EVOLUÇÃO DO CENTRO URBANO DE TERESINA,

RESUMO

O centro urbano é um ambiente de produção, encontros e identidade cultural de uma comunidade, a evolução histórica e o estudo do seu desenho urbano busca entender as causas e os efeitos do seu crescimento e as razões dos seus problemas como a mobilidade, insegurança, desconforto, esvaziamento de atividades, patrimônio cultural, entre outros. O processo de análise está relacionado aos vários polos atratores identificados na região e seus fluxos de demandas, desta forma, vamos relatando as etapas de formação do espaço nas suas múltiplas e complexas variações. No caso de Teresina, o objetivo é refletir e estudar as alternativas para um processo de requalificação urbana numa cidade de porte médio, que a exemplo das grandes metrópoles, vem enfrentando graves problemas no seu centro urbano.

Palavras-chave: Evolução Urbana; Requalificação de Centros Urbanos; Morfologia Urbana; Centro de Teresina; Teresina.

ABSTRACT

The city centre is the place where there are activities, meetings and cultural identity of a community. Then the study of historic evolution and urban design seeks to understand the causes and effects brought by the city's growing. Some of them are mobility, discomfort, city decay, cultural patrimony, among others. The process is related to the travel generator poles its flows and demands. So, the stages of the space formation will be described in many aspects. Consequently, this research intends to find alternatives in order to make the Teresina, a medium-sized city in which there is the same challenges as the biggest ones, able to rearrange its urban space and achieve the urban requalification.

Keywords: City's Growing; Urban Space Formation, Urban Requalification, Urban Planning, Teresina.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho optou desde o seu início por uma abordagem do centro urbano partindo da investigação da morfologia do tecido urbano, seu processo evolutivo e histórico, do componente humano nas suas diversas formas de interação com o espaço pesquisado, tais como as relações econômicas, sociais, políticas e culturais e, por fim, os movimentos decorrentes dos vários fluxos de interesses na área que geram um sistema de múltiplos deslocamentos nos vários moldais disponíveis.

O esvaziamento econômico, cultural e social dos centros urbanos tem lançado um desafio aos planejadores urbanos na busca de soluções, que procuram formas de inserir as tecnologias para valorizar o individual e o coletivo.

O estudo e análise do processo de evolução urbana e a formação do espaço do centro urbano de Teresina, nas suas diversas etapas cronológicas, permite investigar os elementos de permanência urbana e a adequação da cidade às diversas transformações tecnológicas, principalmente os meios de transporte, como: a navegação fluvial a vapor, a carroça e as montarias, o trem, os transportes rodoviários, o metrô, a bicicleta e as caminhadas a pé.

O método de investigação sistematiza a observação apartir de 12 polos de atratividade existentes na área, de forma que por meio dos dados bibliográficos, iconográficos, dos registros cartográficos e da percepção direta pode-se construir uma rede de informações que possibilite uma visão doconjunto dos problemas nas suas várias interfaces.

Observando a sequência das atividades humanas no espaço do centro pode-secompreender o seu processo evolutivo, entender o processo de esvaziamento da área, verificar as atividades persistentes e apontar potencialidades para novas vocações de crescimento.

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo Geral

Compreender a formação do espaço do centro urbano de Teresina através da evolução histórica do seu desenho urbano relacionado à dinâmica econômica, social, política e cultural.

2.2 Objetivos Específicos

a) Compreender o processo de formação dos vários polos de atividades existentes na área e suas vocações e especificidades;
b) Entender o desenho inicial proposto pelo Mestre Isidoro França e a influência nas várias etapas do processo de crescimento do centro urbano de Teresina;
c) Estudar e refletir sobre o processo recente de esvaziamento do centro e os diversos problemas relacionados, tais como: insegurança, desconforto, acessibilidade e mobilidade, desvalorização imobiliária e migração de diversas atividades para outras regiões da cidade;
d) Destacar os vetores de crescimento nas várias etapas cronológicas e o impacto dos meios tecnológicos (a navegação a vapor, os serviços urbanos, o trem, o automóvel e as tecnologias da informação).

3 METODOLOGIA

O plano metodológico consiste em quatro principais instrumentos de pesquisa: investigação bibliográfica, investigação iconográfica - em fotos, mapas e ilustrações, percepção do próprio autor acerca do espaço urbano do centro de Teresina e levantamentos do uso e ocupação do solo urbano.

A área pesquisada foi dividida em uma rede de doze polos de abordagem metodológica, definidos de acordo com o seu potencial de atratividade de interesses público, deste modo, cada polo funciona como um nó em uma rede de interfaces que cobre todo o espaço do centro de Teresina, em geral possui uma praça como ponto de referência, ver o mapa de localização dos polos (Figura 01). Os polos foram assim definidos:

1. Polo da Praça da Bandeira;
2. Polo do Mercado Central;
3. Polo da Praça Rio Branco;
4. Polo da Praça Saraiva;

5. Polo da Praça Pedro II;
6. Polo da Praça da Liberdade;
7. Polo da Avenida Frei Serafim;
8. Polo da Praça João Luís Ferreira;
9. Polo da Praça do FRIPISA
10. Polo da Praça Landri Sales;
11. Polo do Centro Comercial (localizado no cruzamento do antigo calçadão da cidade, entre as ruas Barroso, Teodoro Sampaio, Simplício Dias e Álvaro Mendes);
12. Polo da Santa Rosa.

Figura 01 – Distribuição dos polos de pesquisa no centro de Teresina.

Fonte: autor, 2017.

Importante observar que este artigo foi inserido no contexto de uma dissertação de mestrado em Ciências das Cidades, de tal forma que os polos funcionam como pontos de conexão com as demais abordagens da pesquisa (capítulos).

4 A MORFOLOGIA INICIAL DA CIDADE

A transferência da capital da Província do Piauí de Oeiras para Teresina obedeceu a uma política estratégica do Segundo Império, que pretendia a relocação de algumas das capitais de província para regiões mais adequadas. Ou seja, que tinham maior potencial para usufruir dos novos meios de transporte, frutos da Revolução Industrial, tais como: a navegação a vapor marítima e fluvial e, também, o transporte ferroviário. No caso do Piauí, Oeiras, por ser muito interiorizada, não tinha condições estratégicas de conexão com o restante do território nacional. Sob estas circunstâncias, a transferência da capital ocorreu em 1852 e priorizava poruma localização junto ao Rio Parnaíba, com possibilidade de implantação da navegação a vapor e também de conexão, através do Rio Itapecuru, com a cidade de São Luís, então maior polo econômico da região.

Contudo, na região escolhida para o assentamento da nova capital já havia uma vila instalada, a Vila Nova do Poti, desde o início do século XIX. Esta vila situava-se na confluência do Rio Parnaíba com o Rio Poti, em uma região com a presença de muitas lagoas e sujeita a inundações constantes. Por conta disso, outro local foi escolhido para ainstalação da nova cidade – desta vez, seis quilômetros rio acima, na conhecida Chapada do Corisco. Local adequado para o lançamento de uma cidade de traçado racional geométrico, que em umterreno plano teria melhores condições de implantação, como destacado por Silva Filho (2007, p.40):

> A geopolítica determinou Teresina, tenaz e persistentemente defendida por Saraiva nesse sítio, com os seguintes argumentos: geograficamente bem situada e servida de navegação fluvial, favorecendo as relações comerciais e políticas com a Corte e grandes centros urbanos; equidistante de Parnaíba e de Oeiras, próxima de Campo Maior e de povoações na ribeirinha do grande rio; na rota do Maranhão para o Ceará em região de melhores perspectivas para a agricultura, que era a nova meta de desenvolvimento econômico da Província; além da salubridade e do caráter paisagístico.

O processo de urbanização no Piauí sempre foi incipiente durante o período colonial, as poucas cidades eram desordenadas e sem expressão, como

relatado por João Pereira Caldas, que mostra a precariedade demográfica da Capitania que não possuía um povoado digno de ser alçado à categoria de vila (NUNES, 1967, p.50). No período pombalino, a Coroa Portuguesa ordenou um processo de organização dos tecidos urbanos das cidades piauiense, deste modo: “ensaiava-se o planejamento normativo, marcado pelas ordenações de D. José I prescritas na Carta Régia de 19-06-1761, para endireitar sinuosidades das ruas, substituir topônimos e espelhar o urbanismo lusitano.” (SILVA FILHO, 2007, p.28).

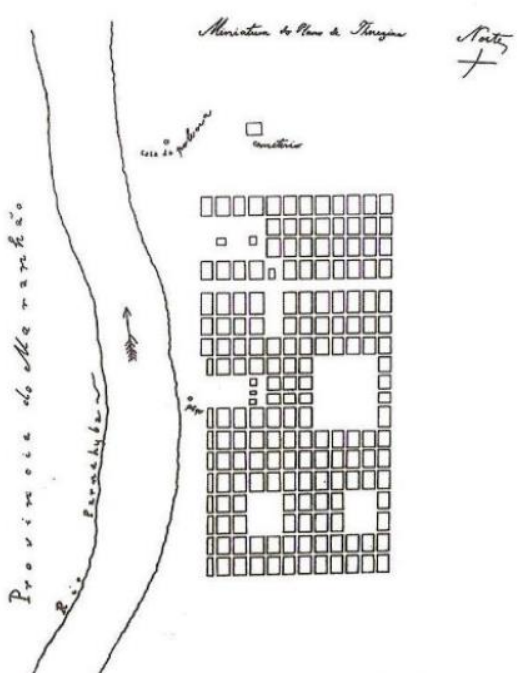
O ordenamento urbano de Teresina, na sequência de um modelo de desenho que já vinha, de forma precária, sendo composto nas cidades da província, desde o final do período colonial, obedeceu ao modelo geométrico de traçado octogonal na mesma linha adotada pelo Marquês de Pombal na reconstrução de Lisboa, destruída por um grande terremoto em 1755. Michel Foucault atribui ao modelo urbanístico em tabuleiro de xadrez o propósito de "dispositivos de controle social".

> A racionalidade empregada no plano urbano influencia diretamente no comportamento humano dentro da paisagem construída, como sendo uma tentativa de estabelecer a ordem e o controle da população. (SANTIAGO JÚNIOR, 2002:14 apud ANDRADE, 2014, p.3)

Coube ao Mestre português João Isidoro França a incumbência do desenho urbano da nova capital (Figura 02), o chamado Plano Saraiva, dentro da linha pombalina a proposta buscava o rigor de um traçado geométrico, sendo o Rio Parnaíba, com o seu traçado relativamente retilíneo no trecho escolhido, o balizador do chamado tabuleiro de xadrez. Segundo Silva Filho, Mestre Isidoro convergiu para um planejamento mais cuidadoso, demarcado com rigor por meio do sistema de ruas ortogonais e rejeitando o organismo ruralizante. (SILVA FILHO, 2007, p. 104). Sobre o riscado do Mestre Isidoro, Silva Filho (2007, p.100) assinala ainda:

> [...] João Isidoro se torna o projetista oficial da Província. [...] Por esses dados parece correto atribuir a João Isidoro o mérito do primeiro riscado para a Vila Nova do Poti, modificado por Saraiva com a intenção de ampliar a praça, [...].

Figura 02 – Desenho Urbano do Mestre João Isidoro França para Teresina.



Fonte: CASTELLO BRANCO FILHO, Moysés. O povoamento do Piauí (1976, p.71).

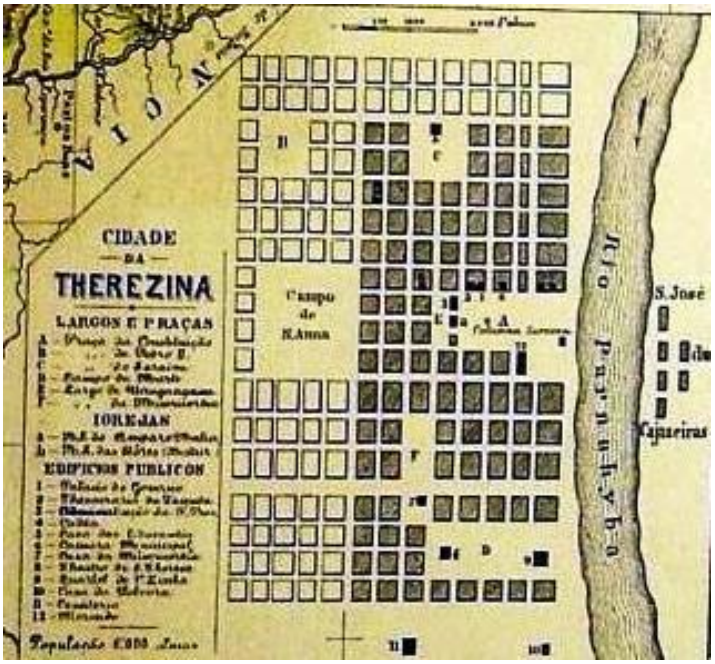
No plano inicial destaque para três grandes campos que iriam referenciar a morfologia urbana da cidade: O campo da Bandeira, ou atual Praça da Bandeira, que abrigava os equipamentos institucionais, como, por exemplo, as sedes dos três poderes: Legislativo, Executivo e Judiciário. Além da Igreja Matriz da cidade. Mais ao norte encontrava-se o campo de Marte, espaço destinado às instituições militares e também a futura instalação da Santa Casa de Misericórdia. O campo de Santana, mais a leste, completava, por fim, os três espaços de referência da cidade. Outros espaços abertos permeavam o desenho, denotando uma preocupação sanitária seguindo os preceitos praticados por cidades europeias na época. Com um plano regulador, ensaiaram-se novos conceitos de espaços públicos com praças dissociadas de igrejas, mais tarde mobiliadas, [...], além de arborização pública introduzida no mesmo ano da fundação. (SILVA FILHO, 2007, p.42).

