

O TREM E A CIDADE: História e memória da ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó (Ma)



Ribeiro, Aldo Tavares.

O TREM E A CIDADE: História e memória da ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó (Ma). / Aldo Tavares Ribeiro. – São Luís, 2021.

59 f. il.

Produto Educacional da dissertação Ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó: história e memória a partir de 1895 a década de 1940.

Orientação da Profa. Dra. Marcia Milena Galdez Ferreira.

1. Ensino de História. 2. Ferrovia. 3 Temas locais. 4. Interdisciplinaridade.
I. Título.

CDU 37:625.1(812.1)(072)

LISTA DE IMAGEM

Imagem 1: Richard Trevithick.....	11
Imagem 2: A máquina de Richard Trevithick.....	14
Imagem 3: Locomotiva Rochet, projetada por Robert Stephenson.....	15
Imagem 4: União entre as ferrovias Central Pacific and Union Pacific.....	18
Imagem 5: Locomotiva Baronesa.....	20
Imagem 6: Percentual da quantidade de ferrovias construídas especialmente durante a “era das ferrovias” 1870-1920.....	25
Imagem 7: Principais ramais e troncos ferroviários de integração do Nordeste brasileiro.....	26
Imagem 8: Ferrovia de Baturité, considerada uma das ferrovias da seca.....	28
Imagem 9: Trilhos escavados da antiga estrada de ferro do Engenho Central São Pedro.....	32
Imagem 10: Pátio da estação de ferro na cidade de Caxias, uma máquina férrea parada.....	34
Imagem 11: Estações ferroviárias da antiga estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras.....	35
Imagem 12: Lei federal criando a estrada de ferro	37
Imagem 13: Decreto lei que criou a estrada de ferro São Luís a Caxias.....	39
Imagem 14: Locomotiva Benedito Leite.....	41
Imagem 15: Ilustrativa de passageiros, entre as primeiras viagens na ferrovia maranhense.....	42
Imagem 16: Trem de passageiros realizando as primeiras viagens para o interior, e um dos canteiros de obras da férrea.....	43
Imagem 17: Estações ferroviárias de Rosário e de Coroatá, no início de 1929.....	44
Imagem 18: Jornais retratando o projeto de construção da ferrovia.....	45
Imagem 19: Dois dos carros de passageiros realizando viagens.....	47

Imagem 20: Locomotiva parada, devido a cheia do rio...	48
Imagem 21: Carregamento do coco babaçu, pronto para o desembarque.....	49
Imagem 22: Carregamento de arroz no pátio da estação ferra em Codó.....	50

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Principais ferrovias constituídas para o transporte de café.....	22
Quadro 2: Principais ferrovias no Nordeste brasileiro.....	29

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Antigo traçado da ferrovia entre Caxias a São José da Cajazeiras.....	32
Mapa 2: ferrovia em toda a sua extensão.....	40

Sumário

APRESENTAÇÃO.....	p 8
1 A constituição das ferrovias.....	p 11
1.1 Inglaterra – berço das ferrovias.....	p 12
1.2 A ideia por trás dos trilhos – os primeiros projetos.....	p 15
1.3 A ferrovia se espalha pelo mundo: dos trilhos na Índia as grandes ferrovias americanas.....	p16
2 A introdução das ferrovias no Brasil.....	p 19
2.1 As ferrovias do café.....	p 20
2.3 A eras das ferrovias.....	p 23
3 Os trilhos chegam ao Nordeste e ao Maranhão.....	p 26
3.1 As ferrovias de integração.....	p 27
3.2 As ferrovias da seca.....	p 27
3.3 O Maranhão recebe os primeiros trilhos: história e memória.....	p 30
3.4 Estrada de Ferro Engenho Central.....	p 31
3.5 Estrada de Ferro Caxias São José das Cajazeiras.....	p 32
3.6 Estrada de Ferro São Luís – Teresina.....	p 35
3.7 Ferrovia e cultura.....	p 50
Conclusão.....	p 53
Referencias.....	p 58

Apresentação

Prezado aluno (a) das séries finais, 8º e 9º anos, do Ensino fundamental,

O presente paradidático é apresentado a você para possibilitar desde a compreensão de como se constituíram as ferrovias pelo mundo, posteriormente no Brasil e Maranhão. De maneira acessível e sintética procuramos caracterizar as etapas de constituição da via férrea no espaço maranhense, bem como o impacto social e econômico provocado com a chegada dos trilhos ao estado, especialmente na cidade de Codó.

Tem ainda como outros objetivos:

- Caracterizar a relação estabelecida entre o mundo das ferrovias, sua introdução no Brasil em finais do Império.
- Caracterizar o desenvolvimento alcançado a partir desse modal de transporte para o beneficiamento da produção existente gravitando entre o café e o algodão.
- Caracterizar o papel importante que tiveram as ferrovias, produzindo desenvolvimento e uma relativa modernização ao país.

- Apresentar como se deu a penetração dos trilhos no Nordeste e Maranhão, dos primeiros projetos, a encampação das ferrovias.

Visa ainda contribuir para suprir uma lacuna que existe sobre o tema da ferrovia nas escolas, uma vez que não é entendido como assunto relevante, apenas contextualizado dentro de um apanhado geral, bem como caracterizar a importância do conjunto férreo que compõe a ferrovia, presente no município, despertando nos discentes, o interesse em conhecer e preservar este passado da nossa cidade.

As expectativas organizadas em torno deste material, estão concentradas na abordagem que este paradiático desempenhará nas escolas, junto as disciplinas que interagem para somar na formação de um sujeito mais crítico e conhecedor do processo histórico que o formou. Em Codó, desde seu processo de formação histórica e cultural, cidade organizada a partir de atividades fabris e da lavoura do algodão, teve na ferrovia um dos dinamizadores para a sua expansão e crescimento econômico e social. Portanto, o que se espera a partir da introdução deste material, nas escolas, bem como outras instâncias de ensino e ambiência social, é que possa acrescentar não apenas mais um livro nas bibliotecas das escolas, mas um instrumento de ensino aprendizagem, tanto para alunos,

quanto para professores e que através de sua linguagem e conteúdo mais próximos de suas vivências, possa dar direcionamento no sentido de entender e preservar a história, cultura e memória local, a partir do tema ferrovia.

Livro organizado em três capítulos, sendo o primeiro, **A constituição das ferrovias**. Nele abordamos o mundo dos trilhos, de sua introdução, na Inglaterra, espalhando-se por vários outros países, chegando à América com as ferrovias transcontinentais.

O segundo capítulo, **A introdução das ferrovias no Brasil**, discutimos seu papel para o transporte de café e outros produtos, espalhando-se por outras regiões, chegando ao atual Nordeste.

No terceiro capítulo. **Os trilhos chegam ao Nordeste e ao Maranhão** abordamos as ferrovias de integração e ferrovia da seca, a apresentamos os primeiros projetos ferroviários no Maranhão, como as estradas de ferro Engenho São Pedro e Estrada de Ferro Caxias a São José das Cajazeiras. Destacamos também a Estrada de Ferro São Luís Teresina, bem como memórias e lembranças de antigos moradores e ferroviários que fazem parte desta férrea.

Desejamos a todos(as) uma boa leitura.

Aldo Tavares Ribeiro

1 A constituição das ferrovias

O projeto das linhas férreas teve início na Inglaterra, pioneira no processo maquinário industrial e fabril. Para os ingleses, as ferrovias foram objeto de desejo e contemplação, pois foi de lá que em 21 de fevereiro de 1804, o inglês **Richard Trevithick** construiu a primeira maria fumaça, ainda a fogo de caldeira, para dar um segundo salto, cortando os caminhos de uma viagem inaugural entre as cidades de Stockton on Tees e Darlington, naquela que seria a primeira linha férrea conhecida Stockton and Darlington Railway, Cechin (1978, p 05) chamou-a de “filha da mina e especialmente da mina de carvão do norte da Inglaterra”. Tal projeto foi possível graças, em parte, ao processo histórico dos ingleses em realizar a Revolução Industrial iniciada em 1780 e dos seus desdobramentos na chamada Segunda Revolução Industrial (resultando desta revolução, condições para a produção das máquinas, dispunham de matéria prima essencial para isso: carvão, ferro e aço, e a necessidade de melhoramento dos transportes, visando a circulação de mercadorias e o investimento do capital acumulado).



