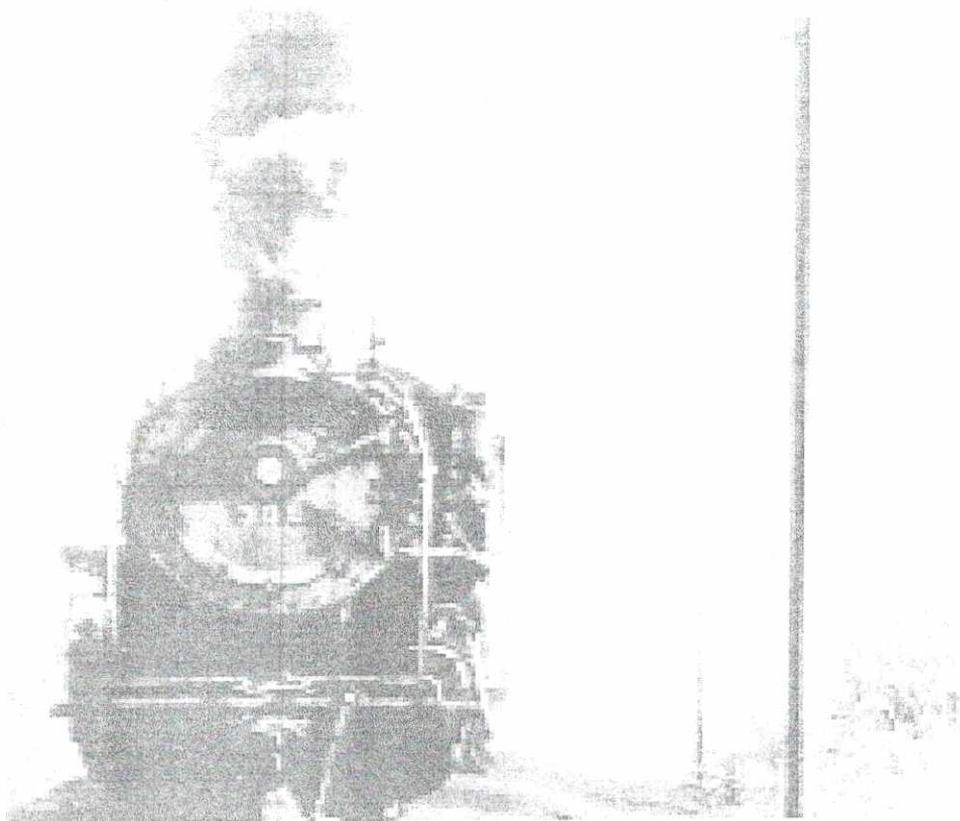


UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM HISTÓRIA DO MARANHÃO

ANTONIO BALBINO DE SENA ALVES

Entrando nos Trilhos: os reflexos da estrada de ferro na cidade de Rosário na memória dos
rosarienses



São Luís

2005

ANTONIO BALBINO DE SENA ALVES

Entrando nos Trilhos: os reflexos da estrada de ferro na cidade de Rosário na memória dos
rosarienses

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em História do Maranhão, da Universidade Estadual do Maranhão, como requisito parcial para obtenção do grau de especialista.

Orientadora: Prof^a. Ms. Elizabeth Sousa

Abrantes.

São Luís

2005

Alves, Antonio Balbino de Sena

Entrando nos Trilhos: os reflexos da estrada de ferro na cidade de Rosário na memória dos rosarienses/ Antonio Balbino de Sena Alves. ____São Luís, 2005.

57 f.: il.

Monografia (Especialização em História do Maranhão) – Universidade Estadual do Maranhão, 2005

1. Cidade 2. Memória 3. progresso 4. Rosário-MA I. Título

CDU: 94 (812.1). 062

ANTONIO BALBINO DE SENA ALVES

Entrando nos Trilhos: os reflexos da estrada de ferro na cidade de Rosário na memória dos
rosarienses

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em História do Maranhão, da Universidade Estadual do Maranhão, como requisito parcial para obtenção do grau de especialista.

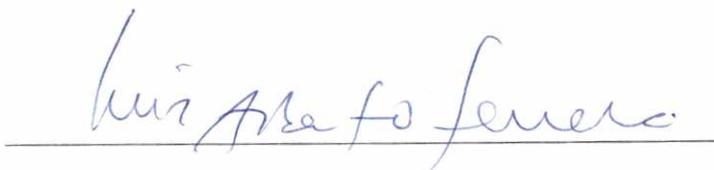
Aprovado em: 31/01/2006.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a. Elizabeth Sousa Abrantes.
Mestre em História
Universidade Estadual do Maranhão



Prof. Carlos Alberto Ximenes
Mestre em História
Universidade Estadual do Maranhão



Prof. Luiz Alberto Ferreira
Mestre em História

À Deus.

*A minha mãe, Marise Lopes de Sena, exemplo
de vida e luta.*

AGRADECIMENTOS

A minha mãe, Marise Lopes de Sena, que me deu as primeiras lições de perseverança e sempre me inspirou.

Ao meu pai, Raimundo Nascimento Alves, pela educação que me proporcionou, pelo exemplo de luta, trabalho e honestidade.

A mulher que me conquista todos os dias, Joycyara Campos Albuquerque, pela paciência com as minhas ausências, pelo amor, dedicação e incentivos constantes.

A Prof^a. Ms. Elizabeth Sousa Abrantes por seu profissionalismo e compromisso, um exemplo e uma inspiração.

A amiga Euzana Pereira da Silva, pela amizade, livros e textos emprestados, além da atenção que a mim dispensou.

Ao amigo Washington José Paulo, que se disponibilizou em todos os momentos.

Aos amigos do Curso de Especialização, companheiros das dificuldades e avanços durante todo o percurso.

Aos meus professores agradeço pela compreensão e pelos ensinamentos de todas as convivências.

“A certa altura da vida, vai ficando possível dar balanço no passado sem cair em auto-complacência, pois o nosso testemunho se torna registro da experiência de muitos, de todos que, pertencendo ao que se domina uma geração, julgam-se a princípio diferentes uns dos outros e vão, aos poucos, ficando tão iguais, que acabam desaparecendo como indivíduos para se dissolverem nas características gerais da sua época. Então, registrar o passado não é falar de si; é falar dos que participaram de uma certa ordem de interesses e de visão do mundo, no momento particular do tempo que se deseja evocar.”

Antonio Cândido

RESUMO

Este estudo trata das representações existentes na memória dos habitantes da cidade de Rosário sobre o momento de implantação da ferrovia, cujos trilhos cortaram suas ruas centrais no início do século XX. Aborda-se a situação da cidade de Rosário antes da instalação da ferrovia, os efeitos provocados no espaço urbano e na vida dos moradores após sua implantação e as representações presentes na memória dos rosarienses, com as lembranças e as marcas do “progresso” trazido pelos trilhos, seus encantos e desencantos.

Palavras-chave: Cidade. Memória. Ferrovia. Progresso. Rosário-MA.

SUMMARY

This study treats of the existent representations in the inhabitants' of the city of Rosário memory about the moment of implantation of the railroad, whose rails cut your central streets in the beginning of the century XX. The situation of the city of Rosário is approached before the installation of the railroad, the effects provoked in the urban space and in the residents' life after your implantation and the present representations in the memory of the rosarienses, with the memories and the marks of the " progress " brought by the rails, your charms and disenchantments.

Key word: City; Memory; railroad; Progress; Rosário-MA.

SUMÁRIO

	p.
RESUMO	08
INTRODUÇÃO	11
1 - CIDADE E MEMÓRIA: nos trilhos da História	13
2 - O “PROGRESSO” NOS TRILHOS: a estrada de ferro e seus efeitos para a cidade de Rosário	22
3 - AS LEMBRANÇAS E AS MARCAS DO “PROGRESSO”	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44
ANEXOS	

INTRODUÇÃO

A idéia de que o Brasil é um País sem memória pode ser observado na cidade de Rosário, onde parece haver um hiato entre a população local e sua história, aquela não se vê como parte integrante dos processos sociais, ignorando seu passado e relegando o seu presente às decisões de uma elite que se perpetua no poder. E, mesmo a memória oficial, preservada nos nomes das ruas, escolas, praças e monumentos, não têm grande difusão entre a comunidade mais jovem.

A depredação e o abandono do patrimônio cultural, reflexo dessa ignorância, é algo constituído historicamente e reforçado pela falta de políticas públicas que estimulem a preservação da memória histórica.

O estudo da história local, através da análise do seu patrimônio constituído pelas edificações, documentos, elementos do cotidiano, arte, pessoas, é necessária para a construção da identidade social e da cidadania, através do conhecimento das produções e manifestações socio-culturais em Rosário.

“Entrando nos Trilhos”, faz referência a uma época, 1920 a 1950, em que a cidade de Rosário experimentou um crescimento econômico significativo, acompanhado também de problemas sociais, através da implementação do projeto modernizador de construção da Estrada de Ferro São Luís-Teresina, deixando como marco principal a Estação Ferroviária e os novos aglomerados urbanos na periferia da cidade, a memória viva nos fazeres dos homens e em seus registros.

Walter Benjamin já colocava que existem duas vias para o olhar sobre o passado, que pode ser um espaço de potencialidades apreendidas por projetos do presente ou ainda *“um apavorante monte de ruínas e mortos (os derrotados e esquecidos), cuja visão é impedida pela memória dominante e um seu poderoso instrumento: o argumento do progresso”*

(BENJAMIN Apud. SILVA, 1995, p.27). Em nome do progresso, que nos parece muito obscuro, muitas fontes documentais e arquivísticas de Rosário foram incineradas, casas coloniais foram descaracterizadas, memórias foram encerradas em arquivos pessoais.

O trabalho está organizado em três capítulos. No primeiro capítulo faz-se uma discussão sobre a importância da memória para construção da identidade social, bem como os conceitos de modernidade que envolve o projeto de implantação da Estrada de Ferro São Luís-Teresina.

No segundo capítulo aborda-se as mudanças trazidas pela dinâmica das atividades em torno da via férrea: o processo de urbanização, desenvolvimento econômico, crescimento demográfico.

No terceiro capítulo aborda-se as impressões, os olhares e vivências dos personagens contemporâneos à implementação do projeto da estrada de ferro. Suas memórias são o referencial para redescobrir os caminhos da História de Rosário.

O olhar sobre os impactos sofridos pela cidade de Rosário diante da modernidade que vinha nas linhas do trem fez-se com a preocupação de se reconhecer a memória como princípio fundamental para a construção de uma sociedade mais democrática, por ser aquela a base de afirmação de uma identidade cultural plural.

1 - CIDADE E MEMÓRIA: nos trilhos da história.

A renovação que tem passado a historiografia nas últimas décadas, trouxe para o centro das preocupações novos objetos e novos campos temáticos, entre estes a cidade. Os trabalhos feitos sobre a cidade podem ter enfoques sócio-econômicos e culturais. Quanto a este último aspecto, a cidade é pensada como um problema e um objeto de reflexão, com as representações que são construídas a respeito desse cenário urbano pelos seus próprios atores sociais.

Essa nova abordagem, que está sendo feita pela História Cultural, significa:

“trabalhar com o imaginário urbano, o que implica resgatar discursos e imagens de representação da cidade que incidem sobre espaços, atores e práticas sociais. O imaginário urbano, como todo imaginário, diz respeito às formas de percepção, identificação e atribuição de significados ao mundo, o que implica dizer que trata das representações urbanas.” (PESAVENTO, 2003, p. 78)

O crescimento da cidade, com a transformação dos seus espaços, desencadeia por sua vez um conflito de representações entre o velho e o novo, o progresso e a tradição. A modernidade urbana implicaria num processo de desconstrução do espaço: “*uma cidade moderna é aquela que destrói para construir, arrasando para embelezar, realizando cirurgias urbanas para redesenhar o espaço (...)*.” (PESAVENTO, 2003, p 79). Assim, essas transformações da cidade poderão ser identificadas como marcos da memória coletiva.

Nesse sentido, o estudo que faremos sobre a cidade de Rosário tem como enfoque principal as representações existentes na memória da cidade sobre o momento de implantação da estrada de ferro São Luís-Teresina, cujos trilhos cortaram a pequena cidade de Rosário no início do século XX.