O parcelamento das quadras urbanas pode ser melhor observado no Mapa denominado *Miniatura do Plano de Therezina* (Figura 03), no qual as

quadras seguem um padrão com poucas variações, não há representação do parcelamento interno das quadras, mas segundo Silva Filho, essas foram basicamente divididas ao meio, na extensão, com as frentes dos lotes para o norte e para o sul (2007, p. 108), que destaca ainda (2007, p.107):

> Os quarteirões a leste e fronteiros à Praça da Constituição têm de lado 73 m. Os da primeira fileira, próxima ao Parnaíba, são de 40x87m e os outros, em média, 72x88m. As ruas de 10 m, destacando-se a Campos Sales de maior caixa.

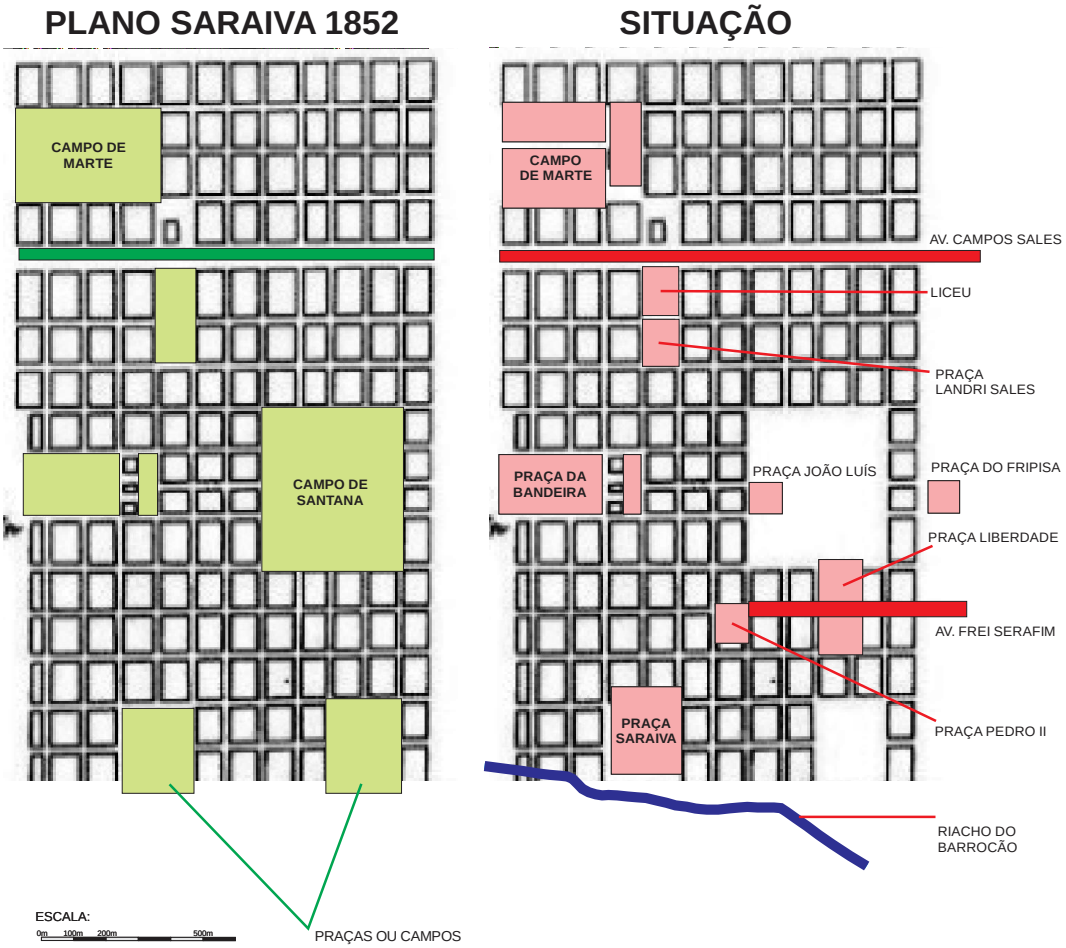
Figura 03 – Miniatura do Plano de Therezina.



Fonte: CASTELLO BRANCO FILHO, Moysés. (1976, p. 30-31).

O plano urbanístico implantado pelo Conselheiro Saraiva impactou permanentemente os principais elementos urbanos do centro da cidade. Como é possível observar nos mapas comparativos (Figura 4), no qual é possível comparar o desenho original, com a localização das principais praças, e os componentes citadinos atuais. Observa-se que, no geral, o desenho é respeitado, sendo transgredido principalmente no parcelamento de terras para a implantação de equipamentos públicos.

Figura 04 – Malha urbana do Centro, quadro comparativo entre o Plano Saraiva e a situação.



Fonte: Autor, 2017.

5 A EVOLUÇÃO DO CENTRO URBANO DE TERESINA

5.1 A Implantação da Cidade

A implantação da cidade acontece com muitas dificuldades, tanto de ordem financeira quanto de resistência política. As primeiras construções estavam assentadas no entorno da atual Praça da Bandeira, com destaque para, a Companhia de Navegação do Rio Parnaíba, ao lado esquerdo, próxima à região do cais do porto. Do lado oposto, o Mercado, que foi uma das primeiras construções públicas da cidade, iniciado em 1854 e entregue em 1860. Na

cabeceira da Praça foi reservado espaço para a elevação da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, mesma padroeira da igreja da Vila Nova do Poti. Saraiva deu prioridade para a construção da matriz, atestado por Silva Filho “[...] seu primeiro ato foi dar início à construção da matriz repetindo o processo das primeiras nucleações paroquiais, em que a igreja foi o marco referencial para a ramificação viária.” (SILVA FILHO, 2007, p.102).

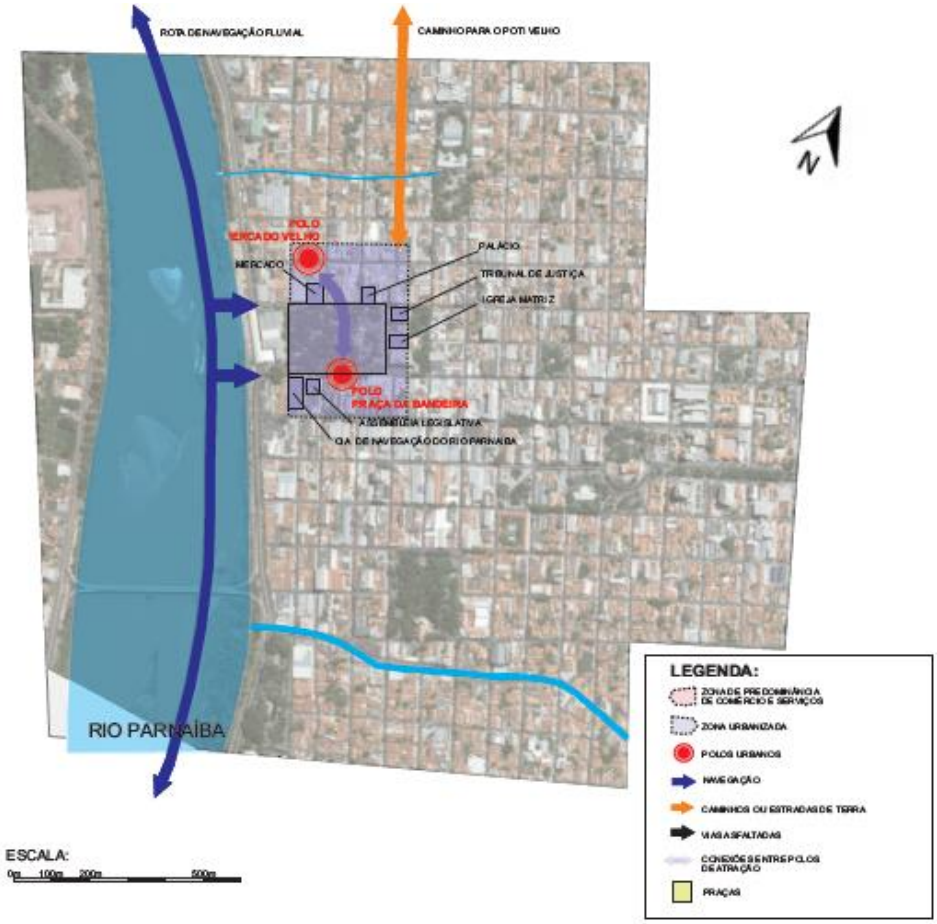
Os primeiros anos foram de incerteza acerca da consolidação da transferência da capital. A cidade andava a passos lentos e era, basicamente, constituída de um agrupamento de casarios de palha. E poucas edificações de alvenaria e telha.

Por fim, foi necessária a iniciativa do próspero fazendeiro Manoel Jacob de Almendra para que houvesse a concretização factual da mudança, por ser parte interessada, Manoel Jacob edificou um sobrado, inicialmente para uso residencial e que foi, depois, transformado em sede do Governo da Província, sendo definitivamente adquirido pelo órgão público em seguida. Wilson Gonçalves e outros pesquisadores da história local em relatos por Fonseca Neto (2002, p.19) lembram “que foi exatamente o comendador Jacob Manoel Almendra que mandou construir o grande sobrado, ainda de pé, que serviu por décadas de palácio do governo do Piauí”. O processo de transferência gerou incertezas relativas ao ponto do marco de fundação da cidade – Coluna do Saraiva, só foi inaugurado quase dez anos depois, como atesta Silva Filho (2007, p.112):

> Em sua praça maior fincou-se a Coluna do Saraiva, comemorativa à fundação da cidade. Mas os prédios públicos foram se erguer no contorno dessa praça, no formato de centro cívico setecentista que caracterizou as primeiras vilas da Capitania.

Nesta etapa, o núcleo inicial da cidade ligava-se com a antiga Vila do Poti, por meio de um caminho ao norte, que também passava pelo campo de Marte e mais à frente, já fora dos limites da cidade, chegava ao cemitério São José. (Figura 05).

Figura 05 – Mapa do crescimento da cidade na primeira década (1852 – 1862).



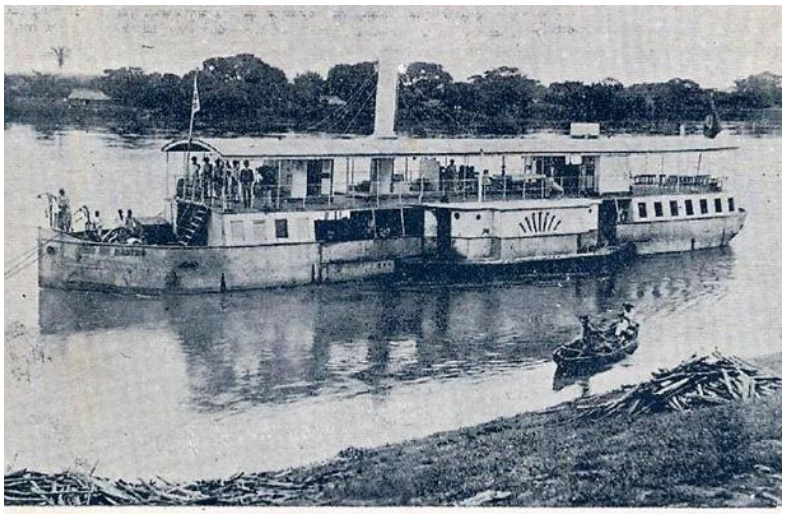
Fonte: Autor, 2017.

5.2 Primeiros tempos – A Chegada da Navegação a Vapor

Com a criação da Companhia de Navegação do Rio Parnaíba e a chegada do primeiro vapor a Teresina em 1861, a cidade passa a ter uma frequência regular de embarcações (Figura 06), fazendo linhas para as cidades de Floriano e Parnaíba, no litoral. Nesta etapa, a cidade adquire uma forte relação de dependência com o rio, pelo fato de sê-lo a sua principal via de abastecimento.

> Devemos admitir que com a inauguração da Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba foi evidente um relativo crescimento do comércio e das finanças o que denotava um ritmo de desenvolvimento.

Figura 06 – Vapor João de Castro da Cia. De Navegação do Rio Parnahyba.

