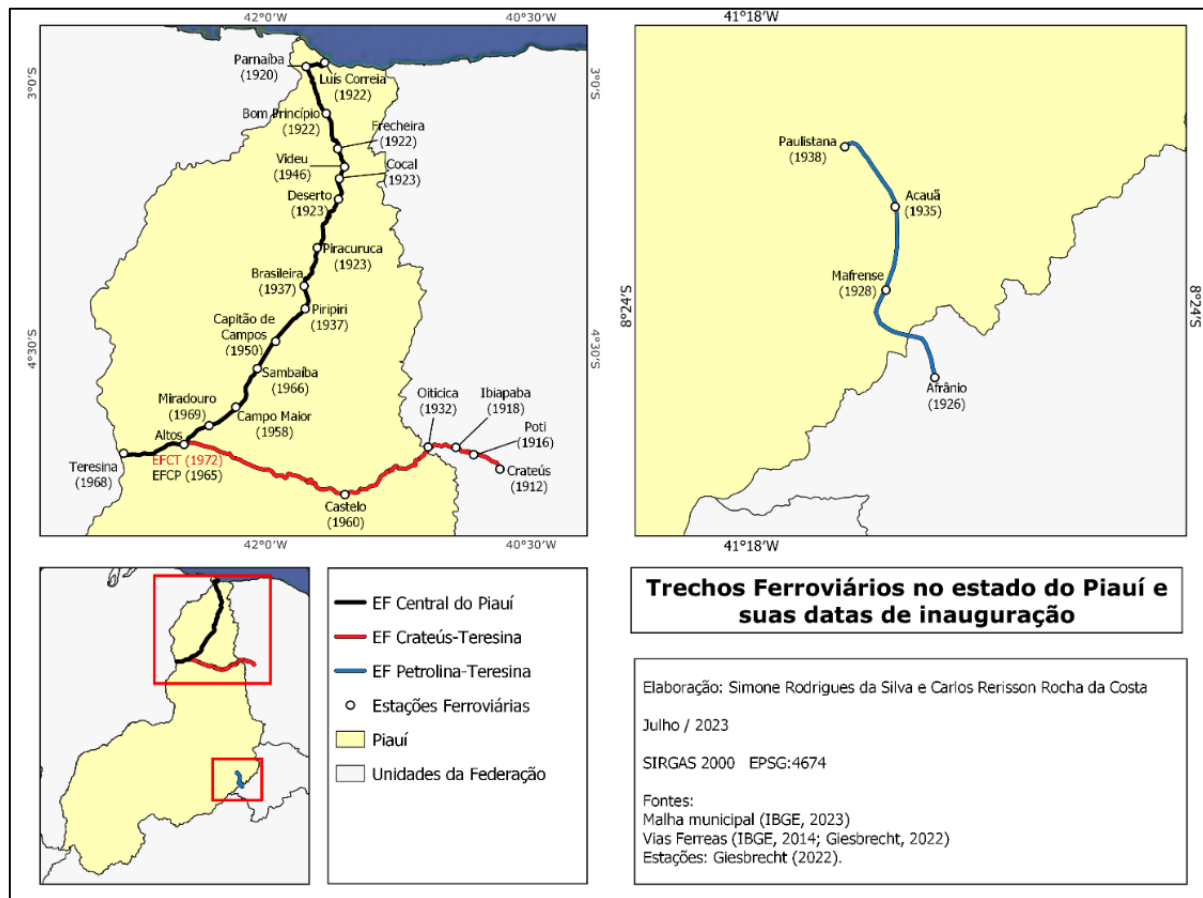
[...] nos quase 40 anos do início da implantação de trilhos ferroviários no Piauí, ainda não havia chegado a metade do traçado projetado, mostrando-se deficitária por possuir trens velhos, que desenvolvia pouca velocidade (30 km/h, aproximadamente), apresentava precária linha devido a falta de manutenção e, principalmente, ocorriam diversos problemas na conclusão do traçado (Vieira, 2010, p. 72).