Esse enfoque proporciona a discussão sobre a memória, outra temática também em evidência nos estudos históricos atualmente. Segundo Le Goff (1996, p.423):

“a memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas ou que ele representa como passadas”.

A memória coletiva é definida como “*o que fica do passado no vivido dos grupos, ou o que os grupos fazem do passado*” (NORA Apud. LE GOFF, 1996, 472), podendo tornar-se um instrumento e um objeto de poder, pelo uso que se faz da desta.

Assim, procuramos estabelecer neste capítulo, a relação entre a cidade e a memória, atentos para a problemática do objeto que está no entrecruzamento dessas duas temáticas – a percepção dos rosarienses sobre o que representou a estrada de ferro para o desenvolvimento da cidade, uma vez que esta é ainda uma memória viva dos seus moradores e uma referência da história de Rosário.

A cidade pode ser vista como uma memória viva, com suas ruas e becos, edifícios e árvores, praças e ruínas, cada espaço e traço material escrevendo e contando tacitamente sua história. Mas uma cidade não pode ser considerada apenas em sua dimensão espacial, dela faz parte também seus habitantes, os atores sociais que dão vida a esse micro-cosmo. Assim, segundo Nunes (Apud. GUEDES, 2001, p.29):

“As cidades possuem signos, símbolos, representações que variam no tempo. Os espaços da cidade não são meramente geográficos. Por meio deles é possível pensar, avaliar, imaginar, criar, construir expectativas sobre as práticas sociais e a vida cotidiana de seus moradores. A cidade fala pelas ruas, avenidas, praças, jardins, monumentos, pelo seu traçado. Cada cidade é singular, tem suas peculiaridades. Ao mesmo tempo, todas podem está representadas em uma só: todas as cidades, a cidade. São múltiplos e distintos os olhares e significados de uma cidade para os habitantes e para os que a *imaginam*”.

A cidade possui sua dinâmica própria de existência, sua espacialidade e temporalidade. Também, como destacou Italo Calvino, uma cidade contém muitas cidades, guarda muitos significados, podendo ser vista como um registro material da história:

“Deste modo, construir cidades significa também uma forma de escrita. Na história, os dois fenômenos – escrita e cidade – ocorrem quase que simultaneamente, impulsionados pela necessidade de memorização, medida e gestão do trabalho coletivo.” (Calvino. Apud. Guedes, 1999, p.32).

A cidade é um lugar privilegiado dos chamados “lugares-memória”. O historiador Jacques Le Goff (1996, p. 535) apresenta a relação entre memória e história, definindo esta última como a forma científica da memória coletiva. A memória também pode ser vista como fonte histórica, e como qualquer outra fonte sofre desgastes do tempo.

Memória e esquecimento constituem aspectos indissociáveis, sendo uma das ‘missões’ da história uma espécie de tentativa de afugentar esse esquecimento. Outro aspecto importante no debate sobre a memória é a distinção entre lembrança e memória, esta última sendo a memória histórica.

“Lembrança é apresentada aqui como vivências fragmentadas, como rastros e restos de experiências perdidas no tempo, como pegadas do passado, praticamente impossíveis de serem atualizadas, correm o risco de ser idealizações de vivências, podendo até mesmo ser pontos de referência para romantizar o passado. Lembranças estão localizadas no passado de forma estática. Elas são elementos intransparentes, individuais e perdem gradativamente seus pontos de referência no tênue horizonte entre o passado e o presente.

Já memória significa, aqui, experiências consistentes, ancoradas no tempo passado facilmente localizável. Memória possui contextualidade e é possível ser atualizada historicamente. Ela possui maior consistência do que lembrança, uma vez que é uma representação produzida pela e através da experiência. Constitui-se de um saber, formando tradições, caminhos – como canais de comunicação entre dimensões temporais -, ao invés de rastros e restos como no caso da lembrança.” (DIEHL, 2002, p. 116)

A memória coletiva dá identidade a um povo, como coloca Guedes (2001, p.22):

“Na memória reside a vitalidade da qual se fazem guardiões os grupos humanos vivos, a sua evolução permanente está sujeita à relação dialética entre o lembrar e o esquecer, inconsciente das suas deformações sucessivas vulnerável a todas utilizações e manipulações, suscetível de longas latências e de súbitas revitalizações”.

Obviamente as significações dos lugares-memória são diferentes para os diversos setores sociais de um mesmo local, cada um possui características próprias que legitimam relações diferenciadas com o passado. O passado como memória não tem a mesma representação para todos, há de se atentar para os inúmeros significados que podem ser gerados a partir de um mesmo relato, seja ele oficial ou não.

Uma cidade resulta de muitas ações, projetos, interesses, vivências. Também é feita de recordações. Como coloca Mumford (Apud GUEDES, 2001, p. 30):

“A história de toda cidade pode ser lida através de uma sucessão de camadas ou depósitos da História. Embora certas formas e fases do desenvolvimento sejam consecutivos no tempo, tornando-se elas pela própria atuação do processo cívico cumulativas no espaço”. (Mumford. Apud. Guedes, 2001 ,p.30-).

A cidade de Rosário, objeto de estudo deste trabalho, está localizada na Baixada Ocidental maranhense, às margens do rio Itapecuru, sendo a porta de entrada dos municípios da região do Munim.

No século XIX, essa região do Itapecuru era o centro econômico e produtivo mais dinâmico da província, onde se localizavam as grandes fazendas produtoras de algodão, açúcar e arroz, concentrando a maior parte de escravaria.

Ao iniciar o século XX, o Maranhão vivia os abalos da crise econômico-financeira, com o declínio da economia agro-exportadora e as dificuldades dos transportes para fazer o escoamento da produção agravando ainda mais o problema. *“Nestas condições, o Maranhão*

continuava a ser, na frase incisiva de Fran Paxeco, 'um réprobo da viação acelerada, condenado à perpétua galé do transporte em vapores ronceiros e em burros de cangalhas'. (VIVEIROS, 1992, p. 166).

A saturação dos meios de transportes, prejudicando a produção, fez com que a Associação Comercial se reunisse em 1903 e encaminhasse ao então senador Benedito Leite um documento apontando as dificuldades dos meios de transportes fluviais e a necessidade de criação de uma estrada de ferro que ligasse São Luis a Caxias, vista portando como literalmente a 'salvação da lavoura'.

“ Senador Benedito Leite e mais Representantes Maranhenses.

Associação Comercial reunida conjuntamente classes resolveu dirigir-vos apêlo, a fim de prosseguirdes louváveis esforços prol estrada de ferro São Luís-Caxias intuito evitar continuada paralização comércio prejuízos extraordinários lavoura devido encalhe flotilha fluvial obstrução completa rio Itapecuru. Estado calamitoso reclama urgentes enérgicas medidas (...) A crise que atravessa o Maranhão não é simplesmente oriunda de uma suspensão de negócios ou de uma causa temporária. Estamos ameaçados de ficar sem porto, sem vias de transportes e, por conseguinte, sem comércio e sem rendas para o Tesouro. Além de estarem secos os rios, estão também cheios de coivaras, isto é, madeiras entrelaçadas de modo a obrigarem as águas a convergir para o canal com o fim de aprofunda-lo.

Em vindo as cheias, essas coivaras serão sérios obstáculos à navegação e o rio ficará de todo inavegável, quer durante a estiagem, quer durante o tempo das águas médias.

Se a estrada não for construída rapidamente, o estado terá que sofrer a diminuição contínua de suas rendas.” (VIVEIROS, 1992, p. 166 e 167).

O senador Benedito Leite acatou o pedido e fez a defesa do projeto de implantação de uma via férrea no Maranhão, destacando a importância desse empreendimento para o crescimento do Estado, e que a estrada de ferro poderia ser feita sem riscos para os cofres

públicos. Também fez considerações sobre as condições dos rios Itapecuru e Mearim, , as dificuldades de navegação, os prejuízos para o transporte da produção, tanto agrícola como do gado:

“O orador tem convicção de que, (...) demonstrou à evidência e necessidade e a viabilidade da estrada, sem gravane para o Tesouro que possa tornar inaceitável a medida. Lembre ainda que a estrada entre as cidades de São Luís e Caxias faz parte do traçado de viação geral da República. (...)”

O orador, entre outras considerações, diz que apresentando o projeto, tem necessidade de declarar que não reputa a estrada de ferro de São Luís e Caxias a única de que carece seu Estado, pois tão conveniente quanto essa consideradas linhas que liguem o alto sertão ao litoral”. (VIVEIROS, 1992, p.177-179).

O jornalista Fran Paxeco, em artigo publicado na Pacotilha em 18 de agosto de 1903 teceu alguns comentários sobre o andamento dessa questão, fazendo também a defesa desse empreendimento para o Maranhão.

“A decadência Estadual – O sul e o Norte”.

A descrença geral – entre a Vida e a Morte

Quem conhece as lastimosas condições comerciais de todo o estado do Maranhão , neste momento a braços com a seca do vale do Itapecuru e em breve espaço estorcendo-se nas vascas da fome, julgará desnecessárias outras palavras (...) É realmente digna de lamentações a situação a que chegou a economia maranhense (...) A decadência principiou há anos e ameaçou tocar agora o seu auge, o que equivalerá ao total aniquilamento da escarnecida e abandonada Atenas Brasileira.(...) Há no entanto, um meio imediato de se pôr um entrave a ruína absoluta do estado, que se aproxima a passos agigantados – é proceder à edificação duma estrada de ferro, que vá por entre os rios Mearim e Itapecuru, servindo todo o centro desta zona ubertosa. Partirá a linha do Itaqui, donde virá até São Luís, atravessando a ilha até a Estiva, onde uma ponte a ligará ao continente; perto fica o Rosário(...).

Mas a estrada férrea de São Luís a Caxias não trará unicamente rapidez de relações. Isto é muito, mas não é tudo. O maior dos benefícios das vias férreas é o povoamento dos lugares por onde transitam. Segue-se que este

melhoramento, além de dar estabilidade aos naturais do Estado, que nos sertões são quase beduínos, desviará para o Maranhão uma fortíssima corrente de colonos, nacionais e estrangeiros, a par de numerosos capitais.

Foi com as suas colossais rêdes ferro-viárias que os Estados Unidos Norte Americanos criaram a sua grande população que lhe firmou a invejável supremacia econômica-política que hoje desfruta.

É por isso que serão sempre débeis os clamores que cessarem em favor da construção de estradas férreas. A sua efetuação desenvolverá nestas plagas tôda sorte de prosperidade.” (IN. VIVEIROS, 1992, p. 181 e 182.)

A pequena cidade de Rosário no início do século XX passou por transformações resultantes da via férrea criada para fazer a ligação entre São Luís e Caxias, devendo esses trilhos chegarem até Teresina, visando melhorar a comunicação e o transporte da capital com o interior do estado.

“A estrada de ferro São Luís-Caxias teve sua construção autorizada pelo Decreto Legislativo nº 1329 e sancionado em 03 de janeiro de 1905. A comissão que se encarregou do traçado original da ferrovia, fez o trajeto pelo chapadão do divisor de águas do Itapecuru e Mearim, pois, na época, era uma região cuja a produção se destacava. Além disso, tinha o objetivo de ligar essa estrada ao Tocantins, partindo de Coroatá.” (MESQUITA, 2005, p. 16).

O governo autorizou a construção da estrada de ferro nas seguintes condições: ou através da contratação de serviços de quem oferecesse garantia de juros de 6% ao ano durante 30 anos, ou através da emissão de títulos de 5%, amortizáveis em 33 anos, devendo a estrada, depois de construída, ser arrendada mediante concorrência pública; ou por obra da administração pública. (VIVEIROS, 1992, p. 181).

A inauguração da estrada de ferro ligando Rosário a Cantanhede ocorreu em 1º de junho de 1919, o trecho Rosário-Caxias em 30 de outubro de 1920, e a inauguração entre São Luís e Teresina ocorrendo no dia 14 de março de 1921, perfazendo um total de 450 km. No comentário de Viveiros (1992, p. 21), a conclusão da ferrovia “*todo o Maranhão exultou de*

contentamento e, especialmente, o corpo comercial, donde tinha partido a idéia, e que via no fácil transporte a salvação econômica da zona do estado que primeiro colonizamos”.