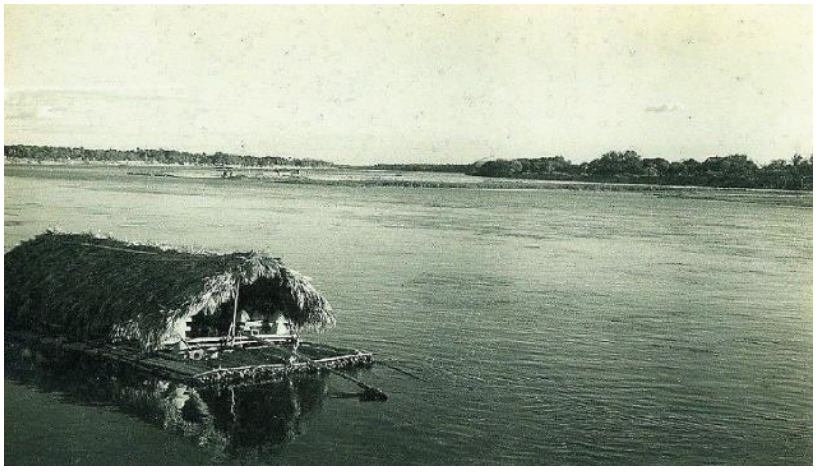


João de Castro Um dos vapores da Companhia de Navegação a vapor do Rio Parnahyba — THEREZINA—PIAUHY

Fonte: Briquet de Lemos, começo do século XX.

O Mercado exerce um importante papel de aglutinação econômica. Pois, em torno dele, são instalados pequenos estabelecimentos comerciais, além disso o local recebia um grande número de balsas (Figura 07) que,através do Rio Parnaíba, vinha recolhendo a produção ribeirinha para comercialização no mercado de Teresina; do outro lado, junto à sede da Companhia de Navegação surgem depósitos, estaleiros e outras atividades relacionadas com a navegação.

Figura 07 – Balsas do Rio Parnaíba.



Fonte: Totó.

Teresina, neste estágio, está, portanto, fortemente assentada junto ao Rio Parnaíba. A atual Rua João Cabral era o limite da cidade em direção ao rio e a partir deste logradouro, o terreno inicia um declive relativamente acentuado tornando esta faixa bastante vulnerável a inundações. Já no século XX, a cidade cresce em direção ao rio, gerando como consequência várias inundações na região (Figura 08), só minimizadas com a regulação da barragem da Boa Esperança nas últimas três décadas.

Figura 08 – Grande enchente em Teresina em 1926,
ao fundo a Cia. de Fiação e Tecidos Piauhyense (atual Armazém Paraíba).

Fonte: Phot Claudionor Azevedo (1926).

Por conta disso, o Mercado Central, neste período, estava ligado diretamente ao rio, não existindo a linha de quarteirões que hoje fica entre a Rua João Cabral e a Avenida Maranhão. Como atesta Silva Filho: [...] outra sequência de quarteirões margeando a Avenida Maranhão, tinha a intenção de proteção ambiental, notadamente com relação às enchentes. (2007, p.102). Silva Filho destaca que “a margem deixada entre o rio e a primeira fileira de quadras, [...] originalmente mais generosa, [...]” (SILVA FILHO, 2007, p.102).

Nas primeiras décadas a cidade cresce de forma muito lenta. Como atesta o arquiteto e historiador Silva Filho(2007, p.35):

> Para incentivar o adensamento urbano, os moradores dessas vilas gozavam de certos benefícios e reputações como a concessão de aforamentos, isenção de tributos e emolumentos por doze anos e até a não execução de dívidas contraídas fora delas, nos primeiros três anos de residência nas mesmas.

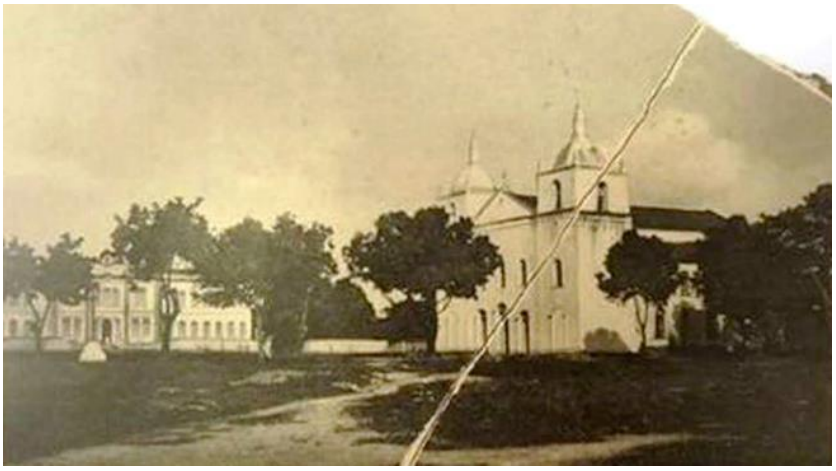
Na direção norte é consolidado o crescimento na região do campo de Marte com a instalação da Santa Casa de Misericórdia, Guarnição Militar, além de outros equipamentos sociais como orfanatos e asilos.

Na direção sul (Polo da Praça Saraiva) é instalada a Igreja de Nossa Senhora das Dores (Figura 09), na atual Praça Saraiva, onde é construído também o casario do Barão de Gurgueia – que depois viria a ser ocupado pelo Seminário de Teresina e que, em tempos atuais, é a sede da Casa da Cultura. Como relata Fonseca Neto (2002, p.19):

> “João do Rego Monteiro era também um latifundiário (...)lembram o seu papel de espécie de empreendedor imobiliário nas primeiras décadas da cidade, locador de casas, tendo feito importante doação ao poder público de um prédio para funcionar uma escola, no largo do Saraiva, hoje praça do mesmo nome. Local, aliás, onde edificou uma grande mansão assobradada para sua residência, que vem a ser, hoje, a Casa da Cultura.”

Ainda na mesma praça foi instalado, no início do século XX, o Colégio Diocesano e a Igreja de Nossa Senhora das Dores que foi consagrada à sede do Bispado, o que possibilitou ao espaço uma forte vocação religiosa em seus primeiros tempos. Por trás da Igreja, o Riacho do Barrocão gerava certa barreira ao processo de crescimento da cidade na direção sul. Esta barreira só foi vencida com a construção de um pontilhão no início do século XX.

Figura 09 – Praça Saraiva no início do século XX, após a instalação do Bispado na Igreja Basílica de Nossa Senhora das Dores, ao funo o Colégio Diocesano.



Fonte: teresinaantiga.com

Com a implantação da Igreja Matriz, a cabeceira do campo da Bandeira teve sua ocupação dinamizada na direção da atual Praça Rio Branco (Polo da Praça Rio Branco), ao lado da igreja serão construídos o Forum de Justiça, no local do atual Hotel Luxor e o Tesouro Estadual (Figura 10), correspondente ao presente prédio do Ministério da Fazenda.

Figura 10 – Tesouro Estadual e a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo.

Fonte: teresinameuamor.com

No século XIX a cidade fica sempre próxima ao rio, por ser a via de abastecimento e transações econômica e fonte de água. Na direção norte seu vetor de crescimento mais dinâmico era na direção do Poti Velho, como reafirma

Nascimento: a cidade expandiu-se mais para a região norte. Depois da desobstrução de afloramentos rochosos localizados entre as ruas da Glória (atual Lizandro Nogueira) e Riachuelo, a expansão se deu também para a zona sul. (2015, p.125).

O campo da Bandeira (Figura 11) é seu centro de irradiação e espaço de referência institucional maior, concentrando as atividades comerciais e de serviços, “que foram se acomodando no entorno da Praça da Constituição, com uma vocação natural determinada pelas relações de oferta e procura.” (SILVA FILHO, 2007, p.43).

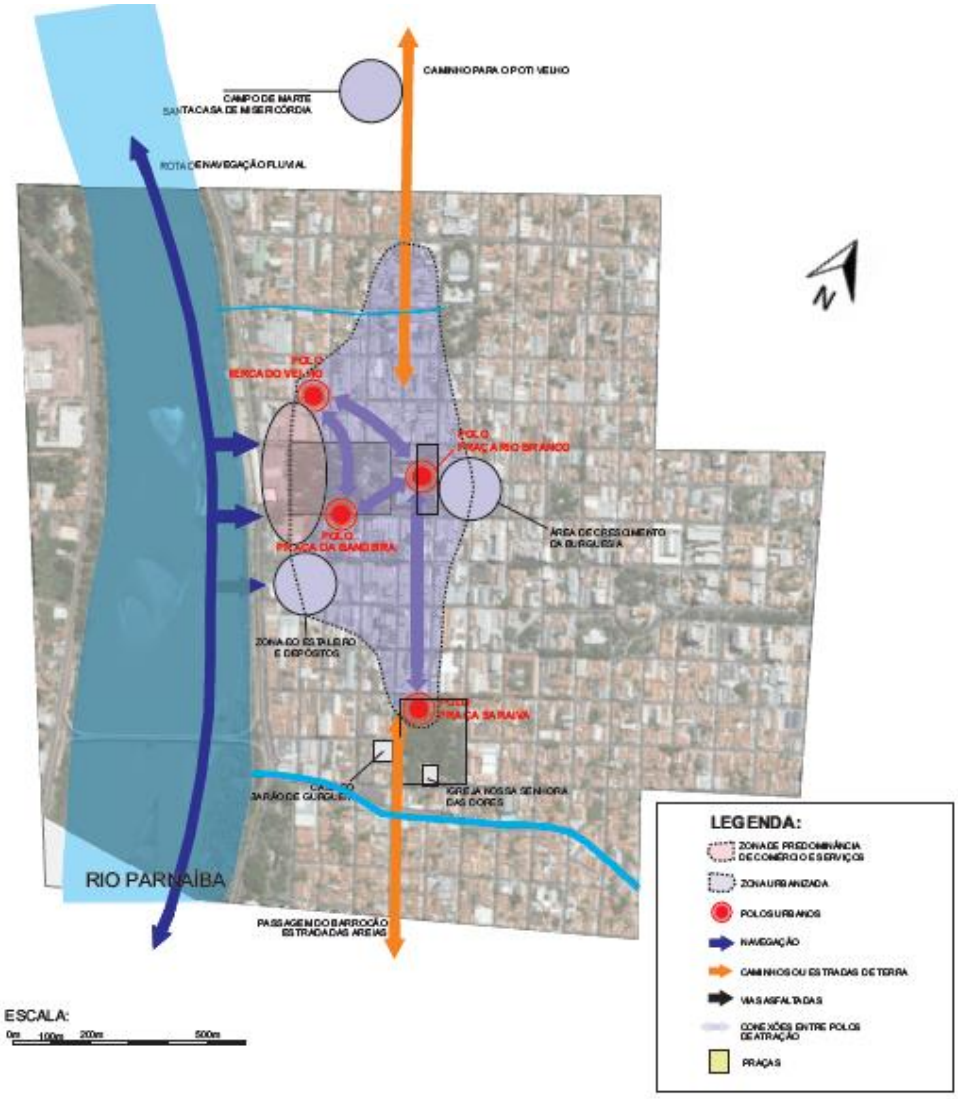
Figura 11 – Vista do campo da Bandeira (Praça da Constituição).

Fonte: Arquivo Público, foto do começo do século XX.

Na Figura 12, um mapa com a sequência de expansão no período. A feição urbana é acanhada, com predominância das moradas de palha e taipa, embora tenham sido consolidadas as edificações de representação pública e religiosa. Silva Filho assim descreve Teresina até 1880 (2007, p.112):

> Teresina ainda era [...] um arraial, um lugar acanhado com todas as características de um povoado interiorano, marcado pela intensa religiosidade e pelas disputas políticas familiares. A sociedade [...], vivendo num meio desconfortável, com luz de candeeiro, água conduzida sobre lombo de jumentos, cidade suja, sem trabalho, em que se salientavam inúmeros preconceitos.

Figura 12 – Mapa do crescimento da cidade no século XIX, até 1880.



Fonte: Autor, 2017.

5.3 Modernidade em Teresina

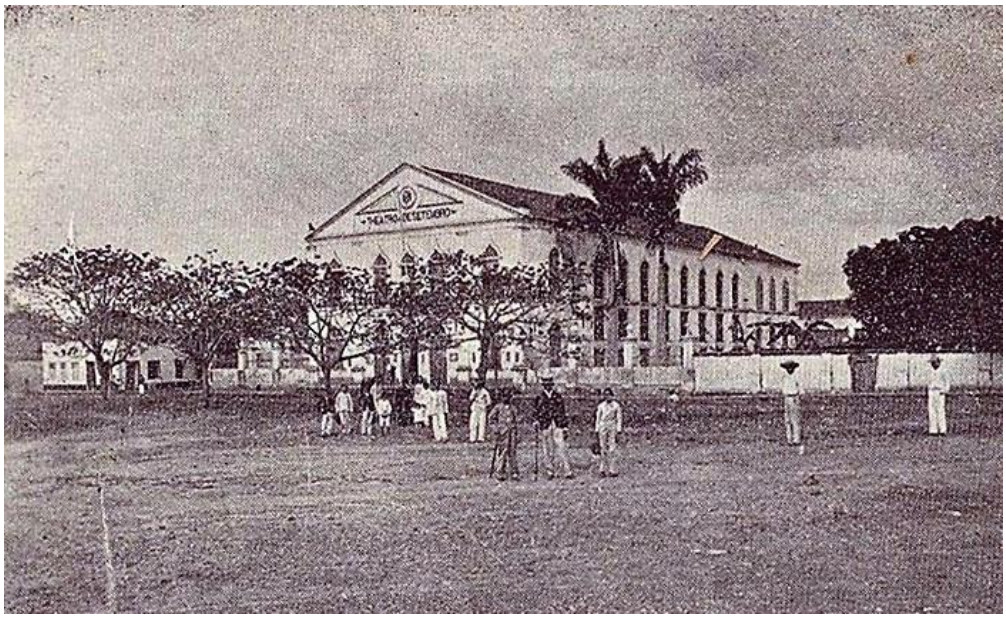
A cidade começa a crescer na direção leste (Polo da Praça Pedro II), representada no mapa (Figura 15), afastando-se aos poucos do Rio Parnaíba. Na então chamada Praça Aquidaban foi erguido o Teatro 4 de Setembro, um prédio de envergadura e que dava à Teresina a condição de representatividade cultural digna de uma capital (Figuras 13 e 14). No traçado original da cidade o espaço aberto era maior, na sua implantação foi feito um desmembramento do chamado campo dos Educandos, como relatado por Silva Filho (2007, p.116):

Uma das primeiras descontinuidades desse traçado teria sido o parcelamento do campo dos Educandos, onde metade correspondia à quadra do Teatro 4 de Setembro e a outra à Praça Aquidabã (Pedro II). Dali pra cima há uma forte descontinuidade viária, com a Avenida Antonino Freire já alargada em relação à Rua Teodoro Pacheco.