Em meados do século XX os projetos ferroviários e do antigo porto de Amarração, então já tendo se emancipado como município de Luís Correia, são mantidos no esquecimento, evidenciando não só uma demora na efetivação dos projetos, mas mesmo uma falta de interesse e investimento para realização dos mesmos. Nesse período, o Piauí possuía três linhas ainda em construção, a Estrada de Ferro Central do Piauí (que ligava Parnaíba a Piripiri), a Estrada de Ferro São Luís-Teresina (ligava São Luís a Teresina) e alguns quilômetros construídos da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina (tendo o intuito de ligar a cidade de Petrolina em Pernambuco a Teresina, cujos trilhos só chegaram à Paulistana, no Sul do estado do Piauí). A construção dessas estradas de ferro perdurou por décadas, com lento avanço em cada trecho e algumas paralizações (Figura 2)

Mesmo com a diminuição dos fluxos derivada da crise das exportações dos produtos do extrativismo vegetal no Piauí, as ferrovias Central do Piauí e São Luís-Teresina eram importantes meios de transporte de mercadorias, como o babaçu e, principalmente, a carnaúba, que mesmo nesse período conseguiu manter um vantajoso volume de produção (Mendes, 1995). Essas ferrovias operavam em regime deficitário, com material rodante obsoleto por falta de manutenção e investimento. Suas extensões eram consideradas pequenas, fruto, principalmente, das muitas paralisações nas obras dos traçados planejados.

Entre 1965 a 1969 são entregues os últimos trechos da Estação Ferroviária Central do Piauí, que ligam os municípios de Campo Maior, Altos e Teresina. Esses trechos foram suficientemente solicitados para o transporte de mercadorias e passageiros, perdendo o fluxo de transporte cada vez mais até chegar ao declínio.

Figura 2 – Mapa dos trechos ferroviários do Piauí e suas datas de inauguração



Fonte: IBGE (2023).

Nesse cenário as rodovias passam a ganhar cada vez mais força pela inserção de uma série de medidas ao seu favor nas políticas nacionais. No Piauí, devido a esse novo foco nas estradas de rodagem, ocorre uma reorganização comercial, em que cidades já conhecidas como centros econômicos do estado vão perdendo força e outras aparecendo e se evidenciando com mais ênfase, como é o caso de Picos. A capital do estado, entre 1920 e 1950, ganha cada vez mais destaque como município voltado eminentemente para o comércio, o que reforça gradativamente essa atividade no estado do Piauí (Nunes; Abreu, 1995). Como apresenta Vieira (2010, p. 74),

Com a implantação de rodovias no Piauí, ligando a capital Teresina a Fortaleza (CE) e as cidades de Jaicós, Picos, Oeiras e Floriano a Recife (PE) e Fortaleza (CE), ocasionou a reorientação do comércio piauiense do norte ao sul do Estado e contribuiu com a estagnação comercial de Parnaíba que passou a sofrer forte concorrência de outros estados.

Com a abertura dessas estradas de rodagem, foi possível ligar o estado ao Centro-Sul, ampliando o mercado consumidor para todo o Nordeste (Mendes, 1995). Em 1954 o estado já apresentava uma extensão de 485 quilômetros de estradas federais não pavimentadas. Tal dado,

num território de tamanha magnitude quanto o do Piauí, nos indica que mesmo com o aumento das construções de estradas no estado a situação dos meios de transporte ainda era marcada por uma expressiva dificuldade de comunicação entre o Norte e Sul do estado.

Ficam evidentes os muitos problemas nos transportes no estado do Piauí, que vão desde a falta de manutenção das principais estradas até a lenta construção; a falta de manutenção e reaparelhamento do material rodante e a falta de financiamento para as ferrovias, o que gerou lentidão na construção de linhas consideradas importantes para a economia do estado; chegando ainda às péssimas condições de navegabilidade do rio Parnaíba (Vieira, 2010). Grande parte dos recursos federais aplicados no setor de transportes (principalmente oriundos do DNOCS) foi destinada à construção de rodovias, que avançavam lentamente.

Apesar desses muitos problemas evidenciados nas infraestruturas de transporte, no final de 1956,

[...] a situação da rede rodoviária em tráfego no Estado era a seguinte: federais, correspondia a 1.110 km, sendo 1.095 com revestimento primário e 15 km pavimentados; estaduais, 438 km apenas com revestimento primário; municipais, com 8.007 km. A extensão total de rodovias no estado 'era então de 9.555 km, correspondendo a 2,04% da rede rodoviária nacional. Os índices mais significativos exprimem-se em 38,0 km/1000 km² e 78,6 km/10 000 habitantes'. De acordo com esses dados, a rede de rodovias do Estado ainda era muito reduzida, comparada com a extensão total do território piauiense que era de 251.683 km² (Vieira, 2010, p. 73).