Segundo Viveiros (1992, p. 194-195), em 1921 a ferrovia São Luís-Teresina transportou:

“ 26.270 passageiros, sendo 11.133 de 1ª classe e 15.137 de 2ª. As bagagens e encomendas atingiram 281,6 toneladas, animais (3.631 cabeças) 354,3 toneladas e mercadorias 17.085 toneladas, entre as quais lenha 11.130, cana sacarina 920, 8, caroços diversos 654,8, sal 459,9, amêndoas babaçu 401,3, algodão 397,3, arroz 371,9, tecidos 337,6, sabão 303,5, açúcar 277,8, petróleo 117,4, madeiras 116,5, couros 87, café 68, milho 64, tijolos e telhas 59, aguardente 59, carvão vegetal 52 e cerca de 50 toneladas do restante”.

Segundo o engenheiro Eurico Macedo (2001, p.111), que viera ao Maranhão em 1906 para trabalhar na construção da estrada de ferro São Luís a Caxias:

“Esta ferrovia estava destinada indubitavelmente a ser a coluna vertebral de todo o progresso do Maranhão, não só porque iria ligar-se à de Caxias-Cajazeiras, em frente a Teresina, no Piauí, como também porque as excepcionais condições técnicas do seu traçado lhe assegurariam uma alta capacidade de tráfego em linha singela e, portanto, dela fariam escoadouro de todos os produtos dos dois Estados”.

A construção da estrada de ferro causou mudanças no cotidiano da cidade, com reflexos sócio-econômicos e demográficos. Também atingiu o imaginário dos moradores, os quais associavam a ferrovia com a imagem do progresso. A dinâmica provocada, a chegada de novos moradores, o movimento do comércio informal em torno das atividades de construção da ferrovia e depois do seu fluxo normal de transporte, a novidade desse meio de transporte considerado moderno, contribuíram para marcar esse momento na memória coletiva dos rosarienses, o que discutiremos no terceiro capítulo.

Nos lugares por onde a estrada de ferro cruzou, os municípios e lugarejos eram constituídos principalmente por pequenos lavradores, muito embora essa área tenha sido a de

maior dinâmica no final do século XIX com a agricultura de exportação do algodão e arroz. Ainda se produziam esses produtos, mas a característica da produção havia mudado, especialmente após a abolição da escravidão. Como mostrou Cláudia Mesquita (2005, p. 30-31), num estudo sobre a influência da estrada de ferro São Luís-Teresina na formação do município de Pirapemas, com a construção da ferrovia, muitos moradores da vila de Pirapemas, muitos dos quais trabalhavam nas obras de construção, mudaram-se para a chamada “beira-da-linha”, também comerciantes se deslocavam para as proximidades da estrada de ferro e assim foi se formando o lugarejo chamado Esplanada, que a partir de 1920 passou a ser chamada simplesmente de Pirapemas, enquanto a vila original que ficava localizada à beira do rio era chamada de Pirapemas velha.

No caso de Pirapemas, Mesquita (2005, p. 38 e 39) mostrou que:

“o impacto das locomotivas marcou o imaginário dos habitantes de Pirapemas, além de mudar o ritmo de vida da população, mudanças econômicas e sociais, as quais influenciaram a cultura da população, pois estes começaram a se adequar ao moderno, que para eles era o ‘trem’, a chegada da locomotiva era esperada com expectativa e a estação ferroviária servia como ponto de encontro para todos os segmentos da sociedade. (...) a ferrovia imprimiu um novo ritmo de vida no cotidiano de Pirapemas, por ter contribuído para que a estação ferroviária tenha se tornado uma espécie de passeio público, além de transformar a hora do trem um alvoroço, pois a maioria dos habitantes deixavam os seus afazeres para olhar a máquina.”

Como o trabalho acima citado, pretendemos mostrar essas mudanças na cidade de Rosário com a implantação da estrada de ferro São Luís-Teresina, destacando as representações existentes sobre esse fato e como está presente ainda hoje na memória dos rosarienses mais velhos.

2 - O “PROGRESSO” NOS TRILHOS: a estrada de ferro e seus efeitos para a cidade de Rosário

“Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.”
(Marshall Berman)

A cidade de Rosário nasceu da aglomeração de moradores e soldados estabelecidos às margens do rio Itapecuru, onde foi erguida a Igreja de Nossa Senhora do Rosário. Pela carta régia de 24 de dezembro de 1716 foi transformada em Freguesia por representação de Cristóvão da Serra Freire, governador e capitão-geral do Estado do Maranhão. Em 1803 a extensão de toda a freguesia do Rosário compreendida 196 fazendas, 226 sítios, 333 agricultores, 27 negociantes, 52 artistas, além dos outros indivíduos brancos e forros e 10.179 escravos.¹

Pela provisão régia de 19 de abril de 1833, Rosário foi elevada à categoria de Vila. Em 1835, era termo de comarca de Itapecuru-Mirim, tornando-se comarca através da Lei provincial nº 483, de 18 de julho de 1858, compreendendo os municípios de Rosário e Icatu. Constava de um termo de 6 distritos judiciais: São Simão, São José, São Miguel, Mocambo e Veneza a sede do município com 02 Cartórios e o Poder Judiciário constituído de 1 Juiz de Direito, 1 Promotor Público, 02 Oficiais de Justiça.

¹ As informações contidas neste trabalho sobre a cidade de Rosário foram extraídas da obra de FERRERIA, Abmael Martins. Rosário – nossa terra, nossa gente. Mimeo. O autor, por sua vez, se baseia na obra “Itapecuru-Grande”, de Mário Martins Meirelles e no “Dicionário Histórico e Geográfico da Província do Maranhão”, de César Marques. Estas informações também constam no Censo dos municípios feito pelo IBGE.

Em 1855, possuía uma delegacia de polícia, uma de instrução pública, um comando superior da guarda nacional, pontos comerciais, professores particulares, algumas casas de negócio de secos e molhados, além de tendas de artes e ofícios, senhores de engenho de açúcar, lavradores de algodão, arroz e mais gêneros, criadores de gado e as autoridades da comarca. A navegação era feita pela baía do *Itibiri* por meio de pequenos barcos, ou pelo estreito do Coqueiro e boqueirão até encontrar-se com o Itapecuru por meio de barcos a vapor e a vela.

Cidade pequena e pacata, assistiu no início do século XX a algumas mudanças provocadas pela passagem da estrada de ferro São Luís-Teresina em seu território.. Do ponto de vista dos transportes, a idéia de progresso e modernidade no Maranhão do início do século XX estava ligada aos trilhos do trem: o progresso viria das locomotivas e não a cavalo ou em barcos e canoas. A solução para os problemas de interligação do Interior com a Capital, o maior povoamento, aumento da comercialização da produção, perspectiva de novos empreendimentos, visão de uma nova vida, mais rápida, mais fácil, mais ampla, eram algumas idéias associadas à construção de estradas de ferro. O trem desejado, solicitado e ansiado, era recebido, como coloca MESQUITA (2004, p.35) em seu estudo sobre Pirapemas, com:

“grandes festas públicas, que tinham como elementos indispensáveis, fogos de artifícios, banquete para convidados especiais, bandas de música, discursos políticos (...), além disso, a população apresentava-se em massa para prestigiar o grande acontecimento.”

Considerava-se as ferrovias tão importantes quanto a energia, no processo de modernização/desenvolvimento de um país. A ampliação das linhas das ferrovias traria maior desenvolvimento para o país, pois dentro da ótica mercantil, ligaria mercados e centros produtivos. Assim, com a intenção de dinamizar a economia ligando os centros produtivos aos centros comerciais e criar um mercado interno mais dinâmico, “ a estrada de ferro

encabeçavam a lista dos favores econômicos solicitados à União Federal.” (CARDOSO, 1997, p. 95).

O trem figura no imaginário popular com um símbolo do progresso, de mudanças que possam atender aos anseios da população e melhorar suas condições de vida. Segundo JUCÁ (In. Cadernos de Pesquisa, 2003, p.37):

“Várias são as indagações surgidas na tentativa de compreender a representação da ferrovia, na cultura popular, considerando a associação entre o trem e a idéias de modernização, como uma forma de ruptura entre o velho e o novo ou a superação dos limites impostos à população ante a precariedade dos meios de transporte, que dificultava a aproximação entre as diversas cidades interioranas.”

Desde 1895 já havia uma estrada de ferro que ligava Caxias a Cajazeiras, atual cidade de Timom, mas a necessidade de uma via férrea que ligasse São Luís a Caxias, reforçou os apelos da Associação Comercial do Maranhão e a defesa de Benedito Pereira Leite, senador naquela época. A ferrovia não somente atenderia aos interesses comerciais, mas garantiria uma ampla penetração do poder público na região.

O projeto de construção da estrada de ferro entre a capital do Estado e o município de Caxias, localizada no Itapecuru, foi defendido com grande interesse, especialmente pela Associação Comercial do Maranhão, considerando a obstrução da navegação fluvial corrente.

“urgentes e necessárias as medidas de dragagem e limpeza que estavam a exigir os rios Itapecuru-Mirim, Mearim, Pindaré e Grajaú, formadores da chamada mesopotâmia maranhense, pois que às suas margens se situavam os maiores núcleos populacionais do interior, os mais importantes centros comerciais e as mais produtivas propriedades rurais, agrícolas e pastoris.” (MEIRELLES, 1992, p 17)

Elaborar ou reestruturar o sistema de transporte ferroviário estava intimamente ligado à idéia de modernização, como forma de se buscar desenvolvimento econômico e social, fazendo com que a ação política tornasse real a ideologia do desenvolvimento.

A construção da estrada de ferro São Luís – Caxias (autorizada pela Lei Federal nº 1329, de 03 de janeiro de 1905) colocou Rosário como parte desse processo “modernizador”, pois, como enfatizou MACEDO (2001, p. 112):

“O terceiro ponto obrigatório, já no continente, foi considerado na cidade de Rosário, pequeno núcleo de população onde nascera Benedito Leite. A escolha desse local não obedecera, segundo pode parecer, a uma homenagem forçada àquele saudoso presidente, mas porque qualquer outra linha alongaria o percurso nos campos baixos, de difícil drenagem para leito de uma via férrea. O tempo veio provar ter sido muito acertada tal escolha, dada a situação da pequena cidade em relação a inúmeros centros de lavoura de cana, de arroz e de algodão existentes em volta dela, e todos de fácil acesso por via marítima, fluvial ou terrestre”.

Apesar da tentativa de Macedo em amenizar os interesses de Benedito Leite como um político oriundo dessa região, mais precisamente da cidade de Rosário, na decisão de colocar essa cidade na rota dos trilhos, parece duvidoso que tal fato não tenha tido um peso relevante. A estrada de ferro S.Luís-Teresina resultou da fusão de duas outras ferrovias: da estrada Caxias-Cajazeiras e da estrada de ferro S. Luís-Caxias, no seu trecho principal incluindo os municípios de S.Luís (Capital), Rosário, Santa Rita, Itapecuru, Cantanhede, Pirapemas, Coroatá, Timbiras, Codó, Caxias e Timon, próximo a cidade de Teresina (PI), ligando o município de Rosário à Capital do Estado numa distância de 70 quilômetros, com viagens regulares e diárias, além da navegação fluvial, a vapor e à vela. (VIVEIROS, 1992)

A chegada dos trilhos a Rosário e sua inauguração em 14 de março de 1921, associada a seu passado de região produtiva pela fertilidade do solo constitui um atrativo para a população do município, surgindo como mais um elemento para seu “progresso”, pela

facilidade de escoamento que passou a ter sua produção, o intercâmbio com o comércio mais desenvolvido e o contato direto com estabelecimentos de crédito. Estes elementos pretendiam potencializar a dinâmica produtiva da região, em crise desde o final do século XIX com a derrocada da produção agrícola exportadora.

A criação da estrada de ferro, que unia o Piauí ao Maranhão, com a inclusão da cidade de Rosário nessa estrutura organizacional, ligava-se ao objetivo de solucionar um dos problemas dos meios de comunicação já existentes no vale do Itapecuru: a navegação fluvial, que estava comprometida pelo assoreamento dos rios.