Figura 13 – Praça Aquidaban em 1913, comemoração da Festa da Bandeira.

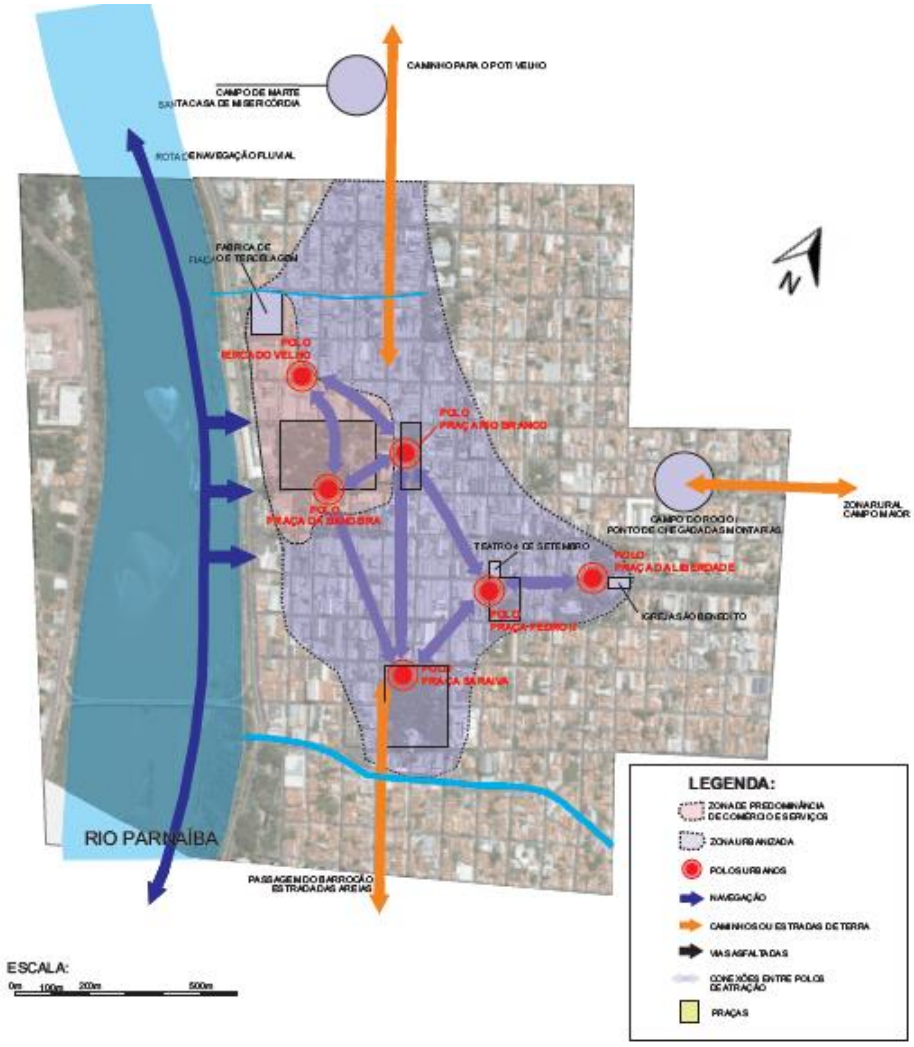
Fonte: teresinameuamor.com

Figura 14 – Teatro na Praça Aquidaban em 1910.



Fonte: Livro de Arthur Dias.

Figura 15 – Mapa do crescimento da cidade entre 1880 e 1920.



Fonte: Autor, 2017.

5.3 Modernidade em Teresina

A cidade começa a crescer na direção leste (Polo da Praça Pedro II), representada no mapa (Figura 15), afastando-se aos poucos do Rio Parnaíba. Na então chamada Praça Aquidaban foi erguido o Teatro 4 de Setembro, um prédio de envergadura e que dava à Teresina a condição de representatividade cultural digna de uma capital (Figuras 13 e 14). No traçado original da cidade o espaço aberto era maior, na sua implantação foi feito um desmembramento do chamado campo dos Educandos, como relatado por Silva Filho (2007, p.116):

> Uma das primeiras descontinuidades desse traçado teria sido o parcelamento do campo dos Educandos, onde metade correspondia à quadra do Teatro 4 de Setembro e a outra à Praça Aquidabã (Pedro II). Dali pra cima há uma forte descontinuidade viária, com a Avenida Antonino Freire já alargada em relação à Rua Teodoro Pacheco.

Figura 16– Alto da Jurubeba e a Igreja de São Benedito.

Fonte: Autor, 2017

Figura 17 – Igreja São Benedito e a Avenida Antonino Freire.

Fonte: teresinameuamor.com

Na virada do século XIX para o século XX, uma série de serviços modernos foram inseridos na cidade de Teresina. O principal espaço de referência para o início desses serviços foi a urbanização da atual Praça Rio

Branco, então denominada Praça Uruguaiana (Figuras 18 e 19), a primeira da cidade e também pioneira no atendimento de serviços públicos de abastecimento de água, esgoto e de iluminação pública. A modernidade dos serviços públicos foram sendo implantados na cidade na seguinte sequência, de acordo com Barbosa (1994, p19): Em 1866, a cidade recebeu iluminação pública a querosene. De 1888 a 1906, implantou-se a rede de águas e esgotos. A iluminação elétrica surgiu em 1910 e o calçamento das ruas em 1929.

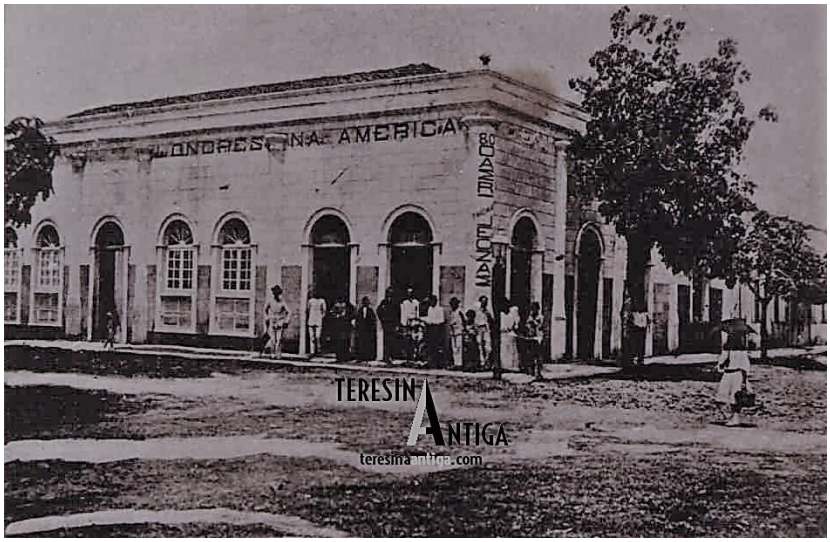
A praça foi construída em estilo *art noveau* com destaque para o grande coreto em ferro fundido, vindo de Glasgow, na Escócia. (Figura 18) E após a finalização desses processos de urbanização, a praça passa a ser o grande centro de referência da população de renda mais alta da cidade. No entorno, estabelecem-se comércios como: Paris na América, Londres na América e vários outros (Figura 19). Sobre o progresso e o clima de *belle époque*, Souza assim descreve (2017, p.34):

> Em anos de belle époque tropical, as referências na imprensa local ao progresso de Teresina eram mais recorrentes: falava-se da movimentação de automóveis e do bonde, da construção de uma séria de modernos e vistosos prédios públicos, como a Escola Normal, o novo Palácio do Governo [...].

Figura 18 – Praça Uruguaiana (Praça Rio Branco), em destaque o coreto.

Fonte: teresinaantiga.com

Figura 19 – Loja Londres na América, Rua Simplício Dias.



Fonte: teresinaantiga.com

Outra urbanização de praça foi estabelecida na parte superior do campo da Bandeira, junto à Igreja de Nossa Senhora do Amparo (Figura 20). A praça na paisagem urbana é decorrência dos novos tempos como assinala Silva Filho (2007, p. 106):

> [...] no momento em que a República se colocava como um fato concreto. Surgem praças dissociadas de igrejas, com múltiplas funções: lazer, educação e exercícios militares. Introduz-se a arborização pública, praticamente ausente na cidade colonial, conferindo um novo formato urbano.

Figura 20 – Urbanização da Praça da Constituição, 1910.

Fonte: teresinaantiga.com

A Avenida Frei Serafim (Figura 21) foi idealizada pelo engenheiro Antonino Freire, à época governador do Estado, formado pela Escola Politécnica de Engenharia do Rio de Janeiro e com passagens por Paris, trouxe para Teresina a novidade dos boulevards e, com isso, transgride o ordenamento do desenho original da capital com a implantação de um novo eixo dividindo a cidade nas porções norte e sul.

Figura 21 – Avenida Frei Serafim no início de sua construção (1909).

Fonte: Arquivo Público do Estado do Piauí

O colégio das Irmãs é instalado na Avenida no início do século XX (Figura 22). Todavia, a maior parte dos terrenos lindeiros foi ocupada por sítios e quintas. E a Avenida, neste estágio, praticamente não contava com movimento. Uma vez que a saída rodoviária da cidade continuava na região do atual bairro da Piçarra, na direção de Campo Maior e Parnaíba. Matos relata a construção do Colégio das Irmãs:

> Foi nesse período, também, que surge a intenção da construção do Colégio das Irmãs, inaugurado em 1906 (Figura 03). Na construção original, com apenas um pavimento, a Capela ficava no lado esquerdo do prédio principal da escola, até o ano de 1925, quanto foi inaugurada a nova capela do lado direito. Mas mesmo a nova capela não possuía as atuais torres neogóticas que só foram construídas depois (CSCJ,1933).

Figura 22 – Colégio das Irmãs, em foto de 1906.

Fonte: Acervo Colégio Sagrado Coração de Jesus – Teresina

A modernidade chegava a Teresina: teatro, cinemas, praças, coreto, avenida, serviços públicos . Nesta fase, o centro comercial teve na atual Praça Rio Branco o seu ponto de encontro preferencial, o impacto das novidades foi um processo de construção continuada de uma pequena cidade com meio século de existência, em uma cidade moderna com condições de representar seu papel de capital estadual, como descreve Souza (2017, p.48):

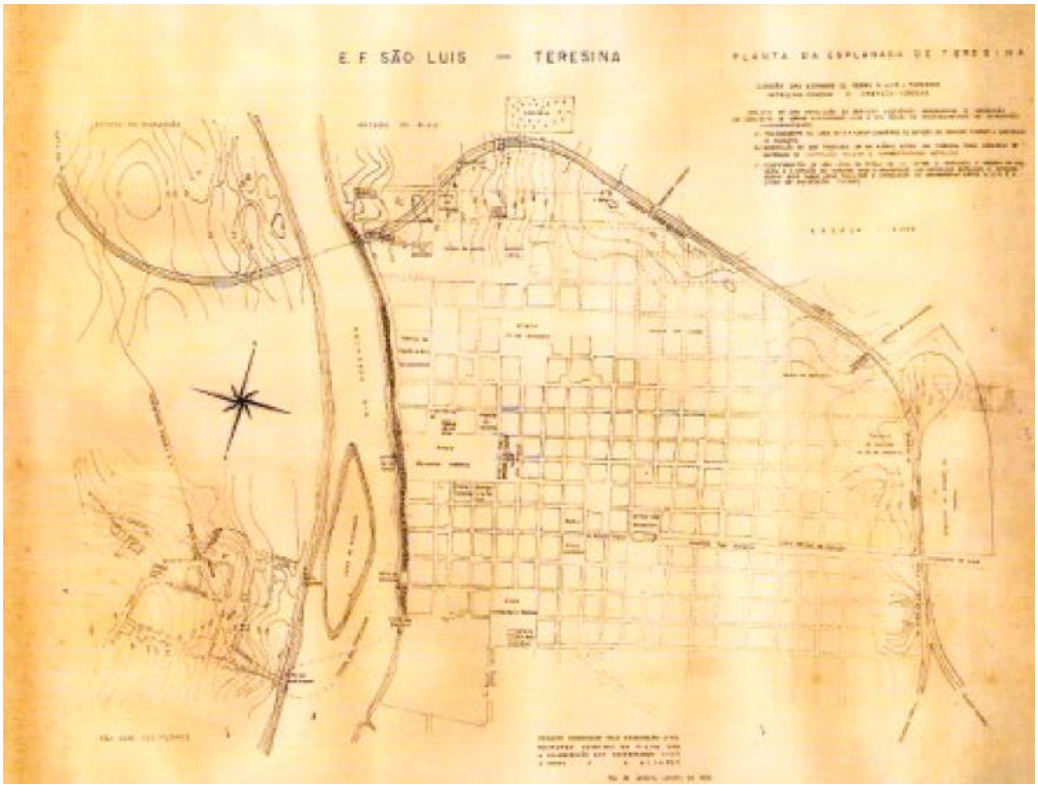
> Diferentemente de outras capitais de aspecto colonial e bem mais antigas, que passavam, à época, por remodelações, a modernidade de Teresina não implicava necessariamente uma reforma urbana que colocasse abaixo o velho e fizesse surgir o novo. Tratava-se mesmo de construir o novo onde não havia nada ou quase nada de moderno.