As rodovias já muito contribuíam para o escoamento da produção no Piauí. Mesmo que muitos trechos se encontrassem ainda em construção, já era possível perceber a reorientação econômica conduzida pelo traçado rodoviário (Vieira, 2010). Nesse ponto, não apenas as atividades comerciais e os transportes se transformavam no estado, mas também sua própria organização político-administrativa, como se pode constatar com a criação, entre 1950 e 1957, de 23 municípios no estado, passando a contar com o total de 71 municípios (Nunes; Abreu, 1995, p. 105).

Na década de 1960 a rede rodoviária já se caracteriza como o meio de circulação mais utilizado no Piauí para o transporte da produção aos mercados das regiões Nordeste, Sul e Sudeste do Brasil. Isso se reforçou ainda mais com a estagnação da navegação por vias fluviais com a lentidão estagnação de grande parte das linhas férreas construídas no estado. A concorrência das rodovias com esses modais foi avassaladora, passando o transporte rodoviário a ser o modal mais utilizado no estado.

Santana (2001, p. 118-119) destaca o papel da rede rodoviária que ia sendo instalada para as transformações na economia. “A estrada e o caminhão contribuíram para que se formasse uma lavoura de mercado, concentrada nas áreas próximas das rodovias [...]. O comércio se deslocou, pela mesma razão, acompanhando a rede rodoviária”. A partir disso, o rio Parnaíba se torna uma via secundária, afetando diretamente o comércio: “Empórios comerciais de relativa importância, formar-se-iam em outros centros, desaparecendo os antigos. Onde não chegou a estrada, o comércio continuou fraco ou nenhum”.

A partir dos anos 1960, no contexto do desenvolvimentismo que leva à criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, ações estatais buscam inserir o Piauí nas dinâmicas que buscavam industrializar a região Nordeste, como parte do modelo de desenvolvimento então proposto. Entretanto, como ressalta Mendes (2003), devido às limitações da malha rodoviária e na oferta de energia elétrica, o estado não é atingido por esse propósito industrializador nos mesmos moldes que os demais estados do Nordeste.

O I Plano Diretor da SUDENE (1961-1963) apontou a necessidade de investimentos em infraestruturas, buscando “dotar o Nordeste de uma rede prioritária de estradas de rodagens e de ferro, a fim de unificar a região e integrar o seu mercado”, devendo os investimentos em novas estradas limitarem ao modal rodoviário (SUDENE, 1966, p. 34). Nesse sentido, propunha a constituição de uma Rede Rodoviária Prioritária Básica do Nordeste, composta por 23 rodovias, com extensão total de 19.071 km, dos quais 3.015 km estavam ainda por implantar, 3.302 km necessitando de melhorias e 2.711 km devendo ser pavimentados. No Piauí destacava-se as rodovias BR-8, BR-18, BR-22, BR-24, BR-51 e a BR-52 (que teriam suas nomenclaturas alteradas em 1964 para o padrão atual), todas com trechos a serem construídos, contanto com poucos quilômetros pavimentados (apenas 60 km em dezembro de 1959) (IBGE, 1960; SUDENE, 1966). Entretanto, Mendes (2003) relata que a maior parte dessas rodovias só chegou à implantação e/ou pavimentação nos anos 1970.

As rodovias modificaram substancialmente o território do Piauí, interligando várias partes do estado e mesmo fazendo conexão com outros estados e regiões do país, por meio da construção de rodovias federais, a partir da política adotada desde o plano de Metas, e da construção de rodovias estaduais, por incentivo do governo do estado, formando-se assim a rede viária do Piauí, passando já na década de 1970, associada às políticas de incentivo fiscal e financeiro, a ser apresentada como atrativo para a inserção de novas dinâmicas econômicas no estado. Em 1980, a malha rodoviária federal no Piauí alcança 3.443 km, sendo 1.073 pavimentados e 421 km em obras (IBGE, 1981).

A rede rodoviária do Piauí chegou à extensão de 51.541 km em tráfego em 1990, sendo 2.407 km de rodovias federais, 4.973 estaduais e 44.161 km de estradas municipais. A rede rodoviária pavimentada totalizava 3.536 km, dos quais, 1.982 km eram em rodovias federais (IBGE, 1991).