A Revolução Industrial é fruto de inúmeros outros eventos ocorridos a partir do século XV dentro do coração da Europa, e que ofereceu condições materiais e

financeiras para a organização e a construção de um parque fabril e têxtil, unindo as ferrovias às máquinas. Tendo em vista a importância das ferrovias dentro da Inglaterra, estas serviram para o transporte de carvão, produto de alto peso e volume de baixo valor, o que seguramente deu margem a um transporte barato e que envolvesse um grande contingente de pessoas, enfatizando visão de Cechin (1978, p. 05) “a estrada de ferro foi um fator de aglutinação, um poderoso elemento polarizador”.

Foi também graças à atenção dada pelos ingleses à maquinaria, que teve êxito o grande desenvolvimento das estradas de ferro, pois é importante perceber que as máquinas a vapor também precisavam de sua própria estrada para circulação, e esta deveria ser feita de um material extremamente forte e resistente que suportasse um trem de cargas, substituindo a madeira, até então empregada nas estradas desde os tempos de carroças e carros de bois.

1.1 Inglaterra – berço das ferrovias

O processo de constituição das primeiras linhas férreas na Inglaterra foi por assim dizer, um salto gigante, dado pela indústria maquinária inglesa, antes voltada quase que exclusivamente para antigas técnicas de produção. Esse novo processo industrial, iniciado após as etapas de

construção dos primeiros projetos e utilização de novos métodos, inserindo os ingleses no plano da liberdade ao capital industrial, espaço este que "consequentemente fomentava o crescimento econômico, e especialmente o desenvolvimento industrial" Hobsbawn (1996, p.15), o que proporcionou abrir mão de processos manufaturados, tornando-os mecanizados, produzindo em larga escala, e com maior rapidez, produtos e serviços que poderiam ser comercializados com outras nações, fazendo essa nação pioneira no processo de construção, inclusive na construção de trens, como diz Cechin, "com isto a Inglaterra dava mais um salto a frente ao mesmo tempo em que se tornava o centro polarizador de todas as primeiras iniciativas de estrada de ferro do mundo" (1978, p. 07), afirmando não apenas seu papel pioneiro nos processos industriais, mas também como condutora do capitalismo industrial e financeiro.

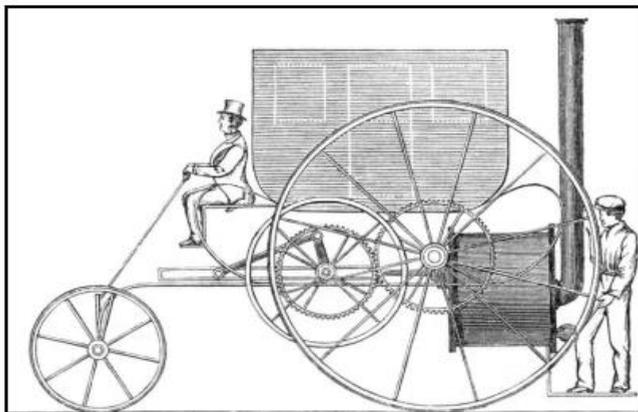
Uma vez em curso, esse projeto maquinário em construir ferrovias, se apresentou vigoroso e desafiador, o

Curiosidade

Com o advento da revolução industrial, vários processos foram sendo substituídos, inclusive a maneira como eram abordados os transportes existentes. Com a grande necessidade de se encontrar novos tipos de matéria prima para as fábricas, também surgiu a necessidade para que estes produtos, caso do carvão, pudessem ser

que fez com que os envolvidos na construção das estradas férreas procurassem dinamizar e criar outros projetos de trens, amadurecendo a ideia no espaço inglês, para em seguida espalhá-lo pelo restante da Europa, posteriormente, ocasionando assim a chegada das primeiras ferrovias em boa parte das ex colônias britânicas, sendo o caso mais singular, a Índia, que recebeu grande incrementos ferroviários em seu espaço, tendo em vista a vastidão de seu território para a agricultura, assim como o solo muito propício para o cultivo do algodão, fontes de matérias primas tão essenciais para a coroa inglesa..

Abaixo, primeiro modelo que foi pensado, confeccionado e construído com o intuito em se pensar o deslocamento e maior mobilidade de pessoas, objetos e cargas.



A primeira locomotiva a vapor, de Richard Trevithick

Imagem 2: A máquina de Richard Trevithick
Fonte: Wikipédia (2021)

Por ter sido o primeiro projeto idealizado e construído, é merecedor de destaque, tendo em vista as enormes dificuldades que se concentraram em sua organização.

1.2 A ideia por trás dos trilhos – os primeiros projetos

Quando o projeto sobre os trilhos avançou, foram significativos e promissores os outros projetos apresentados e construídos para alcançar melhor mobilidade e desenvoltura, desde as ferrovias que pudessem transportar maiores volumes, aos projetos de motores mais eficientes na queima de combustíveis.

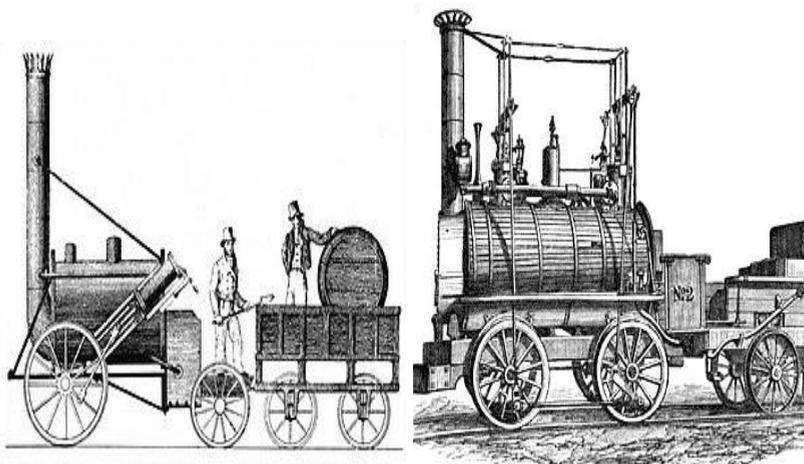


Imagem 3: Locomotiva Rocket projetada por Robert Stephenson.

Fonte: Wikipédia (2021)

Acima, dois dos primeiros projetos que tiveram suas constituições levada a frente, muito porque conseguiram ser percebidos para o mundo ferroviário como capazes de ser rentáveis, em detrimento a queima de combustível. Na

medida que novos projetos eram apresentados para a construção, a ferrovia ganhava cada vez mais importância, em detrimento de outros meios de transporte.

1.3 A ferrovia se espalha pelo mundo: dos trilhos na Europa, as grandes ferrovias americanas

Uma vez que os primeiros trens foram sendo modificados, tanto na parte física quanto estética, fazendo com que isso melhorasse sua performance em mobilidade e peso, foram sendo desenvolvidos novos projetos maquinários, e estes por sua vez, não ficaram restritos à Europa, sendo reportados por várias partes do mundo, desde a Rússia, China e Índia, entre outros países. Na América, o incremento tecnológico da máquina a vapor, desembarcou nos Estados Unidos na segunda metade do século XIX, produzindo mudanças econômicas e sociais (com suas ferrovias transcontinentais, estendendo-se de uma ponta a outra, pois a intenção era povoar todo o território por meio dos trilhos). Cidades, que até pouco tempo atrás, eram não menos que vilas, tornam-se cada vez mais prósperas e ao se distanciarem do litoral, adentrando nos sertões, transportavam o símbolo da modernidade trazida pelas ferrovias, proporcionando um rápido crescimento industrial e comercial. Tamanho e eficaz foi o advento dos trilhos que, em 1860, já se