“Embora se considere baixa a densidade do tráfico ferroviário na zona servida, a construção da via férrea significou, uma obra de grande envergadura, visto que resolveu os problemas relativos à comunicação entre a principal zona produtora do Maranhão – localizada no vale do Itapecuru – e mais densamente povoada, e a praça comercial da capital do Estado. Somos do entendimento de que a estrada de ferro, enquanto peça importante na estrutura da organização econômica, funcionou como mecanismo de transferência de renda do Estado, em benefício do capital industrial comandado pelo Centro-Sul do país. Aliás, esse programa de interligação dos portos com suas respectivas zonas econômicas, via ferrovia, constituiu uma prática bastante comum entre os empresários, sem que houvesse qualquer preocupação destes com a elaboração de um plano integrado do sistema ferroviário do país”. (OLIVEIRA, 2002, p.?).

O Vale do Itapecuru possuía a mais dinâmica atividade econômica do Estado, mas não havia sofrido gradual desenvolvimento das técnicas produtivas: a produção de arroz e de algodão era de baixa qualidade, tendo preço inferior no mercado externo. O açúcar também sofria com o baixo nível técnico e a concorrência.

Com a desagregação da economia agro-exportadora no final do século XIX, a economia maranhense passa por um processo de reestruturação, caracterizado especialmente

pelo esfacelamento da propriedade rural, com destaque para a produção em pequenas unidades em propriedades de caráter familiar.

No início do século XX o Maranhão teve destaque na comercialização do babaçu, matéria-prima utilizada para fins industriais. A abundância dessa palmeira cujo aproveitamento para os caboclos maranhenses era (e ainda é) total, das folhas até o fruto, cascas, possibilitou um certo equilíbrio da economia maranhense especialmente durante a I Guerra Mundial, com a exportação de amêndoas do babaçu.

Da palmeira do babaçu extraem os roceiros, além dos coquilhos, as palmas mais novas para coberta e tapagem das casas de moradia, amarradas aos esteios ou aos caibros por meio de embiras ou de cipós fortíssimos, ou ainda de fibras de caçambas dos palmitos de babaçu, tão resistentes quanto as de piaçaba e bastante largos para serem utilizados na amarração de cargas às cangalhas e para outros misteres semelhantes.” (MACEDO, 2001, p. 150)

Ainda segundo Macedo (2001, p.152), o babaçu conseguiu uma boa cotação no mercado externo, chegando a produção a atingir 60 mil toneladas de amêndoas em um só ano, o que significou cerca de um milhão de toneladas de coquilhos quebrados nas matas, especialmente por mãos femininas e infantis, como acontece até hoje.

No município de Rosário, as fontes de riqueza eram ainda na década de 1950, a extração do babaçu, as culturas agrícolas feitas na pequena produção de mandioca, arroz, milho e banana, ocupando este município o 1º lugar na produção de banana que era exportada em grande quantidade para a Capital. A pesca era praticada por meios ainda rudimentares em pequena escala. Haviam também usinas de pilar arroz, fornos em geral, uma oficina mecânica e serraria, uma das maiores do Estado, no lugar chamado Carmo, a 2 quilômetros da cidade, pertencente à Estrada de Ferro. Possuía ainda jazidas de pedra e argila. Rosário não era o maior produtor maranhense de farinha de mandioca, mas a farinha ali fabricada tinha boa fama, sendo conhecida como “farinha de Carema”, produzida no povoado Areias, distante 5

quilômetros da estação Carema, ganhando essa denominação, devido a localização dessa estação da estrada de ferro que facilitava seu escoamento.

O relatório do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), criado em 1956 com incumbência de proceder um estudo sobre a região nordestina e propor soluções que minimizassem as disparidades dos níveis de desenvolvimento entre o Nordeste e o Centro-Sul, destacava:

“Para que as terras do interior maranhense possam ser efetivamente incorporadas à economia nordestina, torna-se imprescindível vincular a sua produção a mercados acessíveis. A etapa de comercialização assume importância básica para qualquer plano de colonização desse tipo. Se não se organizam os canais de escoamento e não se asseguram os mercados, a tendência será para a indução a um mero sistema de subsistência. A incorporação assume, portanto, o caráter de incorporação e mão-de-obra e de terras num sistema econômico mais amplo, incorporação essa que pressupõe vinculação a mercados consumidores. (Apud OLIVEIRA, 2002, p. 09)

Dentro da perspectiva de relação CENTRO-PERIFERIA, a proposta era de fazer crescer as áreas periféricas para que elas alimentassem as regiões centrais, intensificando-se os investimentos industriais na região. A economia agrícola devia ser incentivada para que houvesse uma oferta adequada de alimentos aos centros urbanos, sendo necessário elevar sua produtividade com a utilização de novas tecnologias e deslocamento da fronteira agrícola do Nordeste, visando incorporar à economia da região as terras úmidas do *hinterland* maranhense. A ferrovia viria em benefício de uma região promissora na extração das oleaginosas, seria, como defendia o governador Benedito Leite, um “*meio de salvação pública [...] porque passa toda sua extensão pela zona mais fértil do Estado e desenvolver-se-á exatamente direção prolongamento Estrada de Ferro Central do Brasil*”. (OLIVEIRA, 2002, p. 20).

As mudanças sócio-econômicas aconteceram em Rosário em decorrência da instalação da estrada de ferro. A população aumentou com o afluxo de pessoas atraídas pela ferrovia. O comércio dispunha, em 1950, de 2 estabelecimentos atacadistas, 80 varejistas e 4 indústrias, os quais transacionavam com as praças da capital, comprando tecidos, produtos alimentares, ferramentas agrícolas, etc e vendiam principalmente amêndoas de babaçu, produtos cerâmicos e bananas. (Censo do IBGE, 1950).

Ainda segundo o Censo de 1950, a cidade de Rosário possuía 14% de suas ruas pavimentadas com pedras irregulares, 300 ligações elétricas, 2 automóveis, 14 caminhões, 1 jipe, 2 ônibus, 1 camionete, 5 motos com 2 ou 3 rodas, 200 bicicletas e 20 carroças comuns de 2 rodas – todos registrados na Prefeitura -; 2 pensões; Agência Postal – Telégrafo do Departamento dos Correios e Telégrafos, além de telegrafia da E.F.S.L.T. (Estrada de Ferro São Luís-Teresina).

As pessoas de mais de 5 anos, que sabiam ler e escrever no município, segundo recenseamento de 1950, alcançavam o total de 6.984, sendo 3.809 homens e 3.175 mulheres. Das pessoas, de 10 anos e mais, 823 possuíam curso completo, sendo 771 de grau elementar (335 homens e 436 mulheres), 46 de grau médio (22 homens e 24 mulheres) e 4 homens e 2 mulheres, de grau superior. Existiam 36 unidades escolares em Rosário, sendo 30 do ensino Fundamental Comum, 04 do Ensino Fundamental Supletivo e 02 do Ensino Complementar. Desde 1945 que a sede municipal dispunha de cinema, o Cine Rosário, com funcionamento irregular.

A Estrada de Ferro São Luís-Teresina, mesmo tendo se constituído como elemento de propaganda da modernização desejada, recebeu críticas, conforme Relatório de 1952.

“considerava-se que para uma estrada pobre como a EFSLT, de tráfego incipiente e que não tinha zona desenvolvida, embora ainda assim possuísse razoável número de locomotivas, o parque de tração deixava muito a desejar quanto a qualidade e obsolência de seu material.” (Apud OLIVEIRA, 2002, p. 44)

O que em um momento parecia moderno, em outro tempo já não podia mais corresponder as expectativas. A velha Maria Fumaça movida a vapor dava lugar às locomotivas à diesel. A política de modernização não permite morosidade, o novo atropela os costumes, modifica comportamentos, alarga horizontes, destrói antigos significados para afirmar os seus.

A cidade de Rosário tem atualmente uma população estimada em 34.730 pessoas (Censo IBGE, 2003). A estrada de ferro apenas corta a cidade mas não traz retornos econômicos. Não existem grandes perspectivas para a população mais jovem, o mundo parece muito pequeno, do tamanho de suas casas, seus povoados, suas plantações de subsistência.

A economia tem como base a produção agrícola familiar, não havendo investimentos em tecnologia, nem planejamento/orientação para o melhor escoamento da produção. O comércio que garante mais lucratividade e movimenta economicamente a região, não tem condições de absorver grande contingente de mão-de-obra. Quanto às indústrias, as tradicionais olarias, produtoras de telhas, tijolos, filtros e vasos resistiram e resistem bravamente ao noticiado progresso industrial da Kao-I², que revelou-se um grande fiasco produzido no governo de Roseana Sarney, com prejuízos para os cofres públicos.

Os beneficiamentos do processo de urbanização também não se fizeram para todos, mesmo com o alargamento da prestação dos serviços urbanos, conforme pode ser observado no quadro abaixo:

² A fábrica de confecções Kao-I foi criada no governo de Roseana Sarney (1994-2002), trazendo grande expectativa de emprego para os moradores de Rosário, mas o empreendimento fracassou, sendo hoje um símbolo de decadência, com grande impacto no imaginário coletivo da cidade.

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE
Domicílios particulares permanentes	7083
Domicílios particulares permanentes com banheiros ligados à rede geral	36
Domicílios particulares permanentes com abastecimento ligado à rede de água	4740
Domicílios particulares permanentes com coleta regular de lixo	2302
Estabelecimentos de saúde	4

FONTE: IBGE, 2003.

Não existe a preocupação do poder público instituído em elaborar políticas de preservação dos monumentos, a maior parte destes já foi ou está sendo substituído por elementos que dêem uma “cara moderna” para a cidade. A praça da Igreja de Nossa Senhora do Rosário, que tem suas origens em 1716 e sua construção atual é de 1871, por exemplo, virou um “Viva Rosário”³.

A memória não tem lugar para aqueles que vêem somente um futuro longe de sua cidade, onde o progresso é elemento de destruição das fontes históricas. Em Rosário, muitos documentos ou foram destruídos ou fazem parte de arquivos particulares, casas coloniais são continuamente descaracterizadas e a perda de referenciais entre a população da cidade, pela destruição de símbolos frente a idéias de modernização, condenam a população à amnésia social.

³ “Viva Rosário” é uma espaço, em forma de grande praça pública, onde ocorrem as manifestações culturais, sendo espaço de lazer da comunidade. Foi criado no governo Roseana. O estado de má conservação e depredação, bem como a falta de políticas culturais que incentivem a valorização do patrimônio público, tem deixado essa área descaracterizada.

Preocupado com a perpetuação de uma memória da estrada de ferro São Luís-Caxias e seus elaboradores, o engenheiro Eurico Teles Macedo, que participou da construção dessa estrada, deixou a seguinte reflexão:

“A História da São Luís-Caxias, hoje São Luís-Teresina, veio a propósito de relembrar os nomes de um punhado de técnicos nacionais que deram exemplo do maior patriotismo e de amor à sua profissão na construção de uma via férrea em zona, ao tempo dos trabalhos, ainda quase de plena selva. Arrostando com o paludismo das mais violentas formas, sem qualquer assistência médica e hospitalar, sem a mais elementar defesa, tão em uso nos dias de hoje. Esse grupo de escol vai se desfalcando dia a dia, tragado pela morte, sem que, ao menos em uma modesta estação de tal ferrovia fique o seu nome para relembrá-lo às gerações futuras e estimula-las a serem heróicas e abnegadas como foram os construtores de obra tão meritória.”(MACEDO, 2001, p. 120).

Importa-nos trazer a tona, não apenas os nomes dos trabalhadores como coloca MACEDO, mas principalmente as percepções desses trabalhadores e da população rosariense que vivenciou os momentos iniciais do que foi tido como *moderno*, que surgiu ou como um ícone, uma meta, um sonho ou como um algo destrutivo, ameaçador, bem como a percepção que têm na atualidade sobre esse “símbolo do progresso” e dos seus efeitos para a cidade.

3 - AS LEMBRANÇAS E AS MARCAS DO “PROGRESSO”

ROSÁRIO. TERRA ADORADA.

*“Rosário, terra querida, dos seus filhos os quais viu
nascer”*,

*Rosário terra adorada, teu passado nos ensina a
lutar.*

*Por tua causa que merece a nossa vida integral
Haveremos de lutar até o final*

Por tua causa lutaremos, lutaremos até o final.”