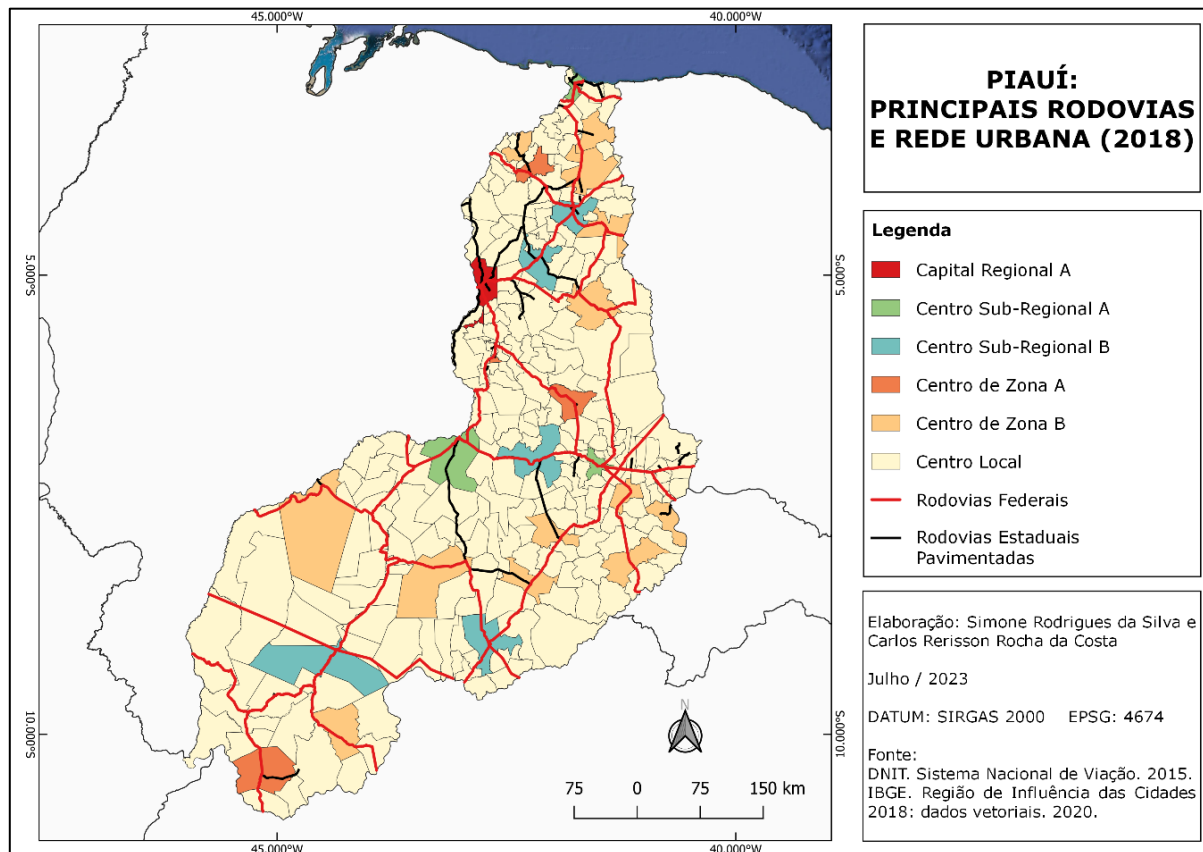
Nos anos 1990, são criados no Piauí 106 novos municípios, apesar de dois deles terem sido instalados somente já na primeira década do século XXI, totalizando os atuais 224 municípios. Parte dessas emancipações ocorridas nessa década se deram em distritos cortados por rodovias, que, no contexto das transformações políticas então em curso, tiveram na possibilidade de circulação e nas dinâmicas que parte dessas rodovias proporcionou, sobretudo comerciais.

Nesse contexto, Teresina se consolidou como centro sub-metropolitano. Floriano, Parnaíba e Picos se posicionam na rede urbana nacional como centros sub-regionais, enquanto Piripiri, Corrente, Campo Maior, São Raimundo Nonato, Água Branca, Esperantina, Luzilândia, Barras, Elesbão Veloso, Oeiras e Valença do Piauí, são colocados como cidades tendendo a centro local (IBGE, 2000).