encontravam pelo espaço férreo americano, locomotivas capazes de transportar até 30 toneladas, como descreve Cechin (1978, p.5), ao propalar sobre a capacidade que tiveram em atingir um desenvolvimento a partir do trem “nos EUA, emerge o novo departamento da economia para o qual a estrada de ferro foi um fator de aglutinação, um poderoso elemento polarizador”. Outro que caracteriza esse momento transformador dos modos de produção provocados pelo advento dos trilhos, Drummond (2013, p. 180) ratificou de “domínio da plataforma tecnológica“, sobre o seu território, com espaços para exploração do oeste americano, que além de ter permitido um amadurecimento do mercado interno, extraiu as riquezas de um país com dimensões continentais e recursos indispensáveis para o progresso, como carvão e ferro. Como se pode observar, nos dias de hoje, essas linhas ferroviárias dentro do território americano, conseguiram não só resolver problemas de ordem econômica (há, no entanto, uma problemática, em se afirmar que as ferrovias americanas foram construídas com a mesma finalidade das ferrovias brasileiras, para escoar a produção, mas é certo afirmar que foram elementos de interiorização do território), pois alcançaram regiões produtoras, onde a ferrovia ao chegar conseguiu dar viabilidade e maior produção para as lavouras, bem como a comunidade ali presente. Proporcionando uma interiorização do Oeste, logo não

havia de imediato o projeto em se alcançar a costa, o que havia de intenção com a construção das vias era conquistar e colonizar o espaço conquistado, e mostrar para os próprios americanos que estavam vivendo uma nova fase, um momento de inovação capaz de produzir qualquer máquina, capaz de adentrar terras antes inconquistáveis, planícies distantes, perpetrar sobre horizontes de matas virgens, como afirma Drummond (2013, p. 180) “Sentimento difuso de otimismo tecnológico e modernizador característico de uma curta e dinâmica fase da história econômica dos EUA conhecida como The Gilded Age (“a era folheada a ouro” 1878-1889). O maior exemplo desse esplendor em construir ferrovias, foi o encontro entre as duas ferrovias que cortaram o território, perfazendo um fato que entrou para a história.



Imagem 4: União entre as ferrovias Central Pacific and Union Pacific
Fonte: Wikipédia (2021)

A partir do encontro entre estas duas ferrovias, percebeu-se que os velhos tipos de transportes haviam de fato sido ultrapassados, substituindo o que se concentrou como o ciclo dos navios e barcos, pelo das ferrovias

2 A introdução das ferrovias ao Brasil.

As ferrovias chegaram ao Brasil no final do século XIX, precisamente na capital Rio de Janeiro. O primeiro projeto, no que diz respeito a ferrovia, foi a assinatura e reconhecimento por parte do então regente Diogo Feijó, junto ao decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835, que deu margem para a criação de um ou mais conjuntos de empresas que quisessem se responsabilizar pela construção e operação de trilhos, entre a capital do Brasil e as províncias próximas. Porém, deste decreto, apenas 21 anos depois, e por iniciativa própria, foi Irineu Evangelista de Sousa, que posteriormente seria chamado de Barão de Mauá, que construiu os primeiros canteiros de obras da

Curiosidade

Outros produtos também foram exportados, como o cacau, o açúcar e o algodão, mas estas ferrovias vieram para transportar o café, por ser um produto muito aceito nas praças de comércio do exterior. Devido a oscilações no mercado mundial, o preço do produto alcançou cifras consideráveis, fazendo com que se pensasse em uma melhor forma de se transportar este gênero.

viação férrea que em homenagem, recebeu seu nome – E.F. Mauá.

Depois de firmados estes primeiros troncos ferroviários, as linhas foram direcionadas para as regiões produtoras de café, muito importante e cultivado nas províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, o café deu margem a produção de diversas estradas de ferro neste cinturão do cafezal.



Imagem 5: Locomotiva Baronesa
Fonte: Wikipédia (2021)

2.1 As ferrovias do café

Por ser grande exportador de gêneros alimentícios, com destaque para o café, o Brasil precisava encontrar outros meios de transporte que possibilitassem a exportação do produto para a Europa e outros lugares. Em

substituição aos animais e bestas de carga, aos navios gaiolas e barcos que navegavam transportando, na época, produtos, pessoas e objetos, entre as localidades que eram alcançadas por vias marítimas até os portos, para serem embarcados. Conforme o interesse por essa commodity se acentuava, crescia também a necessidade em se ter um meio de locomoção mais rápido e prático, uma vez que das regiões onde o café teve melhor aproveitamento, nos morros e serras, os únicos transportes a serem utilizados, os animais de cargas, jumentos, bois etc., além de sofrerem para chegar aos locais de carregamento, no retorno destas viagens, no pisar dos caminhos picados, com os balanços constantes das cargas, por certo acomodadas em sacas ou outros compartimentos, acabavam gerando um grande desperdício junto a produção. Tanto que de cada 10 sacas dispensadas para o traslado, 5 acabavam por se perder no caminho. A necessidade em se olhar para outro meio de transporte que de fato resolvesse a problemática de como carregar este café, entre as serras e os portos, fez com que o projeto das ferrovias chegasse ao Brasil. Neste primeiro momento, é importante pontuar que estas ferrovias, vieram para escoar a produção de café. Surgindo em um primeiro momento, apenas linhas férreas que cortavam as serras, logo depois, outros troncos ferroviários, possibilitaram que os trilhos fossem constituídos até o alto dos morros.

No quadro abaixo, listamos as principais ferrovias construídas para o transporte nos cafezais

Ferrovia	Região	Predominância de produtos transportados
Estrada de ferro Santos	Sudeste	café/cereais/madeira
Estrada de ferro Mogiana	Sudeste	café/cereais/madeira
Estrada de ferro Sorocabana	Sudeste	café/cereais/madeira
Estrada de ferro rio minas	Sudeste	Café
Estrada de ferro central	Sudeste/Centro-Oeste	café/cereais/madeira
Estrada de ferro minas	Sudeste	Café
Estrada de ferro Muzambinho	Sudeste	café/cereais/madeira

Quadro 1: Principais ferrovias constituídas para o transporte do café

Fonte: pesquisa do autor (2021)

Conforme a produção cafeeira avançou, a ideia simbolizada pelo progresso em torno dos trilhos ganhou espaço e novos adeptos, fazendo com que diversas regiões do Brasil, fossem constituídas pelo assentamento de trilhos. Saindo de tronco já construídos, estas novas

malhas ferroviárias, se direcionaram a muitos pontos, inclusive indo em direções que nem sequer precisavam ter ferrovias, por ser demograficamente vazias, por não terem lavouras, nem agricultura, por serem de difícil acesso as próximas instalações ferroviárias. Outras, deram seguimento aos primeiros projetos já organizados, citando as ferrovias que correram em direção ao Sul do Brasil, e aos troncos/ linhas que foram direcionados ao Norte, hoje atual Nordeste, quase todas tendo como destino, o rio São Francisco.

2.2 A era das ferrovias

Assim chamada, porque é neste período, compreendido entre 1870 a 1920, que são construídas muitas malhas ferroviárias espalhadas pelo Brasil. Especialmente nas atuais regiões do Sudeste e Nordeste, em que houve um maior esforço em construir canteiros ferroviários. Considerado um período muito importante economicamente, em que a lavoura e a agricultura viviam um momento de relativo crescimento e estabilidade, conseguida em anos anteriores, com a venda

Curiosidade

Entre o Segundo Reinado e a República houve um esforço considerável em se construir ferrovias por várias partes do Brasil, mediante empreendimentos privados e a garantia de juros, o que se encerra já na primeira República, quando o estado começa a controlar boa parte destas ferrovias

de gêneros e cereais para países da Europa, transformando estas exportações em acúmulos expressivos de capitais, o que deu um grande impulso para fazendeiros e o próprio Governo, fazendo com que estes se voltassem aos bancos ingleses e às companhias ferroviárias, a fixarem outros troncos férreos no território. Dos últimos anos de 1800, até 1920, boa parte destes outros incrementos ferroviários, permitiram uma maior efetivação em termos de ligação por terra, entre povoados, locais de maior acessibilidade da matéria prima e os locais de embarque, no caso, os portos.