*(Hino de Rosário. Autoria: Antonio Fernandes
Mendes Pereira, Hailton Mendes e Antonio da Silva
Gomes)*

Olhando hoje para a cidade de Rosário vê-se ainda a presença constante do que no início do século XX foi visto como símbolo do “progresso”, muito embora esses símbolos algumas vezes passem por sobre as tradições, apagando ou confundindo a memória de um povo. Neste capítulo buscou-se captar as marcas e fragmentos da memória daqueles que viviam em torno da estrada de ferro, suas impressões, as transformações sentidas e vividas, uma nova cidade se erguendo no ritmo dos trilhos da Estrada de Ferro São Luís-Teresina.

Revisitar, registrar e divulgar estas memórias foram o caminho escolhido para resgatar parte importante da história da cidade. O que se pretende é que a partir destas narrativas se ofereça às novas gerações elementos de seu passado, um incentivo para novas buscas, novas redescobertas.

A ferrovia foi, para a história do Brasil, um dos principais elementos de contribuição, no que se refere à questão do desenvolvimento, sendo reconhecida como elemento integrador tanto no que se relaciona à circulação de mercadorias, escoamento de produtos e geração de

riquezas, quanto no transporte de passageiros, por seu caráter “democrático”, apesar das divisões classistas, e de atendimento a regiões até então desassistidas pelo poder público.

A ferrovia brasileira – hoje em grande parte suprimida, sucateada – remonta à segunda metade do século XIX, continuando até a Primeira Guerra Mundial e, nos anos 1994-1997, passando pelo processo das privatizações.

“ De toda essa prosperidade, a imagem emblemática é, sem dúvida, a das estradas de ferro – aliás, a imagem emblemática da própria Revolução industrial no século XIX. Estimulados por incentivos oficiais a partir de 1852, os investimentos ferroviários implantaram os primeiros ramais partindo do Rio de Janeiro, da Bahia e do Recife. Na década de 1870 completava-se a ligação entre o Rio de Janeiro e São Paulo pela estrada de ferro D. Pedro II (depois, Central do Brasil)”. (TELXEIRA, 2000, p. 173)

Um dos nomes emblemáticos dessa fase foi o empresário Irineu Evangelista de Sousa, também conhecido como Barão de Mauá, que entre outros investimentos, aplicou seu capital na construção de estradas de ferro.

Depois do *boom* do café (1870-1920), com o processo de sucateamento das ferrovias, o trem de ferro “sairá dos trilhos” para permanecer na cabeça dos populares, uma lembrança da infância daqueles que viveram os últimos momentos do seu auge, nas primeiras décadas do século XX.

Contrariamente à Europa e à América do Norte, onde os trilhos acompanharam a evolução global da economia, no Brasil a ferrovia nasceu sob o impulso do capital estrangeiro dirigindo a construção, controlando a tecnologia.

A ferrovia também apresentou uma imagem dúbia na imaginação brasileira: símbolo do progresso e trauma da modernidade viajavam juntos pelos trilhos, provocando entusiasmo e espanto, alegria e horror.

Apesar dessa sensação de medo que o trem provoca, medo pelo novo, pelo desconhecido, a ferrovia permaneceu no imaginário coletivo e na tradição popular como um símbolo do progresso, da transformação. Na cidade de Rosário, esse sentimento é perceptível na recordação de seus moradores mais antigos, onde ao mesmo tempo que há um sentimento atual de desconforto com a ferrovia, o barulho, o incômodo para o transporte pois quando passa impede a passagem de veículos e pedestres na rota dos trilhos, há também uma melancolia com o tempo em que a estrada de ferro e o trem representavam uma novidade, uma expectativa de crescimento para a cidade, mais emprego, facilidade de transporte de mercadorias e pessoas.

Na memória coletiva e na transmissão dessas recordações através dos depoimentos orais são constantes as referências a essas contradições, que são fruto tanto dessas reconstruções de experiências passadas como das sensações conflituosas em relação ao momento vivido.

Como mostra JUCÁ (2003, p. 39):

“ A memória, apesar de seu caráter revelador, possui a sua limitação, ou seja, ela é frágil, assim como a escrita, o que nos estimula a explorá-la como uma forma de compreensão do que parecia limitado. Através da consulta a agentes antes não considerados, a lembrança que poderia ser classificada como insignificante, adquire um valor especial, pois traz ao cenário a lembrança dos excluídos ou de temas que poderiam passar como fugidios. O passado se conserva não de forma homogênea, seja através da memória hábito ou por lembranças independentes de qualquer hábito, pois afinal somos todos ligados a força da memória, em diferentes momentos de nossa existência”.

Considerando que a memória como reconstrução psíquica e intelectual promove uma representação seletiva do passado, que não é somente o passado daquele indivíduo sozinho, mas situado num contexto familiar e social que torna essa memória também coletiva

(ROUSSO.In. FERREIRA, 2005, p.94), analisaremos neste capítulo algumas representações existentes na memória dos rosarienses sobre os impactos provocados pela estrada de ferro na cidade de Rosário, as mudanças provocadas e como foram percebidas pelos moradores. Também procuraremos destacar o sentimento atual em relação à estrada de ferro, como as imagens e lembranças do passado convivem com a realidade do presente.

A escolha dos entrevistados procurou levar em consideração vivências diferenciadas a partir dos seus respectivos 'lugares sociais', desde funcionários diretos da estrada de ferro, até moradores e moradoras que indiretamente dependiam do movimento da ferrovia (donas-de-casa, vendedores (as), prostitutas..).⁴

No imaginário coletivo os trilhos trariam o progresso, melhores condições de vida e trabalho, mas também o medo, o novo que sempre intimida, assusta. Quando a Maria Fumaça surgia nos trilhos, um sentimento de medo tomava conta das mentes infantis, que depois era substituído pelo fascínio, a curiosidade de descobrir mais sobre aquela máquina monstruosa, até então desconhecida.

Na cidade de Rosário, o crescimento demográfico provocado pela vinda de trabalhadores para a estrada de ferro fez surgir novos bairros foram surgindo para abrigar essa mão-de-obra: os primeiros bairros foram a Vila Pereira e Cohab I, Carmo e o Conjunto da REFESA. Depois novas ocupações originaram os bairros da Malvina e Iraque, moradias dos trabalhadores que vinham de vários lugarejos vizinhos.⁵

A diversidade de origem acabou por promover uma diversidade de atividades econômicas em torno da ferrovia: vendedoras ambulantes forneciam comida, bebida, doces,

⁴ Foram feitos contatos e várias conversas informais com moradores antigos da cidade, inclusive os que à época desenvolviam atividades de cossacos (faziam montagem e manutenção dos dormentes da estrada de ferro) e mecânicos, no entanto, só foi possível registrar o depoimento de quatro moradores, segundo a metodologia da História Oral, sendo essas entrevistas as principais fontes utilizadas neste capítulo.

⁵ As informações sobre os novos bairros foram obtidas através dos depoimentos dos moradores entrevistados e podem ser confirmadas pelos dados do censo do IBGE (2003).

salgados, frutas; pequenos produtores rurais e feirantes forneciam hortaliças e verduras para o cardápio dos moradores; donas de pensão ofereciam quartos e serviços pelos menores preços para passageiros que precisavam dormir na cidade para garantir sua viagem no trem que partia na madrugada; e o aumento da prostituição ao longo da Avenida, maneira pela qual era denominada a rua em que se situavam os “prostíbulos”.

Quanto às mudanças provocadas pela estrada de ferro, foram destacadas pelos moradores o desenvolvimento do comércio, o aumento do movimento em torno da chegada dos trens, comércio ambulante de produtos, especialmente alimentos.

Dona Elza Alves⁶, que chegou à cidade de Rosário aos 15 anos de idade no início da década de 1940, proveniente de um povoado próximo a Rosário, chamado Itaipu, onde trabalhava na roça, informou que havia uma grande movimentação de vendedores ambulantes esperando a chegada do trem para ‘fazer venda’: “ *Vender banana, mingau, comida, era tudo. Tudo que se fazia se vendia na estaca, porque era lá que corria o dinheiro e eles pagavam na hora*”.

Ao se referir ao movimento de vendas na estação, a moradora Odinéia Muniz dos Santos⁷, à época uma dona-de-casa, esposa de um maquinista da estrada de ferro, também deixa transparecer a idéia de que a ferrovia trouxera mais oportunidades para os moradores, os quais tinham a oportunidade de obter alguma renda. Diz: “ *Quando eu cheguei aqui já tinha estrada de ferro, mas eu reparava que todo mundo vivia feliz, no dia de trem de “horário”, era muita gente na estação vendendo tudo. Nos dias de descida que ia para São Luís e nos dias de subida: terça, quarta e quinta-feira*”. Ainda segundo seu depoimento, vendia-se “*banana, jaca, manga, comida caseira, mingau, café, bolo de tapioca (...) bilha d’água*”.

⁶ Dona Elza Alves, 80 anos, hoje aposentada, trabalhou em bordéis da cidade de Rosário. Entrevista realizada em 21.01.2006.

⁷ Dona Odinéia Muniz dos Santos, 76 anos, pensionista, foi casada com um maquinista da estrada de ferro. Entrevista realizada em 23.01.2006.

Conforme o depoimento acima, essa movimentação de comércio ambulante ocorria com a chegada do trem de “Horário”. A diferença nos tipos de trens é explicado por dona Odinéia dos Santos da seguinte forma: *“O horário carregava gente, o cargueiro carregava carga e o trem de lenha levava as lenhas para as máquinas queimarem”*.

Nos depoimentos obtidos foi bastante recorrente a referência aos empregados da estrada de ferro como aqueles que possuíam dinheiro, ou seja, tinham empregos fixos, com salários garantidos, o que os tornava em parte responsáveis pela circulação de dinheiro e, por isso, importantes para o comércio local.

Segundo dona Odinéia dos Santos, o destaque dos trabalhadores da estrada de ferro era *“porque os homens que trabalhavam é que tinham o dinheiro, pois eram empregados. (...) Compravam fiado na casa de Zé Caixeiro e pagavam no final do mês. Daí o dinheiro circulava”*.

Sobre o crescimento demográfico da cidade e dos estabelecimentos e serviços, inclusive o aumento de bordéis, dona Odinéia dos Santos diz que *“as pessoas vinham de outros lugares para trabalhar em Rosário e traziam logo as suas famílias. A partir daí Rosário foi crescendo, foram surgindo as ruas. (...) Rua do Fio, Vila Pereira, Rua da Fumaça que era perto da Estação e outras”*. Surgiram *“as pensões, os jogos de bilhar, os alfaiates, os barbeiros, carpinteiros.”*

Sobre o crescimento dos prostíbulos, dona Odinéia deu o exemplo do próprio marido: *“Ele ia para o cabaré que tinha perto de casa, entrava à noite e só saía de manhã. Sabe como é, empregado da estrada de ferro tinha dinheiro, tinha prestígio. E lá tinha muita mulher bonita que vinha de fora que só queriam os funcionários da estrada”*.

Essas informações foram fornecidas também por dona Elza Alves. Falando das dificuldades de emprego, lembrou que *“as pessoas só vivia (sic) de olaria, roça, de caçar, de pescar, de fazer bico”*. Já sobre os funcionários da estrada de ferro: *“Tinha, eles tinha*

dinheiro. Eles era empregado (sic)” (...) naquele tempo nem se falava em prefeitura. Porque aonde corria dinheiro era mesmo com os trabalhadores da estrada de ferro.

Sobre os bordéis, dona Elza cita o “Cabaré da Jaqueira”, “aonde tinha a madame que era Leontina e as outras mulheres: Filuca, Moça, Zeca, Judite, Dorinha”. Explica que no início seu trabalho era só “levar comida, remédio e outras coisas. Mas eu era moça, eu ia lá só pra olhar o movimento das mulher e dos homens da estrada, porque lá em casa tinha cabaré também”.

Para o sr Zé Dourado⁸, funcionário aposentado da estrada de ferro, onde exerceu por 26 anos a função de telegrafista, a ferrovia mudou a rotina dos moradores da cidade. “Era uma movimentação grande na estação, era o transporte da época, mas tinha o bonde puxado a quatro cavalos e se pagava 1 tostão, era da Praça da Matriz à rua dos Trilhos [próximo à Estação]”.