O quadro atual revela a predominância do modal rodoviário, contando o Piauí com 7481,8 km de rodovias pavimentadas (4.814,0 km estaduais e 2615,2 km Federais), 50.075,2 km não pavimentadas e 4.531,2 km de rodovias que estão sendo planejadas. Quanto ao estado geral das estradas do Piauí, em 2005 49% eram consideradas entre ótimo, bom e regular, 51% entre ruim e péssimo. Passando esses números em 2015 para 70% entre ótimo, bom e regular e 30% ainda considerado ruim e péssimo (CNT, 2018). Essa malha rodoviária, ao se consolidar como principal forma de circular pelo território, reconfigurou a rede urbana e suas hierarquias, estando associada ao desenvolvimento das principais cidades do estado (Figura 3).

Já a navegação é praticamente inexpressiva, embora haja planos para operacionalização da Hidrovia do Parnaíba e o término da construção do Porto de Luís Correia que indiquem a constituição de investimentos nesse modal. Conforme dados da ANAC (2023), o estado hoje conta com 81 aeródromos (71 privados e 12 públicos, incluindo os aeroportos de Teresina, Parnaíba e), atendendo o transporte de passageiros e cargas, destacando-se a concentração de aeródromos nos municípios produtores de soja. Em relação às ferrovias, estão ainda em funcionamento os ramais administrados pela Transnordestina Logística, com um ramal saindo de São Luís (Portos da Ponta da Madeira e Itaqui) até Teresina, e outro saindo de Teresina e seguindo para o Ceará (Portos do Pecém e Mucuripe).

Figura 3 – Mapa das principais rodovias e rede urbana do Piauí conforme REGIC 2018



Fonte: IBGE (2020); DNIT (2015). Elaboração: Silva e Costa (2023).

Esse quadro indica ainda carências existentes no estado, o que se evidencia diante das necessidades de circulação impostas pelas principais dinâmicas produtivas em expansão no Piauí, o agronegócio e a mineração, eleitas como prioritárias pelo governo estadual, que cobram novas infraestruturas e melhorias nas já existentes, devendo-se buscar uma articulação intermodal que garanta maior fluidez e uma circulação mais rápida e eficiente pelo território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As redes de transporte desempenham um papel fundamental ao viabilizar o deslocamento de pessoas e mercadorias entre diferentes partes do globo, resultando na superação de barreiras espaciais e na redução do tempo de deslocamento entre os lugares.

Os progressos técnicos no setor de transporte têm desempenhado um papel fundamental na disseminação dos princípios fundamentais do mundo moderno, resultando em um aumento significativo na velocidade dos deslocamentos. Esses avanços têm possibilitado a expansão da industrialização e impulsionado a disseminação do modo de produção dominante para várias partes do mundo. Como resultado, os territórios são constantemente reconfigurados através da

produção contínua de novos objetos técnicos, que alteram tanto sua dimensão material quanto imaterial.

Uma vez que a formação territorial se dá a partir dos usos sociais do espaço, e que as diferentes formas de circulação proporcionadas por distintos meios de transporte ao longo do tempo foram fundamentais para as formas de uso do território que se sucederam na história do Piauí, compreende-se que as formas de circulação são, portanto, elemento central para a compreensão de sua formação territorial.

Nas bases da formação territorial do Piauí estão o gado, os vaqueiros, sertanistas, mas também estão os caminhos, sem os quais nenhum desses teria conseguido consolidar a ocupação desta parte da América. As embarcações à vapor que serpentearam o rio Parnaíba a partir de meados do século XIX chamaram para às margens desse rio a vida econômica e política piauiense, reconfigurando as forças que esquadrinharam o Piauí na virada do século. Os caminhos de ferro, embora com menor expressão no estado, levaram um prenúncio de modernidade para cidades e lugarejos, cujas pontas dos trilhos iam remodelando suas organizações.

Já no século XX, as rodovias tomaram do rio Parnaíba o poder de atração das dinâmicas econômicas e políticas, fazendo remodelar as hierarquias urbanas no estado, despontando novas cidades, reposicionando outras no quadro político-econômico. No início do século XXI isso se materializa em novos arranjos territoriais, com pequenas cidades despontando ao ocuparem novos papéis na rede urbana regional e nacional, associadas às dinâmicas produtivas em curso ou àquelas vislumbradas nas folhas dos planos de desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento de Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL, 1975.
- ALVES, Vicente Eudes Lemos. As bases históricas da formação territorial piauiense. **Geosul**. Santa Catarina, v. 18, n. 36, p. 55-76, 2003.
- ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Aeródromos**. lista de aeródromos públicos e privados. 2023. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromo>. Acesso em: 22 jul. 2023.
- BECKER, Becker Koiffmann; EGLER, Cláudio Antonio Gonçalves. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- BONFIM, Washington Luís de Sousa; SANTOS JUNIOR, Raimundo Batista dos Santos. Formação Política. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de .(org.). **Piauí: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas**. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 13-40.