5.4 Período Getulista – A Chegada do Trem

Inicialmente a ligação ferroviária de Teresina ao Porto Marítimo, de São Luís, acontecia por meio de uma estação ferroviária na Vila das Flores, atual Timon. Somente no final da década de 1920 foi construída a ponte de ferro que permitiu a expansão da estrada até uma nova estação em Teresina, construída ao lado da Avenida Frei Serafim, na Figura 23 o mapa da expansão ferroviária em Teresina. A nova estação possibilitou uma dinâmica de crescimento na direção leste, incluindo os serviços de uma linha de bonde que fazia ligação entre a estação e a região do cais do porto, através da atual Rua Álvaro Mendes.

O trecho ferroviário em Teresina estabeleceu a formação de um anel circular em torno do centro da cidade, determinado pelo traçado da estrada de ferro, em uma primeira etapa, até a estação e, em uma segunda etapa, com o início da construção do prolongamento da ferrovia na direção de Petrolina, em Pernambuco, que nunca foi concretizado. Mas que deixou uma marca no traçado da Avenida Miguel Rosa no sentido sul. O anel circular da estrada de ferro alterou o rígido traçado original, “forçando a formação de umas radiais que cresceram seguindo vias de penetração, mais fáceis, sem nenhum planejamento lógico, [...]” (NASCIMENTO, 2015, p.126).

Figura 23 – Mapa da cidade com a implantação da Estrada de Ferro em Teresina.



Fonte: REFESA.

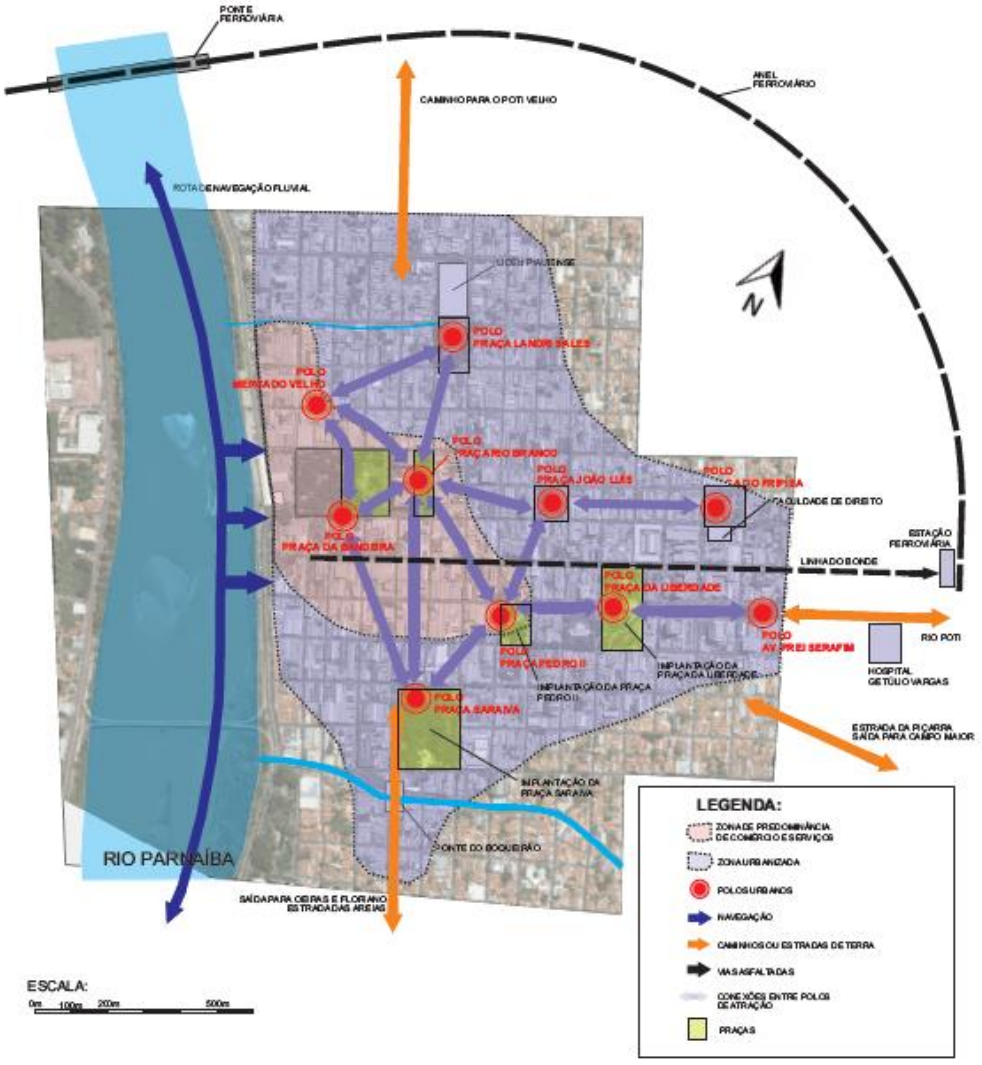
Na direção da estação ferroviária no antigo campo de Santana e atual Praça Demóstenes Avelino (Polo da Praça do FRIPISA), onde funcionava um mercado público com seu ponto de chegada para as montarias e carroças, com produtos rurais para comercialização, na década de 1930, foi implantada a Faculdade de Direito de Teresina, a primeira instituição de ensino superior da cidade (Figura 24).

Figura 24 – Antigo prédio da Faculdade de Direito na Praça Demóstenes Avelino.

Fonte: Autor, 2018.

Na mesma década, na direção norte, o antigo Largo do Poço (Praça Landri Sales) foi desmembrado para implantação da praça e de uma escola (SILVA FILHO, 2007, p.116), surgiu o prédio em estilo *art-decó* do Liceu Piauiense, na futura Praça Landri Sales (Polo da Praça Landri Sales). O Liceu Piauiense, hoje chamado Colégio Zacarias de Góes, teve a sua construção iniciada em julho de 1934 (NASCIMENTO, 2015, p.69) e foi um marco na paisagem urbana da cidade e uma referência na educação do estado, ficava situado num local elevado, dominando a praça 25 de Novembro (hoje Landri Sales), com frente para o sul. É de dois pavimentos. (O MOMENTO, 1934, p.2).

Figura 25 – Planta de cidade crescimento da cidade no período Getulista.



Fonte: Autor, 2017.

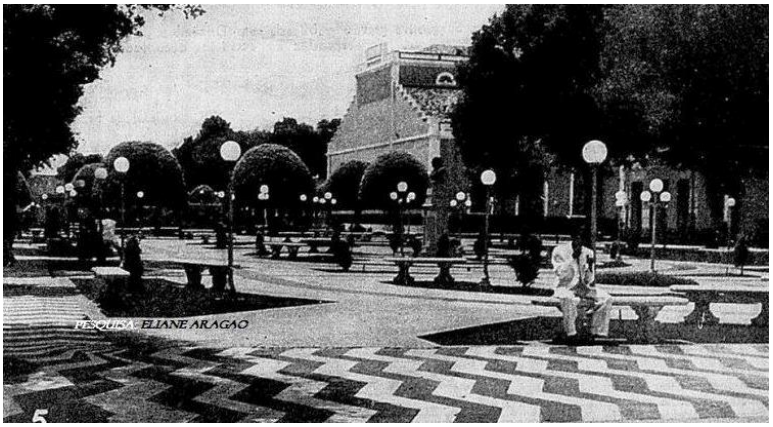
No período getulista foram desencadeadas várias obras de impacto na cidade (Figura 25), a exemplo de outras capitais ou mesmo cidades do interior, foram implantadas praças em estilo art decó em locais de grande visibilidade, como parte do esforço da propaganda de um regime ditadorial que buscava conquistar uma imagem pública mais popular. Em Teresina, no final da década de 1930, a bela Praça Rio Branco *art noveau* foi redesenhada e destruída para dar lugar ao projeto getulista em estilo *art-decó*. O Presidente Getúlio Vargas veio oficialmente inaugurá-la (Figuras 26, 27 e 28). A praça teve um grande impacto na vida da cidade e veio sediar importantes empresas comerciais nacionais como as Casas Pernambucanas e Armazéns Rioanil, Souza assim relata a chegada da novidade urbanística (2017, p. 47-48):

> Contudo, o requinte urbanístico ficou mesmo por conta da reforma da Pça. Pedro II. Totalmente remodelada naquele ano (1936), deixou os teresinenses orgulhosos e conferiu finalmente um aspecto de cidade moderna a Teresina. Contava com farta iluminação, fonte luminosa, herma do Imperador D. Pedro II, coreto, amplos passeios e um rinque de patinação [...]. Considerada a mais bonita da cidade, era obra-símbolo do governo revolucionário e expressava os novos conceitos de urbanismo, civilidade, modernidade e sociabilidade. Para lá se transferiram as festas cívicas, paradas militares, comemorações e os desfiles escolares.

Figura 26 – Presidente Getúlio Vargas na Praça Rio Branco.

Fonte: teresinaantiga. com, pesquisa Eliane Aragão.

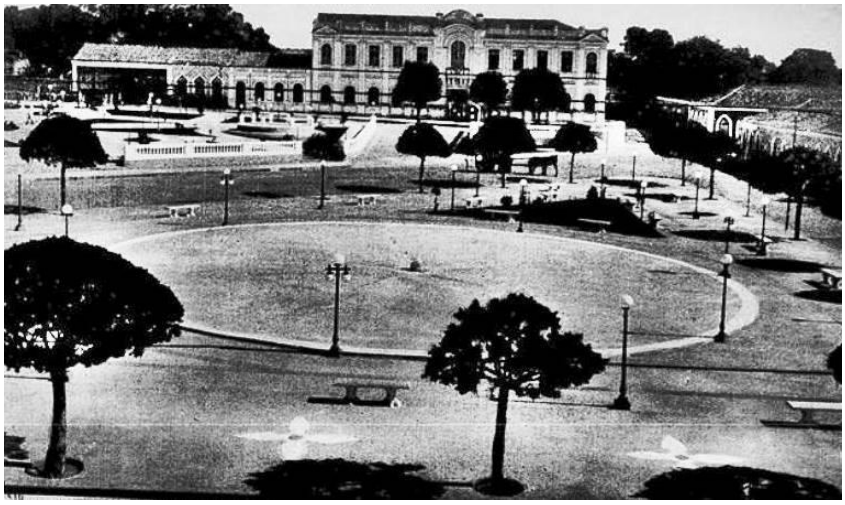
Figura 27 e 28 – Nova Praça Rio Branco, final da década de 1930.



Fonte: teresinaantiga. com, pesquisa Eliane Aragão.

A Praça Pedro II, então um terreno empoeirado, foi também contemplada, neste caso com a implantação de uma nova urbanização no mesmo estilo (Figura 29). Ainda na mesma praça foi erguido o quartel da Força Pública, próximo ao recém-instalado Palácio de Karnak, como descrito no Diário Oficial: o quartel está grandemente aumentado e reconstruído quase que inteiramente, tendo ainda, ao lado, uma piscina e praça de esportes para oficiais e soldados. (1941, p.2).

Figura 29 – Praça Pedro II, ao fundo o Quartel da Força Pública.



Fonte: teresinaantiga. com, pesquisa Eliane Aragão.

A Praça João Luís Ferreira recebe a construção do primeiro “arranha-ceú” da cidade (Figura 30), quebrando a horizontalidade da paisagem e marcando a

forte política getulista dos “melhoramentos públicos” de forte apelo no imaginário popular e com clara conotação propagandista do regime. Souza assim destaca o fato (2017, p.48):

> [...], em 1941, o discurso oficial anunciaria com muito estardalhaço a construção do primeiro arranha-céu de Teresina: a futura sede do Instituto de Assistência e Previdência dos Comerciários – IAPC, *um imponente edifício de 8 pavimentos, o mais belo monumento da cidade.* O Diário Oficial estampou o clichê do projeto arquitetônico e também foi exposta a planta do prédio no Bar Carvalho, *point* da cidade naquele tempo.

Figura 30 – Praça João Luís Ferreira, ao fundo o edifício do Instituto de Assistência e Previdência dos Comerciários – IAPC.

Fonte: teresinaantiga.com

Na Avenida Frei Serafim é inaugurado o Hospital Getúlio Vargas no início da década de 1940. Este estabelecimento trouxe maior dinamização do uso da avenida e completa o ciclo das obras getulistas na cidade. Nesta etapa, o centro comercial vai expandir da Praça Rio Branco nas direções das praças Pedro II e Saraiva, através da Rua Grande (Alváro Mendes) e Rua Simplício Dias. Ao mesmo tempo que a cidade vai expandindo seu tecido na direção leste, retratada na primeira foto aérea de Teresina (Figura 31), se afastando do rio, vai aos poucos trocando seu vínculo econômico fluvial pela nova via de transporte: o trem.

Figura 31 – Foto aérea da cidade no começo do século XX.

Fonte: Manoel Oliveira, 1934.

5.5 Meados do século XX – A Chegada do Automóvel

Os primeiros veículos automotivos começam a circular em Teresina ainda nas décadas de 1920 e 1930. Todavia, foi entre a década de 1940 e 1970 que o automóvel ganhou maior presença na cidade, que na época começou a crescer principalmente nas direções sul e leste, de encontro às rodovias - as novas entradas da cidade. Ver mapa abaixo (Figura 32):

Figura 32 – Planta da cidade na década de 1950.

Fonte: SEMPLAN-PMT

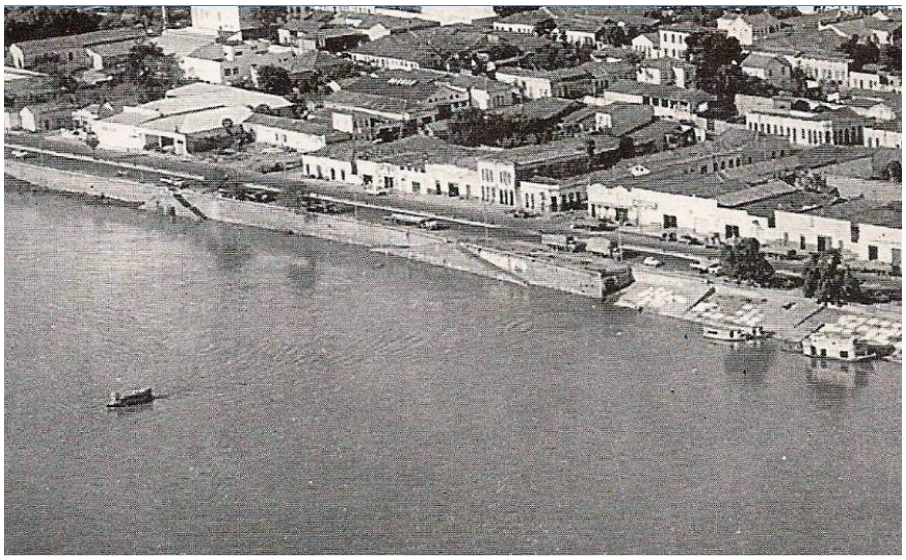
A Praça Saraiva, na direção sul do centro (Figura 33), foi o espaço de chegada do automóvel, de lá partiam as principais ligações para o interior do estado do Piauí e dos vizinhos estados de Pernambuco, Bahia e sul do país. E também onde foi construído o primeiro posto de combustível, espaço que também foi utilizado como uma espécie de rodoviária a céu aberto. Uma vez que a maioria das “agências de passagens” localizava-se nas laterais, onde também se estabeleceram pensões, hotéis, restaurantes e outros serviços de suporte. Nesta etapa a praça condensou forte movimento.

Figura 33 – Foto aérea da Praça Saraiva na década de 1960.

Fonte: teresinaantiga.com, pesquisa Eliane Aragão.

Ao lado desta praça será consolidado o bairro da Santa Rosa (Polo Santa Rosa) que pela facilidade do acesso dos caminhões se dedicou ao comércio atacadista: depósitos e distribuição de produtos. Bastante relacionado, portanto, com chegada das rodoviárias na cidade (Figura 34).

Figura 34 – Bairro Santa Rosa na década de 1960.



Fonte: Foto Guilherme Müller, acervo Paulo Gutemberg.

A interligação de Teresina com a rede de integração nacional de rodovias desencadeou um crescimento urbano explosivo decorrente dos grandes fluxos

migratórios. O comércio do centro teve forte crescimento na direção das chamadas “Rua Grande”, “Rua Bela” e das Rua Simplício Mendes e Barroso. A legislação começa a estabelecer parâmetros para a construção das calçadas, dos passeios públicos, delimitando o espaço de trânsito dos automóveis em relação aos pedestres. Na presença do carro (Figura 35) as ruas do centro de Teresina.

Figura 35 – Praça Pedro II, a chegada dos carros no início da década de 1960.

Fonte: Autor, 2017.

Na direção leste, através da Avenida Frei Serafim, a travessia do Rio Poti finalmente recebe a sua primeira ponte de concreto. Anteriormente, havia uma ponte improvisada de madeira que foi levada por uma enchente do rio. Com a construção da ponte a Avenida ganha uma nova dinâmica, nas suas laterais são erguidos diversos casarios assobradados abrigando a população de renda mais alta da cidade. Nesta etapa a Avenida passa a ser o principal acesso ao centro de Teresina para os moradores dos bairros da região leste e das pessoas que vinham de transporte do interior da região norte do estado do Piauí e do Ceará. Na direção norte, no final da década de 1950, foi implantada a Praça Landri Sales (Polo da Praça Landri Sales), onde já havia sido anteriormente estabelecido o Liceu Piauiense (Figura 36).

Figura 36 – Praça Landri Sales com o Liceu Piauiense ao fundo, final da década de 1950.

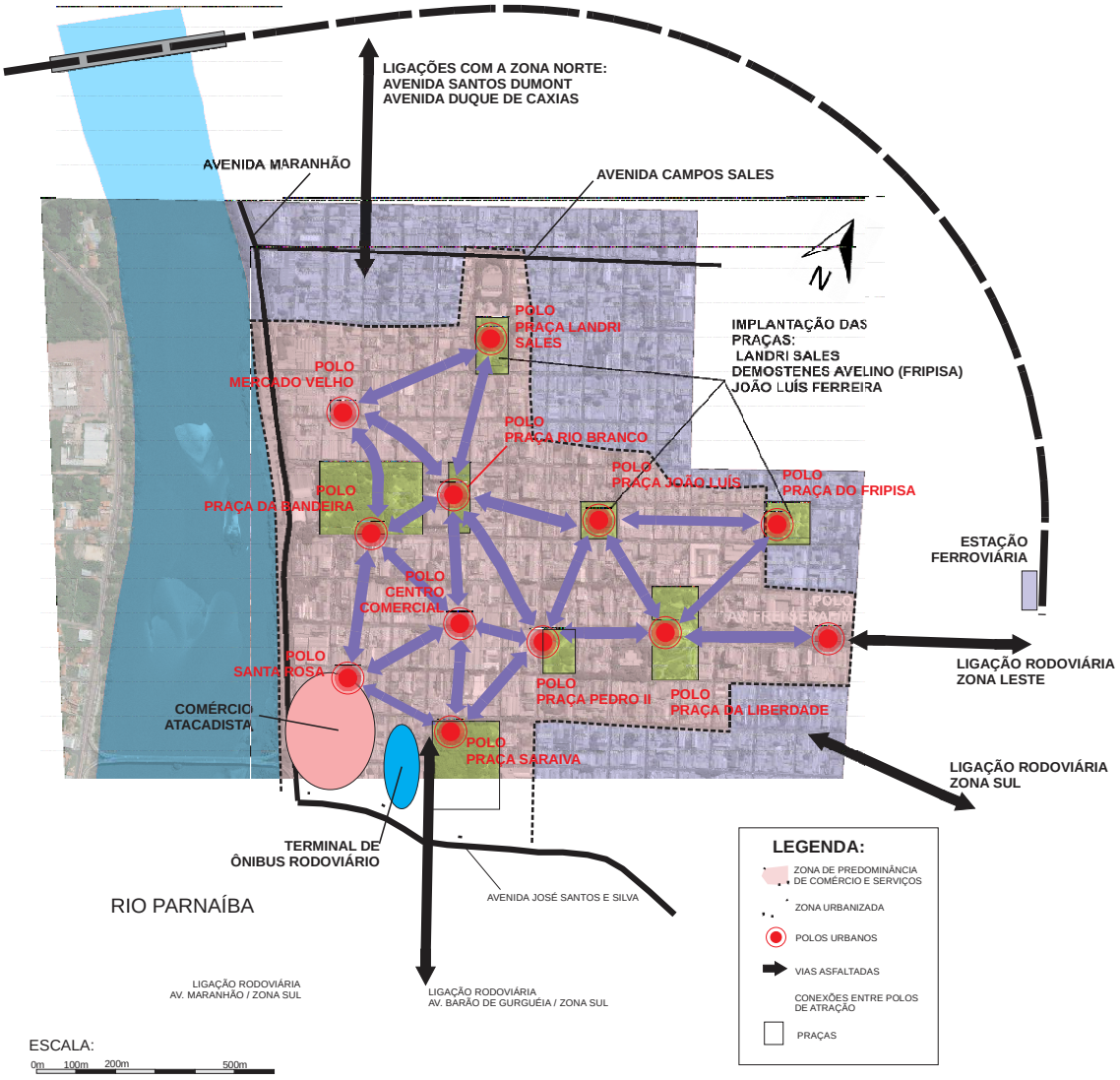
Fonte: teresinaantiga.com

O carro trouxe para o centro uma dificuldade de convivência entre o pedestre e o espaço de circulação do automóvel. Afinal, a cidade nas suas origens não teve o carro como parâmetro de referência, como em seguida destacado por Silva Filho (2007, p.116):

> Por volta do segundo quartel do século XX, 70 anos depois de instalada a nova Capital, a Revolução Industrial cobrava a pouca visão urbanística dispensada ao traçado de ruas estreitas do plano original. Ao que tudo indica, à guisa de pouca visibilidade para o automóvel, que no início da década de 1920 dava sinais de sua irreversível chegada [...].

Nesta etapa o carro trouxe uma nova dinâmica para a cidade e, em especial, para as ruas centrais onde a presença automotiva acontecia com maior densidade, ver o mapa (Figura 37). O comércio começa a expandir para as diversas laterais do centro comercial de então e deslocar-se na direção leste.

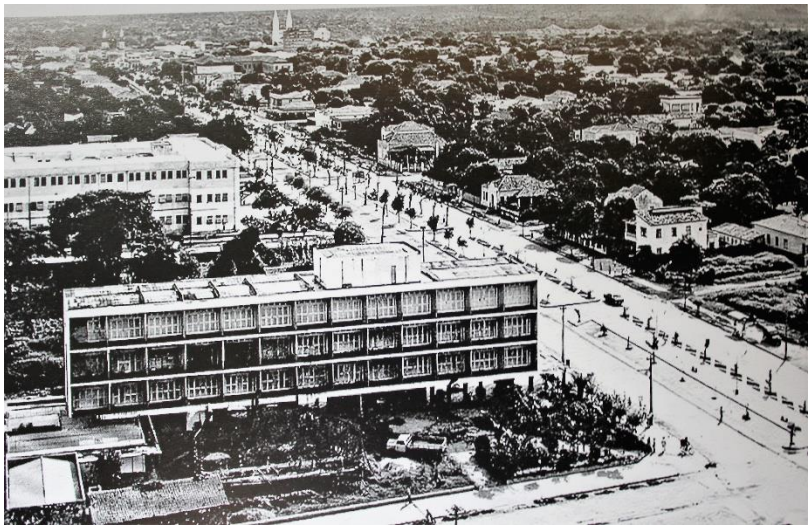
Figura 37 – Planta da evolução urbana com a chegada do Trem.



Fonte: Autor, 2017.

A Avenida Frei Serafim, como via mais adequada ao novo modal, passa a receber as principais novidades inspiradas na novacap: Brasília. Alguns prédios modernistas são edificados, como a sede do Departamento Estadual de Rodagens, símbolo de uma nova era (Figura 38). Também são abertos serviços de supermercados, sorveterias, lanchonetes e outras novidades. A mesma avenida serve de palco para os “pegas” e desfiles de exibição dos novos modelos de carros.

Figura 38 – Avenida Frei Serafim com destaque para a sede do DER-Piauí.



Fonte: Foto Guilherme Müller, acervo Paulo Gutemberg.

5.6 Consolidação do espaço central de Teresina

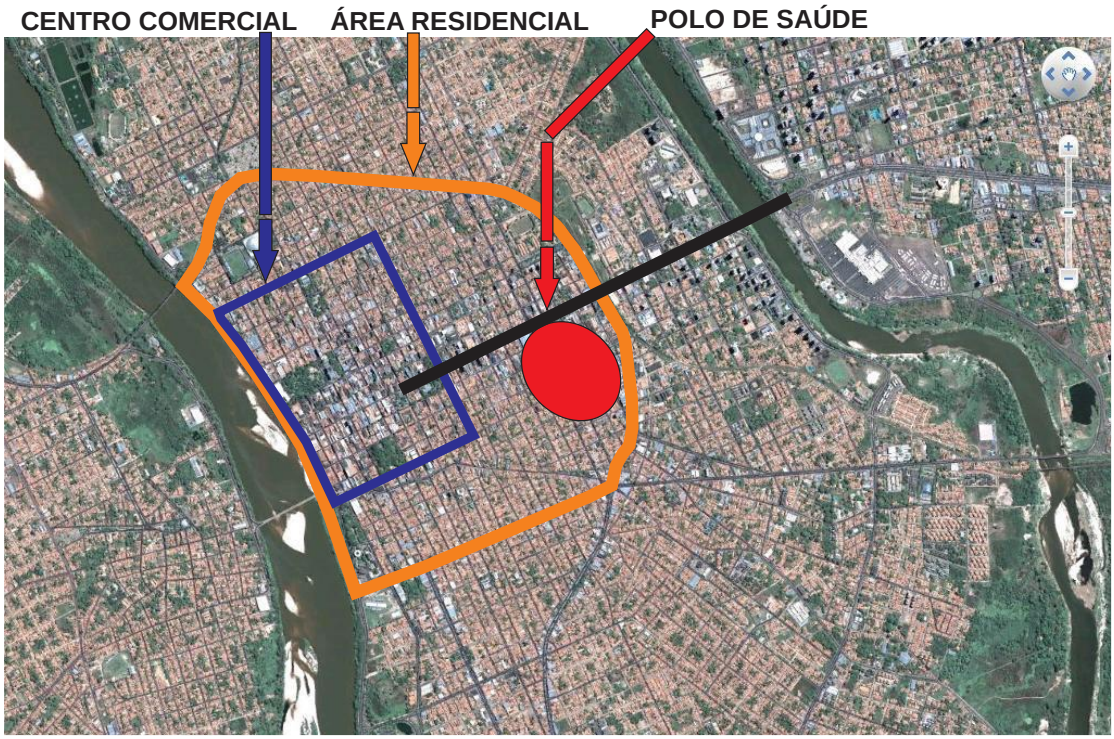
Nas últimas três décadas do século XX o espaço do centro comercial de Teresina vai sendo consolidado. Uma série de obras empreendidas pelo governo Alberto Silva e prevista no primeiro plano diretor da cidade (Plano Diretor Local Integrado - PDLI) vai implantar um sistema viário de várias avenidas chegando ao centro até o anel central, também implantado no período, formado pelas Avenidas Miguel Rosa, Joaquim Ribeiro e Maranhão (Figura 39). As avenidas obedecem a um desenho radial partindo do centro, entre outras podemos destacar: Barão de Gurgueia, Miguel Rosa, Higino Cunha, Santos Dumond, Maranhão e Duque de Caxias. Este sistema vai viabilizar o acesso de carros, ônibus e caminhões ao centro, bem como reforçá-lo como ponto de irradiação principal das demandas de comércio e serviços da cidade.

Figura 39 – Anel viário central no cruzamento das avenidas Maranhão e José Santos e Silva. Implantação da Praça Da Costa e Silva, início da década de 1980.

Fonte: Foto Guilherme Müller, acervo Paulo Gutemberg.

A região de comércio e serviço mais intenso fica restrita a um quadrilátero determinado pela Avenida Maranhão e as praças: Saraiva, Landri Sales e Liberdade. O quadrilátero de comércio e serviço mais intenso, definido pelo II Plano Estrutural de Teresina como zona de comércio e serviços pleno, teve restringindo o seu uso habitacional. No espaço intercalar entre o quadrilátero e o anel central temos uma zona de uso residencial predominantemente de classe média, que também vem sendo esvaziada pela expansão contínua das atividades de comércio e serviços (Figura 40).

Figura 40 - Visão geral do centro histórico de Teresina, entre os rios Parnaíba e Poti.



Fonte: Autor, 2018.

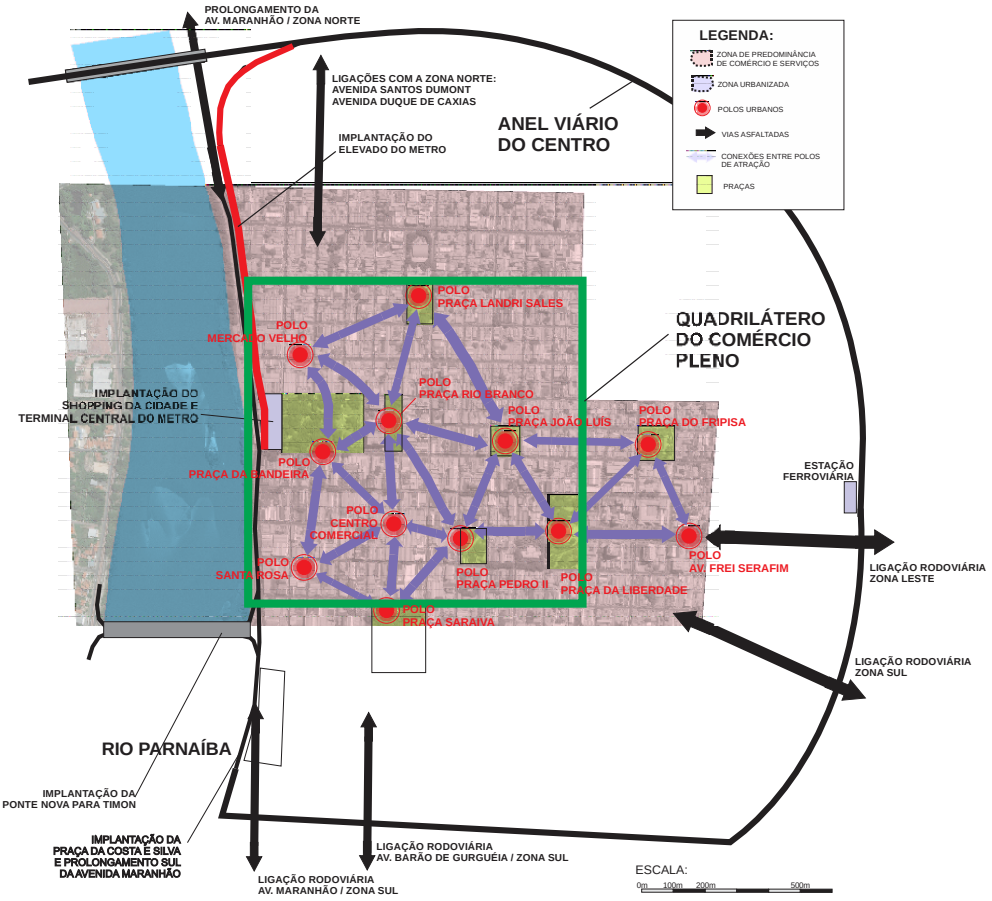
A Avenida Frei Serafim vai se consolidar como grande corredor de comércio e serviço na direção da zona leste. No governo Alberto Silva, com o apoio no governo federal do ministro do Planejamento, o piauiense João Paulo dos Reis Veloso, foram empreendidas uma série de obras modernizadoras na área central de Teresina, como os jardins do canteiro central da Avenida Frei Serafim desenhado pelo arquiteto Burle Max, a reforma do Palácio de Karnak, as sedes de Bancos e diversos órgãos públicos, a requalificação das praças da Bandeira (Figura 41), Rio Branco, Pedro II e a implantação da Praça Da Costa e Silva, também projeto de Burle Max.

Figura 41 – Praça da Bandeira, após a implantação da reforma no final da década de 1970.

Fonte: Foto Guilherme Müller, acervo Paulo Gutemberg.

Além do anel outros polos comerciais ramificados a partir do centro da cidade são consolidados, como no caso dos bairros da Vermelha, Piçarra, Vila Operária e Mafuá. O Polo de Saúde, junto ao Hospital Getúlio Vargas passa a ser um dos mais dinâmicos da cidade, atraindo no seu entorno vários hospitais, clínicas, consultórios e um conjunto de mais de trezentas pensões para suporte aos pacientes advindos do interior e de vários estados da região. Este movimento termina reforçando as atividades de comércio e serviços do centro. Teresina termina o século XX com o seu centro comercial consolidado, conforme demostrado no mapa (Figura 42)

Figura 42 – Mapa do centro consolidado.



Fonte: Autor, 2018.

6 O CENTRO EM MUTAÇÃO

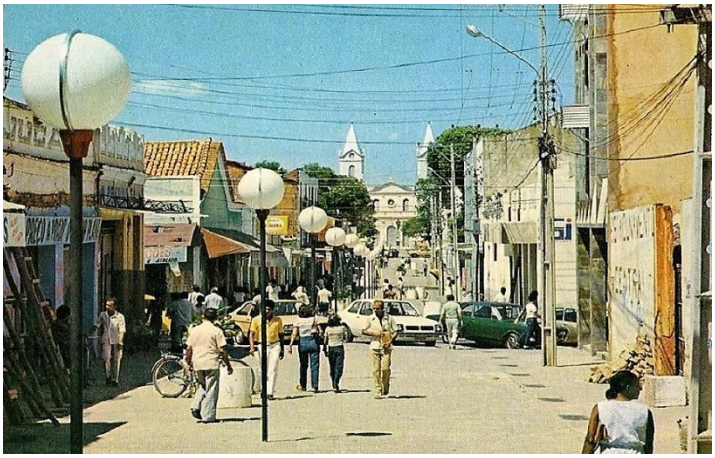
6.1 O auge do crescimento comercial do centro

Teresina por ser a única capital do Nordeste interiorizada teve por vocação sua condição de centro regional de prestação de serviço e comércio. Exercendo uma influência no espaço regional, compreendido não só no interior do Estado do Piauí, mas se estendendo aos estados vizinhos do Maranhão, parte do Estado do Ceará, Pará e Tocantins. Com isto a atividade de comércio e serviço se mostrou bastante dinâmica atuando com forte influência no processo de crescimento econômico da cidade. Deste modo, o centro vai sediar grandes empresas de distribuição e comércio atacadistas nos mais diversos ramos: bicicletas, armarinho, tecidos, utilidades domésticas e outros. É sede também de grandes grupos comerciais que constituem redes regionais tendo Teresina como matriz, é o caso do Armazém Paraíba, Casa Pintos, Noroeste e outras.

A vinda de grande contingente de imigrantes gera um impacto na cidade, na demanda por serviços públicos e, principalmente, na busca por emprego e renda, uma parte considerável desses novos moradores não possuía qualificação técnica profissional, vinha da zona rural buscando melhores condições de vida, uma alternativa encontrada foi a economia informal. O centro da cidade recebe, desta forma, grandes contigentes de ambulantes, camelôs, flanelinhas, guardadores de automóveis, etc.

O comércio encontra sua máxima expansão na década de 1990, na zona central de Teresina. A cidade implanta duas ruas de pedestres, popularmente conhecidas por “calçadões” (Figura 43), baseados nas experiências bem-sucedidas dos calçadões de Curitiba, do então prefeito Jaime Lermmer. No caso de Teresina, os calçadões são rapidamente tomados por uma legião de vendedores, ambulantes e camelôs. Nesta etapa ocorreu a maior valorização de imóveis na região do centro. Praticamente não havendo nenhum imóvel vazio disponível de imediato.

Figura 43 – Calçadão da Rua Simplício Dias na década de 1980.



Fonte: Autor, 1988.

Com o aumento da demanda e a dificuldade dos espaços das ruas e dos passeios públicos o centro ficou literalmente congestionado. A dificuldade de estacionamento era latente, uma lei do final da década de 1980 possibilitou a instalação de estacionamentos com incentivos fiscais. Por conta disso, vários imóveis foram demolidos, inclusive muitos deles patrimônio histórico e cultural, para dar vazão às vagas de estacionamento.

Outro problema foi a adequação do sistema de transporte coletivo por meio dos ônibus e sua fluidez de tráfego nas ruas centrais com notória dificuldade para fazer as curvas nas esquinas e a morosidade no trânsito. Com a expansão das atividades de comércio e serviço, as regiões próximas ao centro foram sendo pouco a pouco ocupadas por atividades econômicas e, com isto, a população residencial foi sendo reduzida a um ponto em que menos de 50% dos moradores persistem. Como consequência do crescimento de demandas na área, a ocorrência de problemas de segurança pública e a dificuldade de acesso a serviços sanitários, de estacionamento para bicicletas e outros de apoio à comunidade foi aumentando.

Os espaços das praças foram também sendo ocupados por atividades econômicas ou tiveram seus canteiros e arborização comprimidos em função do aumento do fluxo demasiado de circulação de pedestres e automóveis. O centro chega deste modo ao seu auge de dinâmica econômica, como grande polo de prestação de serviços e comércio.

6.2 Transformações recentes

Dada as dificuldades de mobilidade interna na área central de Teresina, os calçadões foram revertidos em ruas normais e foram construídos dois grandes centros de comércio popular para abrigar a maior parte dos camelôs que habitava a área central da cidade. Recentemente, com o agravamento da crise econômica no país, aos poucos vão surgindo novamente vários pontos de comércio e serviço informal nas praças e ruas da capital.

A construção do elevado do metrô até a Praça da Bandeira impactou, sobremaneira, a paisagem urbana da área central (Figura 44). Esta obra controversa não gerou um fluxo significativo de passageiros partindo ou chegando ao dito terminal. Tanto a estação do metrô, quanto o centro de comércio popular chamado Shopping da Cidade foram construídos no espaço originalmente da Praça da Bandeira, impondo uma barreira visual ao espaço histórico de fundamental importância do centro, fazendo com que a visualização do rio fosse perdida. Outras transformações ainda relativas à mobilidade estão em curso, como a implantação dos terminais de ônibus urbanos do centro, tais

como os das Praças da Bandeira, Saraiva e João Luís. Esses terminais visam a diminuir o número de veículos e ônibus, especialmente na área central da cidade.

Figura 44 – Shopping da Cidade, o centro dos micros negócios, barreira na paisagem da Praça da Bandeira.

Fonte: Autor, 2018.

Quanto ao patrimônio cultural, várias edificações de valor histórico e cultural do centro da cidade ou mesmo conjuntos urbanos foram demolidos ou transformados. Deste modo, a área sofreu impacto incalculável na perda de parte significativa de sua identidade cultural.

6.3 O processo de esvaziamento do centro urbano de Teresina

No final da década de 1990 e nos anos 2000 foram erguidos vários centros comerciais e shopping centers em Teresina. Com a expansão do tecido urbano e o encarecimento das passagens de ônibus, cada vez mais, grande contingente da população começa a realizar suas atividades de comércio em polos de seus próprios bairros. Dos quais se destacam o centro comercial do bairro Dirceu Arcoverde, Parque Piauí, Mocambinho, Parque Wall Ferraz, Vila Bandeirante, Parque Uruguai, Planalto Uruguai e outros (Figura 45). Assim diagnósticado por

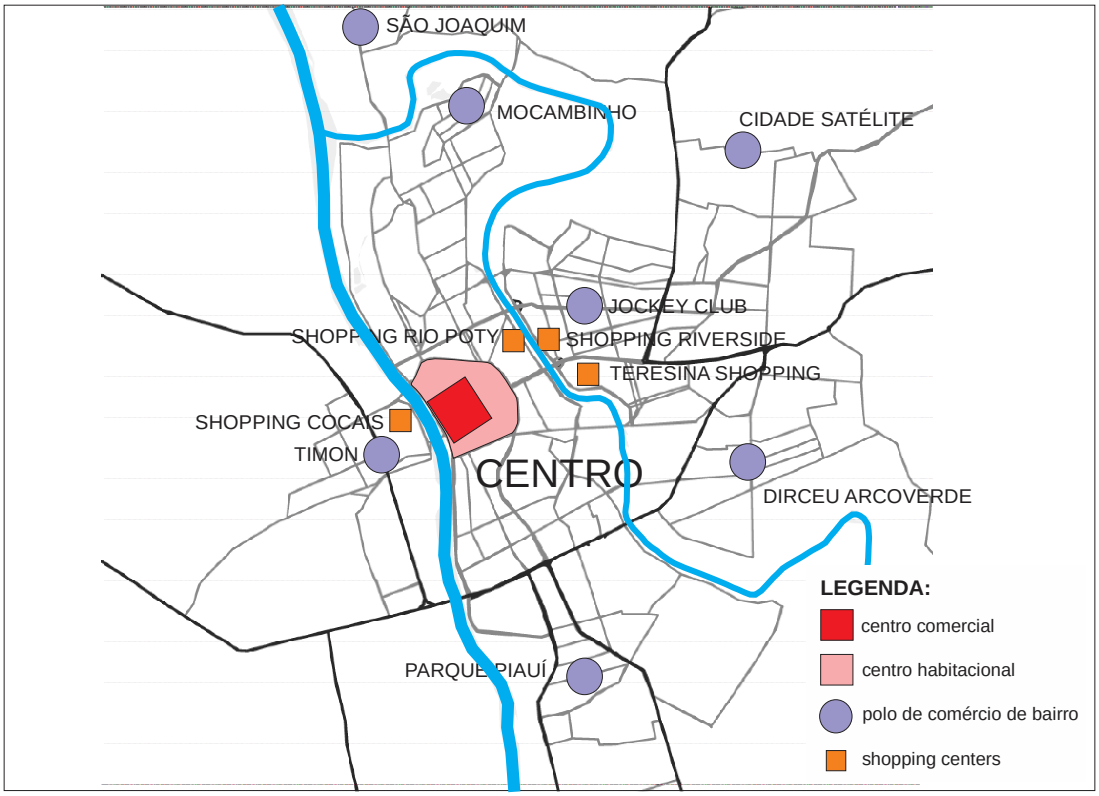
Façanha: processo de descentralização das atividades comerciais, de serviço e industriais e formação dos núcleos secundários (1998, P. 3 e 4).

Dois shoppings centers surgem no final dos anos 1990, Teresina Shopping Center e Riverside. O que gerou forte impacto na atividade comercial do centro da cidade. Depois, já nos anos 2000, um terceiro shopping, Rio Poti Shopping, também se consolida, minando, ainda mais, as atividades comerciais do centro (Figura 45).

Figura 45 – Elevado do Metro de Teresina, entre a praça e o rio.

Fonte: Autor, 2018.

Figura 46 – Mapa atual com a localização dos principais centros comerciais da cidade.



Fonte: Autor, 2018

O uso habitacional também sofreu um esvaziamento, morar no centrou passou a ser desestimulante com o agravamento dos problemas de congestionamentos, segurança e serviços comunitários próprios de áreas habitacionais. Por outro lado, o avanço da procura por imóveis para instalações de atividades econômicas, embora tenha diminuído nos últimos tempos, muito contribuiu para a diminuição dos moradores locais. O vazio habitacional tem sido relatado como um dos fatores preponderantes para a deterioração da condição de vida nos centros urbanos, a urbanista e professora Angela Napoleão assim relata o processo em Teresina, conforme apresentado no I Plano Estrutural de Teresina no final da década de 1970 (LIMA. A., 2011):

> Observa-se neste período uma consolidação do processo de esvaziamento residencial na região central, em substituição a instalação da atividade comercial nas residências anteriormente habitadas, têm-se, portanto, um processo de transformação da paisagem urbana motivado principalmente pelo empreendedorismo instalado na região, aspecto que a princípio se constituiu sem nenhum regulamento administrativo.

O agravamento dos problemas de segurança aliado às condições de conforto do usuário do centro, dificulta e diminui o fluxo da clientela. Atividades governamentais, antes funcionando quase que exclusivamente no centro, começam a se deslocar para outras partes da cidade. A primeira delas foi com a implantação do Centro Administrativo na zona sul da cidade. Várias secretarias foram deslocadas para este novo ponto. Órgãos da Justiça, de um modo geral, hoje, estão quase todos fora da área central resistindo apenas os cartórios. A Assembleia Legislativa e a Câmara Municipal de Vereadores também buscaram outras regiões.

Por isso, o centro foi continuamente se desvalorizando, atualmente os imóveis vazios são cada vez maiores e muitos estão disponíveis para alugar, vender ou simplesmente abandonados. As duas regiões que mais têm problemas deste tipo dentro do centro é o bairro Santa Rosa e o entorno do Mercado Central.

O centro passou a ser estigmatizado como um espaço voltado para a população pobre. A maior parte dos habitantes de classe média ou classe média alta, praticamente não circula mais no centro, fazendo suas compras no shopping ou em outros polos comerciais. Segundo Façanha (1998, P. 4) a segregação dos espaços da população de alto *status* da cidade acontece na zona leste:

> [...] a concentração da população de alto poder aquisitivo ocorreu na zona leste, mas especificamente na área próxima ao rio Poti. Atualmente é ali onde se dispõe a infraestrutura urbana de melhor qualidade, inclusive quanto à presença de equipamentos públicos, quando comparada ao restante do sistema. Os valores do solo urbano também são os mais elevados.

Sousa reforça: “presentemente o centro antigo de Teresina vem sofrendo um processo de decadência crescente, pois a nova centralidade da zona leste torna-se mais robusta, inclusive com a implantação de dois *shopping centers*” (1998, P. 5).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo foi possível estabelecer um ordenamento do processo de evolução de crescimento do centro urbano de Teresina nas suas várias etapas, bem como entender o processo recente de esvaziamento da área com o agravamento de uma série de problemas.

O crescimento da cidade envolve uma dinâmica complexa aonde interagem diversos componentes, em cada etapa novos fatores econômicos, tecnológicos e de costumes sociais e políticos vão determinando uma nova tendência de expansão do tecido, com novos usos e maneiras de ocupação do solo urbano. O auge do seu crescimento comercial e valorização do espaço num dado momento, contrasta com os problemas de esvaziamento econômico e habitacional da área, as dificuldades de mobilidade de acesso e interna, questões de conforto ambiental, desvalorização e destruição do patrimônio cultural e outras relacionadas.

A abrangência deste trabalho nos permitiu ter uma idéia do todo, uma visão estrutural do problema. Todavia, a questão é complexa e envolve a necessidade de estudos setoriais, pesquisas locais e o exame de outros casos com as mesmas características.

Uma melhor espacialização dos problemas com um detalhamento mais apurado dos dados de campo, uma pesquisa e um processo consultivo com os agentes e atores envolvidas, uma investigação com instrumentos tecnológicos inteligentes e uma melhor apuração dos aspectos de sustentabilidade ambiental, são caminhos para o aprofundamento do tema.

Entendo que um processo urgente de requalificação urbana deve ser desencadeado pelos órgãos gestores da cidade, no processo evolutivo ficou claro que os problemas tendem a um agravamento. A área é uma das mais bem servida com infraestrutura urbana, tem relação com a identidade cultural e a memória afetiva dos moradores da cidade e tem potencialidades que devem ser exploradas. A omissão pode levar a região a um processo de degradação urbana, a exemplo do que acontece em outras cidades. Neste estágio a solução dos problemas são mais onerosas e complicadas.

REFERÊNCIAS

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.** Trad. Carlos Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

CASTELLO BRANCO FILHO, Moysés. **O povoamento do Piauí.** Teresina: COMEPI, 1976

CHAVES, Pe. Joaquim. **Como nasceu Teresina.** Teresina: PMT / Fundação Mons. Chaves, 1987.

COLÉGIO SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS. **Memórias ... do Colégio Sagrado Coração de Jesus de 1906 a 1933:** fatos principais. Teresina, PI, 1933.

COPLAN S.A. Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Teresina. Salvador: COPLAN S.A., 1969

DIÁRIO OFICIAL. Teresina, p. 2 et seq, 11 fevereiro 1941.

FAÇANHA, A. (1998). **A Evolução Urbana de Teresina: Agentes, Processos e Fragmentos da Cidade,** 157 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

FONSECA NETO, Antonio. **Teresina 150 anos.** Teresina: Ed. Junior, 2002.

FAÇANHA, A. (1998). **A Evolução Urbana de Teresina: Agentes, Processos e Fragmentos da Cidade,** 157 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

GANDARA, G. S. (2008). **Rio Parnaíba... Cidades-beira** (Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Pós-Graduação em História (PPHGHIS) da Universidade de Brasília (UnB)). Brasília. pp. 159–161.

JORNAL O MOMENTO. Teresina, 27 maio 1934.)

MATOS, Matias Augusto de Oliveira. **Avenida Frei Serafim**: lembranças de um tempo que não acaba. Teresina: W LAGE –Alínea Publicações Editora, 2017.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. **A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina.** Teresina: EDUFPI, 2015.

NUNES, Odilon. **Súmula de história do Piauí.** Teresina: Imprensa Oficial, 1967.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA. **II Plano Estrutural de Teresina.** Teresina, 1988.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA. **Plano Diretor Local Integrado - PDLI.** Salvador BA, 1969.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Teresina.** Teresina, 2008.

SILVA, Ângela Napoleão Braz. **Entre rios: a modernização e o crescimento urbano de Teresina (1889-1940)**. Tese –Doutorado em Arquitetura e Urbanismo: Universidade Federal da Bahia, 2011.

SILVA FILHO, Olavo Pereira da. **Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauhy.** Belo Horizonte: Ed. Do Autor, 2007.

SOUSA, G. d. B. e MEDEIROS, V. A. S. **Os Desafios Urbanos em Teresina (Piauí-Brasil): Entre Rios e Fragmentos.** Brasília: UNB, 2016.

SOUSA, G. d. B. e MEDEIROS, V. A. S. **Os Desafios Urbanos em Teresina (Piauí-Brasil): Entre Rios e Fragmentos.** Brasília: UNB, 2016.

SOUZA, Paulo Gutemberg de Carvalho. **GUILHERME MÜLLER e a invenção visual de Teresina.** Teresina: Livraria e Editora Nova Aliança, 2017.