O Sr. Zé Dourado explica que vinham pessoas de vários lugares em busca de trabalho na ferrovia. Ele próprio viera de Itapecuru, aos 14 anos de idade. Quanto ao pagamento, explicou que era feito em dia e que o dinheiro vinha protegido. “Vinha com os seguranças. Se recebia o dinheiro na oficina do Carmo, que era a oficina da estrada de ferro, de montagem e manutenção”.

O Sr. Zé Dourado também relacionou a estrada de ferro com o crescimento da cidade, explicando que cresceu o número de alfaiates, carpinteiros, barbeiros e que eram os funcionários da estrada de ferro “quem comprava e quem vendia e que fazia circular o dinheiro”. No caso de vender produtos, deu o exemplo do comerciante José Aragão que também era funcionário da estrada de ferro.

⁸ Seu nome verdadeiro é Pedro Xavier da Silva, 82 anos, aposentado. Entrevista concedida em 21.01.2006.

De acordo com o depoimento do funcionário Rosalino Martins de Abreu⁹, que exercia a função de Apontador, ou seja, responsável pelo registro dos funcionários que faltavam, havia um olhar diferenciado da população em relação aos funcionários da estrada de ferro, assim como havia um tratamento diferenciado entre eles próprios de acordo com a função que exerciam. O salário desses funcionários era superior aos dos demais trabalhadores. *“Para minha surpresa, ao entrar passei a ganhar 400,00 cruzeiros, muita gente queria entrar na ‘Estrada’, pois era o melhor emprego da época. Eu tive muita sorte, pois ingressei logo como apontador, o resto eram os maquinistas, chefe de turma e os cossacos.”*

O sr. Rosalino elencou algumas das principais atividades existentes antes da estrada de ferro para destacar o que esta representou para os moradores como expectativa de emprego: *“Porque antigamente não tinha emprego, só olaria, tirar barro, carregar pedra, vendedor ambulante, cortador de lenha. Até a vida dos carvoeiros mudou, pois vendia a madeira e o carvão a REFESA para ser usado na ‘Maria Fumaça’, mesmo tendo seus fornecedores.”*

O Sr. Rosalino também destacou o crescimento de atividades como barbeiros, alfaiates, modistas e carpinteiros como decorrência da circulação de dinheiro proveniente dos salários dos trabalhadores da estrada de ferro. Sobre o crescimento da prostituição diz que *“começou, mas de uma forma muito escondida, vinham as moças do interior que não eram mais nada [virgem], se hospedavam nas pensões localizadas na Rua da Fumaça e na ‘Avenida’”. Ainda segundo sua explicação, essas duas ruas concentravam o maior número de cabarés e a Rua da Fumaça recebeu esse nome em “ homenagem aos trabalhadores da Estrada de Ferro, que iam para lá para os seus desfrutes: gastar e beber.”*

A influência do lastro ferroviário foi tanta que a Rua da Fumaça ganhou este nome por concentrar o maior número de pensões, restaurantes e vendas em geral, em torno do fluxo de passageiros. Fora esta rua, existem o ‘conjunto ferroviário’ denominado Filipinho, um

⁹ Rosalino Martins de Abreu, aposentado, 85 anos. Entrevista realizada em 22.01.2006.

conjunto habitacional nas imediações da estação ferroviária, construído originalmente para funcionários da estrada de ferro e a Praça da Estação, também batizada Praça José Aragão, mas que a população insiste em denominá-la com o nome tradicional que refere-se à estação ferroviária.

Apesar das lembranças e das próprias marcas materiais estarem presentes no cotidiano e na memória dos moradores, como a presença física da estrada de ferro com o movimento constante dos trens, a relação desse passado com o presente torna-se às vezes conflitante. Para os entrevistados, sejam antigos funcionários ou não da estrada de ferro, há um sentimento de nostalgia com relação a esse passado e um descontentamento com o que representa a estrada de ferro hoje, um incômodo, especialmente pelo barulho e pelas dificuldades que causam ao interditar o trânsito da cidade. Essa opinião foi comum aos entrevistados, destacando a interdição para o hospital. O espanto (susto) que causa nas pessoas, mesmo naquelas que já convivem há tantas décadas com essa rotina, como explica a moradora Odinéia dos Santos já citada neste trabalho. Sobre o desconforto diz que é por *“causa do barulho que é muito grande. Dia e noite, isso atrapalha dormir, sem contar que espanta agente”*. Há também outro motivo: *“com a passagem do trem, interdita as ruas, atrapalhando a passagem, inclusive, para o hospital”*.

Sobre as lembranças da época em que a estrada de ferro era vista como um progresso para a cidade, a declaração de dona Odinéia sintetiza a opinião dos demais entrevistados que também declararam sentir muita saudade dessa época: *“Aquele tempo era muito movimentado, era bom para viajar, era bom para ganhar dinheiro. Tempos bons que nunca mais vão voltar”*.

5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Iniciaremos as considerações finais lembrando o historiador Eric Hobsbawm (Apud. ORLÁ, 1997, p. 145), que disse que “*Quase todos os jovens de hoje crescem numa espécie de presente contínuo, sem qualquer relação orgânica com o passado público da época em que vivem.*” E é certamente essa uma de nossas preocupações, em contribuir para o registro desse passado de Rosário, que se busque os significados destas marcas deixadas pelo passado tanto nos edifícios e objetos materiais, como na memória dos moradores. Pois se aos indivíduos é negado o acesso aos elementos representativos do seu passado, de sua tradição, de sua história, eles não conseguem perceber de maneira clara os vínculos entre as gerações e o tempo histórico no qual vivem.

A perda de referenciais entre a população e a cidade na qual vive, pela destruição de símbolos e referenciais frente à idéia de modernização, condena a população à amnésia social.

A cidade de Rosário sofreu transformações com a construção da via férrea. Até o início do século XX, o rio Itapecuru era a principal via de escoamento da produção regional. Sua importância a nível estadual era grande devido ao fato de ser o canal de transporte de produtos do interior até a capital. O rio manteve sua importância no início do processo de implantação da ferrovia, já que todas as máquinas que industrializaram as cidades ribeirinhas no início do século XIX vinham pelo rio, importadas da Inglaterra. O rio foi o elo a ligar as regiões maranhenses, transportando produções agrícolas e comerciais entre São Luís e as demais cidades.

Com a construção da estrada de ferro São Luís-Terezina na década de vinte, paralela ao rio, este foi perdendo sua importância tradicional.

A ferrovia deu um novo horizonte às mentes e alimentou a imaginação dos populares. Era uma emoção para os ribeirinhos ouvir o apito longo dos vapores e das chaminés, que então anunciavam o “progresso”, o avanço da economia maranhense e da cidade de Rosário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARENDETT, Hannah. *A Condição Humana*. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989.
- BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito de História. IN: *Magia e Técnica, Arte e Política*. 7. ed. São Paulo, Brasiliense, 1994.
- BITTENCOURT, Circe Maria (org.). *O saber histórico na sala de aula*. S. P: Contexto, 1997.
- BOSI, Ecléia. *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos*. 3. ed. São Paulo, Cia. das Letras, 1994.
- CARDOSO, Fernando Henrique et al. *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- COSTA, Emília Viotti da. A dialética invertida: 1960-1990. IN: *Revista Brasileira de História. Brasil (1954-1964)*. v. 14, n. 02. São Paulo, ANPUH/ Marco Zero, 1994.
- DECCA, Edgar S. de. *Memória e Cidadania*. IN: *O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania*. São Paulo: DPH/ Secretaria Municipal de Cultura, 1991.
- DIEHL, Astor Antônio. *Cultura Historiográfica: memória, identidade e representação*. São Paulo: EDUSC, 2002.
- FENELON, Déa Ribeiro. *Políticas Culturais e Patrimônio Histórico*. IN: *Ciclo de Debates sobre cultura e memória: perspectivas da administração pública brasileira hoje*. Brasília, ENAP, 1993.
- FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaina (Orgs) *Usos e Abusos da História Oral*. 6.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.
- GUEDES, Kláutenes Dellene Barros. *Políticas de Preservação do Centro Histórico de São Luís*. Recife, 2001. Dissertação de Mestrado.
- HOBSBAW, Eric et. Alii. *A Invenção das Tradições*. Traduzido por Celina C. Cavalcante. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.
- IBGE, *Fontes, Gráficos econômicos e populacionais. Quadro de Urbanização*, 2003.

- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. "O Significado da Ferrovia no Cotiano da Vida Interiorana". IN. Caderno dos Núcleos e Grupos de Pesquisa vinculada ao Mestrado Acadêmico em Políticas Públicas e Sociedade, da Universidade Estadual do Ceará. O Público e o Privado. Fortaleza: UECE, 2003. Semestral. Ano 1, n. 2, julho/dezembro, 2003.
- LE GOFF, Jacques. História e Memória. Campinas, UNICAMP, 1990.
- LEMOS, Carlos. O que é patrimônio histórico. Coleção Primeiros Passos, n. 51. São Paulo, Brasiliense, 1981.
- LUCENA, Célia Toledo. Memória e história local: ensino e pesquisa. IN: Tópicos Educacionais. V. 02, n. 1/2. Recife, 1994.
- MACEDO, Eurico Teles de. O Maranhão e suas Riquezas. São Paulo: SICILIANO, 2001.
- MEIRELES, Mário Martins. História do Comércio do Maranhão, 4.v. São Luís: Associação Comercial do Maranhão.
- MESQUITA, Ana Cláudia da Silva. A influência da Estrada de Ferro, São Luís – Teresina para formação do Município de Pirapemas (1903-1930). São Luís: UEMA, 2005. Monografia de Graduação.
- MOTA, Antonia da Silva. Coroadinho: história da ocupação de suas terras. Monografia de conclusão de curso. São Luís, UFMA, 1990. (mimeo).
- OLIVEIRA, Gilson Carlos Rangel de. Estrada de Ferro, São Luís – Teresina: o discurso do moderno sobre trilhos. Recife, 2002 (Dissertação de Mestrado em Sociologia – USPE).
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. História e História Cultural. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- TEIXEIRA, Francisco M. P. História Concisa do Brasil. São Paulo: Global, 2000
- VIVEIROS, Jerônimo. História do Comércio no Maranhão. São Luís, Associação Comercial do Maranhão, 1992.

ANEXOS

ANEXO 01:

ENTREVISTA COM A SRA. ELZA ALVES

DATA: 22/01/06

IDADE: 80 ANOS

PROFISSÃO: APOSENTADA

SENA: DONA ELZA, QUAL O SEU ENDEREÇO E A SUA IDADE?

ELZA: Rua Eurico Macedo, 2411, Centro, Rosário-MA. 80 anos.

SENA: QUAL A SUA PROFISSÃO?

ELZA: Aposentada

SENA: QUAL SUA ESCOLARIDADE?

ELZA: 8ª série

SENA: QUAL ERA SUA IDADE QUANDO CONHECEU A ESTRADA DE FERRO DE ROSÁRIO?

ELZA: 15 anos, quando vim para Rosário.

SENA: A SENHORA MORAVA ONDE?

ELZA: Itaipu.

SENA: É UM LUGAR PRÓXIMO A ROSÁRIO?

ELZA: Próximo a São Miguel.

SENA: QUAL ERA A SUA OCUPAÇÃO ANTES DE VIM PARA ROSÁRIO?

ELZA: Trabalhava na roça, pescava, fazia tudo.

SENA: QUANDO A SENHORA CHEGOU EM ROSÁRIO, JÁ ENCONTROU A MOVIMENTAÇÃO NA ESTAÇÃO? COMO ERA ISSO?

ELZA: Sim. Eu conhecia todos os maquinistas, era seu Izidório, Zequinha, Paralelo. Quando eles chegavam em Itapecuru, mandavam o telegrama pra estação aqui em Rosário avisando pra minha mãe fazer comida pra oito homens. Agente tinha que se virar para fazer comida pra eles.

SENA: E QUE HORAS ELES COSTUMAVAM CHEGAR?

ELZA: Dependendo do "HORÁRIO" [forma como era chamado o trem de passageiro], eles vinham 08, 09, 10 horas da noite.

SENA: QUER DIZER DONA ELZA, QUE COM A CHEGADA DO TREM HAVIA UMA EXPECTATIVA MUITO GRANDE, O POVO FICAVA ESPERANDO PRA FAZER O QUE?