BRANDÃO, Wilson de Andrade. Formação Social. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de .(org.). **Piauí: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas**. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 41-54.

CNT. Confederação Nacional dos Transportes. **Anuário CNT do transporte**: estatísticas consolidadas 2018. Brasília: CNT, 2018. Disponível em: <http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/Inicial>. Acesso em: 25 mar. 2023.

COSTA, Carlos Rerisson Rocha da. **O litoral do Maranhão, entre segredos e descobertas**; A fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil. 2015. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

DINIZ, Nathália Maria Montenegro. **Um sertão entre tantos outros**: fazendas de gado das Ribeiras do Norte. 2013. Tese (Doutorado Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2013.

FARIA, Vital António Vilelas. **Geografia histórica do Piauí colonial**: os processos de colonização e formação territorial até a constituição das primeiras vilas no século XVIII. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2019.

FUNDAÇÃO RAUL FURTADO BACELAR - FRFB. **Estrada de Ferro Central do Piauí**: tudo começou com ele. Piauí, 2000.

FURTADO, Maria Betânia Guerra Negreiros. **Os Jesuítas no sertão do Piauí**: 50 anos entre fazendas e rebanhos (1711-1760). 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira**. 2008. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Humanas, Universidade de Brasília, Brasília-DF, 2008.

GOMES, Patricia Moraes. **Transporte e reprodução do espaço**: o papel da estrada de ferro Central do Brasil na dinâmica do espaço urbano de Santos Dummont. 2013. 202f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil – 1960**. Ano XXI. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil – 1981**. v. 42. Rio de Janeiro: IBGE, 1981.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil – 1981**. v. 51. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Coordenação de Geografia. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista**: as vilas de Nossa Senhora da Expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

LOPES, Rodrigo Freitas. **Nos currais do matadouro público: o abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

MARCONDES, Renato Leite; FALCI, Miridan Britto Knox. **Escravidão e reprodução no Piauí: Oeiras e Teresina (1875)**. Texto para discussão – serie economia. Disponível em: https://www.fearp.usp.br/images/pesquisa/Anexos/Publicacoes/Textos_discussao/REC/2001/wpe26.pdf. Acesso em: 8 dez. 2017.

MENDES, Felipe. **Economia e Desenvolvimento do Piauí**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2003.

MENDES, Felipe. Formação Econômica. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (org.). **Piauí: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas**. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 55-82.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI**. São Paulo: Hucitec, 2000.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e História no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2008.

MOTT, Luiz. **Piauí colonial: população, economia e sociedade**. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1985.

NUNES, Célis Portella; ABREU, Irlane Gonçalves de. Vilas e Cidades do Piauí. In: SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de (org.). **Piauí: Formação, Desenvolvimento, Perspectivas**. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 83-112.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a História do Piauí**. Vol. IV. Teresina: Imprensa Oficial do Estado do Piauí, 1974.

PIAUY. **Mensagem lida, a 1º de junho de 1927, perante a Assembléa Legislativa do Estado do Piauí, pelo governador Exm. Snr. Dr. Mathias Olympio de Mello**. Teresina: Imprensa Oficial, 1927.

PIAUY. **Mensagem lida, a 1º de junho de 1928, perante a Assembléa Legislativa do Estado do Piauí, pelo governador Exm. Snr. Dr. Mathias Olympio de Mello**. Teresina: Imprensa Oficial, 1928.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. **Evolução histórica da economia piauiense e outros estudos**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras / BNB, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2012.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Pecuária e formação do mercado interno no Brasil-colônia. **Estudos Sociedade e Agricultura**, [S.l.], v. 5, n. 1, p. 119-156, abr.-set.,1997.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas e ferro no Brasil**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista, 2003.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**. Brasília: Senado Federal, 2017. v. 2.

SUDENE. Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste. **I Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste**: 1961-1963. Recife: Divisão de Documentação SUDENE, 1966.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro**: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) CCHL, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP), pela bolsa de estudos que viabilizou o desenvolvimento da pesquisa da qual deriva a elaboração do presente artigo.