Vale destacar que a costa litorânea foi sem dúvida a mais beneficiada por estas ferrovias, uma vez que era intencional construir trilhos próximos aos locais de embarque dos portos, e em nenhum momento, foi projeto pensado por engenheiros e pelos próprios acionistas destas linhas, a extensão destas malhas para cobrir todo o espaço territorial, as chamadas “estradas longitudinais”, por uma série de valores que, por não serem pensados ao longo prazo, simplesmente caíram no esquecimento. Uma vez se tivessem sido construídas de Norte a Sul, cobrindo uma maior quantidade de território, as vantagens seriam melhores, pois boa parte da matéria prima presente no Brasil, estava em porções além da faixa litorânea. Um dos exemplos mais emblemáticos destes recursos disponíveis

no interior do país, que envolveu a construção de uma ferrovia como via de acesso para se obter e realizar o transporte, foi o látex presente na Amazônia, em destaque o Acre, que dispunha de uma das melhores árvores que produziam o látex. Uma vez situado distante dos troncos já construídos, tiveram que arregimentar um longo e doloroso processo para a constituição desta linha férrea. Se as ferrovias tivessem sido pensadas para se alcançar os extremos do território, seria mais viável e mais barato a chegada a estas áreas produtoras. Abaixo, quadro comparativo da quantidade quilométrica empregada no período da era das ferrovias.



Imagem 6: Percentual da quantidade da malha férrea construídas especialmente durante a “era das ferrovias” 1870-1920

Fonte: Wikipédia (2021)

3. Os trilhos chegam ao Nordeste

Pouco depois que as primeiras malhas ferroviárias foram construídas saindo da capital do Brasil, em direção ao interior, alcançando, portanto, alguns produtos para exportação, foi percebida a grande urgência e necessidade em se distribuir, ou dar continuidade ao projeto dos trilhos (o que de fato aconteceu) por outros pontos territoriais. Foram, portanto, planos pensados em um primeiro momento, sendo bem elaborados, não fugindo às regras fixadas tanto em contratos quanto em concessões estabelecidas entre empresas e o Governo Central, na época, o maior interessado em criar condições para se dinamizar a economia, muito dependente do setor primário.



Imagem 7: principais ramais e troncos das ferrovias de integração do Nordeste brasileiro

Fonte: Wikipédia (2021)

Após a construção dos primeiros troncos ferroviários na porção Sul, fora pensada a ideia de constituição da ferrovia Recife ao São Francisco, em 1858, idealizada para o transporte entre os engenhos da cana e os portos marítimos, tendo como destino a ribeira do “Velho Chico”. Desta ferrovia, foram criados outros planos ferroviários espalhados pelo atual Nordeste, à época, conhecido como Norte, em alusão a parte Sul do Brasil.

3.1 As ferrovias de integração

Assim chamadas, estas ferrovias foram a ligação entre os locais onde se concentravam as matérias primas frente aos seus ciclos naturais, aos trilhos, em direção aos portos de embarque, casos específicos do cacau, do algodão, do tabaco, do coco babaçu entre outros cereais. Estas ferrovias foram construídas inicialmente com a finalidade de oferecer maior mobilidade de transporte.

3.2 As ferrovias da seca

Assim chamadas, estas vias férreas foram criadas frente aos períodos de

Curiosidade

As ferrovias de integração foram assim denominadas, em virtude de seu papel em integrar uma região a outra. Boa parte destas linhas férreas saiam do litoral em direção as porções no interior das antigas províncias do atual Nordeste.

estiagens que se apresentaram no atual Nordeste do Brasil. Uma parte destas ferrovias foram construídas ainda em tempos de Monarquia, após as secas de 1877, quando alguns períodos de estiagens severas provocaram migrações, dificuldades e crises econômicas. Uma das ideias encontradas para a resolução destes problemas, foi a criação de projetos férreos, espalhando os mesmos por boa parte das regiões mais castigadas.

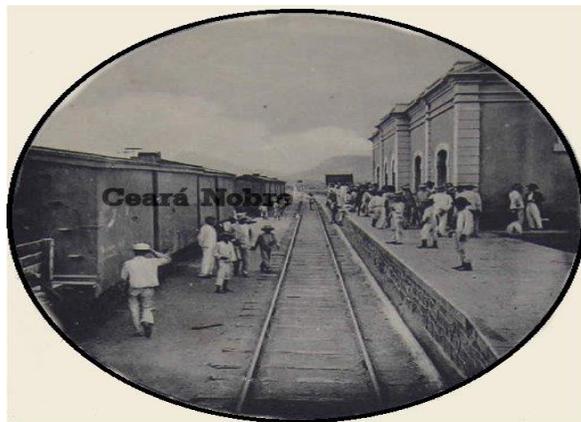


Imagem 8: Ferrovia de Baturité, considerada uma das ferrovias da seca

Fonte: Wikipédia (2021)

Um dos principais problemas potencializados a partir destas ferrovias da seca foi exatamente após o fim de suas obras, o que deveria ter vindo para empregar pessoas, por um tempo concretizou essa ideia, depois, deixando muitos nordestinos nas mesmas condições de dificuldade financeira

Pelo quadro abaixo, verifica-se quais as principais ferrovias criadas neste período, sendo conhecidas como as ferrovias da seca.

Quadro das principais ferrovias nordestinas/ distribuídas entre os estados do Nordeste				
Localização geográfica/ territorial	Ferrovias	Construção	Extensão territorial	Relevância social/ e produtos transportados
PERNAMBUCO	Estrada de ferro Pernambuco	1855 (segunda via férrea do Brasil)	31,5 km *	Ligação do interior com as imediações das águas do rio São Francisco
CEARÁ	Estrada de ferro Baturité	1872	7 km	Ferrovias do polígono das secas no nordeste
PARAÍBA	Estrada de ferro Conde D' Eu	1870	121,5 km	Ferrovias do polígono das secas no Nordeste. Transportava açúcar e algodão
BAHIA	Estrada de ferro Central da Bahia	1867	43 km	Ferrovias do polígono das secas no nordeste
	Estrada de ferro São Francisco	1860	123 km	
PIAUI	Estrada de ferro Central do Piauí	1916	163 km	Ferrovias de embrenhamento e interiorização
MARANHÃO	Ferrovias São Luís – Teresina	1895	457 km	Ferrovias de embrenhamento e interiorização
SERGIPE	Ferrovias Timbó - Propriá	1913	*	Escoar produção de produtos primários: café e algodão
RIO GRANDE DO NORTE	Estrada de ferro Central do Rio Grande do Norte	1904	381 km	Ferrovias do polígono das secas no Nordeste. Produtos: açúcar e algodão
	Estrada de ferro Paulo Afonso	1878	116 km	Ferrovias do polígono das secas

ALAGOAS	Estrada de ferro Central de Alagoas	1882	88 km	no Nordeste. Produtos: açúcar e algodão
---------	-------------------------------------	------	-------	---

Quadro 2: principais ferrovias do Nordeste brasileiro.
Fonte: pesquisa do autor (2020)

3.3 O Maranhão recebe os primeiros trilhos: história e memória

Mesmo após a era das ferrovias, o Maranhão não havia sido contemplado com um projeto de ferrovia. O argumento sempre debatido, era de que a lavoura que apresentada pelo estado poderia ser facilmente atendida por barcos e navios, e o parque industrial ainda na fase introdutória, precisava dar sinais de que seria um investimento certo. Com o colapso da agricultura algodoeira, em fins do século XIX, iniciou-se a confecção de um desenho industrial, com a finalidade em se salvar o pouco que restou da economia para exportação, sendo que esta de muito tempo, sempre foi atendida pelo fio do algodão. Com a montagem das primeiras fábricas e companhias têxteis, em Caxias e São Luís, a situação se inverteu, fazendo com que a lavoura algodoeira fosse reaproveitada para a confecção de panos, sacos e demais gêneros, estes produtos eram novamente vendidos para mercados, dentro do Maranhão, bem como o envio destes itens para outras localidades. Com o tempo, percebeu-se que os tipos de transportes existentes até então, eram precários, poucos e dificultavam o direcionamento da produção, uma vez que após a

introdução das têxteis, outras atividades foram surgindo a partir de tentativas de modernizar os processos de produção, assim como vilas e povoações foram elevadas a cidades, e junto destas, a criação de novas atividades. O estado parecia alcançar a modernidade por meio deste novo ciclo de desenvolvimento. Eis que chega o trem, como projeto para incrementar ainda mais este referido tempo. Da cidade de Caxias, partiu a ideia de se ter um meio de transporte mais eficaz e seguro, que logo se espalharia vindo do litoral para se encontrar com esta pequena ferrovia do interior.

3.4 Estrada de ferro Engenho Central

Primeira estrada de ferro constituída em território maranhense, que tinha por objetivo principal, oferecer um transporte mais eficiente entre os locais da produção de açúcar e o interior do Engenho, onde essa cana era processada e beneficiada, para em seguida, em outra rota do trem, ser embarcada para o porto fluvial às margens do rio Pindaré. Uma vez sendo produto para exportação, este açúcar ganhava outras praças de comércio tanto na província como em outros países. Abaixo, fotos escavadas durante trabalhos que buscavam a restauração do engenho.



Imagem 9: Trilhos escavados da antiga estrada de ferro do Engenho Central São Pedro.

Fonte: Lindalva Sousa (2021)

3.5 Estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras

Segunda estrada de ferro construída no Maranhão, edificada em 1895, esta via férrea constituída com o mesmo objetivo que a estrada de ferro do Engenho Central, para uma maior mobilidade entre o local de encontro da matéria prima e os locais de produção. Sendo que esta linha ganhou mais destaque, sendo responsável inclusive, através de sua posição e situação, pelo prolongamento de seus trilhos até a capital, oferecendo ao estado uma estrada de ferro que uniu boa parte do Maranhão, em sua porção leste, margeando o Itapecuru. Abaixo, imagens da representação da via férrea, desde seus primeiros momentos de constituição, bem como a cartografia original desenhada para ser objeto de análise, que veio se tornar referência para o assento dos trilhos, permitindo desde sua criação, ao seu prolongamento.



Fig. 8 — A antiga E. F. Caxias a Cajazeiras, em fins de 1898. Foi o início da atual "E. F. São Luís a Teresina", que liga essas duas capitais do "meio-norte".

Mapa 1: Antigo traçado da Ferrovia entre Caxias a São José das Cajazeiras (Timom)

Fonte: Mapa da Rede ferroviária Federal - RFFSA (1898)

Esta ferrovia, após terem sido concluídas suas obras, veio demonstrando progressivamente sua importância, ligando mercados entre as províncias do Maranhão e outras da então porção Norte do Brasil, ainda em tempos de Império, o que permitiu além de um movimento e troca comercial, o despertar de funções até então não pensadas para esta ferrovia, que havia sido pensada para escoar a lavoura, posteriormente, já estava ligando mercados, unificando e produzindo outros movimentos. Cidades em seu trajeto além de terem se beneficiado, começaram a ver a circulação de um padrão econômico e social almejado há tempos atrás. De fato, esta ferrovia arregimentou um conceito inovador para a locomoção de pessoas, cargas, animais e vidas, que foram de alguma forma, transformados com o advento dos trilhos. Com a chegada

da República brasileira, eventual continuação dos caminhos férreos até a capital, juntamente à produção de tecidos, bem como o transporte da herbácea para outras localidades, fizeram com que a antiga estradinha do Engenho, se transformasse em um escoador de mercadorias, permitindo um melhor aproveitamento das riquezas presentes no território. Abaixo, os múltiplos avanços dos serviços fizeram com que existisse um grande pátio para o recebimento do trem e de suas cargas

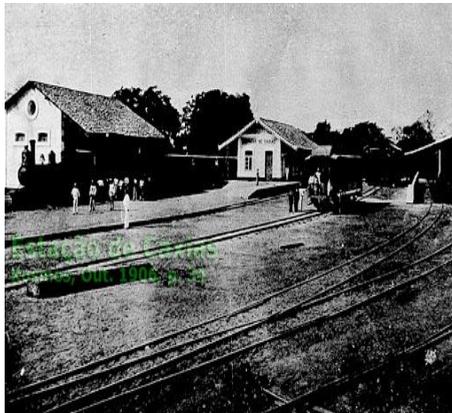


Imagem 10: Pátio da estação de ferro na cidade de Caxias, e uma máquina férrea parada
Fonte: Mapa da Rede ferroviária Federal - RFFSA (1920)

Até sua completa encampação, para se tornar a atual ferrovia São Luís – Teresina, percebeu – se um grande legado econômico e cultural deixado pela existência destes trilhos férreos da E. F. Caxias a Cajazeiras.



Imagem 11: Estações ferroviárias da antiga estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras.

Fonte: Mapa da Rede ferroviária Federal - RFFSA (1965)

3.6 Estrada de ferro São Luís – Teresina

Via férrea constituída a partir do interesse de uns, em detrimento da falta de interesse de outros, este segundo grupo, entenda-se principalmente a classe política maranhense, que não percebia o grande prejuízo causado e proporcionado (até a conclusão das obras) por suas ações, ou a falta destas em benefício da população. Este caminho de ferro pôs fim a falta de estradas e de transportes mais eficazes para o Maranhão, concentrava uma lavoura algodoeira, entre outros produtos, como: cereais, peles, madeira, arroz, de boa aceitação nos mercados consumidores, mas prejudicados e se perdendo, nos locais, por falta de transportes, as vezes insuficientes, que sempre deixaram a lamentar sobre as reais capacidades em se administrar as riquezas locais. Conforme mencionado, projeto iniciado a partir do que já

se tinha, a estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras, partindo em duas frentes de trabalho, do litoral para o interior, com a construção de trechos mais complicados, bem como de pontes metálicas, arregimentação dos terrenos em torno do qual a via ferra passaria, sempre com duas direções de trabalhos: interior a capital e desta para o interior. Com as devidas concessões estabelecidas, sem a necessidade em se acrescentar outros planos, a ideia que se seguiria era de construir a via em tempo hábil, para que os produtos que já esperavam há tempos, fossem de fato transportados, no entanto, nem todas as coisas foram tão simples como deveriam ter sido. O acréscimo de novas rotas, a deliberação de novos acordos, antes não firmados, “uma série de questões apresentadas como de ordem técnica, mas que em diversos momentos respondem objetivamente a interesses eleitoreiros” Neves (2012, p. 06). Bem como as pressões por inaugurações em pontos estratégicos, bem como a interferência de políticos, bem como Pacheco Filho (2016, p. 170) “[...] intrigas políticas motivaram as constantes e infundáveis transferências de responsabilidades sobre as obras“, atrasando significativamente a conclusão das obras, fazendo com que se tornasse uma obra duvidosa. Abaixo, a lei federal que criou a estrada de ferro São Luís – Caxias

ANNOS	NUMEROS DESIGNATIVOS	DATAS	ASSUNTOS	PROCESSOS
1904	156	14 de dezembro	Emenda o projecto do Senado n. 38, de 1903, autorizando o Governo a promover a construção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e S. Luiz no Estado do Maranhão, nas condições que estabelece.	Lida e remetida às Comissões de Obras Públicas e Empresas Privilegiadas e de Finanças em 15 de dezembro. A Comissão de Obras Públicas deu parecer favorável que, sob n. 320 de 1904, foi á de Finanças em 20 de dezembro. Esta deu parecer também favorável que, sob n. 325 de 1904, foi a imprimir em 21 do mesmo mez de dezembro. Em 23 entrou em discussão unica, que se encerra sem debate, ficando adiada a votação por falta de numero. Em 34 foi approvada e remetida á Commissão de Redacção. Esta Commissão deu parecer que, sob n. 352 de 1904, foi lido e a requerimento de Sr. Belfort Vieira posto immediatamente em discussão e sem debate approvada, sendo a resolução submetida á sanção em 26 de dezembro. SINALDO COBRADA, foi convertida na lei n. 1.329, de 3 de janeiro de 1905.

Imagem 12: Lei federal criando a estrada de ferro
Fonte: Biblioteca do Senado Federal (1963)

ANNOS	NUMEROS DESIGNATIVOS	DATAS	ASSUNTOS	PROCESSOS
1904	156	14 de dezembro	Emenda o projeto do senado n. 38, de 1903, autorizando a promover a construção de uma estrada de ferro entre as cidade de Caxias e S. Luiz no Estado do	Lida e remetida às Comissões de Obras Públicas e Emprezas Privilegiadas e de Finanças em 15 de dezembro. A Comissão de Obras Públicas deu parecer favorável que, sob n. 320 de 1904, foi á de finanças em 20 de dezembro. Esta deu parecer também favorável que, sob n. 325 de 1904, foi a imprimir em 21 do mesmo mez de dezembro.

			<p>Maranhão, nas condições que estabelece</p>	<p>Em 23 entrou em discussão única, que só encerrou sem debate, ficando adiada a votação por falta de numero. Em 24 foi aprovada e remetida a Comissão de redação. Esta Comissão deu parecer que, sob n. 352 de 1904, foi lido e a requerimento do Sr. Belfort Viera posto imediatamente em discussão e sem debate aprovado, sendo a resolução submetida a sanção em 26 de dezembro. Sanccionada, foi convertida na lei n. 1.329, de 3 de janeiro de 1905.</p>
--	--	--	---	---

Foi após a visita de Afonso Pena, passando por alguns estados nordestinos, incluindo o Maranhão, após perceber as precárias condições de infraestrutura em estradas e veículos que pudessem estar a serviços do desenvolvimento local. Foi então assinado a lei que decretou a criação da estrada de ferro a época, São Luís a Caxias, tendo em vista que já existia um trecho considerável construído entre a cidade interiorana caxiense e a atual cidade de Timom, as margens do Parnaíba, bastando somente que a referida estrada se unisse ao trecho já existente. Dentro do estado, a situação era alheia a esse decreto, tanto que mesmo após a assinatura da lei, em 1904, os trabalhos para construção da ferrovia não começaram. Foi somente após muitos longos e as vezes intermináveis discursos, elaborados por

engenheiros e mestres ferroviários, com o amparo de comerciantes, os mais interessados na via, industriais, e uma soma considerável de homens de negócios presentes da então Associação Comercial de São Luís, que soube com muita maestria expressar suas cobranças ao então representante maranhense, à época, Benedito Leite, e este em discurso caloroso, expressou sua gratidão a apresentação da necessidade por uma ferrovia. Abaixo, decreto lei estadual que criou as condições físicas e jurídicas para a constituição da ferrovia dentro do estado maranhense.

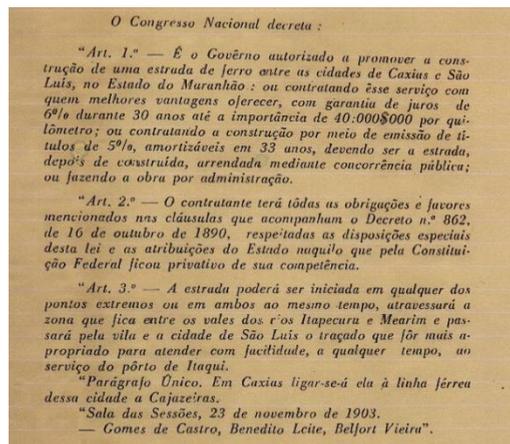
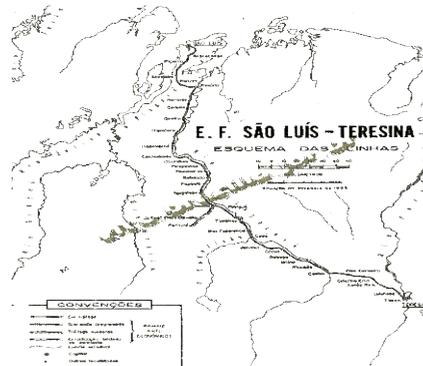


Imagem 13: Decreto lei que criou a estrada de ferro São Luís a Caxias, tempos depois, estendida até Teresina
Fonte: Viveiros (1964)

Logo abaixo, estrutura-se um mapa geográfico e espacial da referida ferrovia, em toda a sua extensão, com seus 476 quilômetros bem construídos, ao longo de quase 30 anos de serviços, entre o ponto zero, da assinatura do decreto de Afonso Pena, a instalação do último parafuso

sobre a ponte metálica João Luís Ferreira, na divisa entre o Maranhão e o Piauí.



Mapa 2: Ferrovia em toda a sua extensão
Fonte: Mapa da Rede Ferroviária Federal - RFFSA (1965)

Pelo mapa acima, demonstrativo das principais cidades atingidas pelos trilhos, é perceptível dizer que esta ferrovia esteve favorável para outras ligações férreas, que ajudariam a ligar outros espaços dentro do próprio espaço, visando a uma interligação maior, para aproveitamento das riquezas, bem como para atingir quantas cidades fossem possíveis.

Dividida em etapas, a ferrovia teve além dos já citados trechos inaugurados, por conveniência de autoridades políticas, diversos momentos fotografados, as vezes pela própria companhia de constituição para fins de prestação de contas, outras vezes, para divulgação de seu trabalho, uma vez em concessões com o Governo do Maranhão. Abaixo, inauguração da ponte metálica que recebeu o

nome do ex governador e senador pelo estado Benedito Leite

Assim como a ponte metálica que carrega o nome do então ex governador, outra importante ferramenta que compôs a férrea em tempos primários, a locomotiva foi batizada conforme a ponte.



Imagem 14 : Locomotiva Benedito Leite

Fonte: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

Deixando suas atividades férreas por volta de 1957, entre idas e vindas ao interior do estado, permitiu o deslocamento de muitos carros vagões, entre os quais, carros de passageiros, puxados pela locomotiva Benedito Leite até 1998, quando as atividades foram encerradas, passando os próximos passos e serviços as locomotivas a diesel. Hoje a referida máquina se encontra no museu da REFFSA, localizado no Terminal da Praia Grande, centro de São Luís, podendo ser visitada, bem como o histórico de sua contribuição está bem representado na parte

externa, quanto interna, com diversos informativos, mapas, fotos e filmagens referentes a ferrovia.

Outros momentos importantes foram capturados conforme os serviços para execução das obras prosseguiam. Após sair da ilha São Luís, a assim chamada estrada do coco, Camelo Filho (2000), era a hora de vencer os campos alagáveis dos Perizes, na introdução a baixada maranhense, margeando o Itapecuru. Imagem abaixo, umas das primeiras viagens realizadas já com a presença massiva de passageiros



Imagem 15: ilustrativa de passageiros, entre as primeiras viagens na ferrovia maranhense.

Fonte: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

Passando por antigos povoados, as margens do Itapecuru, percebeu-se o que antes era tido como distante, desde o barulho do trem, aos grandes movimentos entre idas e vindas, uma vez que nos primeiros tempos, as

viagens eram semanais. Antigas povoações, depois tornaram-se cidades, com o advento do trem, serviços foram incorporados, à medida que novas tarefas se faziam presentes, fazendo com que uma mão de obra considerável fosse aproveitada, destas mesmas cidades. Abaixo, o movimento pioneiro do trem, passando dentro de uma das muitas localidades que foram atravessadas pelo trem, o que certamente causou espanto, pelo desconhecido.



Imagem 16: Trem de passageiros realizando as primeiras viagens para o interior, e um dos Canteiros de obras da férrea.
Fonte: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

Várias cidades foram contempladas pela via férrea, uma vez que seu traçado tenha sido alterado, por conveniência política, conforme Machado(1999, p.126) “mudou-se o traçado da Estrada de Ferro [...] para atender os reclames de Benedito Leite”, agilizando a circulação de pessoas e mercadorias a região leste maranhense, assim

como não permitindo o total estrangulamento da lavoura também fez surgir no deslocamento dos trilhos, diversas estações férreas, algumas de passagens, outras de paradas, que depois, deram origem a localidades, surgidas pelo advento do movimento do trem. Logo abaixo, duas destas estações de paradas, que carregavam um certo glamour e elegância.



Imagem 17: Estações ferroviárias de Rosário e de Coroatá, no início da 1920

Fonte: Wikipédia (2020)

O transporte de pessoas se tornou uma prática semanal, uma vez que existiam viagens entre a capital do Maranhão e o vizinho estado do Piauí, este último estado alcançado pelos trilhos da ferrovia após a conclusão da ponte metálica João Ferreira, em 1938. A imprensa da época, registrou desde os primeiros momentos de execução das obras, até a instalação dos últimos trilhos que permitiram o trem ir do Maranhão ao Piauí. Conforme

noticiou o jornal abaixo, relatando a abertura das duas últimas construções que permitiram a realização da viagem integral entre os dois estados.

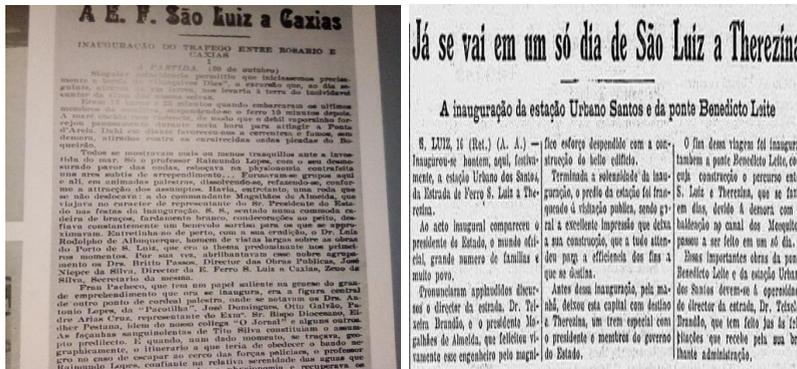


Imagem 18: Jornais retratando o projeto de construção da ferrovia.
Fonte: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

Com a inclusão da via férrea em continuidade ao Nordeste, diversos personagens tiveram o prazer ou desprazer de viajar no trem de passageiros. É certo que não era a melhor das viagens, pois era quente, as pessoas viajavam em condições mínimas de conforto, amontoadas em espaços que só caberiam a metade dos que ali estavam, o trem era muito barulhento, soltava muitas faíscas, conforme Araújo (2006, p. 49) narra “a viagem era pra ser em especial bucólica e até romântica, não fosse o constante e infernal braseiro”, provocando inclusive alguns pequenos incêndios, inclusive nas malas que continham roupas. Mas o desejo por viajar de trem, algo totalmente novo para época, e algo no qual poucos poderiam desfrutar

deste privilegio, fazia com que todos estes incômodos se tornassem secundários, ou simplesmente fossem esquecidos, pelo menos provisoriamente. Abaixo, umas das viagens registradas, onde se percebem os diversos contatos que existiam entre os sujeitos agora unidos pelo movimento causado pelos trilhos e pelo trem. Percebe-se que foram inúmeras as atividades que se organizaram em torno da linha férrea, assim Cunha (2016, p. 42) expressa esse advento de serviços “A construção da ferrovia favoreceu muitas pessoas, em especial de poder aquisitivo mais elevado”, tendo o trem e seus passageiros como clientes destes empreendimentos comerciais, que iam desde simples vendedores de comida, aos vendedores de animas, as vezes silvestres, outras vezes animais para o abate, a pequenos donos de pousadas que percebiam alguns movimentos de pessoas nos arredores das estações férreas, quando esperando o trem, precisavam de um conforto melhor, daí surgiram os primeiros hotéis a beira da ferrovia. As viagens entre os estados do Maranhão e Piauí, semanais, tinham o intuito do transporte de pessoas, cargas e objetos, e nesse contexto, surgiam os migrantes que fugiam das secas no Nordeste, conforme narra Medeiros (2014, p.83) [...] “descia ali os retirantes da seca”, em direção aos vales do Itapecuru e Mearim. Certo é que a dinâmica dos trilhos proporcionou um fluxo considerável de comercio, “com o aumento das

exportações [...] ocorreu uma maior integração Vieira (2010, p.37) ” entre os estados do Nordeste.



Imagem 19: Dois dos carros de passageiros realizando viagens.
Fonte: Barnabas Boshart (1937), Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

Situações incomuns também fizeram parte do dia a dia nos trilhos, como encontrar uma locomotiva parada em detrimento do aumento do nível das águas do Itapecuru em 1974, devido as cheias, o carro passageiros e cargas ficou temporariamente parado, próximo a cidade de Itapecuru, local mais prejudicado, porque concentrava muitos baixões e passagens irregulares

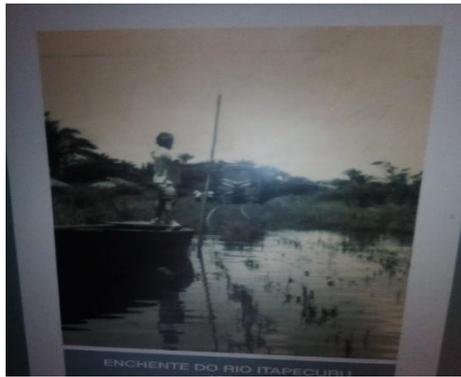


Imagem 20: Locomotiva parada, devido a cheia do rio.
Fonte: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

De todos os períodos da história econômica da estrada de ferro, um dos que mais se caracterizaram em importância, foi o transporte de coco babaçu, produto da lavoura maranhense, sempre presente nas matas que formam desde a Baixada ao cerrado do Estado. Com a diminuição das atividades nas têxteis, comerciantes e indústrias se voltam para este produto com a finalidade em exportá-lo, bem como aproveitar as antigas estruturas das fábricas que já existiam, para a montagem de novos empreendimentos para os produtos a partir do coco, desde o descaroçamento, a retirada do óleo para a produção de inúmeros produtos. Um destes períodos de grande desenvolvimento do produto, sem dúvida, aconteceu “a economia do babaçu ganhou impulso a partir da I Guerra Mundial”, Mota e Pernambuco (2014, p. 49), em que o óleo

do babaçu foi largamente utilizado pelos países a frente no conflito, para inúmeras funções.

Abaixo, imagem de um destes carregamentos do babaçu chegando para o desembarque no porto, em direção ao armazém de recebimento, nas instalações do cais porto da praia grande na capital.



Imagem 21: Carregamento do coco babaçu, pronto para o desembarque.

Fonte: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA (2021)

Outros produtos exportados para a capital, saindo do interior, caso do arroz, plantado em toda a extensão do interior até as planícies baixas próximas á capital. Foto de um dos muitos carregamentos do produto, em Codó. Desta cidade maranhense, outros produtos tiveram destaque, como o milho, o feijão, a mandioca. No entanto, nenhum produto teve mais destaque e força econômica capaz de provocar a construção desta ferrovia, como o algodão.

Assim como outros a chamaram de ferrovia do coco, poderia facilmente ser chamada de ferrovia do algodão



Imagem 22: Carregamento de arroz no pátio da estação férrea em Codó

Fonte: Biblioteca.ibge.gov.br (1960)

3.7 Ferrovia e Cultura

Com o tempo, diversos foram os momentos que se construíram no ambiente da ferrovia, nos vagões, nas oficinas, no tempo das viagens, na vida de moradores que viveram próximos a via, na vida de antigos ferroviários que tiveram o *status* de serem pertencentes aquele modal de transportes, vistos como uma classe dirigida a serviço exclusivo dos trilhos. Bem como, a partir da maior inserção dos serviços prestados pelo trem, especialmente no transporte de pessoas, carregando pessoas para outros estados, e destes, realizando processos migratórios para o

Maranhão, especialmente nossos vizinhos piauienses e cearenses, trazendo suas falas, culinária, danças, crenças e demais elementos que os formam. Certamente todos estes elementos reuniram-se e fazem parte da história da ferrovia. O que levou João do Vale a escrever uma canção refletindo sobre esse passado de histórias e memórias desse Carrilho de ferro.

De Teresina a São Luís

Peguei o trem em Teresina
Pra São Luiz do Maranhão
Atravessei o Parnaíba
Ai, ai que dor no coração

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Bom dia Caxias
Terra morena de Gonçalves Dias
Dona Sinhá avisa pra seu Dá
Que eu tô muito avexado
Dessa vez não vou ficar

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha
Comendo lenha e soltando brasa
Tanto queima como atrasa
Tanto queima como atrasa

Boa tarde Codó, do folclore e do catimbó
Gostei de ver caboxas de bom trato
Vendendo aos passageiros
"De comer" mostrando o prato

O trem danou-se naquelas brenhas
Soltando brasa, comendo lenha

Comendo lenha e soltando brasa
 Tanto queima como atrasa
 Tanto queima como atrasa

Alô Croatá, os cearenses acabam de chegar
 Pra meus irmãos uma safra bem feliz
 Vocês vão para pedreiras e eu vou pra São Luis.

O trem danou-se naquelas brenhas
 Soltando brasa, comendo lenha
 Soltando brasa, comendo lenha
 Comendo lenha e soltando brasa
 Tanto queima como atrasa
 Tanto queima como atrasa

Música: De Teresina a São Luís
Composição: Helena Gonzaga e João do Vale (1995)

São representações como esta, que conseguem traduzir uma das características singulares da importância que teve a estrada de ferro em tempos que transportava pessoas, especialmente quando vista como um elemento capaz de produzir e agregar para o desenvolvimento do estado. Nas frases entoadas da canção, é perceptível como são apresentados diversos elementos culturais, bem como cidades que tiveram/tem a ferrovia como símbolo do referido progresso, e uma soma das muitas atividades que posteriormente foram se organizando com o advento do trem. Fala-se também dos problemas enfrentados pelos que viajavam pelos trilhos, mas torna-se secundário à medida que se percebe o ambiente criado pelo interior romantizado do vagão, com tantas histórias, contadas e recontadas por gerações que já viajaram na Maria Fumaça.

Considerações finais

Prezado (a) estudante das séries finais, 8º e 9º anos do Ensino Fundamental,

É com grande satisfação que espero por meio deste paradidático ter contribuído significativamente para uma melhor obtenção de conhecimentos acerca das ferrovias pelo mundo, no Brasil e especificamente no Maranhão e na cidade de Codó. Ao produzir este material paradidático, a intenção esteve centrada na importância que esse assunto tem, tanto nos bancos escolares quanto em outros ambientes sócio educativos, visando a preservação material e imaterial do conjunto de elementos que formam a ferrovia, precisando, portanto, ser melhor conhecidos, para serem conservados. A pesquisa construída em torno do objeto ferrovia, ajudou a pavimentar um estudo que é ainda pouco pautado nos livros didáticos que circulam nas escolas de Codó, nas bibliotecas da cidade, nos discursos dos mais velhos, certamente uma classe vinculada a ferrovia. Uma vez mais, este trabalho veio como uma possibilidade de responder a muitos questionamentos presentes nos planos econômicos e sociais dos codoenses, especialmente quando se pensa no espaço de tempo em que a cidade se organizou com a chegada dos trilhos. O advento da ferrovia veio senão como um dinamizador da economia, mas certamente ajudou a criar

a figura simbolizada de uma cidade que respirava o progresso.

Que você possa ter em suas mãos um material paradidático que o ajude a entender como as ferrovias foram importantes até certo ponto para o desenvolvimento de parte da nação. Quanto a importância da ferrovia para o estado do Maranhão e para a cidade de Codó, certamente este material que estará a seu alcance, lhe dará as informações que forem precisadas.

Vamos exercitar

1º Em que contexto foram constituídas as primeiras ferrovias no mundo?

2º Quais características foram importantes para que o Brasil viesse a ter ferrovias?

3º Qual a primeira ferrovia construída no Nordeste?

GLOSSÁRIO

BITOLA – é a distância entre dois trilhos sobre os quais correm as composições ferrarias

CARRO – veículo que transporta passageiros e é popularmente denominado vagão; pode-se apresentar com especializações, como carro- restaurante ou carro dormitório

CREMALHEIRA – tipo de linha ferroviária em que existe um trilho dentado no qual engrenam as rodas motrizes, também dentadas, das locomotivas; é utilizado em rampas de forte inclinação

DORMENTE- base em que se assentam os trilhos ferroviários, são tradicionalmente feitos de madeira

EMBOLO – disco ou cilindro móvel das seringas, bombas e outros maquinários

LOCOMOTIVA- máquina que traciona a composição ferroviária

OBRA DE ARTE – termo utilizado para designar construções ao longo de uma ferrovia como pontes e viadutos, por exemplo

PISTÃO – peça mecânica de motor de explosão

SINISTRO – ocorrência de prejuízo ou danos em algum bem segurado

TREM – composição ferroviária composta de locomotiva (ou cabeça) e carros e/ou vagões

TREM DE ALTA VELOCIDADE (TGV) – genericamente são considerados como aqueles que operam a velocidades superiores a 200 km por hora, no caso das vias adaptadas para trem desta tecnologia, e superiores a 250 km por hora quando as vias são especialmente construídas para esse

fim. Exemplos de serviços de TGV no mundo: TGV (França, Bélgica e Suíça)

TRILHOS – duas guias de aço sobre os quais se assentam os veículos ferroviários. Os vários segmentos de trilhos são ligados entre si por talas de junção (de aço) ou soldadas (solda alumínio térmica ou *thermit*) e fixadas nos dormentes sobre placas de apoio, também de aço, por meio de pregos especiais

VAGÃO – veículo ferroviário sem tração própria utilizado para o transporte de cargas

VIA SINGELA – ferrovia composta de apenas um par de trilhos assentados paralelamente sobre dormentes; permite a passagem de apenas uma composição por vez.

Referências

ARAÚJO, Joseh Carlos. **Timbiras**: uma perola da Ribeira do Itapecuru/ Joseh Carlos Araújo. – São Luís: UEMA, 2006.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. Dissertação (Mestrado em Economia) — Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2000.

CECHIN, José. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX**. Dissertação (Mestrado em História) — Instituto de Filosofia e Ciências Humanas Campinas, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, São Paulo, 1978.

CUNHA, Karlene Cabral. **A têxtil e a estrada de ferro em Codó**: de ícone da modernidade a patrimônio cultural – Finais do século XIX e início do século XX/ Karlene Cabral Cunha. Monografia (Graduação) – Curso de Ciências Humanas – História, Universidade Federal do Maranhão, Codó - MA, 2016.

DRUMMOND, Jose Augusto. As grandes ferrovias e o capitalismo monopolista nos EUA do século XIX. **Topoi**, v.14, nº 26, jan/jul.2013.

HOBBSAWN, E.J. **A era das revoluções**. 9 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

MACHADO, João Batista. Codó, **histórias do fundo do baú**/ João Batista Machado. – Codó: FACT/UEMA, 1999.

MEDEIROS, Raimundo. **Álbum de Caxias, Ma**: A princesa do sertão/ Raimundo Medeiros – São Luís: Academia Caxiense de Letras, 2014.

MOTA, Antônia da Silva. **A Atividade Fabril em São Luís do Maranhão, século XVII ao XX**. In Fabrica Martins irmão

& CIA. Trajetória fabril na dinâmica urbana de São Luís. Antônia da Silva Mota & Ulisses Pernambuco (orgs). – São Luís: Edufma, 2014.

NEVES, Diogo Gualhardo. **Ferrovias São Luís – Teresina: história e cultura.** UFMA. 2012

PACHECO FILHO, Alan Kardec Gomes. **Varando Mundos:** navegação no Vale do Rio Grajaú. Tese (Doutorado em história) – Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Programa de pós-graduação em História. Niterói, Rio de Janeiro, 2011.

VIEIRA, Leda Rodrigues. **Caminhos de Ferro:** a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916 – 1960. – Teresina: 2010. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, 2010.