ELZA: Ah! Demais. Era pra fazer venda. Vender banana, mingau, comida, era tudo. Tudo que se fazia se vendia na estação, porque era lá que corria o dinheiro e eles pagavam na hora.

SENA: A SENHORA ACHA QUE A FERROVIA AFETOU A VIDA DOS MORADORES DE ROSÁRIO?

ELZA: Sim meu filho, eu acho, porque naquele tempo não tinha emprego, as pessoas só vivia (sic) de olaria, roça, de caçar, de pescar, de fazer bico.

SENA: A SENHORA ACHA QUE TODOS OS TRABALHADORES DA FERROVIA ERAM DE ROSÁRIO OU VINHAM DE OUTROS LUGARES?

ELA: Era daqui e de outros lugares também.

SENA: A SENHORA LEMBRA QUAIS OS LUGARES?

ELZA: Itapecuru, Querru, Santa Filomena, Carema, Areias, Santa Rita.

SENA: OS FUNCIONARIOS DA ESTRADA DE FERRO ERAM VISTOS NAQUELE TEMPO COMO UM PESSOAL QUE TINHA DINHEIRO?

ELZA: Tinham, eles tinham dinheiro. Eles eram empregado.

SENA: HOUVE O AUMENTO DA POPULAÇÃO EM DECORRÊNCIA DA ESTRADA DE FERRO?

ELZA: Veio muita gente pra trabalhar, pra arrumar o pão de cada dia.

SENA: NAQUELE TEMPO JÁ TINHA COMÉRCIO?

ELZA: Já, já tinha comércio.

SENA: QUE TIPO DE COMÉRCIO A SENHORA LEMBRA?

ELZA: Hotel, que era o "Cabaré da Jaqueira", eu ia pra lá, aonde tinha a madame que era Leontina e as outras mulheres: Filuca, Moça, Zeca, Judite, Dorinha.

SENA: QUAL ERA SUA IDADE NESSE TEMPO?

ELZA: 15 anos

SENA: O QUE A SENHORA IA FAZER LÁ?

ELZA: Levar comida, remédio e outras coisas. Mas eu era moça eu ia lá só pra olhar o movimento das mulher e dos homens da estrada, porque lá em casa tinha cabaré também.

SENA: A SUA MÃE TAMBÉM ERA DONA DE BORDEL?

ELZA: Era.

SENA: QUAL ERA O NOME DA SUA MÃE?

ELZA: Maria Mocotó

SENA: PORQUE?

ELZA: Porque ela vendia mocotó e ai pegou o nome. Mas ela vendia cachaça, vinho, fumo

SENA: E ELES DORMIAM LÁ?

ELZA: Aqueles que não tinham mulher dormiam lá no cabaré e outros bebiam, comiam, e depois iam embora para dormir e viajar de manhã no cargueiro.

SENA: DONA ELZA, A SENHORA ACHA QUE NAQUELE TEMPO HOUVE INVESTIMENTO POR PARTE DO PODER PÚBLICO?

ELZA: Acho que não, naquele tempo nem se falava em prefeitura. Porque aonde corria dinheiro era mesmo com os trabalhadores da estrada de ferro.

SENA: A SENHORA LEMBRA COM SAUDADE DAQUELE TEMPO?

ELZA: Ave Maria, eu ainda penso. Se eu pudesse ainda estava naquela vida, eu não posso ficar parada se não fico doente.

SENA: AS MULHERES VINHAM DE FORA, OU ERAM SÓ DE ROSÁRIO?

ELZA: Não, algumas eram daqui e outras de fora.

SENA: A SENHORA LEMBRA DE ONDE?

ELZA: Itapecuru, Pirapemas, Querrú, Carema...

SENA: E O COMÉRCIO AUMENTOU COM A VINDA DA ESTRADA DE FERRO?

ELZA: Aumentou, aumentou as pensão, os restaurante, as venda, os alfaiate.

SENA: A SENHORA LEMBRA PORQUE DERAM NOME À AVENIDA?

ELZA: Porque lá estava localizada os cabarés.

SENA: CITE ALGUNS?

ELZA: Formiguinha, Prezado, Duvalina, Damiana, Zé de Macário.

SENA: A SENHORA LEMBRA DESSE MOVIMENTO COM MUTTA SAUDADE?

ELZA: Agente se lembra, que agente já tá velho e não pode mais andar pra cima e pra baixo.

SENA: DONA ELZA, NAQUELE TEMPO O ÚNICO MEIO DE TRANSPORTE ERA O TREM?

ELZA: Era, quando não, de animal, canoa, se não a pé.

SENA: DONA ELZA, AO PASSAR O TREM HOJE, LHE CAUSA ALGUM DESCONFORTO?

ELZA: Causa, principalmente quando estou deitada, pois me espanto com o barulho.

SENA: E O TREM NÃO ATRAPALHA O FLUXO DE VEÍCULO HOJE?

ELZA: Atrapalha, principalmente quando as pessoas querem ir para o hospital. Mas agora eles já separam os vagões.

SENA: DONA ELZA ALVES, MUITO OBRIGADO!

ANEXO 02

ENTREVISTA COM A SRA. ODINÉIA MUNIZ DOS SANTOS

DATA: 23/01/06

IDADE: 76 ANOS

PROFISSÃO: PENSIONISTA

ESCOLARIDADE: PRIMÁRIO

SENA: QUANTOS ANOS A SENHORA TINHA QUANDO PRESENCIOU A MOVIMENTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO?

ODINÉIA: Eu estava com 18 anos

SENA: A SENHORA ERA DE QUE LUGAR?

ODINÉIA: Eu vim do Carema para morar aqui em Rosário

SENA: A SENHORA VEIO COM QUEM?

ODINÉIA: Vim com uma prima trabalhar e morar em casa de família.

SENA: DONA ODINÉIA, RELATE-ME COMO FOI A SUA CHEGADA E A SUA ESTADIA EM ROSÁRIO?

ODINÉIA: Como eu já disse, eu morava com os meus familiares em Carema, ou melhor, no interior de Carema. Mas como lá não tinha recursos, eu vim morar aqui em Rosário. Ao chegar aqui, conheci um maquinista, começamos a namorar e depois nos casamos.

SENA: COMO ERA O NOME DELE?

ODINÉIA: João Damaceno dos Santos. Casei e tive com ele 2 filhos. Tive uma vida muito boa, mas ele adoeceu e morreu canceroso.

SENA: A SENHORA LEMBRA COM QUANTOS ANOS ELE COMEÇOU A TRABALHAR NA ESTRADA DE FERRO?

ODINÉIA: Eu calculo que com 20 anos.

SENA: QUAL ERA A OCUPAÇÃO DELE NA ESTRADA DE FERRO?

ODINÉIA: Maquinista

SENA: A SENHORA LEMBRA COMO ERA A ROTINA DE TRABALHO DELE?

ODINÉIA: Ele trabalhava em "HORÁRIO" (trem de transportar pessoas), tinha horário nesse tempo, máquina que puxava "horário", máquina que puxava trem de lenha e o cargueiro. Ele fazia uma vigem para Teresina, Coroatá, passava dois dias em casa e tornava voltar ao trabalho. Todo tempo era assim, só ficava em casa quando estava de férias.

SENA: O CARGUEIRO, O HORÁRIO E O TREM DE LENHA TINHAM ALGUMA DIFERENÇA?

ODINÉIA: O "Horário" carregava gente, o cargueiro carregava carga e o trem de lenha levava as lenhas para as máquina queimarem.

SENA: MAS ALÉM DESSES NOMES EXISTIA ALGUM OUTRO?

ODINÉIA: Maria Fumaça. Porque era queimada a lenha.

SENA: A SENHORA LEMBRA COMO O POVO RECEBEU A ESTRADA DE FERRO?

ODINÉIA: Quando eu cheguei aqui já tinha estrada de ferro, mas eu reparava que todo mundo vivia feliz, no dia de trem de “horário”, eram muita gente na estação vendendo tudo. Nos dias de descida que ia para São Luís e nos dias de subida: terça, quarta e quinta-feira.

SENA: A SENHORA DISSE QUE SE VENDIA TUDO. QUE ‘TUDO’ ERA ESSE?

ODINÉIA: Banana, Jaca, manga, comida caseira, mingau, café, bolo de tapioca...

SENA: ENTÃO DONA ODINÉIA, ERA UMA “FESTA”?

ODINÉIA: Era menino, era um movimento muito grande nessa estação.

SENA: QUER DIZER QUE O POVO FICAVA ESPERANDO O TREM?

ODINÉIA: Para ganhar o seu trocado. Era assim: vendia bilha d’água e outros produtos mais.

SENA: PORQUE? NAQUELA ÉPOCA NÃO TINHA EMPREGO?

ODINÉIA: Não existia. Dava graças a Deus quando um filho de Deus arrumava um emprego na estrada de ferro.

SENA: QUER DIZER DONA ODINÉIA, QUE ERA O ÚNICO EMPREGO?

ODINÉIA: Era. O meu pai, o meu tio, trabalhavam na estrada de ferro.

SENA: COMO ERA O NOME DO SEU PAI?

ODINÉIA: Osvaldino de Carvalho Muniz

SENA: QUAL ERA A FUNÇÃO DELE?

ODINÉIA: Ele trabalhava na linha de ferro, mas depois adoeceu e passou a trabalhar no correio. Quando morreu ainda estava no correio.

SENA: E O SEU TIO?

ODINÉIA: José Carlos de Carvalho Muniz. Era mestre de linha, fazia manutenção dos dormentes e dos trilhos, ele fiscalizava os cassacos [cossacos], as turmas de manutenção da REFESA.

SENA: A SENHORA ACHA QUE A ESTRADA DE FERRO AFETOU A VIDA DOS ROSARIENSES?

ODINÉIA: Sim. Porque os homens que trabalhavam é que tinham o dinheiro, pois eram empregados.

SENA: E O COMÉRCIO MELHOROU?

ODINÉIA: Muito. Compravam fiado na casa de Zé Caixeiro e pagavam no final do mês. Daí o dinheiro circulava.

SENA: ERA FONTE DE RENDA NAQUELE TEMPO?

ODINÉIA: Exatamente.

SENA: E OS FUNCIONÁRIOS? ERAM DE ROSÁRIO OU DE OUTROS LUGARES?

ODINÉIA: Tinha de Rosário, de Peri, de Recurso, de Vale-Quem-Tem, Carema, Itapecuru e outros. Só que era as turmas em muitos lugares, com os “cabos” de turma, os cassacos e os mestres de linha.

SENA: E O PAGAMENTO ERA COM ATRASO OU ERA CERTO?

ODINÉIA: O que me consta, eles recebiam certo, só que custavam vir em casa.

SENA: A SENHORA ACHA QUE HOVE O AUMENTO DA POPULAÇÃO EM CONSEQUÊNCIA DA ESTRADA DE FERRO?

ODINÉIA: Sim, teve aumento, as pessoas vinham de outros lugares para trabalhar em Rosário e traziam logo as suas famílias, a partir daí, Rosário foi crescendo, foram surgindo as ruas.

SENA: SURGIRAM OS BAIRROS A PARTIR DAÍ? A SENHORA PODE CITAR ALGUNS?

ODINÉIA: Sim. Rua do Fio, Vila Pereira, Rua da Fumaça que era perto da Estação e outros.

SENA: O QUE MAIS SURTIU NA ÉPOCA?

ODINÉIA: As pensões, os jogos de bilhar, os alfaiates, os barbeiros, carpinteiros.

SENA: A SENHORA ACHA QUE HOVE O AUMENTO DA PROSTITUIÇÃO EM CONSEQUÊNCIA DO DINHEIRO QUE COMEÇOU A CIRCULAR?

ODINÉIA: Do dinheiro e das pessoas que vinham de fora para viajar e até mesmo para fazer residência.

SENA: E SEU MARIDOO, ELE CHEGAVA CEDO EM CASA OU NÃO?

ODINÉIA: Não meu filho, ele ia para o cabaré que tinha perto de casa, entrava à noite e só saía de manhã. Sabe como é, empregado da estrada de ferro tinha dinheiro, tinha prestígio. E lá tinha muita mulher bonita que vinha de fora que só queriam os funcionários da estrada.

SENA: E O PODER PÚBLICO, A PREFEITURA. AJUDARAM A CONSTRUIR ALGUMA COISA, PRESERVAR O PATRIMÔNIO?

ODINÉIA: Não vou responder porque não sei.

SENA: COMO A SENHOR VÊ A ESTRADA DE FERRO HOJE?

ODINÉIA: Ela não tem mais aquele movimento grande de gente, mas ainda carrega muita carga.

SENA: QUAL?

ODINÉIA: Ferro, Pedra, Óleo diesel.

SENA: E O TREM LHE CAUSA ALGUM DESCONFORTO?

ODINÉIA: Causa. Porque causa do barulho que é muito grande. Dia e noite, isso atrapalha dormir, sem contar que espanta agente.

SENA: A SENHORA ACHA QUE OS DONOS DA COMPANHIA, JUNTAMENTE COM O PODER PÚBLICO TINHAM QUE FAZER ALGUMA COISA PARA MUDAR ESSA SITUAÇÃO?

ODINÉIA: Acho que sim, porque às vezes, com a passagem do trem, interdita as ruas, atrapalhando a passagem, inclusive para o hospital.

SENA: A SENHORA LEMBRA COM MUITA SAUDADE DAQUELES TEMPOS?

ODINÉIA: Sim. Aquele tempo era muito movimentado, era bom para viajar, era bom para ganhar dinheiro. Tempos bons que não vão voltar nunca mais.

ANEXO 03

ENTREVISTA COM O SR. PEDRO XAVIER DA SILVA (ZÉ DOURADO)

DATA: 21/01/06

IDADE: 82 ANOS

PROFISSÃO: APOSENTADO

ESCOLARIDADE: SEGUNDO GRAU

SENA: QUANTOS ANOS O SR. TINHA QUANDO COMEÇOU TRABALHAR NA ESTRADA DE FERRO?

ZÉ DOURADO: 22 anos

SENA: QUAL ERA SUA OCUPAÇÃO?

ZÉ DOURADO: Telegrafista. Trabalhava no aparelho Moce e seletivo.

SENA: COMO ERA SUA ROTINA DE TRABALHO?

ZÉ DOURADO: Saía pela manhã, voltava meio-dia almoçava e voltava e só retornava à noite. Passava as mensagens para outros lugares, para outras estações, para outros diretores.

SENA: ROSÁRIO VIA SÃO LUÍS – TERESINA?

ZÉ DOURADO: Tinha em Coroatá e em outros lugares.

SENA: ALÉM DO SENHOR TINHA MUITA GENTE QUE QUERIA TRABALHAR NA ESTRADA DE FERRO, MAS NÃO TINHA PROFISSÃO? ERA DIFÍCIL ENTRAR?

ZÉ DOURADO: Para entrar, tinha que fazer uma prova e aprender o Código Moce.

SENA: E O MOCE ERA O QUE?

ZÉ DOURADO: Uma máquina inglesa formada por ponto-linha e linha-ponto, de A à Z.

SENA: QUANTO TEMPO O SENHOR TRABALHOU NA ESTRADA DE FERRO SÃO LUÍS-TERESINA?

ZÉ DOURADO: 26 anos, 6 meses e 14 dias

SENA: O SENHOR ACHA QUE MUDOU A ROTINA DOS MORADORES DE ROSÁRIO?

ZÉ DOURADO: Muito rapaz. Era uma movimentação grande na estação, era o transporte da época, mas tinha o bonde puxado a 4 cavalos. E se pagava 1 tostão, era da Praça da Matriz à rua dos Trilhos (Estação)

SENA: QUER DIZER SEU ZÉ, QUE COM A IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO, MELHOROU O TRANSPORTE?

ZÉ DOURADO: Muito. Deu vida à população.

SENA: E OS TRABALHADORES, ERAM EM SUA MAIORIA ROSARIENSES?

ZÉ DOURADO: Não, vinha de todo lugar. De Carema, Querrú, Recurso, Itapecuru, Vale-Quem-Tem, Areias, Santa Filomena.

SENA: E O SENHOR É ROSARIENSE?

ZÉ DOURADO: Não, sou de Itapecuru, vim para Rosário com 14 anos. Nasci em 1923. Ao chegar aqui comecei a trabalhar, muito novo, fui me aperfeiçoando e ganhando dinheiro.

SENA: E COMO ERA O PAGAMENTO?

ZÉ DOURADO: O pagamento era em dia. Vinha com os seguranças. Se recebia o dinheiro na oficina do Carmo, que era a oficina da estrada de ferro, de montagem e manutenção.

SENA: SEU ZÉ, HOVE O CRESCIMENTO DO COMÉRCIO EM CONSEQUÊNCIA DO DINHEIRO QUE CIRCULAVA?

ZÉ DOURADO: Houve. Como foi o caso de José Aragão, que também foi funcionário da estrada de ferro.

SENA: QUAIS OS OUTROS TIPOS DE COMÉRCIO QUE O SENHOR LEMBRA?

ZÉ DOURADO: Alfaiate, carpinteiros, barbeiros – como era o caso de “Pivetinho” que era o principal barbeiro da época.

SENA: E OS FUNCIONÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO ERAM UM ‘POVO’ QUE TINHA DINHEIRO?

ZÉ DOURADO: Era quem comprava e quem vendia e que fazia circular o dinheiro.

SENA: E A ESTRADA DE FERRO JUNTAMENTE COM O PODER PÚBLICO, FEZ ALGO PARA MANTER ESSE PROGRESSO NA MEMÓRIA DAS PESSOAS?

ZÉ DOURADO: Não. Mandaram alguns engenheiros para reformar a estação, mas fizeram foi acabar com tudo, como tu ta vendo ai. Tudo abandonado e esquecido.

SENA: SEU PEDRO XAVIER DA SILVA, MAIS CONHECIDO COMO ZÉ DOURADO, O SENHOR SENTE MUITA SAUDADE DAQUELES TEMPOS ÁUREOS DA ESTRADA DE FERRO?

ZÉ DOUARO: Sinto muita saudade.

ANEXO 04

ENTREVISTA COM O SR. ROSALINO MARTINS DE ABREU

DATA: 20/01/06

IDADE: 85 ANOS

PROFISSÃO: APOSENTADO

ESCOLARIDADE: PRIMÁRIO

SENA: COM QUANTOS ANOS O SENHOR COMEÇOU A TRABALHAR NA ESTRADA DE FERRO?

ROSALINO: 24 anos

SENA: QUAL ERA A SUA FUNÇÃO?

ROSALINO: Apontador. Registrava aqueles que faltavam por motivo de doença ou não.

SENA: QUAL A SUA EXPECTATIVA AO ENTRAR NA ESTRADA DE FERRO? IMAGINAVA GANHAR MUITO DINHEIRO?

ROSALINO: Não. Mas para minha surpresa, ao entrar passei a ganhar 400,00 cruzeiros, muita gente queria entrar na "Estrada". Pois era o melhor emprego da época. Eu tive muita sorte, pois ingressei logo como apontador, o resto era os maquinistas, chefe de turma e os cossacos.

SENA: O SENHOR ACHA QUE A ESTRADA AFETOU A VIDA DOS MORADORES?

ROSALINO: Sim. Porque antigamente não tinha emprego, só olaria, tirar barro, carregar pedra, vendedor ambulante, cortador de lenha. Até a vida dos carvoeiros mudou, pois vendia a madeira e o carvão a REFESA para ser usado na "Maria Fumaça", mesmo tendo seus fornecedores.

SENA: OS TRABALHADORES ERAM DE ROSÁRIO?

ROSALINO: Em sua maioria, sim, mas vinham outras pessoas de fora.

SENA: E O MEIO DE LOCOMOÇÃO DAQUELA ÉPOCA?

ROSALINO: Era muito pouco, tinha apenas um caminhão pau-de-arara. Fazia viagem para São Luís, mas com muita dificuldade.

SENA: E O PAGAMENTO. ATRASAVA OU ERA EM DIA?

ROSALINO: Vinha numa mala. Quando chegava ia para o Carmo, chegando lá, o chefe da estação ia chamando os trabalhadores e pagando. A partir daí o dinheiro passava a circular.

SENA: O QUE ALGUNS TRABALHADORES FAZIAM NO CARMO?

ROSALINO: Carmo, era uma oficina mecânica, onde eles montavam e desmontavam locomotivas, faziam reparos, inclusive alguns dormentes, tinham muito trabalho.

SENA: E COMO A POPULAÇÃO VIA OS FUNCIONÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO?

ROSALINO: Era diferenciado, até mesmo entre os funcionários, uns se viam melhores que outros.

SENA: COM A CIRCULAÇÃO DO DINHEIRO O QUE FOI SURGINDO?

ROSALINO: Barbeiros, alfaiates, modistas, carpinteiros.

SENA: E A PROSTITUIÇÃO?

ROSALINO: Começou, mas de uma forma muito escondida, vinham as moças do interior que não eram mais nada [virgem], se hospedavam nas pensões localizadas na rua da fumaça e na "Avenida".

SENA: MAS PORQUE RUA DA FUMAÇA?

ROSALINO: Foi uma homenagem aos trabalhadores da Estrada de Ferro, que iam para lá para os seus desfrutes: gastar e beber.

SENA: HAVIA MUITOS CABARÉS?

ROSALINO: Tinha. O cabaré da Vanja, da Catarina, era de gente humilde. Naquele tempo só se fazia na rede, não tinha cama.

SENA: E O COMÉRCIO?

ROSALINO: Tinha o Bostoc, Avelino Macau, Thiago de Aquino, o Abade – esse vendia fazenda [tecido]. E os outros eram comércios pequenos.

SENA: E OS DE MERCADORIA?

ROSALINO: Esses estavam localizados à margem do rio Itapecuru, que facilitava a entrada e a saída de mercadoria, isso antes da estrada, porque depois começou a ser transportado no trem.

SENA: E AS FESTAS?

ROSALINO: Só de sopra: saxofone, clarinete, tuba, flauta e outros.

SENA: E NA ESTAÇÃO HAVIA FESTAS?

ROSALINO: Só com a chegada do "horário" [trem de passageiro], que era aquela festa de gente subindo e descendo pra ver a movimentação na estrada e aproveitar pra vender mercadorias.

SENA: QUAIS?

ROSALINO: Bolo, café, mingau, manuê, água, comidas em geral.

SENA: MAS SEU ROSALINO, A REFESA ARRENDOU A ESTRADA DE FERRO ALEGANDO QUE NÃO TINHA LUCRO, COMO O SENHOR VER ESSA QUESTÃO?

ROSALINO: Não dava mesmo, hoje é que dar um lucro desalmado (lucro grande). Antigamente passava a Maria Fumaça com poucos vagões e hoje passa as locomotivas com 40 ou 50 vagões. Puxando óleo diesel, gasolina, querosene, pedra, cimento.

SENA: SE A COMPANHIA NORTE-SUL VOLTASSE COM O TREM DE PASSAGEIRO DARIA LUCRO?

ROSALINO: Dava, tem projeto para isso, só que eles teriam que mudar tudo, fazer novos vagões, recuperar as estradas, tudo. Essa estação só não acabou porque tem gente que vigia, mas se voltar, dá lucro. Uma empresa que fatura 6 a 8 milhões por mês, tem poucos funcionários, vários maquinistas, vai dar um lucro danado.

SENA: QUER DIZER QUE É VIÁVEL?

ROSALINO: Tu não vê a Vale do Rio Doce!? Que corre um tutu [dinheiro] danado!?

SENA: MAS O TREM LHE CAUSA ALGUM DESCONFORTO?

ROSALINO: Claro, o barulho e a zoadá é muito grande. Ora só isso é um desconforto.

SENA: ENTÃO O SENHOR ACHA QUE A ROTA DEVE MUDAR?

ROSALINO: Acho, porque hoje já tem hospital, tem muito movimento de carro e muita gente. E como o movimento dos trens é dia e noite, eu acho que devia mudar sim.

SENA: SEU ROSALINO, HOVE UM CRESCIMENTO EM ROSÁRIO APÓS A ESTRADA DE FERRO?

ROSALINO: Sim, tanto no comércio quanto na produção.

SENA: O SENHOR GOSTARIA QUE AS SUAS MEMÓRIAS SOBRE A ESTRADA DE FERRO FOSSEM DIVULGADAS?

ROSALINO: Sim. Pois dessa forma o povo ficaria sabendo como tudo começou.

SENA: MUITO OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO.