

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**FERROVIA SÃO LUÍS – TERESINA E A CIDADE DE CODÓ: história e memória a partir de
1895 a década de 1940.**

ALDO TAVARES RIBEIRO

São Luís
2021

ALDO TAVARE RIBEIRO

FERROVIA SÃO LUÍS – TERESINA E A CIDADE DE CODÓ: história e memória a partir de 1895 a década de 1940.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual do Maranhão com vistas à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Marcia Milena Galdez Ferreira

São Luís

2021

Ribeiro, Aldo Tavares.

FERROVIA SÃO LUÍS – TERESINA E A CIDADE DE CODÓ: história e memória a partir de 1895 a década de 1940. / Aldo Tavares Ribeiro. – São Luís, 2021.

157 f.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História (PPGHIST), Universidade Estadual do Maranhão, 2021.

Orientadora: Profa. Dra. Marcia Milena Galdez Ferreira.

1. Ensino de História. 2. Vias Férreas. 3 Estrada de ferro São Luís Teresina. 4. Codó. I.
Título.

CDU 37:625.1(812.1) (091)

ALDO TAVARES RIBEIRO

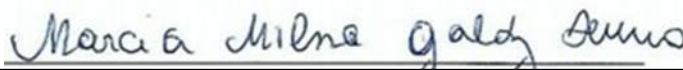
FERROVIA SÃO LUÍS – TERESINA E A CIDADE DE CODÓ: história e memória a partir de 1895 a década de 1940.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual do Maranhão com vistas à obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Márcia Milena Galdez Ferreira

Aprovada em: 26 /07/2021

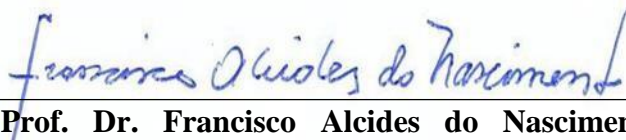
BANCA AVALIADORA



**Prof. Dr. Marcia Milena Galdez Ferreira
(orientadora)(PPGHIST/UEMA)**



**Prof. Dr. Alan Kardec Pacheco Filho
(arguidor)(PPGHIST/UEMA)**



**Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento
(arguidor)(PPGB/UFPI)**

**Prof. Dr. Yuri Michael Pereira Costa (Suplente)
(PPGHIST/UEMA)**

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me dado força até aqui, e por me fazer acreditar nele acima de tudo. Todas as palavras são poucas para expressar minha gratidão nele.

À família de um modo geral, e a duas pessoas que foram importantes mais ainda: a minha mãe e o meu irmão mais velho que considero um pai, não apenas pela força, mas por terem financiado minhas passagens entre Codó e São Luís, em momentos que eu não tive como. Muito obrigado pela vida de vocês dois! Essa conquista é nossa!

À minha esposa, companheira de todas as horas, grande incentivadora desde a primeira vez que realizei a seleção do mestrado, mesmo não sendo aprovado, ela jamais me permitiu desistir de continuar. Patrícia, você é minha amiga, companheira, luta as minhas lutas e vence-as comigo.

Ao meu filho Benjamim, por ter sorrido quando eu precisava.

À minha amiga Jacineide, pela força financeira disponibilizada desde passagens, até impressão de cópias de documentos, o meu agradecimento.

Aos meus professores da UEMA, ao professor Alan Kardec, professor em uma disciplina e amigo fora das dependências da Universidade, em especial, a minha orientadora, por todas as palavras duras e penetrantes que me disse, pois sem essa orientação, não chegaria aqui. Professora Milena, você é uma profissional que vela pelo seu trabalho. Que Deus lhe tenha sempre na palma das mãos.

Ao professor Francisco Alcides da UFPI, que participou da banca de qualificação. Agradeço pela imensa contribuição que deu ao trabalho.

Às pessoas que me permitiram entrevistá-las, para o capítulo sobre memória, por terem me disponibilizado um tempo muito importante, mas, como poderão perceber, suas palavras contribuíram em muito para este trabalho, guardando suas memórias e lembranças para a preservação e cuidados dos que amam o tema das ferrovias.

Agradeço também a Casa do Educador, espaço preparado por Deus para estarmos três dias da semana, contando sempre com o apoio de pessoas capacitadas, e prontas a nos ajudar.

Sou agradecido também à coordenação do PPGHIST-UEMA, na pessoa da professora Dr^a. Ana Livia, por esclarecimentos e palavras de virtude, essenciais nesse momento de caminhada. A todos, o meu muito obrigado.

RESUMO

Este estudo tem por objetivo analisar como se constituíram, desde os primeiros projetos e planos, as primeiras ferrovias no território maranhense, percebendo a relevância que os primeiros trechos construídos tiveram: as ferrovias do Engenho São Pedro, na cidade de Pindaré, e a estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras, ligando a cidade caxiense a antiga localidade de Flores, atual município de Timom. Pioneiras, estas vias férreas projetaram espaço e condições técnicas e geográficas para se pensar, e se projetar a atual ferrovia São Luís-Teresina, estabelecendo relação com diversas cidades que receberam seus serviços, entre as quais, a cidade de Codó. O recorte temporal da pesquisa abrange do final do Oitocentos até a década de 1940, momento em que a ferrovia mais contribuiu para o desenvolvimento de toda a região leste maranhense, entre os municípios, vilas e povoados que estavam em sua rota. Assim como outras cidades do interior do estado, Codó despontava a partir da economia algodoeira e com a instalação do parque fabril, teve boa aceitação nas praças de comércio nas cidades em direção à capital. Para a realização deste trabalho, dialogamos com diversos autores que abordam direta ou indiretamente o tema da pesquisa como Camelo Filho (2000), José Cechin (1978), Jeronimo de Viveiros (1992), Pacheco Filho (2016), bem como utilizamos como fonte histórica os periódicos, *Monitor Codoense* (1895), *Correio do Codó* (1914, 1915 e 1917), *O Coroa* (1915), *Gazeta de Caxias* (1918), *A escola de Caxias* (1928) e *Gazeta de Flores* (1932). Foram analisados também mensagens e relatórios governamentais, assim como resumo de reuniões das empresas contratadas para execução da ferrovia, crônicas escritas por codoenses acerca da ferrovia, fontes orais e memorialísticas.

Palavras chave: Ensino de História; Vias Férreas; Estrada de ferro São Luís Teresina; Codó.

ABSTRACT

This study aims to analyze how the first railroads in Maranhão territory were constituted since the first projects and plans, realizing the relevance that the first constructed sections had: the railways of Engenho São Pedro, in the city of Pindaré, and the road from Caxias railroad to São José das Cajazeiras, linking the city of Caxias to the old town of Flores, current municipality of Timom. Pioneers, these railways projected space and technical and geographic conditions to think about, and to project the current São Luís-Teresina railroad, establishing relationships with several cities that received their services, among which, the city of Codó. The time frame of the research ranges from the late 1800s to the 1940s, when the railroad most contributed to the development of the entire eastern region of Maranhão, between the municipalities, towns and villages that were on its route. Like other cities in the interior of the state, Codó emerged from the cotton economy and with the installation of the industrial park, it had good acceptance in the commercial squares in the cities towards the capital. In order to carry out this work, we dialogued with several authors who directly or indirectly approach the research theme, such as Camelo Filho (2000), José Cechin (1978), Jeronimo de Viveiros (1992), Pacheco Filho (2016), as well as using it as a source. historical periodicals, Monitor Codoense (1895), Correio do Codó (1914, 1915 and 1917), O Coroatá (1915), Gazeta de Caxias (1918), The school of Caxias (1928) and Gazeta de Flores (1932). Government messages and reports were also analyzed, as well as a summary of meetings of the companies contracted for the construction of the railway, chronicles written by people from Codoense about the railway, oral and memorial sources.

Keywords: History Teaching; Railways; São Luís Teresina Railway; Code

LISTA DE QUADROS

- Quadro 1 Demonstrativo da construção de estradas de ferro a partir riqueza/ localização do café (regiões Sul e Sudeste do Brasil) p 40
- Quadro 2 Principais ferrovias nordestinas/ distribuídas entre os estados do Nordestep 54
- Quadro 3 Perfil técnico das ferrovias nordestinasp 55
- Quadro 4 Produtos transportados pela via férrea (final do século XIX até a década de 1940) p 110
- Quadro 5 Demonstrativo da venda do coco babaçup 118

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 Primeira estrada de ferro do Brasil.....	p 30
Imagem 2 Trilhos escavados da antiga estrada de ferro do Engenho Central São Pedro	p 64
Imagem 3 Traçado da linha férrea pertencente ao Engenho Central São Pedro.....	p 65
Imagem 4 Estação ferroviária Senador Furtado p.....	p 81
Imagem 5 O trem de passageiros que realizava o trajeto entre o Maranhão e o Piauí	p115
Imagem 6 Um trecho da via férrea, com trabalhadores, passando na mata do babaçu, nos limites do município de Coroatá e Pedreiras	p 117
Imagem 7 Embarque de passageiros na Estação ferroviária de Codó	p 124
Imagem 8 Livro didático (e a abrangência dada ao conteúdo da ferrovia) lançado pela rede pública de ensino do município de Codó	p 135

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 Principais estradas de ferro de São Paulo	p 43
Mapa 2 Ferrovias de embrenhamento pertencentes ao estado de Minas Gerais, algumas vindas de estados vizinhos e outra que se direcionaram a outros estados, como o Goiás	p 45
Mapa 3 Traçado referente a antiga estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras	p 76
Mapa 4 Traçado geográfico do tronco ferroviário destinado a construção da via férrea Tocantina, entre as cidades de Coroatá e Pedreiras	p 89
Mapa 5 Mapa da ferrovia São Luís-Teresina	p 90

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. Linhas férreas no Brasil: projeto de civilização e circulação.....	20
1.1 Primeiras ferrovias de integração territorial do Brasil.....	26
1.2 As linhas férreas no Nordeste Brasileiro.....	45
2. Projetos e chegada dos trilhos no Maranhão.....	55
2.1 Maranhão na primeira República (1889-1930).....	55
2.2 A estrada de ferro do Engenho São Pedro e a Companhia Progresso Agrícola.....	61
2.3 Segunda ferrovia do Maranhão: Estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras.....	65
3. A ferrovia São Luís-Teresina: interiorização e integração.....	83
3.1 Projetos ferroviários para o Maranhão.....	83
3.2 A Tocantina.....	86
3.3 Estrada de ferro São Luís-Teresina.....	89
3.4 Memórias de antigos moradores e funcionários da ferrovia – memórias da ferrovia São Luís-Teresina.....	120
4. Ensino de História e seus novos desafios.....	130
4.1 O uso do paradidático de história e sua abordagem no ensino sobre a importância das ferrovias para o Brasil.....	134
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	141
REFERÊNCIAS.....	144
ANEXOS.....	149

INTRODUÇÃO

Este estudo sobre a ferrovia maranhense São Luís-Teresina surgiu após interessantes debates no grupo do Instituto Histórico e Geográfico do Codó, no ano de 2018, quando se buscavam por novos questionamentos acerca da importância desta ferrovia para a história econômica e social do município, sabendo que após o advento dos trilhos no estado, as condições para uma maior modernização e modernidade, poderiam ser de fato percebidas. Para tanto, se fazia necessário pensar em qual seria o recorte temporal da pesquisa, tendo havido mais de um momento em que os trilhos foram fixados no Maranhão. Optou-se pelo final do Oitocentos até a década de 1940, período que compreende a formação destes empreendimentos no espaço maranhense, bem como se percebeu uma maior contribuição do trem para uma significativa melhora nas condições econômicas e sociais no Maranhão e nas cidades que estão em seu trajeto, especialmente Codó.

Outro ponto relevante para a construção do objeto de estudo foi o fato de esta ferrovia já ter uma pequena história contada em alguns livros, desde seu primeiro projeto, saindo de Caxias até a ribeira do Parnaíba, no atual município de Timom, o que foi visto como importante, mas não contemplando outros momentos da história dos trilhos maranhenses. Após muitos questionamentos, decidiu-se por analisar os documentos já existentes, poucos, mas interessantes e que deram um norte sobre a referida pesquisa, bem como outros documentos escritos, como notícias de jornais, aqui entendidos como valiosas fontes de pesquisas, uma vez que documentaram um tempo passado, retratando desde representações sobre as condições até discursos acerca dos motivos que justificavam a atual via férrea.

Outros documentos analisados foram os relatórios dos engenheiros que trabalharam na construção das ferrovias (em ambas as férreas), para depois tornarem-se uma, a partir de 1920, com a encampação da primeira via férrea, bem como o papel dos discursos e mensagens que foram direcionadas para a constituição da ideia de se ter um canteiro de obras dentro do território maranhense. O processo de introdução das ferrovias no Maranhão foi tardio se comparado a outros estados, que já na segunda metade do século XIX, tiveram seu espaço cortado pelos trilhos, caso de Pernambuco e da Bahia, primeiras porções do atual Nordeste contempladas por ferrovias. Desta introdução dos Carrilhos de ferro na região nordestina, para o transporte da lavoura existente até os portos, entre outros produtos que fizeram se representar, a ideia original desde Mauá, era do progresso

que descia em cada trilho assentado, mediante cidades que se desenvolviam, comércios que prosperavam, fábricas que surgiam, elementos que estiveram associados à imagem do trem, e o simbolismo criado em torno desse meio de transporte rápido, barato e seguro.

Tão logo a proposta foi fixada no espaços por onde as ferrovias ganhariam notoriedade, os problemas que apareceram em torno da constituição destes trilhos, acompanhados com contratos mal logrados, concessões que demoravam até para serem assinadas, interesses de uns, falta de entusiasmo de outros, elementos que foram poderosos atrativos para que o Brasil sobre os trilhos se tornasse um projeto com mais atrativo, uma vez que boa parte das empresas que seriam responsáveis pelo assento dos trilhos, tanto lucraram com estes acordos, e em outros momentos tiveram prejuízos, fazendo com que muitas destas desistissem dos contratos.

Quando o espaço maranhense teve uma ferrovia, em 1887, não partiu destes contratos com riscos, no entanto, foi um empreendimento pequeno, da inglesa *Fawcett, Preston e Cia*, que montou e deu seguimento a outros equipamentos referentes a um conjunto de melhorias para as atividades agrícolas, com destaque para a cana de açúcar na ribeira do Pindaré, visando sobretudo a exportação do produto para outras praças, uma estradinha simples, com dez quilômetros de extensão, entre os canaviais e a empresa. Seria esta a primeira estrada de ferro no território maranhense. Sobre esse Carrilho férreo foram poucas as informações colhidas, para tanto, alguns textos e fotografias foram importantes para se entender e analisar em qual contexto deu-se a necessidade de instalação desta férrea, partindo de um momento em que a economia havia se voltado para os engenhos, após o colapso do algodão. Estes empreendimentos agrícolas, receberam uma soma considerável de recursos e modernas técnicas de produção, bem como de transportes para a produção, resultando a criação da linha férrea.

Estas foram as mesmas condições que deram impulso para a criação da segunda ferrovia no Maranhão, direcionada para as áreas próximas ao Itapecuru, entre as cidades de Caxias e Cajazeiras (atual Timom), incluindo aí um desenvolvimento percebido na cidade caxiense, que deu impulso para a introdução dos trilhos rumo ao restante do Nordeste, a partir do interesse do Engenho d'Água Casa Cruz, ligando os trilhos, entre os canaviais e a cidade. Tempos depois, a partir deste primeiro trecho, coube a então Companhia de Melhoramentos do Maranhão ligar a férrea até a cidade de Cajazeiras, como um dos projetos que estavam já aprovados, dentro da pauta para as melhorias que se faziam necessárias para o espaço maranhense. Foram aqui analisados além da bibliografia produzida por historiadores caxienses, como da pesquisadora Jordânia Maria

Pessoa (2007), que norteia em que sentido essa modernização chegou em Caxias, e em que pese, quais os benefícios produzidos a partir da inserção dos trilhos para a economia local. Alguns jornais que circularam na época, como *Lidador Caxiense* (1874) e *Gazeta de Caxias* (1887), importantes fontes de pesquisa, direcionaram-se sempre oportunamente às autoridades políticas, cobrando melhorias que pudessem solucionar as dificuldades encontradas, especialmente pela ausência de transportes e estradas. Outros documentos analisados, foram os relatórios empregados por engenheiros que trabalharam na construção da férrea, sempre no sentido de alertar sobre os ritmos da construção, bem como evidenciar possíveis problemas que apareceram. Discursos e mensagens de políticos, enfatizado a necessidade por uma melhoria nas condições técnicas e administrativas da cidade caxiense, ganharam notoriedade, fazendo com que esta ferrovia de fato pudesse ter suas obras iniciadas e concluídas.

Após consultas a autores que trabalham o tema das ferrovias, após suas grandes contribuições conceituais e historiográfica, observou-se que foram variados os elementos ainda ausentes de respostas, e percebendo que existiam outras fontes de informações que poderiam se somar para esta pesquisa, buscou-se por estas, em Arquivos e Bibliotecas e Institutos Históricos, enfatizando analisar desde discursos governamentais, relatórios de antigos engenheiros, que produziram desde simples traçados geográficos, à obras memorialísticas, a partir de suas experiências enquanto vivência no entorno da construção desta ferrovia, apresentando narrativas que ao serem analisadas a partir do contato com outra fonte que se apresentou ao longo da pesquisa, os jornais, a imprensa da época, suscitaram debates e provocaram novas conclusões em torno da constituição desta ferrovia São Luís-Teresina, em que os enredos narrados por estes documentos oficiais e memorialísticos até então, deixaram de responder muitas lacunas presentes, por má intenção, talvez não, quando na verdade, os escritores do momento, foram designados a representar apenas o que seria e deveria ser registrado, deixando outros tantos aspectos em um segundo plano.

As contribuições advindas deste olhar para outros documentos, permite além de uma análise mais cuidadosa, responder questões, permitir olhar o que não está disponível nos livros, nas revistas e tantos outros documentos já manuseados, evidenciando que cabe ao historiador perceber esse chamado referido das fontes, que é sinalizado mediante se percebe a profundidade que um documento pode expressar. Ao perceber e enfatizar como deve ser o papel do pesquisador, ao se voltar para o passado em busca de respostas, Carla Bassanezi Pinsky enfatiza que “A maior ou menor importância de cada arquivo só pode

ser estabelecido de acordo com o objeto de pesquisa específica a ser realizado pelo historiador, seus interesses e questionamentos” (2008, p.25).

Procurou-se analisar desde os discursos governamentais, empregados no sentido de apresentar a construção desta ferrovia, ora estes discursos eternizados, tidos como parte considerável da história oficial da ferrovia, caracterizaram-se evasivos, e de caráter meramente político, uma vez que entre as muitas vezes que as autoridades políticas, com destaque para Benedito Leite, a época da construção da ferrovia, senador da República pelo estado do Maranhão, representante maranhenses, cabendo ao mesmo explicar sobre a importância da férrea para a economia que minguava a espera de transportes e estradas, seu relatório lido e conclamado (expressamente produzido por Palmerio Cantanhede, engenheiro que conhecia bem os problemas da ausência por um mecanismo viável de condução e mobilidade para entre as áreas de cultivo e os portos de embarque), causou de imediato, efeito, discurso proferido no legislativo. No entanto, percebeu-se que para se chegar de fato ao início das obras, foram longos e demorados meses. Há portanto que se problematizar e debater em que medida esse tipo de ação por parte deste representante maranhense, exerceu influência direta para a construção dessa importante ferrovia, senão amparado por estudos técnicos e bem feitos de outros engenheiros e fiscais de obras, que muito antes, já haviam percebido os diversos percalços que eram presentes e que de fato, se tornaram problemas quando as obras começaram, situações estas que foram as vezes repassadas a então firma responsável pela obra, de maneira subjetiva, como se fosse possível vencer tais obstáculos no decorrer da construção, a isso, os jornais da época, que atuaram no sentido de comunicar avidamente para a sociedade, as etapas da construção da férrea, possibilitam perceber como foram desastrosas as etapas de construção, sempre com cobranças por parte dos governos, tanto Estadual, quanto Federal, para dar seguimento a construção da ferrovia.

Outra observância que foi percebida: não existem estas cobranças feitas por parte dos governos e dos fazendeiros e comerciantes, a época os mais interessados neste Carrilho de ferro, junto às construtoras, nos referidos livros e textos que enfatizam a construção destes Carrilho de ferro, omitindo um dos problemas mais sérios que criaram o receio de que não se tivesse uma férrea no território maranhense. Um destes livros, que na época foi confeccionado com a intenção em ser apenas um relatório, do referido engenheiro maranhense Eurico Macedo – **Memórias de um ferroviário**, documento este extraído junto ao Arquivo Público de São Luís, faz menção em propagar as grandezas desta estrada, desde os primeiros quilômetros construídos, sempre enfatizando que não há via

férrea em condições como esta Macedo (1950), claro que um bom engenheiro sempre defendera suas aspirações, especialmente quando contratos estão em risco, e muitos outros interesses podem vir a tomar outros rumos, mediante o que se escrevia, pois tais documentos certamente seriam observados por outros responsáveis. Bem como, outro documento, que serviu como fonte de pesquisa, **Breve História de um Caminho de Ferro** de José Areias Guimaraes (1963), traz constatações importantes quanto ao desvio que seria feito na estrada, prejudicando inclusive o tempo de sua execução, fato ignorado pela empreiteira, unicamente para atender aos reclames de Benedito Leite, favorecendo a região leste do estado, descaracterizando totalmente estudos já feitos, planos estabelecidos, concessões assinadas. Um interesse político que prejudicou expressivamente o andamento das obras. É nesse momento, que cabem outras interpretações sobre estes documentos, em que se percebem jogos de interesses conflitantes, gravitando em torno da construção de um objeto, privilegiando uns em detrimento do fracasso de outros.

Os jornais analisados, *Lidador Caxiense* 1874, *Gazeta de Caxias* 1887, *Monitor Codoense* 1985, *A Escola de Caxias* 1928, analisados e tratados como fontes históricas, foram essenciais para serem analisados, apresentaram um cenário da sociedade e da economia, fazendo relação com estes elementos e a falta de estradas e transportes que eram importantes para o desenvolvimento local. Apresentando e conclamando sempre aos representantes políticos, especialmente das cidades do interior, a olhar para a realidade que se fazia, bem como para o que poderia ter, se existissem estradas que ligassem cidades, e povoassem o território, provocando crescimento e desenvolvimento. *Correio do Codó*, nas suas edições de 1914, 1915 e 1917, bem como *O Coroatá* de 1915, apresentando quase que semanalmente notícias vinculadas a ferrovia, informações prestativas que narravam como estavam os trabalhos da construção, desde pontes, trechos construídos, desvios, assentamento de trilhos, falta de material, falta de pessoal, informações captadas precisamente pela parcialidade destes periódicos, uma vez que não alimentavam o ego das construtoras, produzindo inclusive reclames e denúncias públicos destas empresas por parte do governo, no sentido de encerrar seus contratos, por falta de compromisso com os acordos firmados. Outra das razões que faziam com que os cronistas dos jornais reportassem notícias sobre a ferrovia, pois tratava-se do novo mundo moderno que esperava a todos a partir da chegada do trem, do tal referido e materializado progresso sobre os trilhos, logo, se fazia uma notoriedade que era comum para a época. A questão é que mediante os declives que foram acontecendo para a finalização dos trabalhos da

estrada, à medida que estes jornais denunciavam atrasos, e o não cumprimento de prazos, tornava-se aliados da população, e procuravam intriga com as empreiteiras.

Conforme a história desta ferrovia ganhou mais elementos para sua construção, procurando por outra maneira de realizar uma interlocução entre o tema estudado, a ferrovia, tendo como mecanismo, a história oral, tendo o resgate de lembranças e memórias de um tempo passado, com sujeitos, fatos e ocorridos no tempo do trem. Estes testemunhos e lembranças, foram essenciais para compreender o impacto da ferrovia e suas representações nas narrativas de trabalhadores e moradores de seu entorno. Para se compreender em que ponto, as contribuições advindas e tão enfatizadas pelos discursos oficiais, no tocante as transformações promovidas pelo advento dos trilhos, foram de fato percebidas e encaradas como acontecimentos provocados pela ferrovia. Se utilizando da metodologia da história oral, pois esta permite largar caminhos em busca de temas não debatidos, conforme descreve a pesquisadora Leda Rodrigues Vieira

A metodologia da história oral representa uma possibilidade de alargar os horizontes do pesquisador em relação as diferentes vivências humanas [...] Nesse sentido, as vivências narradas pelos interlocutores permitem ao historiador conhecer diferentes interpretações e experiências do cotidiano do entrevistado. (VIEIRA, 2010, p. 27)

Por meio de entrevistas com antigos moradores e ex funcionários da ferrovia, enfatizou-se que fossem feitas poucas entrevistas, mediante as pessoas pertinentes a este estudo, foram percebidos e vivos, uma vez que enfatizou-se debater e entrevistar pessoas que conviveram no espaço de tempo do pleno funcionamento do trem de passageiros, um momento considerado transformador para a sociedade maranhense, em que o trem percorria diversas cidades que margeavam os trilhos, criando outras cidades, bem como marginalizando e separando localidades que foram prejudicadas pelo desvio dos trilhos, tudo isso captado pelas vivências de homens e mulheres maranhenses, que ao recordarem destes períodos, proporcionaram uma ruptura com fatos não narrados pelos pesquisadores.

Entender como foram executados estes dois primeiros planos férreos no Maranhão, ajudou a construir as etapas para a confecção da pesquisa sobre a ferrovia São Luís-Teresina, uma vez que a mesma necessidade pertinente sobre as ferrovias, foi o fator dominante para este terceiro plano ferroviário: estradas e transportes. Construída a partir de muitas concessões estabelecidas, inúmeras discussões e debates sobre a possibilidade de o estado ter e precisar de uma ferrovia, dada a sua lavoura poder ser atendida por barcos ou animais, somente com a visita do então chefe de estado, Afonso Pena ao

Maranhão, tendo percorrido toda a extensão entre a capital e o interior, a bordo de um navio, e percebido a precariedade que era realizar a viagem, tenha autorizado a construção da ferrovia.

Este trabalho de pesquisa procurou enfatizar a relação entre o interesse público para a instalação desta ferrovia, a partir da assinatura, decreto que criou a férrea, e os muitos percalços percebidos até a sua conclusão, mais de trinta anos depois, tendo em vista que sua conclusão se deu em 1938. A partir do contato com bibliografia clássica e pesquisas mais recentes, como Viveiros (1992), Neves (2016), Pacheco Filho (2016) e alguns jornais como *Correio do Codó* (1914, 1915 e 1917), *O Coroa* (1915), *A Escola* (1918) e *Escola* (1928), percebe-se que essa estrada de ferro passou por inúmeros problemas para iniciar suas obras, desde acordos e concessões que privilegiaram uns, prejudicando outros, a uma total falta de vontade em realizar as obras, fato demonstrado, pois desde a assinatura do decreto lei assinado em 1903, até 1911, nenhum quilômetro havia sido concluído, certamente prejudicando uns, em detrimento do lucro de outros. Este tipo de comportamento empregado pela então firma Companhia de Melhoramentos do Maranhão, responsável pela fixação dos trilhos no território, foi analisado, levantando alguns debates sobre as razões para a ausência em se cumprir o referido acordo. Tanto os jornais, quanto outros documentos analisados, mencionam as claras intenções vinculadas pelo então proprietário da firma Barão de Ibirocahy, em construir a férrea a partir do interior, com isso, levando material para o local da obra, uma vez que este referido empreiteiro, também era dono de outros barcos, fazendo com que barganhasse outros contratos. A isso, causando prejuízo, quando o normal seria construir a férrea a partir de onde os trilhos, já assentados, dariam espaço para o trem carregar outras matérias primas.

Nesse sentido, é pertinente apresentar estes problemas que surgiram em detrimento do comportamento alheio deste empreiteiro, fazendo com que os trilhos do progresso se tornassem a riqueza para uma empresa, em detrimento do sofrimento de uma população que esperava há décadas por um meio de transporte que fosse mais eficaz. De todos os pontos que chamaram a atenção quanto à constituição destes trilhos, o espaço espacial da cidade de Codó foi analisado, uma vez que esta pesquisa procurou interpretar narrativas em volta do referido e falado progresso sobre os trilhos na cidade, se poderiam ser entendidos como fatos, mediante as notícias que foram reportadas, especialmente pelos resultados de pesquisas consultados na bibliografia disponível, o que se fez necessário interpretar também mediante entrevistas com alguns moradores e ex ferroviários. Classe

esta que precisava ser evidenciada segundo a história da ferrovia, pois contribuíram significativamente no mesmo espaço e tempo do trem.

Nesta dissertação é trabalhada no primeiro capítulo, intitulado **Linhas férreas no Brasil: projeto de civilização e circulação** a introdução das ferrovias pelo mundo e no contexto brasileiro, das primeiras ferrovias do café, às ferrovias que foram no sentido de cortar o território brasileiro, compondo as linhas que vieram para escoar a produção do café e de outros produtos, saindo do litoral em direção ao interior. Após esse primeiro contato entre os locais de matérias primas e esse modal de ferro, foram constituídas as férreas que distribuídas pelo interior, alcançaram pontos distantes, isolados. Período conhecido como era das ferrovias, muitas malhas férreas foram estabelecidas no país. Até a introdução dos trilhos no atual Nordeste do Brasil, o projeto dos trilhos estava restrito apenas às porções ao Sul do Brasil. Essa realidade é alterada a partir das ferrovias de embrenhamento e interiorização e ferrovias da seca, construídas especialmente nas províncias do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, em uma região que margeava os trilhos.

No segundo capítulo, **Projetos e chegada dos trilhos no Maranhão**, é trabalhado como se deu esse processo de assentar trilhos no Maranhão, desde as primeiras tentativas, com as ferrovias dos engenhos, ao debate da possibilidade em se distribuir troncos férreos ligando todo o espaço territorial maranhense. Certo é que foi uma das últimas porções da atual região nordestina a ser contemplado com um caminho de ferro, dada a imagem como os governantes olhavam para a pouca lavoura, e para os tipos de transportes já utilizados para o envio de produtos e pessoas entre as cidades que rareavam pelo território. Após tentativas, são fixados os projetos férreos da estrada férreo Engenho São Pedro, nas instalações do antigo Engenho Central, em Pindaré Mirim, fomentada para transportar açúcar entre os canaviais e o interior do engenho. A segunda ferrovia maranhense, também para o transporte de cargas, foi construída entre as cidades de Caxias e a antiga povoação de São José das Cajazeiras, atual cidade de Timom, às margens do Parnaíba. Projetos pioneiros, que embora tenham sido restritos a empreendimentos, formaram o conjunto embrionário para as instalações da atual férrea São Luís-Terena.

No terceiro capítulo, **A ferrovia São Luís-Teresina: interiorização e integração**, são debatidos desde outros projetos ferroviários, como a construção de uma ferrovia que cortaria todo o estado do Maranhão, conhecida na época como a Tocantina, projeto expressivo, mas que naufragou juntamente com as ideias que o criaram. São analisados outros projetos, até se chegar a analisar como se processou desde a instalação dos trilhos

no estado, a sua atual situação, hoje sem uso para transportes de pessoas, apenas cargas. Sobre estas pessoas, que viajaram já na antiga férrea, são utilizados testemunhos de antigos moradores e ferroviários que estiveram presentes no dia a dia dos trilhos traçando-se alguns elementos sobre a memória da ferrovia na cidade de Codó.

O quanto capítulo, **Ensino de História e seus novos desafios**, destina-se a analisar as possibilidades para a produção de um livro paradidático, com o objetivo centrado no estudo das ferrovias, bem como procurar o espaço que este material possa ter, mediante se compreender e debater como está sendo entendido o ensino de história tanto nas atuais propostas curriculares vinculadas ao município, quanto em conteúdos já estabelecidos nos livros didáticos aí utilizados. Vinculando à necessidade de temas locais, o paradidático encontra possibilidade para ser apresentado a alunos e professores, bem como para a comunidade acadêmica de um modo geral.

1. Linhas férreas no Brasil: projeto de civilização e circulação

A Inglaterra das grandes inovações e processos tecnológicos produziu as condições que provocaram o surgimento da máquina a vapor. Quando nas primeiras décadas do Oitocentos, George Stephenson, em 1804, e Richard Trevithick, em 1825, cada um a seu modo, tiveram as condições necessárias para produzir um veículo sobre trilhos que pudesse sair de um ponto e ir a outro, foi possível que a primeira viagem de trem, em uma locomotiva pequena, desse clara amostra de que o tempo em que cavalos eram os responsáveis diretos pelo transporte, pudesse ser substituídos pela velocidade das máquinas de ferro, capazes de sintetizar viagens antes feitas em dias em algumas horas. Assim aconteceu o progresso dos trens, incremento maquinário, originado dos processos que deram a Inglaterra a patente de mãe das ferrovias. Depois desse primeiro passo, o mundo das máquinas perceberia um melhoramento e distribuição dessas ferrovias por povoações, lugarejos, cidades entre outras.

Esse progresso impulsionado pelo novo tipo de transporte viajou do velho mundo, chegando à América. O mundo das ferrovias foi apresentado ao Brasil na segunda metade do século XIX, um Império que tinha uma economia agrária exportadora, e tinha um forte comércio com alguns portos europeus. Após algumas tentativas, é na figura do empresário Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, que o projeto de modernização do Brasil, por meio dos trilhos, vai de fato ser colocado em prática.

Tanto Mauá, quanto o regente Feijó, são representados pela historiografia como os pais da ferrovia no Brasil. Sobre a primeira lei/ decreto, nº 101, mais conhecida como Lei Feijó de 31 de outubro de 1835, que autorizava a criação de companhias para a construção de uma estrada de ferro da então capital do Império com destino às Minas Gerais, esta assegurava interesses tanto do Governo, quanto das empresas interessadas nos serviços. Buscando, inclusive, alcançar regiões produtoras de insumos, de cereais, de matérias primas que interessavam até mesmo para os mercados locais. Por meio deste decreto/lei acima mencionado, esperava-se a expansão de fronteiras no território do estado brasileiro de modo maciço, como acena Ana Lucia Duarte Lanna (2005, p.08) “consolidando uma visão de ocupação e desenvolvimento do território, que articulava povoamento do *interland* ao porto exportador”, é importante observar que é desse primeiro plano férreo, e da incursão por elas apresentada no território, que se terá uma noção mais clara do que é o Brasil na segunda metade do Oitocentos, até então pouco conhecido, muito pouco explorado, descrito pelos viajantes com mais detalhes entre as cidades das porções ao Sul do Brasil. A simbologia empregada sobre os trilhos, além de ter sido relacionada com a ideia do progresso a alcançar o desconhecido, também contribuiu para produzir um outro cenário no Brasil.

Ana Lúcia Lanna assim resume as primeiras iniciativas de ferrovias instaladas no Brasil em meados do século XIX¹, com a entrada maciça de capital, materiais e empregados estrangeiros, especialmente ingleses.

As linhas construídas ao longo das duas primeiras décadas de investimentos ferroviários no Brasil (1850-1860), eram, em sua maioria, de capital inglês e localizavam-se na Bahia, em Pernambuco, no Rio de Janeiro em São Paulo, consolidando uma visão de ocupação e desenvolvimento do território que articulava povoamento do *interland* ao porto exportador. Foram construídas para servir a agricultura de exportação e, com impactos diferentes nas culturas de cana e café. A participação em empresas ferroviárias foi em todo o mundo uma área de atuação dos ingleses, seja no financiamento das várias empresas nacionais, seja na atuação direta ou ainda através da atividade comercial de exportação de locomotivas e de demais materiais necessários para a viabilidade dos empreendimentos. As atividades ligadas à montagem e à operação das ferrovias, faziam na Inglaterra, parte do processo de industrialização que desenvolveu o setor de bens de capital e consolidou as bases da dominação mundial inglesa. Uma parcela significativa do material em ferro utilizado no Brasil, na construção das linhas, das máquinas e das estações, era de origem inglesa. Nas décadas de 1850-1860 a mão de obra qualificada na construção das primeiras ferrovias era de origem. (LANNA, 2005, p.08)

¹ A autora ressalta ainda que a implantação de ferrovias no Brasil coincide com o período da publicação da Lei de Terras, ou seja, além das concessões de monopólio os investidores teriam acesso a glebas de terras a partir dos processos de interiorização efetivado com as implantações de ferrovias Brasil a dentro (LANNA, 2005, p.09)

As ferrovias que vieram da Europa, não trouxeram apenas máquinas e operários, vieram com a responsabilidade de se tornarem agentes para a transformação social e econômica, com isso possibilitando uma nova conjuntura ao cenário de uma Monarquia que oscilava entre interesses próprios e as dificuldades de circulação que a sociedade enfrentava. Essas primeiras ferrovias no Brasil, formam um quadro de investimentos próprios por parte do Governo Imperial, a exceção, é claro, fica por conta da ferrovia Grão-Pará,² a primeira ferrovia brasileira, sórdida e agraciada pelo interesse de Mauá, tendo em vista durante a chamada “era das ferrovias”, período compreendido entre 1870 a 1920, quando as ferrovias que cortaram o país, sendo, na sua maioria, investimentos capitalistas, advindos de britânicos, em solo brasileiro. Esse interesse britânico em apresentar o que se considera como um dos triunfos da Revolução Industrial, “a ferrovia”, juntamente com a mão de obra britânica qualificada, se une ao mercado de produtos brasileiros, ávidos por um tipo de transporte que pudesse superar as canoas e os animais de cargas, a fim de que se chegasse com maior rapidez às praças de comércio, bem como aos portos. O maior interessado nesse campo de discussões são os cafeicultores e comerciantes, com uma economia exportadora de café e de outros produtos para mercados de países industrializados, fazendo com que tivessem maior representação política e econômica, e que despontaria com produtos de origem primária, bem aceitos nos mercados do mundo e que traziam rentabilidade econômica para o Brasil. É nesse mercado exportador de produtos primários, que as ferrovias começam a alterar o padrão de comportamento brasileiro, produzindo novos mercados consumidores, e outras possibilidades socioeconômicas, alternado paisagens, produzindo novos cenários, estabelecendo ritmos mais dinâmicos de trabalhos, assim como já era aguardado, essa modernidade tão prometida, alcançaria campo e cidade.

Sobre esse momento vivido, Marshall Berman estabelece como estavam representadas cidades, lugares, a partir da perspectiva desta modernidade. “Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automotivas, ferrovias, amplas novas zonas industriais, prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite [...] jornais diários, telégrafos, telefones”. (BERMAN, 1986 p.17)

² Nome oficial da referida estrada de Ferro **Príncipe do Grão-Pará**, construída entre o Rio de Janeiro e a cidade de Petrópolis, iniciada pela estrada de ferro Petrópolis em 1854, tendo partido, portanto de um ramal férreo, foi concluída em 1888. Com uma extensão de pouco mais de 75, quilômetros, sido projeto importante para ligar outras regiões beneficiando inclusive cidades menores.

Estabelecidos os devidos acordos, firmados entre o governo central e as companhias construtoras britânicas, estas concessões/decretos começam a gerar desgastes por questões técnicas e políticas, uma vez que, a parcela de contribuição, por parte de empresas e do próprio governo brasileiro, foi gradativamente substituída por empresas estrangeiras. Estas, buscando lucro, viam nas concessões (que na sua maioria, agirem em benefícios de uns em detrimento de outros), as chances de fazer o negócio das ferrovias, serem rentáveis mais para os ingleses do que propriamente para os brasileiros.

A construção das primeiras ferrovias no Brasil, não se limitou apenas a um estado de interesses políticos, estabeleceu condições para que grupos, fazendeiros e comerciantes tomassem decisões em favor de seus próprios interesses, uma vez que das concessões feitas, os traçados geográficos estabelecidos, produziram uma ligação apenas com as províncias mais próximas do Rio de Janeiro, deixando de englobar outras localidades que também tinham produtos essenciais para os mercados, distorcendo em primeiro plano o projeto pelo qual os trilhos vão chegar ao Brasil, que seria as ferrovias para transporte de produtos para serem exportados na sua maioria do interior para os portos. Como se evidenciou, essa prática de espalhar ferrovias sem o mínimo de conhecimento das regiões por elas atendidas, provocou preocupações com a instalação das ferrovias.

Por onde chegavam, estas linhas férreas foram motivo de satisfação e orgulho, além de provocar mudanças significativas, também provocavam outros tipos de comportamento, buscando onde os sujeitos por ela atingidos pudessem ou viessem a estar, como evidencia Karlene Cabral Cunha (2016, p. 30) “a chegada da linha férrea fora marcada pelo êxodo rural, contribuindo assim, com a descentralização da população do interior [...] aumentando o interesse pelas diversões públicas”. A chegada das ferrovias proporcionou a transformação da vida simples e bucólica, em cidades com charme e elegância, mais modernas, que acompanharam o ritmo do desenvolvimento, e daí produziram o desenvolvimento das povoações, um novo estado de ser, que foi visto, como narra Berman (1986, p. 15) “os processos sociais que dão vida a esse turbilhão, mantendo-o num perpetuo estado de *vir a ser*, vem a chamar-se modernidade”. Desde instalações simples, que se tornaram hotéis, como se a ferrovia tivesse “essa” capacidade para transformar o velho no novo, porque a ferrovia trouxe, ou porque o dia a dia nos trilhos fez surgir por necessidade. Sobre isso, a historiadora Ana Lúcia Lanna, descreve um típico cenário em torno das vias, esboçando que, se por um lado foram tidas como a

salvação, por outro, foram conclamadas sem a mínima boa vontade, sem uma maior organização. Como é descrito por Lanna (2005), sobre as visões de uma ferrovia:

Foram construídas num quadro complexo e diversificado de intenções, problemas, interesses e ligações com o capital internacional, possibilidades de lucratividade e controle da mão de obra. Fazem parte do quadro de transformações em curso na sociedade brasileira dos Oitocentos (LANNA, 2005, p. 21).

Embora tidos como importantes para o desenvolvimento do Brasil, verifica-se que os trilhos não foram pensados a partir de uma perspectiva de alcançar todos os cantos do país, (como em outros países, que ao pensarem e construírem ferrovias, como as transcontinentais, nos E.U.A que se espalharam por todo o território, colhendo o benefício deixado pelos trilhos ainda nos dias de hoje), uma vez que as ações empregadas para a expansão da fronteira, bem como as atuações de políticos e agricultores estava mais centrada nas regiões mais próximas a capital do Império, deixando o restante do território na expectativa do almejado progresso. Portanto, estabelecer a quais províncias o desenvolvimento maquinário chegaria primeiro, a partir da importância da economia, evidenciou uma falta de unificação em torno do território, e a partir disso um modo de assentar trilhos, o que tornou ainda mais necessário se pensar nas ferrovias a partir do que o interior (depreende-se da ideia de interior, porções mais ao oeste, além da província de Mato Grosso, onde já se registravam diversas praças de comércio, inclusive com mercados de países americanos) poderia oferecer, tanto para o mercado interno quanto para a exportação, como menciona Lanna (2005) que a distribuição das redes ferroviárias no Brasil foi desigual em relação ao território.

Ponto de debate, a forma como foram organizadas as concessões para a construção e a exploração das linhas férreas, voltadas para empresas estrangeiras, mas nem por isso, as mais competentes. Percebe-se que entre as décadas de 1850 a 1860, a mão de obra responsável pela construção das primeiras ferrovias, assim como das fábricas têxteis, eram na sua maioria estrangeira (ingleses), e que neste período, a grande soma destes investimentos fora pouco planejada, pois após a compra do maquinário necessário para a construção da via férrea, pelo governo brasileiro, não houve um preparo, um planejamento em conhecer a necessidade da localização desses trilhos nas regiões interioranas do país. Na sua maioria, cidades costeiras acabaram se beneficiando mais que as áreas produtoras, uma vez que os portos encontravam-se nestas áreas, enquanto as povoações que eram as zonas de produção, as vezes não conseguiam ser plenamente atingidas pelas linhas da ferrovia, assim como as próprias ferrovias não tiveram, em sua

maioria, um traçado geográfico próprio, muito pelo contrário, simplesmente seguiam os antigos caminhos dos bandeirantes, ou dos índios ou ainda os caminhos mais recentes deixados pelos tropeiros, como aponta José Vieira Camelo Filho (2000, p. 20) “as Companhias férreas aproveitam a direção e as gargantas, já conhecidas anteriormente, para passar com os seus trilhos”, disto, percebe-se quão frágil tenha sido esse plano, limitando um plano nacional a um conjunto de características locais.

O potencial econômico e social das ferrovias no Brasil, e em como elas estiveram envolvidas na expansão territorial da nação, desde a porção litorânea aos confins do sertão, é também pensado a partir de possibilidades para encontros e trocas culturais algo que as ferrovias possibilitaram em todos os cantos que suas linhas atingiram, alcançando novos lugares, encontrando pessoas, diversificando línguas, modos de ser. Pois se a intenção era expandir a fronteira e facilitar a circulação de mercadorias, não foi apenas o homem do interior que veio para o litoral, pois se percebeu com grande entusiasmo que o sujeito do interior se aventurou nas brenhas do sertão e muitos por lá também ficaram, como Ana Luiza Martins (1969, p.30) expressa “inegável, porém, é que depois das locomotivas tudo se transformou”.

O papel dinamizador que as ferrovias no Brasil produziram para a economia, a partir da inserção de modernas técnicas proporcionadas a partir da chegada e instalação dos parques mecânicos e industriais juntamente com as ferrovias, especialmente no escoamento do café em São Paulo e no triangulo mineiro, fez com que um número considerável de pessoas, não só pertencentes a elite cafeeira, como grande parcela de operários e funcionários ligados a ferrovia, pudesse experimentar um padrão de vida antes ausente. Sobre esse sentimento de pertencer e ser parte de algo, estar ligado ao cotidiano social e econômico, muito próximo do moderno, Berman enfatiza. “Vida moderna [...] alimentada por muitas fontes [...] a industrialização da produção, que transforma conhecimento científico em tecnologia, cria novos ambientes humanos e destrói os antigos, acelera o próprio ritmo de vida” (BERMAN, 1986 p.15).

A construção da nação brasileira se estabelece a partir da perspectiva e necessidade de transportes que alimentassem os mercados, possibilitassem melhores deslocamentos entre pessoas, cargas, e com isso, produzissem um continuo fluxo comercial e social, não apenas em regiões que já detinham um certo potencial dinamizador, bem como pudessem levar o almejado progresso para outros cantos.

Destas regiões mais ao interior, produtos como o algodão e a cana de açúcar, presentes na região Nordeste, seriam muito prejudicados pela falta de interesses do

governo e das empresas, deixando de perceber as somas que seriam acrescidas para a balança comercial, a partir da inserção destes gêneros primários às exportações. O que enfatizou a importância das ferrovias para o incremento da lavoura, para a exportação, como evidencia José Cechin (1978, p. 5) “a ferrovia se converte num eixo em torno do qual vai girar toda a atividade econômica, um fator aglutinador, um poderoso elemento polarizador”, pois a partir deste elemento polarizador, criaram-se lugares em que algumas vias férreas passaram, transformando-se a ponto de terem suas economias até mesmo melhor aproveitadas.

Além da importância estratégica para substituir as estradas e picadas de animais por ferrovias e possibilitar a melhoria na produção e exportação de gêneros alimentícios e outros, as ferrovias também apresentam outra alternativa de transporte, o que evidentemente foi um ganho em termos de competitividade e praticidade, salientando que os tipos de transporte utilizados em finais do século XIX, eram as bestas de cargas, jumentos, cavalos e bois, como descreve o pesquisador Carlos Eduardo Suprinyak (2008, p.01) “os muares tornaram-se o meio de transporte por excelência das regiões não litorâneas do Brasil Imperial”, bem como os navios gaiolas, presentes no leito dos rios brasileiros desde a década de 1870, característico meio de locomoção, vistos até então como a solução dos problemas de transporte, como evidencia Diogo Gualhardo Neves (2012, p .4) “os rios navegáveis seriam os caminhos de transporte por excelência da produção provincial”, por outro lado, com o passar dos tempos, tais meios de locomoção começaram a ser vistos como lentos e limitados para a entrega dos produtos, sem esquecer de mencionar que estas estradas fluviais, tornavam-se inviáveis em determinados períodos do ano.

1.1 Primeiras ferrovias de integração territorial do Brasil

O estudo sobre as ferrovias ao longo dos anos tem sido objeto de debates em diversas áreas, das Ciências Humanas, passando pela Economia, até a área de Tecnologias. Sobre esses trabalhos que analisam a representatividade dos trilhos no mundo e em especial no Brasil, percebe-se um grande interesse em registrar o contexto que permitiu esse incremento maquinário.

Neste projeto de pesquisa, a abordagem das ferrovias no país tem como objetivo analisar como este plano viário se inseriu no contexto do Maranhão, para isso, uma observância sobre sua introdução no território se faz necessário. A implantação das ferrovias no Brasil, ainda na Monarquia, permite diversos debates a partir de como se deu

esse processo de implantação dos trilhos, e de quem foram os maiores responsáveis/beneficiados por esse incremento, tendo em vista as enormes dificuldades encontradas pela Monarquia, no abastecimento de mercados europeus, na exportação de insumos básicos e matérias primas e na dinamização de grandes áreas onde o extrativismo se apresentava rentável, especialmente para a exportação, o que em tese interessava a Inglaterra, na época capitaneando além de juros firmados nos acordos para a construção e manutenção das vias férreas, produtos, insumos básicos e mercados consumidores de seus produtos maquinários. Sobre essas duas indagações acima mencionadas, as leituras e as interpretações produziram uma narrativa com fins de uma resposta.

As ferrovias produziram a ideia de substituição do transporte que existia, os burros de cargas, as carroças e os navios, pelos trilhos. Estes trens, representados como símbolos do progresso, ao chegaram ao Brasil, produziram relativa confiança, bem como benefícios econômicos e sociais. Por outro lado, foram vistos com desconfiança, porque, não haviam as mesmas condições técnicas, financeiras e econômicas para sua implantação, o que posteriormente geraria reações negativas em relação a sua instalação.

Outro problema dos projetos maquinários apresentados era o alto custo e o fato de que não possibilitavam uma margem de lucro sobre sua manutenção, além de, com o prolongamento dos canteiros de obras, as vezes não se tinha uma clara definição entre o que gravitava em torno do interesse do Governo, bem como a falta de interesse para o desenvolvimento de um parque industrial, o que fez com que os investimentos brasileiros, que não representavam grande margem, se tornassem reféns dos grandes investidores estrangeiros, as vezes interessados mais em barganhar concessões, do que em executar obras de interesse público, tanto que boa parte destes traçados e troncos acordados por empresas britânicas, tiveram definições segundo interesses particulares de seus próprios acionistas.

As ferrovias não vieram apenas para melhorar os tipos de transportes que eram poucos e rareavam por espaços aquém, levando em consideração que algumas localidades já tinham algum tipo de produção econômica, como as que formam às atuais regiões Sul, Sudeste e Centro Oeste do Brasil como as regiões que plantavam café, os cereais encontrados no centro do Brasil (sobre esse ponto é certo afirmar que as ferrovias vieram para se juntar aos tipos de transporte existentes), foram instaladas, além do capital inglês, com investimentos brasileiros a partir da década de 1870. Por outro lado, algumas ferrovias, no auge da grande loucura industrial, seriam construídas em regiões tão

inóspitas, (como a ferrovia Noroeste, a partir de Mato Grosso, que visava alcançar a Bolívia, mas teve seus projetos desarticulados e indo ao esfacelamento) que mesmo se pensava se esse teria sido o incremento tão vantajoso inventado pelos ingleses, e que o governo defendia.

Diante de todos esses primeiros embates tanto nos canteiros de obras, quanto na organização e gerenciamento dos trilhos, uma questão se tornou central para o futuro dos trilhos, como alerta Camelo Filho (2000): existia um verdadeiro jogo de interesses entre os proprietários das empresas responsáveis pelas ferrovias, políticos influentes (fossem estes de âmbito nacional ou local), e os reais contornos da ferrovia, em se tratando de sua finalidade e dos muitos benefícios adquiridos, uma vez que o maior responsável pela execução das obras, o governo, talvez fosse o menos preocupado com os rumos que esse empreendimento (nas mãos certas, é claro), poderia proporcionar ao Brasil.

Camelo Filho enfatiza como foram tratados os interesses entre empreiteiros e o governo, com vistas às concessões, às garantias de juros e a todas as barganhas que pudessem arrancar destes acordos, que na sua maioria, asfixiavam os cofres públicos, fazendo com que uns poucos ganhassem enquanto interesses de muitos eram ausentados.

O governo assegura a garantia de juros para o capital aplicado nas construções de estradas de ferro, que só beneficiavam grupos políticos e econômicos, locais ou não, sem qualquer contribuição para a sociedade. [...], no entanto, todas as concessões foram feitas a pessoas com forte influências locais, regionais ou nacional, que posteriormente as transferiam para as empresas responsáveis pela implantação destas ferrovias. Construía-se ferrovias que privilegiam apenas alguns grupos políticos e a empresa proprietária do empreendimento, já que seus investimentos tinham retorno assegurado pela garantia de juros (CAMELO FILHO, 2000 p. 67).

Portanto, há que se observar que muitas das ações em prol da instalação destas ferrovias pelo Brasil foram motivos de disputas, antes mesmo da ideia de a nação sobre trilhos ganhar folego. É intrigante e tem raízes profundas esses escrúpulos pela falta de uma unidade unificada, algo que as próprias ferrovias foram tentando dar uma solução com a ideia de interiorizar o Brasil e possibilitar “o território efetivamente ocupado e a economia relativamente integrada” Camelo Filho (2000, p.23)

É pelas ações do então Barão de Mauá que as instalações ferroviárias vão deixar de ser um projeto modernizador para se tornarem obras iniciadas e produtos de grandes esforços, para tornar o Brasil uma nação sobre trilhos. Assim, surgiu o projeto da ferrovia no Brasil, em 29 de agosto de 1852, contando com a presença de D. Pedro II, estava inaugurada oficialmente a estrada de ferro Mauá (Imperial Companhia de Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis), tendo na sua totalidade 18km, ligando o Porto de Mauá a Frago

(uma pequena máquina a vapor, chamada A Baronesa, puxou três vagões de trem com a impressionante velocidade de 26 km), no estado do Rio de Janeiro, sede do governo imperial, orgulhosamente sendo apresentada como o ponto inicial dos trilhos dentro do Brasil.

Ligação essa que começou com os projetos de D. Pedro em trazer para a Monarquia, por meio de suas anotações e visualizações conhecidas de suas viagens pelo mundo, tendo conhecido o projeto férreo maquinário Semmering, dentro do cinturão montanhoso da Áustria. Analisando o que esta ferrovia tinha de relevante a oferecer para o Brasil, que tenha chamado a atenção do monarca, ela havia sido construída sobre alpes e cadeias de montanhas, paisagem muito próximas das serras mineiras, por onde passavam as cargas de café. Quando chegou ao Brasil, o projeto da ferrovia austríaca, atraiu a atenção de Mauá, sendo muito bom na arte de construir, realizou diversos outros projetos ferroviários, pois sua ideia seria expandir a pequena ferrovia por outras regiões no interior, mas nem a força de seus projetos e nem suas economias resistiram a falta de interesses por parte do Governo, pois mesmo com todos esses atributos, preferiu-se fazer concessões a empresas estrangeiras, deixando o pai das ferrovias brasileiras na eminência de suas vontades. Sobre essas concessões³ feitas pelo governo, haviam interesses secundários firmados, mesmo que existissem necessidades mais urgentes dentro do Brasil.

Conhecida como a primeira estrada de ferro do Brasil, Camelo Filho (2000, p. 24) a observa como de suma importância, destacando o papel que esse incremento trouxe para as demais vias férreas “essa ferrovia (E. F. Mauá) servia de ponto de partida para a definição dos diferentes papéis a serem desempenhados pelas futuras estradas de ferro que seriam construídas no país” essa estrada férrea hoje se encontra preservada, realizando o transporte de turistas. É evidente que essa ferrovia por ter sido a primeira do país, e que efetivamente teve sua conclusão e operação concluída, despertou senão um sentimento de nação moderna, especialmente criado pelas elites que pensavam o Brasil nessas condições, em virtude de todos os anos e projetos voltados para a modernização do Brasil e anseio por uma nação que estivesse lado a lado com países desenvolvidos.

³ A E.F Mauá não conseguiu o benefício da garantia de juros de 7% ao ano, pois sua concessão foi feita pela província do Rio de Janeiro em 27 de abril de 1852, enquanto a lei nº 641 que assegura a garantia de juros só entrou em vigor em 26 de junho de 1852. 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.

circulação mais intensa e eficiente de seus produtos, as cidades cresceriam, as pessoas se tornariam mais independentes. Enfim, o entusiasmo era frenético, tanto que, onde a ferrovia primeiro chegou, foi saudada como sinônimo do progresso, conforme Ana Luiza Martins (1969, p. 32) enfatizou bem o que foi esse intento, descrito e enaltecido desejo ferroviário no Brasil.

A locomotiva e o progresso passaram a ser inevitavelmente associados, calando fundo nos espíritos e nas mentes do período. Constituiu-se em espetáculo mobilizador, marco de um novo tempo na percepção daqueles que acorriam para assistir à inauguração da ferrovia. (MARTINS, 1969, p. 32, grifos meus)

Foi com esse pensamento, de modernização, que diversos outros eventos foram também importantes no rumo do desenvolvimento. Ideias republicanas, há anos, centradas nas mentes, ganhavam ainda mais força, centradas nos anseios políticos e econômicos de províncias que se tornavam importantes. O Brasil do café se aventurou na busca por mercados consumidores de seus produtos a partir do momento em que se propôs a entregar com mais rapidez produtos advindos dos locais de extração, até os portos para embarque, rompiam-se velhos hábitos, antigos comportamentos eram grafados, sendo substituídos por novas maneiras de se aperceber o potencial econômico e social que os trilhos pudessem formar. A monarquia que via com um certo anseio e também esperança, a montagem e manutenção de um moderno sistema de transportes ferroviários, mesmo que para montar esse sistema férreo se valesse de um endividamento com concessões e privilégios às vezes quase absurdos. O governo estava disposto a montar um parque ferroviário, amparados em exemplos anteriores que deram resultados, como em países que implementaram seus parques, tais como Inglaterra, França, Bélgica e E.U.A, que em um primeiro momento, foram fatores de risco para depois se transformaram em negócios seguros, mesmo que o Brasil corresse o risco, tendo em vista ficar no prejuízo, pois as condições de organização financeira ainda eram poucas proveitosas, e os bancos mundiais ainda não viam o mercado brasileiro como totalmente seguro para seus investimentos.

Na segunda metade do século XIX, embaladas pelos louros do café, as ferrovias paulistas, as ferrovias das Minas Gerais e o projeto de prolongamento dos trilhos vindos da capital da Monarquia, ganharam importância e prestaram relevante papel na distribuição da riqueza. Aproveitando-se desse momento econômico que se apresentou, era hora de buscar um maior crescimento tendo como base sólida produtos primários (o café), mas que foram capazes de dar uma imagem ao Brasil frente a mercados mundiais. O principal dos problemas sempre esteve ligado em como exportar esse café, entre outros

produtos que se apresentaram junto a balança comercial brasileira para o exterior, as comodites⁴, pois os únicos meios de transporte da época, os animais de carga e os barcos, eram muito lentos e oneravam em muito os produtos (nas viagens feitas nos lombos dos burros, especialmente nas descidas das serras, onde o café se desenvolveu muito bem, devido ao clima ameno e às chuvas que se apresentam com um índice regular, de cada 10 sacas de café, apenas 3 chegavam ao seu destino final, quando não, os animais simplesmente despencavam das alturas dos morros) juntando a isso as difíceis estradas e a geografia das regiões em que se podia plantar e colher, tendo em vista a separação dos ciclos, essas regiões agora estavam restritas ao atual Sul e Sudeste (a produção do café para exportação se destacou mais na província de Minas Gerais e nas partes íngremes das serras da então capital do império brasileiro, o Rio de Janeiro), que eram recobertas de morros, serras e montanhas, o que dificultava ainda mais esse empreendimento.

Perceber novas técnicas que otimizassem a produção, provocaria um aumento considerável das condições econômicas e sociais no Brasil, e justo quando as ferrovias deveriam se apresentar como uma solução, barata e de retorno atrativo (para as dificultosas economias de algumas poucas províncias), problemas apresentam-se, de ordem que se pensou nas ferrovias como segunda opção, uma vez que nem mesmo as mínimas condições para a instalação de um parque industrial eram percebidas nas regiões onde os trilhos poderiam fazer alguma diferença, tendo em vista que depois das imediações feitas pelo Barão de Mauá, na província do Rio de Janeiro, foram poucas as praças que conseguiram organizar algum outro incremento capaz de instalar trilhos. Pensava-se nas ferrovias como um aglutinador de novos caminhos, uma nova possibilidade de se interiorizar os sertões brasileiros, mas era necessário que essa ideia se encontrasse com os trabalhadores, com engenheiros, com construtores... todos minimamente capacitados para a realização das tarefas para a implantação de trilhos, de armazéns, da construção de vagões, condições exemplificadas por Camelo Filho

O ato de construir uma estrada de ferro é muito complexo, porque além de exigir gigantescas somas de recursos financeiros, também é necessário ter mão de obra qualificada, incluindo o pessoal de nível superior, assim como uma enorme estratificação de funções que vai do cavador de valas aos engenheiros, mestres de obras e construtores de pontes e tuneis, isso sem contar o período após a construção, quando os trens iniciam suas operações, exigindo outros profissionais, como maquinistas de trens, agentes de estação, pessoal de oficinas, além do corpo administrativo. (CAMELO FILHO, 2000, p. 34)

⁴ Relativo a produtos primários, diretamente relacionados ao mercado externo, como o café, o algodão e o açúcar. Até 1820, respondem por 13%, 21% e 30% respectivamente junto a balança comercial de produtos exportados, enquanto produtos como tecidos, vinhos e sabões, respondiam com 11% de produtos importados, tendo o mercado inglês como um dos principais destinos.

É durante esse período que as ferrovias encontram as primeiras dificuldades para a sua implantação, tendo em vista os poucos recursos (o projeto das ferrovias embora tenha sido em seu primeiro momento um projeto iniciado pelo barão de Mauá, não seguiu um traçado único, unido à iniciativa privada, verificada a situação financeira que a Monarquia atravessa, permitiram ao Barão perceber que a gestão das ferrovias perpassaria pelo interesse do poder público) apresentados pelo governo de D. Pedro II para a onerosa missão de construir seu projeto ferroviário, que ora se apresentava como de integração/colonialismo, ora se enquadrava como de necessidade para o escoamento de produtos.

Os problemas se apresentam para a implantação e consolidação dos trilhos, uma vez que o Brasil apresentava uma extensão territorial muito desconhecida, tendo em vista que as primeiras impressões da topografia brasileira ainda eram muito poucas, e as que existiam, eram realizadas por incursões de viajantes europeus que percorriam as regiões com o intuito de exploração econômica. Ainda outro fator que desencorajava os envolvidos no projeto, era a falta de um parque maquinário, que poderia ter onerado bem menos os custos de produção, e manutenção dos trilhos, bem como pessoal qualificado, fazendo com que além desse pessoal especializado, não apenas engenheiros, mas pessoas para trabalhos simples, vindas da Inglaterra, serviços, além dos empréstimos (obtidos na sua maioria, dos próprios bancos ingleses) na sua maioria, fossem executados pelos britânicos, como aponta Camelo Filho (2000, p.34) “inclusive toda a mão de obra mais qualificada foi contratada fora do país, pelo menos no início da implantação e só posteriormente, os brasileiros passaram a ter o domínio das técnicas ferroviárias, inclusive da engenharia”, fazendo com que o abismo existente entre os países que possuíam a capacidade de fabricar e manter ferrovias, e os países que as queriam, aos poucos se tornassem maiores em pouco tempo.

Sobre essa diferença entre países que restringiam o controle das ferrovias e os demais, Camelo Filho é enfático ao apresentar uma das razões que fizeram parte do endividamento brasileiro pelo capital estrangeiro, tanto de empresas quanto do próprio governo central, este afirma que. “Por falta de política mais cuidadosa para a implantação de ferrovias e outras obras de infraestrutura, que se tornou danoso aos interesses nacionais, pois a cada ano que passava a dependência e o endividamento do país aumentava” (Camelo Filho, 2000, p. 34)

Uma vez lançado o projeto dos trilhos, eles se expandiram à medida que a economia se reorganizava, se rerepresentava ou se criavam novas condições econômicas que fossem satisfatórias para a presença dos trilhos, visto a isso também ter se apresentado como outro problema para as ferrovias, pois algumas linhas férreas foram construídas no meio do nada à espera de pessoas, exportações e desenvolvimento, inviabilizando completamente a ideia por trás dos trilhos, que era unir regiões, proporcionar melhor escoamento de pessoas, cargas, animais etc... Já nos anos finais de transição do Império brasileira, para a República, irrompe uma força e uma percepção de que romper com a Monarquia, possibilitaria novos tempos para o Brasil. Percebendo que as ferrovias poderiam vir a se somar para o desenvolvimento de novas regiões, foram assinados muitos decretos de concessões para a construção de outros troncos ferroviários espalhados pelo interior do país, sendo os maiores ramais ferroviários, localizados nas províncias de Minas Gerais, Bahia e São Paulo (regiões estas produtoras e exportadoras de insumos básicos) mesmo que alguns desses simplesmente não ligassem coisa alguma a lugar nenhum, fugindo ao que se apresentou como privado ou público, como explica

A capacidade de ampliação do serviço sob controle privado está limitada pelas restrições de investimento do ente privado, que apresenta um custo de capital [...]os prejuízos com um empreendimento malsucedidos podem levar uma empresa a sérios prejuízos patrimoniais e até mesmo a falência, enquanto que para o governo esse risco é significativamente inferior. (SISTEMA FERROVIARIO BRASILEIRO, 2013, p 11)

São percebíveis esses tipos de iniciativa em quase todos os estágios de desenvolvimento do projeto maquinário, por inúmeras razões. E desse contexto de interpretações sobre quais seriam os possíveis lugares que receberiam ferrovias, brotou o projeto de integração do território brasileiro por meio dos trilhos, alinhado com a economia agroexportadora do café como principal produto comercializado. Os trilhos foram apresentados à sociedade com a missão de unir cidades, dar maior mobilidade sobre os transportes e buscar levar uma noção de identidade brasileira às populações esquecidas pela distância, que agora seriam alcançadas por meio dos trilhos, como apresentado pelo panfleto comemorativo do movimento enaltecido dos trilhos junto a República, estampado nas primeiras folhas da Revista História:

“Cortando as matas e ligando cidades, escoando a riqueza do café, transportando presidentes da República, deslocando trabalhadores e vagabundos, os trilhos que desembocavam em capitais e em lugares remotos transformaram a vida das populações, que se organizavam a partir do apito da locomotiva. (LUCIANO FIGUEREDO, 2010, p. 14)

A pesquisadora Leda Rodrigues Vieira (2010, p. 34) apresenta outra importância dessas ferrovias para o Brasil “proporcionar a entrada de investimentos estrangeiros no país, especialmente ingleses”, quando analisado dentro do plano econômico, agregar tecnologia e industrialização ao mercado de gêneros e cereais para exportação, a fim de que este meio se desenvolva, abrindo portas tanto ao capital inglês, quanto aos engenheiros e pessoal técnico.

A proposta dos empresários ingleses, juntamente com a dos responsáveis pelas concessões dos trilhos e ramais férreos, era que os trilhos saíam do litoral em direção ao interior, levariam um “desenvolvimento”, atrairiam pessoas, comunidades no entorno das linhas férreas, retornariam com produtos agrícolas, e matérias primas úteis para exportação, dinamizariam a economia, e proporcionariam um novo colonialismo a regiões mais adiantadas. Era uma ideia simples, que romperia com o estado de dificuldade econômico, mas tal proposta não só não aconteceu, como em alguns sentidos atrasou ainda mais lugares, economias, ciclos sazonais, desequilibrou a balança financeira, mostrou ao mundo que as ferrovias não dariam e não certo no Brasil, e nos dias de hoje, como parte da história, a memória das ferrovias parece que necessita ser apagada para que verdades sobre sua organização e manutenção sejam esquecidas.

Da cidade do Rio de Janeiro, o projeto da malha ferroviária seguiu primeiro para a província de São Paulo, com a construção da estrada de ferro, *The São Paulo Railway⁵ Company, Limited* inaugurada em 1867, fato bastante intrigante sobre as ferrovias paulistas, tais planos de viação são muito mais velhos que o próprio estudo/plano de Mauá, mas a falta de interesse do governo, somado à ausência de capitais sempre foram força maior para o adiamento dessas atividades. Uma vez acompanhando o ciclo do café (entre os séculos XVIII e durante todo o século XIX), o interior de São Paulo, juntamente com a região das serras mineiras, se desenvolveu muito mais que as regiões vizinhas a então capital do Império, o que em tese, obrigatoriamente colocaria os troncos centrais das estradas de ferro nesse interim, localização privilegiada, e que proporcionou uma grande ferrovia dentro dos estados, tanto paulista, quanto mineiro, porque boa parte das demais ferrovias foram construídas a partir do cinturão do café. Como produto de exportação, o café comercializado, precisava ser enviado para os mercados europeus, e assim como outros produtos, este também sofreu com o serviço dos tropeiros, e suas

⁵ Todas as estradas de ferro constituídas em território brasileiro, utilizavam a classificação de suas representantes, especialmente as ferrovias paulistas e mineiras, que tiveram grande participação de firmas e bancos ingleses.

longas jornadas até o porto de Santos, único local viável, e com um porto grande o suficiente para receber grandes cargas para exportação. Destas ferrovias paulistas e o seu pioneirismo, os projetos de ferrovias foram primeiramente apresentados em 1839, ao então engenheiro Britânico Robert Stephenson⁶, filho de George Stephenson, idealizador da primeira locomotiva a vapor do mundo, visto terem apresentado desde o primeiro contato, dificuldades que outras não apresentariam, sendo a mais delicada e necessária a se romper: a grande subida da serra do mar, para se chegar ao porto de Santos.

Fato bastante interessante sobre o projeto ferroviário paulista, foi a presença de Mauá e sua empreitada para a modernização do Brasil, tendo partido dele em conversas com representantes do Império, a intenção de se ter uma segunda estrada de ferro que cortasse o interior e conseguisse chegar até o litoral (em descida da serra), para o escoamento do café. Com a força de seus argumentos, foi projeto vitorioso, daí ao início das obras, a constatação de que problemas maiores que os encontrados no Rio de Janeiro, diziam respeito a topografia paulista, mais precisamente a serra do mar, com seus 800 metros de inclinação, sendo vista por muitos da época como intransponível, o que de fato não causou tanto desânimo aos construtores, tanto é que o projeto saiu do papel. Tomados por uma iniciativa pioneira, e com os vultosos empréstimos das casas de comércio de Londres, e na eminência de ter que pagar estes empréstimos, não havia tempo a perder, pois os produtos estavam se estragando no solo, fossem na ausência de algumas colheitas, ou nas viagens mal feitas pelos viajantes, e o porto para exportação destes produtos estava a vista, cabendo aos engenheiros responsáveis pelo projeto se voltarem para as figuras dos britânicos James Brunlees⁷ e Daniel Makinson Fox⁸, experiente construtor em alturas, sendo responsável por contribuições significativas de projetos europeus, desembarcou em solo brasileiro e logo obteve de Brunlees respaldo para subsidiar seus projetos nas montanhas.

A partir dos projetos de implantação das teias ferroviárias, surgiram cidades que hoje são importantes, como Itu, Rio Claro e Araras, localizadas no interior, em direção a

⁶ Engenheiro britânico, que esteve por diversas vezes envolvido nos projetos das vias férreas paulistas. Tendo atuação mais decisiva na construção da linha férrea sobre a serra do mar, unindo a cidade de Santos a capital da província paulista.

⁷ Um engenheiro civil inglês. Brunlees construiu diversas estradas de ferro na Inglaterra e na América do Sul, incluindo a São Paulo Railway. Brunlees usou uma técnica (nova e econômica) na construção das novas ferrovias.

⁸ Engenheiro inglês que havia adquirido experiência na construção de estradas de ferro através das montanhas do Norte do País de Gales. Fox, como era chamado, fez brilhantes conclusões sobre os declives presentes na serra. De seus trabalhos, grande parte destes estudos foram implantadas nas vias férreas construídas sobre as serras.

serra, especialmente com a chegada de outros engenheiros de outros países, como da Alemanha e Suíça, povoando a localidade e apresentando outras culturas a partir do incremento dos trilhos.

Depreende-se até aqui que o projeto das ferrovias foi complexo e dinâmico e muito pouco planejado, uma vez que envolveu elementos políticos, econômicos, sociais e culturais do Brasil, transformando o que antes sequer existia, de uma hora para outra em localidades, com sujeitos sociais que embora pertencentes a outras culturas, se apropriariam desta cultura, deste lugar, desse modo de ser, desse lugar, como aponta Luciano Ferreira da Luz (2006), para formarem e serem por esta transformados, a exemplo disso foram as inúmeras famílias de migrantes e estrangeiros atraídas pelas possibilidades de trabalho nas ferrovias. Sobre isso Luz (2006, p.39) ressalta “não há como estudar o desenvolvimento do sistema ferroviário [...], sem considerar as estreitas relações com a cultura cafeeira e os movimentos de população que ganham força a partir da segunda metade do século XIX”. Sobre essas famílias, com maior ou menor ênfase no cenário local, todas essas assumiram um papel relevante quanto a cultura que os resguardava, havendo, portanto, uma troca entre culturas. Exemplo de alguns engenheiros que por aqui se estabeleceram, e depois de certo tempo não voltaram mais para seus países de origem, caso dos Frederich Ruegger⁹, originários da Suíça, ainda das formações coletivas estabelecidas pelo incremento dos trilhos, a estação de Paranapiacaba, inicialmente construída para descanso dos operários, tempos depois tornou-se importante estação férrea, constituído núcleo povoador e distrito industrial.

As ferrovias foram um dos resultados científicos e tecnológico da grande revolução industrial inglesa, é fato, e também que os britânicos sabiam mesmo como utilizar de todo modo os inventos tecnológicos, ficando comprovado com o sistema que eles mesmos chamaram de Endless rope¹⁰ junto a serra nova, incremento utilizado nas subidas da serra, verdadeiro marco na engenharia brasileira, se foi novidade para os brasileiros, não foi para os inventores deste método, os europeus. Esse procedimento,

⁹ Frederich Ruegger, assim como outros engenheiros que vieram da Europa para trabalhar nas estradas de ferro no Brasil, com a continuidade dos serviços em outras vias férreas, e atendendo a também interesses do governo central, reside no Brasil, constituindo negócios voltados para a manutenção das vias férreas.

¹⁰ Sistema criado pelos engenheiros britânicos, também chamado de “sem – fim” (fenicular). Após este sistema ser colocado em operação, o percurso foi dividido em seções (cinco no total), sendo que em cada uma delas havia máquinas de 1000 C.v. instaladas em posições subterrâneas. Outro detalhe interessante, é que cada vez que uma composição subia, havia outra composição de peso próximo ou equivalente, de modo que os pesos entre ambas se contrabalanceavam, permitindo que as máquinas se comportassem de maneira fixa. Para que esse sistema funcionasse, no deslocamento da composição, de um plano para outro, a Locobreque (outra máquina) acompanhava os vagões com um tenaz que se prendia ao cabo impulsor até a seção seguinte, onde se realizava a mudança de cabo, assim de maneira sucessiva até o pé da serra.

prático e simples, permitiu que o carregamento de toneladas de café fosse escoado para o porto de Santos, produzindo riquezas antes não pensadas, entretanto, por melhor que fosse a ideia, faltou espalhá-la para outras regiões de topografia acentuada, visto estas apresentarem os mesmos obstáculos a produção e transporte.

Conforme os projetos ferroviários iniciados e prolongados pelas firmas inglesas em solo brasileiro avançavam, o choque de interesses entre brasileiros e britânicos se consolidava, especialmente quando as regiões interioranas foram alcançadas por ambos os projetos viários. Entendiam as firmas bancadas por interesses nacionais, que as garantias estendidas e ampliadas para os negócios dos ingleses, eram abusivos e retiravam para fora do Brasil, grandes somas de recursos em detrimento de serviços que poderiam facilmente ser executados pelos próprios paulistas e mineiros.

Como mencionado acima, o interesse do governo pelo projeto de modernização do estado, a partir de eventos internacionais, foi lento e gradualmente descuidado, tanto que nos dias de hoje, percebe-se a malha ferroviária brasileira em vez de se ser aproveitada, o que facilitaria em muito os meios de transporte, tanto logística quanto financeira, está esquecida e sucateada. Conforme avançavam interesses privados nas construções de estradas de ferro pelo interior do Brasil, capitais e investimentos de outras ordens penetravam dentro do estado, valorizando o que era do povo brasileiro, mais do que os próprios que por aqui estavam. Essa estrada de ferro paulista, vivenciou anos de glória e crescimento econômico, estando totalmente associada a economia do café, tendo sido afortunada pelos barões cafeicultores e pelos burgueses paulistas que herdaram de Mauá a iniciativa de suas construções (Mauá não conseguiu terminar seu projeto de construção da estrada férrea, em virtude de ter se endividado após constatar onerosos gastos extras na construção de algumas partes da estrada).

Foram frutos desses incrementos britânicos no interior de São Paulo, as estradas de ferro Paulista, Mogiana, a quem Paulo Roberto de Oliveira (2007, p. 55) denomina sua utilidade como “[...] pelo seu papel estratégico econômico de áreas pertencentes a outros estados a economia de São Paulo”, e Sorocaba, como parte integral da remessa de grandes somas em dinheiro por parte de bancos ingleses investidos no Brasil, na política por novos mercados, tanto consumidores de seus produtos, quanto prováveis canteiros de obras nas quais poderiam realizar suas obras em detrimento de juros, as vezes abusivos, mas com a garantia de um bom retorno, como pontuado por Martins (1969, p. 28) “aos interesses da Inglaterra de investir seu capital disponível, expandir sua tecnologia avançada, aliaram-se os cafeicultores paulistas, preocupados em baratear os custos dos transportes de seus

produtos”, evidenciou-se portanto unir quem tinha o que vender, caso do Brasil, a quem estava disposto a pagar/comprar, caso dos britânicos, de fato, esse plano viário das férreas, em muito somou a sociedade brasileira, porém muito mais agregou aos outros (investidores), comparado a todos os dividendos que foram recebidos pelos investidores britânicos.

Ainda sobre as ferrovias paulistas, é improvável falar desta malha férrea e deixar de associa-la ao desenvolvimento da nação, pensando na economia do café e sua localização, o que colocava São Paulo como centro dinamizador da economia. Neste momento de intensas transformações, a economia brasileira era representada entre a riqueza gerada nos cafezais, e alguns outros meios de serviços em menor expressão. Estas ferrovias, ao chegarem, provocaram um fortalecimento do sentimento de ser brasileiro, necessário para o desenvolvimento. A ideia de as locomotivas trazerem um relativo “progresso”, antes tão falado, porém distante, e agora, sendo constituído no Brasil, foi amplamente debatido e largamente simbolizado e, por que não dizer, cultuado. O que se manifestava era a ideia de que o trem daria conta de colocar o país nos trilhos, como é apresentado por Martins (1969), faz menção a esse período: “.

A locomotiva, deixando um rastro de civilização em trilhos então solidamente fincados, na esteira do avanço cafeeiro, era um símbolo de todas as transformações. Vinha célere, veloz, anunciando o progresso, e na ideia de progresso estava inscrito um projeto: a Republica. (MARTINS, 1969, p. 30, grifos meus)

Em 30 anos na região do café, as ferrovias foram diretamente responsáveis pela constituição de algumas cidades, proporcionado a elevação de vilas em municípios, provocando até certo êxodo do campo para as vias urbanas, modificando e alterando a fachada de antigos cenários para novas e belas paisagens, atribuindo-se tudo isso a necessidade alcançada pelos viajantes que estavam a bordo do trem. E de repente, começavam a pedir para dormir em uma vila, e outra, daí a necessidade de se ter acomodações mais confortáveis, ou a mesmo a praticidade de oferecer a estes viajantes, algumas distrações, ou ainda, como forma de melhorar as viagens, as vezes longas e tediosas, criavam-se cenários, que aos poucos foram sendo melhorados, oportunizados, ganhando importância, transformando-se aos poucos de pequenas vilas, e cidades de tinha nome e renome, conforme relata Martins, e o desenvolvimento das cidades por meio da chegada da linha férrea

As cidades se povoaram, enfeitaram suas edificações, fundaram escolas, construíram palacetes, hospitais, as praças receberam jardins públicos; introduziu-se a iluminação a gás, instalaram o telegrafo, serviços telefônicos, novas atividades manufatureiras e comerciais; as notícias passaram a circular com muita rapidez; companhias de teatro apresentavam-se em tournées pelo interior, os homens aproximavam-se para trocar ideias e uma vida associativa desabrochava, traduzida pela criação de lazer aos clubes políticos, das associações literárias aos Gabinetes de Leitura. (MARTINS, 1969, p. 30)

Criou-se um simbolismo nacional em torno do trem e do progresso, tornando-se um referencial e penetrando no imaginário social das grandes cidades e de pensadores, proporcionado pela chegada dos trens, escritores do século XIX e XX, assim como destes tempos atuais, foram exprimir o papel da máquina de ferro, como um benfeitor e suas impressões, expressando em suas narrativas este incremento tão poderoso e carregado de um mundo de novidades. Quando partilham versos e narrativas a um mostro de ferro, reproduzem nas imagens e nas ilustrações o quanto esse modernismo esteve intimamente ligado ao Brasil, em um estado de transformação, em que andar, correr e voar dariam seguimento pelo vapor. São estes versos, do romancista Castro Alves, que partilham o momento triunfante que se encontrava a presença da Maria Fumaça, conforme assinala Martins (1969, p 30) “o trem de ferro foi festejado em prosa e verso”,

Vos que o tempo das ideias
Largo, abris as multidões
P’ra o batismo luminoso
Das grandes revoluções
Agora que o trem de ferro
Acorda o tigre no cerro
E espanta os caboclos nus
Fazei deste rei dos eventos
Ginete dos pensamentos
Arauto da grande luz
(Alves, 1913)

Por um momento, o logotipo progresso/atraso deixou de estar no ambiente apresentado, sendo empurrado para as vastas porções ainda a serem alcançadas. Os versos prosam sobre as pessoas, que se dispuseram a ver e vivenciar a recém-chegada ferrovia, trazida de muito longe, e que desembarcou o entendimento de mais agilidade, que esteve sempre sendo associado a ideia de que os transportes iriam de encontro a resolução de problemas centrais, conforme o poema diz, luminosos. Nestas prosas, Castro Alves compara o invento da tecnologia a um tigre, animal feroz, e ágil, ideia um tanto incompleta para um veículo que de rápido não tinha, mas feroz, talvez no sentido de desbravar as matas, as serras, desconstruir velhas ideias de atraso e possibilitar um começo a partir do ponto inicial de onde a primeira via férrea partiu. Mesmo com tantos atributos a serem registrados, Castro Alves faz menção aos operários da ferrovia, assim a

partir da grandiosa amizade entre os serviços nas ferrovias, tendo sido ele um dos que perceberem estes ambientes de trabalho, é destas observações que se referira a economia da época, tanto que fez saber, graças a ela (econômica do café), muito do que se tem como desenvolvimento a partir das ferrovias, veio do café, a cafeicultura se une as ferrovias e da vazão para o escoamento das produções.

Esse dito progresso por meio das ferrovias, acelerador de ideias, promovedor de rupturas de velhos hábitos a tempos presentes no seio da sociedade, foi debatido com ânsia para se fazer conhecer, tanto que outros pensadores foram pontuar sua chegada e constituição. Essas comparações entre o que o Brasil precisava, que seria trazido pela fumaça da locomotiva e o que se tinha como sendo a realidade presente, as prosas foram firmar o que em tese deveria ser o papel do trem para o desenvolvimento da sociedade, elevando a nação, em todos os seus setores. Raimundo Correia, pensou e expressou o papel das ferrovias quando ancorada no decurso da República brasileira, para o seguimento do papel de nação forte e desenvolvida.

Rijo, forte e veloz; é uma ideia
 Condensada em metal, em ferro espesso;
 Não recua, não cai, não tituleia;
 E voa, e rasga, o luminoso ingresso,
 O ramo arterial, a grossa veia
 Por onde corre o sangue do progresso
 (Correia, 1883)

Em suas palavras, o poeta parnasiano assim faz referência a ferrovia. Tanto o luminoso, quanto o forte e o ramo arterial, estão ligados a contemplação de uma armadura que envolvia a ferrovia, sua silhueta de energia, capaz de puxar o progresso antes preso ao interior, agora chegado aos portos, para ser vendido, papel este feito pela brilhante e forte locomotiva, que cortava os ramos arteriais, os caminhos abertos nas matas.

É perceptível o quanto a economia do café somou tanto para a organização quanto para o desenvolvimento do parque maquinário brasileiro, em termos de aberturas de troncos ferroviários, ramais e ainda estações férreas, às vezes não serviam apenas as ferrovias dentro do estado, mas conseguiram somar para um maior deslocamento e penetração de povoações e futuras cidades. Pelo quadro abaixo, analisa-se com pertinência o continuo afloramento dos trilhos no território do Brasil.

Quadro 1: demonstrativo da construção de estradas de ferro a partir da riqueza/localização do café (atuais regiões Sul e Sudeste do Brasil).

Expansão das estradas de ferro no Brasil 1854 – 1929		
Anos	Região cafeeira	Brasil (km)
1854	14,5	14,5

1859	77,9	109,4
1864	163,2	411,3
1869	450,4	713,1
1874	1.053,1	1.357,3
1879	2.395,9	2.895,7
1884	3.830,1	6.324,6
1889	5.590,3	9.076,1
1894	7.676,6	12.474,3
1889	8.713,9	13.980,6
1904	10.212,0	16.023,9
1906	11.281,3	17.340,4
1910	*	21.466,6
1915	*	26.646,6
1920	*	28.556,2
1915	*	32.000,3
1929	18.326,1	32.000,3

Fonte: Borges (2011)

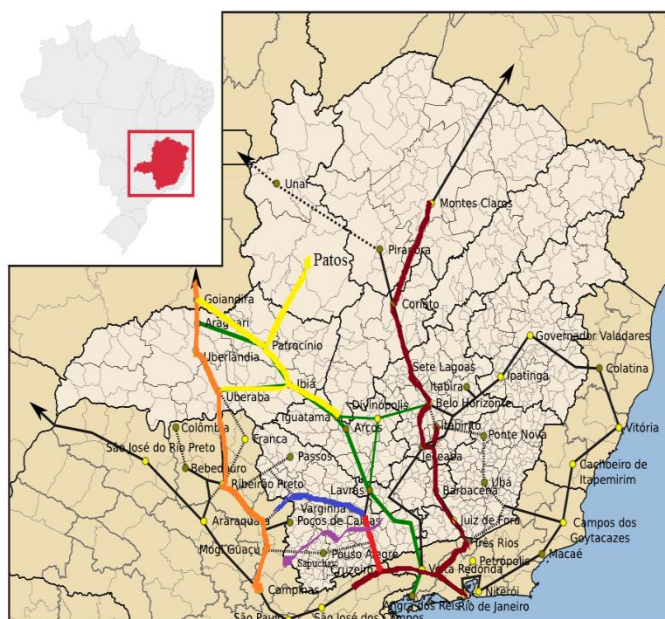
Após essa apresentação de como estavam organizadas algumas das principais ferrovias na região do café, que englobava as províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, tem-se uma amostra do potencial econômico destas províncias na conjunção e constituição deste projeto. Tendo sido a segunda província a ter um plano viário em seu território, depois das linhas férreas fluminenses, São Paulo e as “ferrovias do café”, dentro do cinturão paulista, pelo tamanho de sua importância para a continuação desse plano férreo Brasil a frente, considerando a relevância e o papel econômico e posteriormente de caráter político, que esses projetos de ferrovias tiveram na sociedade, um mapa cartográfico expressa o tamanho que essas ferrovias alcançaram dentro da província, sendo ainda nos dias de hoje, a maior malha férrea do Brasil. Na imagem abaixo, as principais ferrovias, e troncos que partiam vindas de outras províncias e passavam dentro da província, sendo que a grande soma destes trilhos, vieram a encabeçar outros ramais em direção ao interior.

à época moderna. Contornos nítidos, dando a impressão perfeita da distância que separa um objeto de outro.
(Amaral, 1951)

Cada cidade registrada, com suas particularidades, denotou um pequeno trecho concluído da ferrovia, em que máquina e cultura se misturavam, sugerindo que as linhas férreas estavam no cotidiano pessoal e coletivo de sujeitos da história mineira. A rede mineira de viação ao longo dos anos se torna uma das mais importantes do Brasil, agregando um padrão de desenvolvimento muito próximo ao vivido no cinturão do café. Proporcionados pela economia mineira, em que os grandes fazendeiros tomaram a rédea para o desenvolvimento da região, tornando-se os responsáveis pela organização destas ferrovias, e por outro lado, porque com o passar dos anos, as ferrovias mineiras conseguem competir com as ferrovias paulistas, produzindo um mercado mais dinâmico, com um maior fluxo de trabalho em torno da economia do centro do Brasil, permitindo o barateamento do transporte. A intenção do governo com o povoamento ao oeste, era provocar uma ida para dentro do território, o que contemplava outras províncias nessa rota, caso da província mineira. Por serem diversas as linhas férreas que cortaram o território mineiro, e por terem sido relevantes para a construção da história das ferrovias, assim como as ferrovias paulistas, um mapa das mesmas se torna fundamental para se ter uma clara exemplificação dessas linhas, que direcionaram as ferrovias por praticamente todo o espaço mineiro.

Principais vias férreas, e prolongamentos de ferrovias que passavam por Minas Gerais

- E. F. Central do Brasil
- E. F. Mogiana (SP) - Catalão (GO)
- E. F. Minas - Rio
- E. F. Muzambinho
- E. F. Sapuchay
- E. F. Oeste de Minas



Mapa 2: Ferrovias de embrenhamento pertencentes ao estado de Minas Gerais, algumas vindas de estados vizinhos e outras que se direcionaram a outros estados, como o Goiás.

Fonte: Elaborado pelo autor sobre a base cartográfica de Minas Gerais.

O projeto das ferrovias no território da província mineira contemplou diversos interesses, especialmente quando conhecidos os tipos de produtos encontrados na região. No plano político, foram ferrovias pensadas no sentido de unir as porções mais afastadas do centro dinamizador e corredor econômico, tanto que umas das intenções era atingir o mercado de produtos das praças do Maranhão, cortando o território da Bahia, o que ficou conhecida como a Estrada de Ferro central do Brasil. Com o advento da República brasileira, novos rumos foram dados a ideia das ferrovias, pois algumas mudanças econômicas e políticas foram de encontro tanto as antigas províncias que ainda não tinham em seus territórios ferrovias, quanto atuações mais convincentes de seus representantes nas câmaras e nas assembleias, com o propósito de melhorar os tipos de transportes a esses estados. Depois de mais de meio século entre os primeiros trilhos assentados, alguns carrilhos férreas serão construídos em regiões antes não prioritárias, caso de Goiás, Mato Grosso e o Norte do Brasil, mesmo que estas porções brasileiras, há tempos já tivessem um comércio amplo, com uma praça de negócios e circulação de pessoas e cargas capazes de receber um tráfego de carros de ferro, talvez até mais importantes que algumas linhas até então construídas.

A falta de interesse no desenvolvimento de algumas regiões, assim como ausência das classes políticas, a visão econômica e social voltadas para as ferrovias, foi que não ofereciam retorno imediato, somados a pouca oferta de investidores para o projeto das ferrovias, foram estes alguns dos percalços que levaram a falência demais investimentos que supririam a falta de transportes, produzindo um ambiente de relativa modernidade para uns poucos, em detrimento de regiões imensas que permaneciam as margens desse trem do progresso, como assim era chamada pelas elites, que batizaram esse modelo de transporte. Quando chegaram ao restante do Brasil, já em fins do Império, mudam-se as condições tanto econômicas quanto sociais, o que viabilizaria em um relativo desenvolvimento e conclusão de obras, mas percebe-se que outros níveis de dificuldades serão apresentados tão logo os trilhos alcançam o Nordeste e Norte do Brasil.

1.2 As linhas férreas no Nordeste brasileiro

O encontro entre os trilhos e o Nordeste do Brasil¹¹, não se registrou antes do segundo quartel de 1850, com algumas linhas construídas, como a ferrovia Recife ao São Francisco, construída em 1858, sendo a terceira ferrovia do Brasil, mas com uma cobertura territorial muito esparsa, estando presentes apenas em algumas localidades que já tinham certa proeminência econômica, sem apresentar neste primeiro plano que eram ferrovias de embrenhamento e interiorização. A garimpagem de informações permitiu chegar a alguns trabalhos, sendo estes, de Cechin (1978), A construção e operação das ferrovias no Brasil, trabalho que permite uma visualização profunda e uma análise criteriosa do estado em que se encontravam estas vias, passando pelos períodos de suas constituições desde os canteiros de obras, as manutenções destes Carrilhos.

O trabalho de Camelo Filho (2000), aborda os principais projetos de ferrovias e suas reais intenções de integração e escoamento dos produtos primários existentes desde o recôncavo baiano, até a ribeira do São Francisco. O debate com este autor, permitiu um olhar técnico sobre os processos de organização mecânica e industrial dos trilhos, visto serem itens as vezes isolados em pesquisas. Destaca ainda em que medida mudanças foram sendo tomadas, de interesse político e social, em prol da continuidade em construir ferrovias, ainda que algumas destas linhas férreas não fossem aproveitadas.

Os projetos de integração territorial via ferrovia para o atual Nordeste do Brasil, já estavam previstos desde os anos 30 do século XIX, do mesmo contexto em que Mauá apresenta seu conjunto para organização da estrada de ferro Mauá, quando a união entre as porções sul e Norte do Império deveria ter sido executado, segundo interesses do então chefe provisório do Brasil, Diogo Feijó, como exemplifica Camelo Filho (2000, p. 51) “ a ligação entre as regiões Sul, Sudeste e Nordeste (Norte e Sul) do Brasil através de ferrovias foi proposto pelo Regente Pe. Diogo Antônio Feijó em 1835”, portanto bem antes da primeira viagem realizada pela pequena maria fumaça entre a Bahia de Guanabara e a cidade de Petrópolis. A explicação para que tal projeto tivesse duas décadas de atraso, entre outros motivos, a falta de interesse político nas longínquas porções do

¹¹ Conforme ALBUQUERQUE JR., a invenção do Nordeste como região distinta do norte do Brasil dá-se no final da segunda década do século XX, sendo em grande parte um produto do discurso da seca: "O termo Nordeste é usado inicialmente para designar a área de atuação da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas (IFOCS), criada em 1919. Nesse discurso institucional, o Nordeste surge como a parte do Norte ligada às estiagens e, por essa razão, merecedora de especial atenção do poder público federal. O Nordeste é, em grande medida, filho das secas: produto imagético-discursivo de toda uma série de imagens e de textos, produzidas sobre esse fenômeno desde que a grande seca de 1877 veio colocá-la como o grande problema desta área. Estes discursos, bem como todas as práticas que esse fenômeno suscita, paulatinamente instituem-no como recorte espacial específico no país". ALBUQUERQUE JR., Durval Muniz. *Nos destinos de fronteira: história, espaço e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008, p.68.

território brasileiro, crises políticas enfrentadas pela monarquia em um contexto de intensas transformações sociais e políticas, falta de capital para esses investimentos (especialmente de investidores estrangeiros, uma vez que boa parte das ferrovias sempre fora de investimentos privados como parte do projeto das ferrovias estabelecidos pelo Governo Imperial), e o maior dos entraves: uma lavoura incipiente, que tinha no tabaco e no açúcar, as únicas fontes como receitas econômicas.

Representando esse intento pelas ferrovias (não diferente do que ocorreu especialmente nas províncias de São Paulo, Minas Gerais, Goiás), a ideia da integração nacional sempre esteve muito atrelada ao controle do território brasileiro, por sinal ideia essa presente desde os tempos de colônia, juntamente com a necessária substituição dos tipos de transporte que realizavam os serviços entre as localidades mais afastadas até os portos, uma vez que eram considerados deficientes, atrasados, obsoletos e representariam uma pedra no desenvolvimento de uma monarquia que corria rumo a modernização, buscando mercados para seus produtos.

Camelo Filho (2000, p. 51) ainda destaca que um dos maiores problemas para essa interligação “ferrovias de integração” entre o Sul e o Norte do Brasil, era a enorme distância que se percebia entre ambas as porções, representando mais que um obstáculo, as ferrovias do atual Nordeste tiveram grande dificuldade até mesmo para terem sua existência confirmada no papel, que diria em trilhos, dormentes. Sobre essa discussão sobre o espaço a ser ocupado pelas ferrovias, o capital inglês investido nos trilhos deixou um saldo negativo, uma vez que não levou em consideração a relevância em se construir ferrovias continentais (o Brasil é um país de dimensões continentais), desconsiderando as reais ligações que poderiam ter sido efetivadas, assim como as ferrovias americanas. Outro contexto que deve ser percebido, diz respeito a como se deu esse processo de integração do território brasileiro, a partir do Império, uma vez que não havia uma intenção em substituir os tipos de transporte existentes até então, as barcaças, os vapores, as mulas, os jumentos..., representando os caminhos marítimos, fluviais e terrestres, apresentou-se uma tentativa que até teve êxito em seus primeiros anos, mas sua configuração foi um projeto mal executado. O projeto destas ferrovias nordestinas esteve centrado na interiorização, substituindo transportes, agregando condições para o homem sair do litoral em direção ao sertão, visando sobretudo localidades onde já se tinham condições para esses tipos de traslado. No entanto, não houve uma preocupação centrada na gestão destas vias, referentes a cobertura territorial e o mesmo erro, repetido com as vias primárias, estava sendo repetido. Quando construídas as ferrovias em São Paulo,

Minas Gerais e Rio de Janeiro, foram por causa do café, estas no então Norte do Brasil, buscavam desde o açúcar, o café, o fumo e o algodão, além de alcançar pessoas e produzir um novo colonialismo no interior do Brasil.

No entanto, a percepção do atual Nordeste como território, foi completamente diferente de como ocorreu no atual Sul e Sudeste, destacando que em algumas regiões produtoras desses insumos, as condições para o transporte sequer existiam, caso do Maranhão, composto de vales e rios que não davam conta de escoar a produção do algodão, muito por causa das secas do Itapecuru e do Mearim, fato este comentado por Vieira (2010), que argumenta serem as porções tanto do Piauí quanto do Maranhão, entre as últimas a recebem vias férreas, exatamente porque em seus espaços territoriais existirem uma abundante via fluvial, capaz de contemplar o comércio, mas o projeto das ferrovias não era novo, e já tinha dado mostras de que era rentável, portanto a substituição de barcos por trens era interessante. O argumento de Vieira (2010), aborda o descaso do governo em relação à situação do transporte no Nordeste brasileiro, relegado em grande parte, aos rios.

No caso do Piauí e Maranhão, que ainda não possuía um plano de estradas de ferro nos primeiros anos do século XX, os representantes políticos dessas províncias justificam como sendo um “descaso” por parte do governo imperial em não conceder recursos para a construção de suas ferrovias e portos, apontando a não necessidade de construção de ferrovias nessas províncias por apresentarem uma ampla rede fluvial. (VIEIRA, 2010, p. 37)

O esforço para se ter uma ligação efetivada entre as porções do Brasil, enfrentou ainda muitas barreiras antes de ser vencida por meio dos trilhos. A intenção destas novas ferrovias, apresentados como pequenos troncos, foi uma ligação efetiva com a estrada de ferro Central do Brasil, advinda do Rio de Janeiro, passando por Minas Gerias e Bahia.

Até esse contexto, a ideia dos trilhos no Nordeste se resguardou a estudos e propostas, nada de tão concreto, uma vez que como mencionado acima, não havia interesse em investir em uma região que era pouco conhecida, não se tinha informações acerca de seus recursos naturais e as ideias por trás de uma unidade federativa enquanto nação, ainda estavam sendo apresentadas, e a geografia do norte do Brasil, era ainda objeto de pesquisas além dos relatos literários de viajantes.

Outros problemas que surgiram no contexto em que as ferrovias nordestinas foram discutidas e algumas construídas, como a crise de 1866¹², gerando descontentamento por

¹² Crise de 1866, na ocasião veio a quebrar bancos em vários países da Europa, especialmente em setores importantes, entre esses, investimentos ingleses, estes voltados para a construção de vias férreas espalhadas em várias partes do mundo, inclusive no Brasil. Na ocasião, houve uma grande repatriação de volumes consideráveis para os cofres britânicos.

parte de investimentos nos setores industriais do Brasil, somando a isso, veio ainda duas outras crises, uma que se apresentou em níveis mundiais, a de 1873 e a que o próprio Brasil se envolveu, do contexto da Guerra do Paraguai(1865-1870), provocando lapsos em setores até então prioritários como os transportes, e que se viram as nuances com a falta de investimentos e ausência do Estado em suas regências.

Tudo isso em um cenário que tinha um comércio agrário e exportador, sujeito diretamente às oscilações externas. Desse contexto de oscilações, entre os planos por uma ligação por ferrovias, os primeiros troncos férreos que foram de fato construídos no Nordeste do Brasil, foram as vias férreas em Pernambuco, A E.F. Recife ao São Francisco Railway¹³, foi apresentada por meio da lei nº 641/ 1858. Essa ferrovia, portanto, pioneira na região, no mesmo intervalo de tempo em que a estrada de ferro Grão-Pará deu seus primeiros passos em direção ao interior, no Nordeste brasileiro, essa ferrovia tinha como destino a ribeira do São Francisco, com o objetivo de busca de uma maior integração, e possibilitando o escoamento da produção, à época, de grande relevância para as praças do comércio, caso da cana e do tabaco. Essas ferrovias no Nordeste sofreram com problemas para a execução de suas obras, sendo que estes percalços, afetaram as ferrovias nordestinas, mais que vias paulistas, tendo a ausência da participação do governo nos planos viários, e a falta de recursos financeiros, uma vez que o próprio governo não dispunha de capital necessário para os trabalhos e mesmo sendo reportado o direito de concessões na casa que varia entre 5% a 7% mais 2% advindos dos governos de cada província, foram poucos os interessados em aplicar recursos nos canteiros de obras e despesas necessárias para a implantação das linhas férreas. Somente após superar esse primeiro momento de desconfiança em relação ao mercado brasileiro, foi que os construtores ingleses começam a se interessar pelos investimentos em ferrovias, tendo no primeiro momento investido de forma tímida, para em seguida, aplicar volumosas cifras que são despachadas dos bancos da Europa e ajudam a alavancar o projeto ferroviário, como analisa Camelo Filho (2000, p.33)” os ingleses passaram a investir grandes somas de recursos no setor ferroviário”, especialmente em ferrovias nordestinas, essenciais para o desenvolvimento da região e do país.

Outra ferrovia nordestina, a primeira estrada de ferro dentro do território baiano foi a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, também destinada a se encontrar com as

¹³ Via férrea considerada a segunda estrada de ferro mais velha construída no Brasil, precedida apenas pela estrada de ferro Mauá. No Nordeste brasileiro, esta é o primeiro plano viário, sendo, portanto, importante conseguiu iniciar o projeto das ferrovias no Nordeste.

águas do Velho Chico, decretada pelo projeto de lei nº 641/1852, nascia no dia 26 de junho, partindo da estação da Calcada, em direção a cidade de Alagoinha. Depois deste período, as ferrovias foram definidas pelo tempo em que se situaram, a época das secas. Surgindo ainda outras linhas, como Estrada de Ferro Paulo Afonso (1878), situada a época entre Pernambuco e Alagoas, construída pela companhia inglesa Great Western of Brasil Railway. Estas ferrovias (há uma pequena ressalva, em relação a essas estradas, as ferrovias do Maranhão e do Piauí), que serão apresentadas no capítulo seguinte, receberam uma definição específica, por ter sido construídas no período das secas, chamadas de “ferrovias das secas”¹⁴.

Seguindo o ritmo das ferrovias, no Ceará, foi criado um projeto ferroviário não apenas com a finalidade de substituir o cenário das secas por uma propensão de melhoria para as populações do semiárido e da caatinga, a linha ferroviária de Baturité (Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité S. A. 1870), na antiga província do Ceará, na ocasião, construída a partir da sociedade criada entre os barões de Aquiraz e Ibiapaba e o ilustre Tomas Brasil, com a finalidade de escoar a produção da serra: o café, logo após os estudos e acordos firmados, a estrada que a princípio tinha o seguinte traçado, entre Parangoba e Maranguape para Fortaleza (porto marítimo), acabou se estendendo até Baturité, produtora de café. Ao longo de sua construção, as secas de 1877 e 1878 afetaram duramente a construção de seu traçado, como analisa Silva (2013, p.38) “a seca iniciada em 1877, concomitante a má situação financeira da sociedade, foram fatores preponderantes para a retomada das obras”, assim como aconteceu com outra rede de

¹⁴ O nordeste do Brasil, ao longo da sua história, tem atravessado inúmeros períodos de secas, dos mais severos, se destacam as secas de 1723 a 1727, com maior destaque na província de Pernambuco, onde índios fugiram das secas, invadindo fazendas, perfazendo um clima de insegurança e desequilíbrio social. Seca de 1776 a 1778, neste período, juntamente com a seca, adveio também a varíola, provocando muitas mortes de pessoas e animais. A seca de 1877 a 1879, referida acima, provocou a morte de 400 a 500 mil pessoas, provocando além disso, um grande fluxo migratório de flagelados cearenses em direção a Amazônia brasileira. Com essa seca, diversos projetos ferroviários foram organizados, tanto com a finalidade de provocar um crescimento econômico, quanto dar trabalho a essas pessoas, fugidas dos interiores, tanto por isso, sendo consideradas ferrovias da seca. Verônica Secreto (2020, p. 36) menciona reportagens feitas no Brasil durante a Seca de 1877-1879 por Herbert Smith que cobria a seca no Ceará para o Schinners Magazine publicadas em 1879 num livro de sua autoria, onde reitera a estimativa de 500 mil mortos pela fome e pela varíola durante a maldita dos três setes. A historiadora, numa citação indireta a *História das Estatísticas Brasileiras* (1822-1889) de Nelson Semra (2006) ressalta ainda que “Chega a essa quantidade a partir de estatísticas parciais que iam sendo elaboradas em meio a crise. Todas essas estimativas eram parciais, sabemos o quanto as estatísticas imperiais eram defeituosas. (SEMRA, 2006)”. Secreto, porém, dialogando com outros relatos parciais de cronistas, corrobora da ideia de que se tais estatísticas não podem ser tomadas ao pé da letra, minimamente indicam a dimensão da mortandade: “as estatísticas da morte nunca são muito precisas, mas podem nos dar uma ideia da magnitude da tragédia humana” (SECRETO, 2020, p.36).

viações do Nordeste, mas contando com ajuda do governo, os serviços deram prosseguimento, e as instalações alcançam a cidade do Crato.

As secas do Nordeste, criaram condições para a criação de algumas das ferrovias tão essenciais para o prolongamento da distribuição de riquezas das regiões mais distantes da capital e dos portos, assim como foram utilizadas também como cabides de votos por políticos locais, que inescrupulosamente se utilizavam do momento delicado para lograr no jogo sujo da corrupção e da falta de sensibilidade com a situação que se apresentava, vendo nas ferrovias, aliados para o ganho de votos, como bem salienta os pesquisadores João Batista dos Santos e Evaneide Maria de Melo (2016, 105) “o flagelo da seca era uma das estratégias políticas para se construir ferrovias neste ou naquele lugar, dada sua eficiência nos discursos dos políticos que solicitavam estradas de ferro para suas respectivas regiões”.

Dar a essa população uma ocupação, e ao mesmo tempo completar o prolongamento da via, foi então uma forma de produzir um relativo desenvolvimento à região, chegando inclusive a ser pauta em reunião do então ministro Sinimbu, com o então presidente da Província do Ceará, José Júlio de Albuquerque Barros, solicitando do Governo Central, verbas para o prolongamento dos trabalhos da via

[...] a maioria da população, menos favorecida de fortuna, na imposição de receber nos lugares de sua residência os subsídios de Estado, tem affluído para o litoral, onde com grave prejuízo da saúde pública e perturbação da regularidade do serviço de distribuição dos auxílios, acha-se acumulada, inutilizando na inercia, actividade que bem aproveitada, produziria resultados de incontestes valor.

Tirar vantagens da própria desgraça, empregando em trabalhos uteis braços ociosos, estabelecer um systema de serviços que soube assegurar a essa população meios de subsistência, alimente seu amor ao trabalho, mediante razoável gratificação.; Tal é Senhor, o pensamento fundamental do projecto que os ministros de Vossa Majestade Imperial resolvem submeter a sabia apreciação de Vossa Majestade Imperial, solicitando a necessária aprovação. (SILVA, 2013, p.39)

Percebeu-se controvérsias sobre essa ferrovia, e sobre seu papel enquanto possibilidade para narrar a história social da província cearense, tendo em vista que a função da ferrovia seria em um primeiro plano oferecer um meio de vida, por meio do trabalho na construção da ferrovia, no entanto sem apresentar uma continuidade a essas populações após o termino das obras, deixando-as nas margens do que haviam produzido. Enquanto o trem perfazia as viagens entre o litoral e o interior, congratulando os setores mais afortunados, aqueles que haviam produzido, nas palavras do ministro “com amor”, os caminhos da ferrovia, amarguravam o desprezo após receberem seus salários e simplesmente serem relegados ao esquecimento.

O período de estiagem, que se combinava com as condições de pobreza para as populações do Nordeste, deram conta de produzir um ciclo quase interminável de ferrovias, todas amparadas na ideia de que o trabalho nos trilhos resolveria uma parcela considerável dos problemas, tanto se viu nascer a ferrovia Conde D’Eu¹⁵, iniciada em 1889, no território da antiga província da Paraíba, essa linha férrea foi construída com o mesmo propósito das linhas nordestinas, escoar o que havia de produção, e produzir um mínimo de desenvolvimento para essas regiões tão atingidas pelas secas e pela pobreza. Ora o jornal do sertão, cobrou às autoridades o prolongamento da via, como de fundamental importância para a fuga do homem sertanejo, e sua eventual ascensão social, como parte insolúvel dos problemas, mas tal medida não seria suficiente para esse estado de dificuldade.

“Crônicas Parlamentares”

O Sr. Irineu Joffily, obtendo a palavra, diz que achando-se a província ameaçada de uma terrível seca, deve a Assembleia pedir ao Governo Geral o prolongamento da ferrovia Conde d’Eu até Campina Grande, como medida urgente; e para isto a apresentou o seguinte requerimento: “Requeiro que esta Assembleia leve ao conhecimento do Governo Geral o mal estado da província, ameaçada de uma terrível seca, solicitando o prolongamento da ferrovia Conde d’Eu até a cidade de Campina Grande.(JORNAL GAZETA DO SERTÃO, 26 de outubro de 1888, p.02 apud).

De fato, a notícia vinculada a cidade de Campina Grande, se configurava como de fundamental importância, tendo em vista esta mesma ser uma das mais desenvolvidas na época, e capaz de receber uma grande quantidade de flagelados nordestinos, empregando-os nas atividades básicas ali presentes, bem como permitindo uma nova possibilidade de recomeço as suas vidas.

A constatação de que algumas destas ferrovias não foram a solução para um problema regional e econômico, esteve no fato de que após o período das secas, além das populações que trabalharam nas obras, serem dispensadas, boa parte dos trilhos não foram concebidos com a ideia de produzir um desenvolvimento para a região (pois não ligavam cidades importantes a centros produtores), apenas servir a interesses políticos. Quanto à forma que eram concebidos os acordos entre as empresas construtoras e o governo, percebiam-se brechas nos acordos firmados, permitindo diversos erros que possibilitavam empresas a barganhar por trabalhos sequer concluídos, ou a serviços deixados para outras empresas, alguns desses, tendo que começar de onde saiam.

¹⁵ Inicialmente construída e registrada com o nome de Estrada de Ferro da Parahyba a Alagoa Grande, essa via férrea teve seu nome alterado “pouco tempo depois batizada de Estrada de Ferro Conde D’Eu”, Soares (2018, p. 73)

Sobre as duas últimas províncias no Nordeste que estacionaram nos canteiros de obras de ferrovias, caso do Maranhão e do Piauí, acabaram fadados quase todas as possibilidades de se construir parques maquinários aqui, levando sempre os mesmos argumentos, da falta de recursos, da falta de interesses por parte de empresas, eminência de uma topografia acessível. O Maranhão começou sua incursão férrea pelo território ainda com uma linha dos tempos de Monarquia, que servia a uma empresa particular. Caso do estado vizinho, o Piauí, o contexto dos trilhos se acentua tardiamente, na primeira metade da República, com uma tentativa de direcionar estradas de ferro dentro do espaço, provocando o deslocamento de serviços e ressignificações sócias para esse estado.

Nos dias de hoje, depois de muitas encampações de algumas estradas, o desaparecimento de alguns troncos férreos, a ligação entre pequenas estradas a outras, transformando-as em ferrovias com mais de 100 km, a malha ferroviária nordestina dos desde os tempos de Império a República, está assim distribuída:

Quadro 2: principais ferrovias do Nordeste brasileiro.

Quadro das principais ferrovias nordestinas/ distribuídas entre os estados do Nordeste					
Localização geográfica/ territorial	Ferrovias	Construção	Extensão territorial	Relevância social/ e produtos transportados	Atual situação operacional
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	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
CEARÁ	Estrada de ferro Baturité	1872	7 km	Ferrovia do polígono das secas no Nordeste	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
PARAÍBA	Estrada de ferro Conde D' Eu	1870	121,5 km	Ferrovia do polígono das secas no Nordeste. Transportava açúcar e algodão	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
BAHIA	Estrada de ferro Central da Bahia	1867	43 km	Ferrovia do polígono das secas no Nordeste	Aos cuidados da Centro Atlântica S.A
	Estrada de ferro São Francisco	1860	123 km		

PIAUI	Estrada de ferro Central do Piauí	1916	163 km	Ferrovias de embrenhamento e interiorização	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
MARANHÃO	Ferrovias São Luís – Teresina	1895	457 km	Ferrovias de embrenhamento e interiorização	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
SERGIPE	Ferrovias Timbó – Propriá	1913	*	Escoar produção de produtos primários: café e algodão	Aos cuidados da Centro Atlântica S.A
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	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
ALAGOAS	Estrada de ferro Paulo Afonso	1878	116 km	Ferrovias do polígono das secas no Nordeste. Produtos: açúcar e algodão	Aos cuidados da Transnordestina Logística S.A
	Estrada de ferro Central de Alagoas	1882	88 km		

Fonte: pesquisa do autor (2020)

Essas ferrovias respondem hoje por menos da metade da malha viária espalhada pelo território do Brasil, sendo, portanto, pouco expressiva sua participação junto as riquezas geradas, uma vez que boa parte destas malhas ferroviárias foram simplesmente abandonadas, exatamente porque não geravam receitas suficientes para se manterem. No auge do projeto ferroviário do Nordeste, década de 1870, foram levantadas cartografias de muitas dessas ferroviárias representadas no quadro acima, sendo as mais importantes. Na sequência, é traçado um perfil técnico de como essas ferrovias somaram para o desenvolvimento da região, porque pouco ou muito, elas acabaram gerando alguma fonte de receita, é claro que mais para as empresas construtoras, os seus proprietários, os bancos e seus acionistas, e muito menos para os mais necessitados dessas obras, caso das populações espalhadas a partir dos trilhos.

Quadro 3: Perfil técnico das ferrovias nordestinas

Panorama geral das estradas de ferro no Nordeste					
Período	Quilometragem	Material utilizado	Estações/ pontos de paradas	Empregabilidade direta nos	Material rodante

				serviços das linhas	
1853 a 1973	8.000 km/ 16.000 km trilhos em linha reta	42.000.000 kg de ferro	700 estações	3,5 a 5 empregados por km em trafego	371 locomotivas
		13. 000,000 dormentes de madeira	24 tuneis		595 carros
			1.027 pontes		4.477 vagões

Fonte: Camelo Filho (2000).

Todo o levantamento de informações sobre as vias férreas do Nordeste, possibilitaram inúmeras discussões, algumas muito avançadas em relação ao que já se sabia, outras que também possibilitaram amadurecer quanto ao tema central dessa pesquisa. Saber que os planos férreos do estado do Maranhão não foram organizados a partir de eventos externos, como o ciclo das secas, ou ainda de projetos para prolongamentos com outras vias, torna-o carente de uma maior sustentação quanto a necessidade por suas vias férreas.

2 Projetos e chegada dos trilhos no Maranhão

O contexto em que o projeto dos trilhos ferroviários chegou a então província maranhense, em finais do Império, à época, empreendimento que levou muitos anos para ser constituído, ocorre em um momento de crise econômica e financeira, e uma busca por novas atividades, incluindo melhorias nas formas de produção e condições de mobilidade. Desde os primeiros quilômetros de linhas férreas, tão importantes em virtude de um comércio ascendente amparado por estradas de chão, navios nos vales dos rios, ocasionando o intercâmbio comercial entre a capital maranhense e as zonas produtoras, percebe-se uma significativa mudança em torno da constituição desta via férrea.

2.1 O Maranhão na primeira República (1889 – 1930)

A introdução da economia maranhense no sistema mercantilista, nos tempos em que sua estrutura política administrativa se reportava ao Estado do Grão Para e Maranhão, a partir da política pombalina, possibilitou incrementos tanto administrativos quanto de capital, a partir da criação da Companhia de Comércio do Estado do Grão-Pará e Maranhão em 1755, assegurando um crescimento a partir da produção e comercialização de produtos, entre estes, o arroz e o algodão com maior expressão. Portanto, essa introdução ao mercado capitalista e exportador não se deu antes da criação e constituição em território maranhense, da referida companhia, uma vez que esta mesma tenha tido

significativa importância, como exemplifica Yuri Michael Pereira Costa (2018, p. 244) “ A empresa, por décadas, dinamizou a economia e a sociedade local”, provocando além do surgimento de uma economia para exportação, a introdução de uma estrutura administrativa que pudesse produzir mudanças significativas econômicas e sociais, a partir do cenário a ser explorado. Dos produtos que faziam parte da agricultura e da lavoura maranhense, o arroz e o algodão sobressaíram em relação aos demais. O arroz, exportado para a Europa, por um certo período, e o algodão, produto responsável pelo crescimento econômico, em mais de um momento da história, observando as oscilações decorrentes de fatores externos, como a introdução das têxteis na Inglaterra, e a necessidade da fibra do algodão para os tecidos, e da guerra civil americana, em que ambos os momentos vão requerer dos fazendeiros e comerciantes, uma soma considerável do algodão para ser exportado. Entre o período compreendido na guerra americana, as vendas de sacas do produto deram um salto, produzindo uma riqueza antes não visto, conforme analisa Regina Helena Martins de Faria (2001).

Conforme estes fatores múltiplos internacionais se reordenavam, especialmente a pouca demanda externa pelo produto, provocaram uma crise em torno da cotonicultura, levando ao colapso da lavoura algodoeira, prejudicando a economia, provocando instabilidade econômica, alcançada em períodos anteriores. Tamanha instabilidade econômica, à medida que se apresentava, consumiu inclusive os capitais introduzidos pelas exportações do fio do algodão, provocando uma situação em que nem o arroz e nem o açúcar foram capazes de reformular um mercado exportador e dinamizador da economia. Sobre as atividades econômicas dos engenhos de açúcar, em meados do XIX, pouco somaram para o retorno e a ascensão da economia, estando centrada nas ribeiras dos rios, e na região da baixada, essa produção arregimentou uma força considerável de trabalho, sendo estes os antigos escravos das fazendas de algodão, e possibilitou um fluxo de comércio, nada parecido com o período áureo algodoeiro, conforme Faria (2001).

Em relação ao processo de ocupação, há quatro movimentos de incursão pelas terras do Maranhão, sendo a primeira, a via litorânea, conhecida de estrangeiros muito por conta da maior acessibilidade marítima e pela ausência de uma preocupação nos cuidados com essas mesmas terras, por onde os franceses chegaram, e posteriormente fundaram São Luís, capital do Maranhão, conforme Maria do Socorro Coelho Cabral (2008, p. 49) menciona “foi esta a primeira frente de expansão, a que chamamos frente litorânea”.

O seguinte movimento de entrada ao Maranhão, se dará a partir de 1700, com o comércio de peças africanas, ao desembarcar no porto maranhense negros cativos, introduzidos pelo comércio estabelecido pela então Companhia de Comércio, criada para dinamizar a economia, sendo responsável pela entrada de um número considerável de africanos, como aponta Costa (2018, p. 24) “O Maranhão serviu de entrada para a escravaria que alimentou boa parte do Norte da América Portuguesa”, que se somaram aos grupos nativos há tempos presentes da costa ao interior, produzindo um intenso processo de miscigenação, tensões e trocas culturais entre brancos, negros e povos nativos.

O terceiro processo de ocupação é registrado por meio das andanças de vaqueiros e suas tropas de animais, buscando afugentar o gado dos canaviais, em busca de novas rotas, como esclarece Cabral (2008, p. 50) ” a outra corrente povoadora, de penetração pelo interior com base na pecuária, entrou no Maranhão somente e a partir de 1730, ocupando os campos naturais do sul do Maranhão”.

O quarto movimento que alcançou terras maranhenses, foram nordestinos, vindos de porções mais distantes no atual Nordeste, em direção às províncias do Pará, Amazonas e ao interior do Brasil, foram os retirantes das secas migrando em direção a outras regiões, menos castigadas pelo clima e que oferecessem melhores condições de vida às populações, como exemplifica Marcia Milena Galdez Ferreira (2015, p. 77) ”Assim [...] o Maranhão, o Pará e o Amazonas, o Piauí é desde a seca de 1877-1879, uma alternativa de migração para os retirantes vindos do Ceará, e de outros estados no Nordeste”. Compreende-se, foram variadas as frentes que ajudaram a construir o espaço, desde o litoral ao sertão¹⁶” sendo alcançadas estas porções, na sua maioria por caminhos terrestres e vias fluviais. Deste último movimento de penetração, que se somou à cultura maranhense, os nordestinos, vindos principalmente nos períodos de secas, sobretudo a partir de 1887, ou como é conhecida “maldita dos três setes”, por ter sido umas das mais severas secas que atingiram o atual Nordeste, e em maiores proporções, a província cearense. No século XX conforme Ferreira (2015) observa que em busca de melhores condições de vida, estas pessoas, perseguiam rotas para o Amazonas, às vezes em caminhadas a pé, outras vezes em lombos de animas e, mais recente, a partir da década

¹⁶ Sobre esse espaço definido como sertão, Cabral (2008, p.81) destaca algumas de suas características “ estendiam-se os campos naturais contínuos cobertos de exuberantes pastagens, pastos realmente bons regados por números e perenes rios”, tão essenciais para o desenvolvimento de um tipo de cultura ligeiramente diferente da conhecida no litoral, mas tão prospera quanto esta.

de 1930, quando outras secas produzem novas rotas de fuga de nordestinos em relação aos estados vizinhos, desta vez, tanto em veículos, lombos de animais e na sua maioria, nos vagões dos trens das estradas de ferro Central do Piauí e estrada de ferro São Luís – Teresina, cruzava os vales dos rios Itapecuru e próximo ao vale do Mearim, como descreve Ferreira (2015, p. 25) “a estrada de ferro São Luís – Teresina também é utilizada por muitos migrantes, especialmente até Coroatá”, para onde boa parte desses homens, mulheres e crianças fugiam de antigas localidades castigadas pelas condições adversas, alguns em continuidade, atravessavam o estado em direção ao norte, outros grupos, com a solidão e o desprezo da jornada, acabavam por fixar moradias dentro do estado.

O Maranhão economicamente, a partir de meados do século XVIII, é inserido no contexto das exportações de produtos da lavoura e da agricultura, com destaque para o algodão, até então “cultivado para fins artesanais e de consumo doméstico”, como exposto por Maria Cristina Pereira de Melo (1999, p.32), com mercados consumidores na Europa, consegue ser matéria prima essencial para a confecção de peças de pano, e exportar na forma pura, tendo rotatividades de crescimento em suas vendas, perfazendo uma euforia antes não vista. Seus ciclos de crescimento são consequência direta das novas políticas empreendidas durante a era pombalina, que é enfatizado por Faria como sendo “o marco zero” da história econômica do Maranhão” Faria (2001, p.35), juntamente em um momento de necessidade pela matéria prima nos mercados mundiais, atrelada a mudanças administrativas no então Estado do Grão Para e Maranhão, bem como uma reorganização da sua economia agroexportadora e uma melhor política de incremento a agricultura.

Dos tempos em que a economia mais prosperou dentro do Maranhão, a partir das atividades têxteis na Inglaterra, a procura pela herbácea se apresenta como muito promissora, fazendo com que muitos investimentos financeiros fossem comprometidos para a lavoura, inclusive buscando novas áreas, uma vez que a baixa técnica empregada no plantio e na colheita, fizeram ser grandes as perdas, demonstrando uma relativa preocupação neste primeiro quadro econômico. Tão logo novas terras são ocupadas, a lavoura se expande, alcançando os longínquos sertões, onde vilas seriam atingidas por plantações de algodão, de arroz entre outros cereais, e uma reorganização do espaço com fazendas bem como um pequeno comércio, que possibilitaram o desenvolvimento de uma economia local. Povoados são incorporados ao mundo econômico, fazendo com que outras atividades pudessem ser aproveitadas e incorporadas, a somarem-se com as já existentes. Nestas povoações, já havia sim uma praça de comércio, muito antes dos

grandes projetos agrícolas ou indústrias que dinamizariam o Maranhão tempos depois. Caso de Caxias, que, já em 1815, contava com um mercado consumidor e exportador de mercadorias, como o algodão, solas de couro, solas de cabra e de produtos típicos como escravos, burros, cavalos, gado, tabaco.

De fato, é no contexto da Guerra das Treze Colônias que formariam os Estados Unidos, que surgiu o ambiente e as condições propícias para as grandes exportações da herbácea, fazendo deste um momento de grande estabilidade econômica, e relativo crescimento financeiro. O novo ambiente econômico trazia consigo grandes benefícios, e se tornava favorável a tempos melhores, mesmo que tal prática de exportar não estivesse respondendo às condições internas, estando totalmente atrelado às condições flutuantes do mercado, que compravam o algodão, tanto que trouxe consigo novos desafios, à medida que estas circunstâncias internacionais se reconfiguravam. Exatamente nos primeiros anos do Oitocentos, com o fim da Segunda Guerra de Independência Americana (1812-1815), ocorre a reorganização do mercado produtor americano, provocando uma queda súbita nos preços da herbácea maranhense, produzindo uma das crises na lavoura. Na segunda metade do Oitocentos, novas configurações provocadas por fatores externos, direcionaram o quadro das exportações, com a Guerra de Secessão, a lavoura maranhense foi novamente beneficiada, produzindo uma alta nas exportações dos fardos de algodão, fazendo, segundo Faria (2001), apresentarem súbitas significativas, em 1862, as quantidades de 29.299 sacas do produto fossem exportadas, já em 1872, tamanha carência do produto nas praças de comércio, a quantidade de 72.793 sacas fossem comercializadas, contextualizando o “ápice da euforia”, como denuncia Faria (2001, p. 32).

Como alternativa para tentar segurar os preços do algodão com as crescentes concorrências pelos mercados do mundo, surgem as prósperas ideias pela mecanização do produto, uma vez que das lições aprendidas há um século atrás, dos ciclos de altas e baixas das exportações, percebia-se a necessidade de encontrar mercados diversificados, bem como extrair outros produtos que pudessem rivalizar com a herbácea nas exportações. Mais que isso, o mercado internacional havia de fato produzido cenários oscilantes, causando preocupação a fazendeiros, comerciantes e indústrias, grandes fornecedores de capitais para a lavoura. Tão logo a guerra civil se encerra, os preços despencam, fazendo com que este se torne o último período de ascensão do algodão pelos mercados internacionais, provocando uma crise da lavoura, e da estrutura administrativa e financeira a que estava atrelado a província do Maranhão.

Restava pensar em outras atividades que dessem uma resposta e retorno de capital, especialmente o investido nas plantações espalhadas por zonas climáticas, da região próxima a São Luís, indo em direção ao interior, margeando o rio Itapecuru, chegando a cidades como Codó e Caxias. Outras possibilidades econômicas encontradas, foram os engenhos de cana, bem como um ramo de pequenas atividades, pois mesmo com o fim da grande lavoura, a pequena produção, mesmo representadas por pequenos núcleos e algumas atividades, especialmente ligadas a agricultura, permaneceram ativas, como exemplifica Faria “mas foi a grande lavoura que se desagregou, a pequena produção baseada no trabalho familiar, que vinha se ampliando desde de meados daquele século, expandiu-se, passando a ser o padrão de produção no setor agrícola” Faria (2001, p.37)

Mesmo sem se tornar a redentora da economia maranhense, a cana de açúcar conseguiu ter uma relativa importância, especialmente quando se olha para seus números, que respondem entre 1821, de 479.951 toneladas exportadas, e entre os anos de 1841 a 1850 de 1.004.043 toneladas de cana, processadas e exportadas. Importante perceber também que é nesse período, que se concentrou um número considerável de engenhos sendo montados, entre a região vizinha de São Luís, descendo para o interior do Maranhão, sempre margeando os rios, especialmente o Itapecuru e o Mearim, ambos importantes para o movimento e deslocamento de pessoas, de matérias para montagem dos engenhos, e conseqüentemente, para transportar a cana, entre os canaviais e os locais onde seguiam para serem beneficiados, juntamente a isso, o trabalho empreendido por animais de grande porte, carroças e mão de obra escrava, muitos destes aliás, advindos das fazendas de algodão.

Em finais do Império, sem uma solução para a grave crise que levou ao colapso da forma de economia vigente na província, sempre ressaltando que existiam atividades secundárias, menos importantes economicamente que o plantio e venda do algodão. Este produto, tendo sofrido um duro golpe, restando apenas as antigas instalações para seu plantio, bem como imensas áreas que ainda estavam cobertas pelos algodoais, bem como velhas estruturas e fazendas que agora precisam de outra ocupação. É desse momento em que se buscavam outras alternativas que apresentassem e dessem fim a esse estado de dificuldades econômicas visíveis em grande parte da sociedade, que fazendeiros e comerciantes, os mais prejudicados com o fim da lavoura algodoeira, e já desiludidos pelo momento em que atravessa a economia (uma vez tendo investido seus capitais e suas terras no plantio da herbácea), se voltam para a montagem de um parque industrial na província, conforme Jordânia Maria Pessoa (2007, p. 40) “é nesse ambiente de ideias

reformistas que os debates afloram e a constituição de fabricas de fiação e tecidos emerge como uma das possíveis alternativas de solução para a forte crise financeiras pelo qual passava o Maranhão”.

A organização deste parque fabril, na segunda metade do século XIX, na verdade, se iniciou em algumas fábricas espalhadas pela capital São Luís, bem como em outras cidades do interior, primeiro em Caxias, depois em Codó, o que representou uma possibilidade para uma maior utilização e aproveitamento da atividade agrícola a partir do algodão, e já com modernas técnicas que possibilitassem um melhor aproveitamento da herbácea, proporcionando com isso, uma valorização dos produtos fabricados dentro das têxteis, destinados a outras localidades dentro da província, bem como para o abastecimento das casas de tecidos localizadas na capital. Juntamente a ideia das fábricas, na interiorana cidade caxiense, surge a proposta da construção de uma ferrovia, de um grupo particular, esses primeiros quilômetros de trilhos, foram responsáveis, primeiro pelo prolongamento e mobilidade entre esta cidade de Caxias e a província vizinha do Piauí - por meio da ligação com a vila de São José das Cajazeiras, depois, já em tempos de República, com a constituição da via ferra chegando até a capital, estende-se também outras atividades, mercados e serviços, proporcionados pela chegada da ferrovia.

O trem caracterizou-se como meio de transporte, para projetar produzir essas mudanças estruturais e econômicas para o estado do Maranhão, a partir de 1900, com a ligação efetivada pelos trilhos, entre as fabricas têxteis presentes no interior, e seus mercados consumidores, espalhados por diversas cidades, provocando uma melhoria em diversos setores que antes estavam apenas na capital, pois o movimento do trem fez surgir a necessidade de melhorias para as suas acomodações, fazendo com que novas estruturas mecânicas e técnicas fossem destinadas a cidades de menor porte, bem como outra das características que seguiram a ferrovia, foi a sua capacidade de aproveitamento das riquezas naturais presentes em povoados as margens de esperada estrada .

2.2 A Estrada de ferro do Engenho São Pedro e a Companhia Progresso Agrícola

Optamos por analisar nesta pesquisa projetos férreos que se fizeram pioneiros ante a atual linha férrea que cobre a porção leste do Maranhão. Dos textos analisados, existem desenhos cartográficos referentes a um ou mais projetos de vias férreas, dos mais antigos, como a Estrada de Ferro pertencente ao antigo Engenho Central, instalada em 1883, que margeia o rio Pindaré, sendo, portanto, a primeira ferrovia constituída, seguido por outros projetos. Algumas obras foram essenciais para se compreender as situações existentes e

que permitiram a organização destes primeiros projetos ferroviários dentro do território maranhense, entre estes, o trabalho de Jeronimo de Viveiros, *História do Comércio no Maranhão* (1992), que retrata uma parte considerável da organização econômica no espaço maranhense, e o trabalho da pesquisadora Jordânia Maria Pessoa (2007) *Entre a tradição e a modernidade: a bella époque caxiense*, em que analisa o papel desempenhado pelas lideranças caxienses para o desenvolvimento da cidade, permitindo a introdução de melhorias, inclusive nos transportes, bem como os jornais, *Lidador Caxiense* (1874) e *Gazeta de Caxias* (1887), analisados e entendidos como fontes históricas, uma vez que forneceram informações pertinentes ao momento em que estas ferrovias foram pensadas. A análise preliminar das ferrovias no Maranhão, começa com uma pequena ferrovia dentro dos canaviais, responsável pela intermediação entre os campos de produção do açúcar, o engenho (onde a cana passaria por um processo e beneficiamento), e o local de embarque na ribeira do Pindaré, de onde este açúcar era despachado para outras praças de comércio, bem como para outros países, tendo como meio para esse transporte, a locomotiva, de pequeno porte, mas que se tornará indispensável, pertencente aos proprietários do empreendimento.

Desta primeira ferrovia para o transporte, surgiu a proposta de penetração para o interior do território, a partir do projeto dos trilhos, uma vez que eram povoações distantes, e que tinham alguma expressão econômica, que proporcionavam rentabilidade e posteriormente o desenvolvimento de um comércio e com isso, um dinamismo urbano social e econômico que envolvesse as populações locais, bem como outros produtos comercializáveis dentro e fora do Maranhão. Essa ferrovia fora introduzida com a intenção de ser prolongada, objetivando se chegar as porções mais distantes no centro do território, para em seguida, alcançar os sertões do gado, uma vez que estas localidades quando muito eram atingidas por rios, ou por caminhos de chão. Como mencionado acima, esta ferrovia, embora não faça parte do recorte temporal adotado, é aqui entendida como importante, por ser a primeira iniciativa de implementação de uma ferrovia no Maranhão.

Uma vez percebido o sucesso em se construir uma ferrovia no Maranhão, ainda que momentâneo, esse empreendimento fez menção para uma outra ferrovia ligado a produção agrícola para beneficiamento da cana, desta vez na ribeira do Itapecuru, a primeira estrada de ferro com uma estrutura mais dinâmica, em que se percebeu o avanço da maquinaria sobre os antigos e únicos meios de transportes de grandes volumes até então existentes, os barcos, o que representou uma tentativa em se alavancar as finanças

da província, em um novo momento, onde o fabrilíssimo estava se consolidado, como alternativa no lugar do mercado do algodão e conforme ocorrem significativas instalações de maquinário e de novas técnicas para modernização da produção.

Disto entende-se que uma abordagem sobre esta ferrovia, ainda que não seja o objeto de estudo central, é importante para se compreender a história da ferrovia maranhense, uma vez que quando se busca contemplar a via férrea do Engenho Central e a via férrea Caxias a São José das Cajazeiras em tempos diferentes, analisando em que medida uma tem relação com a outro, esse debate possibilita problematizações, novos olhares, e uma nota para uma construção mais rica da historiografia das ferrovias no Maranhão. Ambas as ferrovias, em um tempo passado, foram significativas para a economia daquele momento, e representaram para a época, avanços e símbolos de uma modernização tão esperada. Muito embora hoje se analise mais a ferrovia São Luís – Teresina, destaca-se que dos muitos projetos cartográficos feitos, elaborados e pensados, apenas estes dois mencionados, foram de fato executados, o que as constituem como símbolos do tempo em que as ferrovias chegaram ao Maranhão.

O processo de instalação das ferrovias no Maranhão começou com uma estrada de ferro que não passava de 10 quilômetros, no entanto, para à época, ao ser constituída, significou um avanço das técnicas ferroviárias e de inovação, sobre os antigos métodos e condições antes estabelecidas. Construir essa ferrovia, além de ter simbolizado e concretizado, porque sua construção teve êxito, representou um sucesso de tantas tentativas para se ter em território maranhense o que muitas outras províncias já detinham: o trem. E foi por meio dessa ferrovia que nasceram todos os outros projetos férreos para o território maranhense, uma vez que após a conclusão e manutenção da férrea, foi possível analisar uma série de questões que envolvessem a introdução de um parque ferroviário, bem como grande parte da experiência demonstrada pelos engenheiros responsáveis pelos trilhos, logo foram repassadas aos construtores das demais vias. Construída na segunda metade do século XIX, mais precisamente em 1883, objetivada pelo Engenho Central São Pedro, partia de dentro do engenho, em busca da cana, presente na ribeira do rio Pindaré, conforme narra Diogo Gualharo Neves (2012, p. 4) “o primeiro assentamento desse tipo se deu na montagem do “Engenho Central São Pedro” e tinha como projeto posterior, a ribeira do Tocantins, sendo, portanto, pensada com a finalidade de direcionar e estreitar as relações de comércio entre o Maranhão e outras praças de comércio do Goiás e sul do Pará, a quem de datas bem mais antigas, já se comercializava e se negociava produtos de ordem primária, conforme já era pensado desde outros

projetos, o que evidenciou em um retrocesso para a economia que era percebida entre oeste e a porção central do Maranhão, conforme menciona Jerônimo de Viveiros (1992, p. 180) “infelizmente tal não aconteceu e o sertão se acha reduzido às tristes condições da condução em costas de animais”. Essa estrada de ferro, em um primeiro momento, havia sido pensada apenas para o transporte da cana, entre os canaviais, e o engenho, tendo inclusive uma linha férrea dentro do engenho, conforme fotografia abaixo, posicionada junto a antiga chaminé.



Imagem 2: Trilhos escavados da antiga estrada de ferro do Engenho Central São Pedro.
Fonte: Lindalva dos Santos (2020)

Conforme se percebe pela figura, destinava-se um ambiente considerável para a entrada desse trem, nas imediações do engenho, o que representou sem dúvida, sua relativa importância. Outro aspecto que chama a atenção, as condições percebidas dos trilhos, uma vez que perfazem mais de um século assentados, após a escavação, percebeu-se o bom trabalho realizados por ingleses, e provincianos. Dentro do engenho, essa cana agora era processada com novas técnicas, em substituição às rudimentares formas de trabalho anteriores, conforme Maria Zenaide Costa (2008, p. 19) “para fazer face a essa situação de desigualdade para concorrer ao mercado internacional, no Brasil, os senhores de engenho pressionaram o governo e, dessa forma, foi elaborado um projeto de implantação de engenhos centrais”, que pudessem estar melhor amparados em material humano, e em maquinaria. Abaixo, em um mapa cartográfico elaborado a época por técnicos e engenheiros responsáveis pelo engenho, e pela via, é possível verificar o trajeto feito pela locomotiva, desde os locais da extração da matéria prima, ao ambiente dentro para produção.

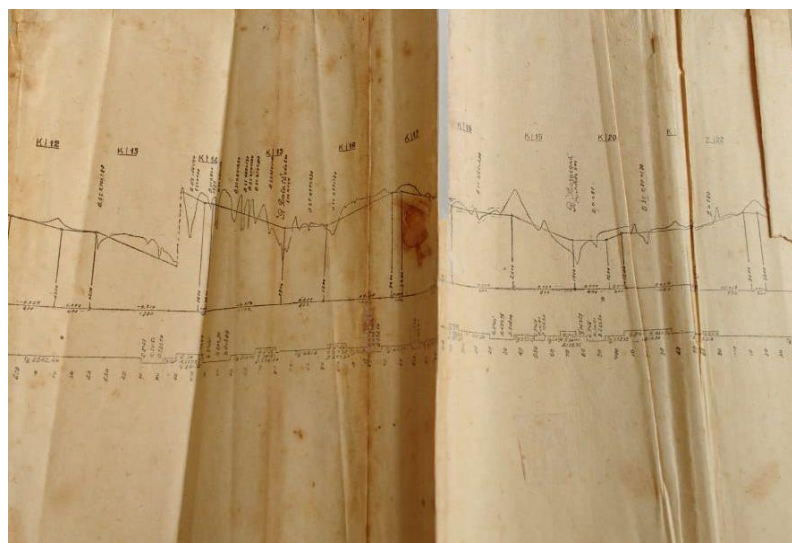


Imagem 3: Traçado da linha férrea pertencente ao Engenho Central
Fonte: IPHAN (s/d)

Esse primeiro contato entre essa modernização empregada no engenho e a mecânica dos trilhos, possibilitou impulso para a construção anos depois de um outro engenho para o beneficiamento da produção da cana de açúcar, haja vista que o mercado exportador para a lavoura da cana de açúcar nas regiões próximas às ribeiras dos rios, estavam em crescimento, e havia também terras favoráveis no interior maranhense, o que certamente foi um atrativo para a construção do Engenho Cristino Cruz, à ribeira do Itapecuru, surgindo posteriormente a estrada de ferro Caxias São José das Cajazeiras.

Ainda sobre a via férrea da ribeira do Pindaré, existiam sim, outros interesses sobre a continuidade de seus trilhos, avançando em direção ao norte de Goiás, como já pensado pelos interesses de comerciantes que tinham uma estreita ligação com Goiás. A continuidade desse projeto férreo, seria por uma ligação por meio dos trilhos entre a região da cana, e os sertões maranhenses, atravessando áreas ricas em matas, com potenciais para criação de animais, bem como a expansão da lavoura e da agricultura, conforme anuncia Alan Kardec Pacheco Filho (2016, p. 168) “pretendia o governo que a zona sertaneja tivesse uma via de comunicação com o oeste do Maranhão onde estava situado o Engenho Central São Pedro”.

O vale do Pindaré, onde se localizava a via férrea, concentrava desde o século XVIII, uma economia em ascensão em que a cana havia prosperado economicamente, graças ao clima que permitiu seu melhor aproveitamento, graças à introdução das atividades açucareiras realizadas pela então Companhia Geral de Comércio do Grão Para

e Maranhão, que redirecionava a economia maranhense para a região, seguindo um modelo de desenvolvimento econômico, entre as áreas próximas a capital, como as regiões que margeavam os rios Itapecuru, Mearim e Pindaré, este último sendo beneficiado pelas atividades em torno dos engenhos de açúcar, em detrimento da busca por novas atividades econômicas conforme analisa Neves (2012, p. 4) “o eixo da economia maranhense tentava se deslocar do vale do Itapecuru para o Pindaré, na década de 1870”. Inicialmente ligado a pequena lavoura, centrada na cana, na eminência para transformar a região, com vultosos investimentos, oriundos do governo da então presidente da província Joaquim Franco de Sá, e outros investimentos privados, como de fazendeiros e negociantes. Fato este estabelecido por um tempo, enquanto esta região foi aproveitada, especialmente quando pensado o papel desempenhado pelos engenhos, como explana Costa (2018, p. 243) “a economia dos engenhos [...] modificou o cenário produtivo e comercial em diferentes regiões da província, com destaque para os vales dos rios Itapecuru e Mearim”, visto tempos depois, não haver interesse de representantes da província, ficando os serviços prejudicados, uma vez que a concorrência com outros produtos a partir da cana, eram grandes, e as condições do engenho, ainda modestas para exportações. Coube a empresa inglesa Fawcett, Preston e Cia, sediada em Liverpool, na pessoa do técnico Roberto Collard, inglês vindo para o Brasil com a finalidade de montar e manusear equipamentos utilizados no engenho e na estrada de ferro, conforme descreve Cordeiro Filho (2000, p. 69) “nessa oportunidade são fixados em solo maranhense os trilhos da primeira ferrovia do Maranhão em uma extensão de 13 quilômetros, ligando Engenho ao porto terminal dos canaviais então conhecidos por Santa Filomena”. Portanto, falar da via férrea, sem dúvida é de alguma forma, referir-se ao engenho, pois ambos estiveram ligados por anos, e com a mesma finalidade.

Voltando aos problemas enfrentados pela falta de trabalhadores na lavoura da cana, tornaram-se um entre os sérios entraves que vão impossibilitar o maior desenvolvimento da via férrea em direção aos sertões, conforme analisa Neves (2012, p. 4) “os problemas enfrentados pelo empreendimento, impediram o prolongamento da malha”. No entanto, é importante destacar que embora a ferrovia não tenha uma vida longa, o engenho seguiu por um tempo, incentivando o crescimento econômico, a isso concentrando uma substancial riqueza apoiada pelos seus acionistas majoritários.

Com as pretensões de se estender a via até a ribeira do Tocantins sendo cada vez mais esquecidas, ficou evidente que seria um projeto vencido quando questionado tanto por acionistas, quanto pelo interesse dos representantes políticos, que por sinal, não

demonstravam nenhum interesse no desenvolvimento da região. Hoje, o que sobrou da antiga ferrovia pertencente ao Engenho Central, em partes encontra-se preservado. Que se entenda por estar conservado, os trilhos que estão dentro do engenho, onde os mesmos foram escavados, e sua participação na história da região, pode ser apresentada, debatida e valorizada. Desta fração de trilhos que se encontram dentro do engenho, representam pouco, a pensar que estes foram construídos das instalações maquinarias aos canaviais, logo uma grande parte destes trilhos, encontra-se soterrada, tanto pelo passar dos séculos.

2.3 Segunda ferrovia do Maranhão: Estrada de Ferro Caxias a São José das Cajazeiras¹⁷.

A Gazeta

[...] as vias férreas, que tanto facilitam as comunicações e contribuem poderosamente, para a prosperidade das localidades onde ellas existem, as garantias de juros concedidas a empresas de toda a ordem, a colonização, a emigração, &&, tudo, tudo para o sul, só para o sul!

Porque não se estende até o norte?

Porque não temos colônias?

Por ventura não será o norte colonisavel?

(JORNAL GAZETA CAXIAS, 1 de setembro de 1887, p. 01)

O escritor do texto acima referido do jornal caxiense, faz menção em como os veículos de comunicação percebiam a diferença estabelecida pelo Governo Central entre as províncias do Sul e as do Norte, e enfatiza os benefícios que seriam possíveis alcançar com uma via férrea estabelecida em território maranhense. O Maranhão do final do século XIX, carecia de estradas, diferentes das que eram visíveis, como os caminhos picados, ou os canais dos rios, que eram até então o único meio em que pessoas e cargas poderiam realizar longas viagens. Não por acaso foi um dos últimos estados já em tempos de República a ser contemplado com uma estrada de rodagem férrea, e essa situação já era percebida com os cuidados necessários, há muitos anos. Haveria de perceber como forma de protesto a essa ausência de melhorias nas rodagens, para se deslocar de uma parte a outra, tendo em vista que o território contemplava centenas de quilômetros, com produtos esperando por transportes, isso, ligado a falta de estradas de rodagem. Faltavam estradas que poderiam alcançar os distantes sertões maranhenses e sua expressiva pecuária, as

¹⁷ Existem algumas definições sobre essa estrada de ferro, especificando-a como sendo Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras, mas uma definição estabelecida de acordo com a inauguração da via, a referida cidade, ainda se chamava São Jose das Cajazeiras, portanto, o nome correto da ferrovia, até completa encampação, é ferrovia Caxias a São Jose das Cajazeiras.

povoações e cidades ao leste que se mostraram importantes produtoras de cereais, milho, arroz, algodão. Percebia-se desde muito tempo, apenas as embarcações que cortavam os rios Itapecuru e Mearim, em viagens sofridas e dispendiosas, e que não alcançavam as populações que não estavam próximas aos rios. Logo, os únicos tipos de transporte existentes para pessoas e cargas, o transporte fluvial, eram cada vez mais deficientes, precisando, portanto, modernizar, oferecer maior rapidez e segurança, especialmente nos períodos de secas do Itapecuru, e do Mearim em que a diminuição ou falta de chuvas e a consequente baixa no nível dos rios, representava um perigo para o encalhe de navios.

Essa falta de acessibilidade às povoações da província do Maranhão, já acrescentava danos a sua economia há tempos atrás, especialmente nas porções ao leste, povoações da baixada, expoente na lavoura, tendo o algodão como produto que ao ser exportado, conseguiu dar uma maior visibilidade econômica aos plantadores e agricultores locais. Vivendo na lembrança dos últimos tempos de fartura provocadas pelas grandes exportações algodoeiras especialmente para o mercado consumidor americano, após 1870, as vendas do algodão para o exterior sofreram um grande abalo, provocado pelo fim das Guerras Americanas e a retomada deste mercado americano nas plantações da herbácea, se fazia necessário encontrar outros produtos, bem como serviços que pudessem substituir estes bons tempos de exportação e crescimento provocado a partir da economia algodoeira. Uma vez tendo terras abundantes, clima favorável, um princípio de parque mecanizado, capitais remanescentes dos negócios que envolveram a herbácea, fazendeiros e comerciantes buscando novas formas de negócios, surgiu a possibilidade de se construir engenhos de açúcar, centrados nas ribeiras dos rios Itapecuru e Pindaré, bem como na extensão interiorana do Maranhão. Também para estes engenhos, era preciso ter além das estradas de rodagem, e dos canais dos rios, estradas que pudessem atender às viagens com mais rapidez. Sobre essa ausência de estradas, Pacheco Filho (2016) enfatiza bem como estava distribuída, as poucas que existiam.

[...] até Caxias, chegava-se pelo rio Itapecuru e de lá, em dorso de animais atingia-se grande parte dos sertões de Pastos Bons, o Piauí e a Bahia. Pelos rios Mearim, passando pela cidade de Pedreiras, importante região produtora alcançava-se o longínquo município de Barra do Corda, no centro do Maranhão, o mais distante porto alcançado pelos barcos a vapor ou não nesse rio. No período de estiagem, de Pedreiras a Barra do Corda o trajeto era comumente feito dorso de animais. (PACHECO FILHO 2016, p. 156)

Entre os espaços ocupados pelos engenhos, especialmente nas ribeiras fluviais do Itapecuru e do Pindaré, onde foram construídos aproximadamente uns 500 engenhos,

alguns que prosperaram com a economia local, entendendo da economia maranhense, não estar em total colapso após os ciclos do algodão, como afirma Faria (2001, p. 35) “todavia, compreende-se que tais crises não significam que a vida econômica da província estivesse paralisada”. Em Caxias, a atividade do engenho, encontrou espaço, com terras a perder de vista, uma vez já conquistadas dos índios, e mão de obra disponível, uma vez que uma parte considerável dos antigos escravos das plantações de algodão, quando não vendidos para as províncias do Sul do Brasil, migraram para as atividades do engenho, bem como o desenvolvimento desta lavoura situada na porção leste do Maranhão, era beneficiada pelos canais dos rios, que serviam para o bom plantio da cana.

A relação estabelecida entre a ferrovia e a cidade de Caxias, não foi apenas da necessidade que teve o Engenho de Cana por um veículo e estrada de rodagem para fazer circular sua produção, e sim, como uma das muitas características que envolvem a construção e desenvolvimento deste antigo povoado, elevada à cidade em 1836, logo depois despontou no sertão maranhense, com atividades comerciais e agrícolas que rivalizaram com outras povoações, inclusive de outras províncias, e sobressaiu-se com certo dinamismo, provocando inclusive o crescimento da cidade em outros segmentos, estando a frente na indústria, inclusive da capital, tendo a partir do final do século XIX, um parque industrial e companhias que abarcavam diversos setores. Esta relação comercial de Caxias, é expressa por Cabral, desde a década de 70 do século XVIII. “Já na década de 1770, certa quantidade de couro produzido na região era exportada para as fábricas de atanados de São Luís, por intermédio de Caxias. O transporte até essa vila era feito por via terrestre e daí a São Luís pelo rio Itapecuru”. Cabral (2008, p.112)

A estrada de ferro, portanto, somou-se a estes incrementos, sendo inclusive esperada sua construção, a fim de fortalecer ainda mais o símbolo do progresso industrial, como afirma Pessoa (2007, p. 64) “para os sujeitos deste período, o advento da ferrovia engrandeceria mais a nova paisagem da cidade, já emoldurada [...] e por um devir fremente de possibilidades”.

Entre os canaviais plantados e espalhados pela ribeira do Itapecuru, um segundo parque ferroviário, ao ser montado, se destacaria para os serviços do engenho Casa Cruz, dos serviços até então prestados, a cana de açúcar era transportada pelo Itapecuru para o vizinho porto de São José das Cajazeiras (atual município de Timom), para a província vizinha do Piauí, de lá, ser endereçado a outros mercados, mais atrativos, tornando secundário o envio desse produto para abastecimento dentro da província maranhense e na capital São Luís, exatamente porque as viagens eram demoradas e o preço das cargas

nos navios, as vezes não compensavam o trabalho, fazendo este açúcar perder competitividade e tornar-se ausente em cidades que o consumiam.

Esta segunda ferrovia do Maranhão, possibilitou a organização de um parque maquinário e de canteiros de obras para o assento dos trilhos que tempos depois, seria a atual ferrovia São Luís – Teresina, portanto, é importante entender, debater e contextualizar a história desta ferrovia, caracterizando diferenças, tanto de onde se localizavam e do tempo em que foram constituídas, ressaltando sua significativa importância. Faz-se necessário uma abordagem do momento que se deu a união entre as ferrovias, e quais características foram apresentadas junto a esse primeiro trecho explorado, que deu início a uma maior mobilidade dos transportes, pelos trilhos no espaço maranhense. Para esta percepção da história dessa ferrovia, e posteriormente, problematizações que levem a novos debates, é importante a percepção de algumas obras, de que tratam sobre a ferrovia, assuntos que gravitam no entorno da constituição destes trilhos, desde os relatórios das companhias responsáveis pelo assentamento dos trilhos, às informações que serviram de base a cartografia da região, bem como os informativos emitidos pela extinta RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), no âmbito de sua competência, os jornais, e as informações presentes no diário de um dos engenheiros da ferrovia, José Areias Guimarães, que narrou fatos referentes segundo suas impressões imagéticas, produzindo um livrinho de cabeceira, por ele chamado “Breve História de uma Caminho de Ferro”, escrito em 1963, relevante material, não apenas pelo tempo em que se situa e trabalha a ferrovia, mas por trata-se de um documento de colecionadores, portanto a ser explorado como fonte histórica, e apresentado a um público mais amplo, podendo ser também utilizado por outros pesquisadores que se relacionem com a temática.

Os jornais que circularam entre 1870 a 1920 (período em que a ferrovia foi pensada, construída, constituída e finalmente repassada para o controle da estrada de ferro São Luís – Caxias), são aqui entendidos como importantes modos de percepção daquele momento, com interpretações desenvolvidas por sujeitos e suas representações daquele momento, uma vez que registraram muitas falas acerca do cotidiano ferroviário, possibilitando ter um cenário, ainda que reconstruído com recortes da ferrovia, da sociedade ferroviária, bem como de aspectos que caracterizavam a sociedade maranhense e seu cotidiano. Estes jornais, perfazem quadros econômicos e sociais, especialmente a partir dos serviços da ferrovia. Foram objeto de análise, algumas falas de representantes de Caxias, de algumas autoridades competentes, bem como se observou, buscando

entender interesses políticos e econômicos que estiveram presentes para a organização deste projeto ferroviário, desde o projeto de lei, as concessões, até o desenvolvimento de atividades a partir da ferrovia.

Após os períodos de crescimento provocados pela grande lavoura de exportação, ainda que alternando entre períodos de crescimento e declínio, estabelecido uma economia centrada em um produto com forte atrativo econômico e grande aceitação nos mercados, tanto que transformou o cenário econômico e social da província maranhense, proporcionando relativa estabilidade financeira, até seu momento de maior declínio, no final do século XIX. Após este período, foram poucos os mecanismos que possibilitaram uma nova inserção de capital nas poucas atividades que existiam pela província, revelando aos engenhos de açúcar, buscar aqueles tempos em que a economia possibilitou ao Maranhão crescimento e expansão. Por mais que tenha sido um projeto agrícola comercial que aproveitou a conjuntura do mercado internacional (momento em que nas Antilhas Inglesas, a escravidão, ou melhor dizendo o fim desta, provocara uma reorganização na estrutura administrativa, bem como uma desorganização temporária na produção, levando a falta de açúcar para o consumo, fazendo com que este produto atingisse cifras no mercado), para plantar e exportar, nem de longe conseguiu dar o retorno esperado, como o representado pelo mercado algodoeiro.

Dentro deste período de desenvolvimento provocado pela economia exportadora da cana, muitas localidades se desenvolveram, propiciadas pela lavoura que servia como base para seus mercados locais, e para os mercados internacionais, no entanto, com o retorno das Antilhas a produção e a consequente substituição do açúcar pela beterraba, os engenhos foram obrigados a recuar sua produção, levando ao seu declínio. Com o fim deste período de maior opulência, restaram a estas porções territoriais as grandes fazendas de algodão, bem como os engenhos e outras atividades espalhadas pelo entorno. Tornaram-se, portanto, locais onde existiam matérias primas em relativa abundância, sem estradas que possibilitassem acesso, com isso, estando as margens do desenvolvimento, uma vez que existiam produtos para a base da economia, mas se fazia necessário chegar a estas fontes. O jornal *Lidador Caxiense* (1874), ao se pronunciar sobre uma falta de perspectiva por parte dos representantes do comércio e da política maranhense, no entender da economia, procura sensibilizá-los, expondo argumentos que enaltecem às riquezas que estariam sendo subaproveitadas, com isso, provocando uma apatia econômica ao Maranhão.

A ESTRADA DE FERRO CAXIAS PARA THERESINA

A indústria dos transportes é uma das mais importantes da sociedade, e para prova-lo basta que attendamos quantos paizes (siq) concorre para a produção das menores objetos de que... que distancias, que caminhos vencem eles para chegarem ao seu destino definitivo.

[...] no brazil, tão extenso, e capaz de abastecer por si so toda a europa, (sendo cultivado o seu território), poucas são as vias de comunicação, abundantes os rios ainda não utilizados, raras as estradas e na mor parte tortuosos, logremos, e algumas veredas quase intransitáveis na estação invernos.

Sendo a agricultura quase a exclusiva profissão do nosso povo, não resta a menor dúvida de que, exploradas as frondosas matas que cobrem terrenos fertilíssimos, aproveitadas as immensas campinas que se perdem de vista e colhida a riqueza natural que perdemos a mingua de transporte, chegara o nosso paiz ao grão de desenvolvimento e de grandesa, a que outras nações não teem atingido senão a custo de longos esforços acumulados durante muitos séculos.

[...] além de que a estrada projectada não sera um beneficio somente para Caxias, as duas províncias que ella ligará terão um proveito mais real que ella, que ficará sendo principalmente ... praça de deposito dos productos e mercadorias. As representações de ambas as províncias ...os seus esforços para triumpharem de ... do governo em conversar se indeffente aos interesses d'essas duas pequenas estrelas do Cruzeiro –

[...] cumpre porem não cruzarem os braços e esperar que ella se mova por sua expontanea vontade. Porque sera esperar de balde e por longos anos: sem muita insistência e trabalho nada conseguirão.... se attendemos que planiceis desertas se teem convertido em ricas e elegantes povoações: que terrenos incultos se teem tornado em extensas e abundantes searas, não poderemos duvidar de que o mesmo milagre se operara com a realidade da estrada de ferro. (LIDADOR CAXIENSE, 14 de maio de 1874, p. 01)

Direcionado aos representantes do comércio e da política maranhense, para persuadi-los dos benefícios econômicos e sociais que uma ferrovia poderia, se construída, trazer para o território maranhense, uma vez destacando os recursos que estariam a se perder nas longínquas porções espalhadas pelo território, que se melhor aproveitadas, dariam outro rumo a economia. Destacando ainda, que pudessem fazer esforços para a construção da ferrovia, bem como não esbarrem nas primeiras dificuldades encontradas, que estas não sejam razões para a desistência de ambas as províncias, Maranhão e Piauí, as mais beneficiadas com a construção da via, uma vez que a província vizinha, se tinha até menos condições financeiras e políticas para a implantação de uma via, restante apenas os rios.

Caxias, como cidade já estabelecida entre as que despontaram com atividades que se faziam já presentes, outrora, apenas na capital da província, São Luís, tem em seus articulistas e letrados, por meio dos jornais, formas de objetivar quais males estavam sendo provocados pela ausência de políticas que fossem endereçadas para uma melhor estruturação administrativa e política, que pudesse ser percebida em obras públicas e desenvolvimento industrial e econômico. Especialmente para o interior, onde as condições eram ainda penosas, embora tivesse alguns atrativos comerciais e atividades

que proporcionavam uma relativa economia local. Tempos depois, o surgimento do mundo fabril, incluindo as têxteis, darão margem para o crescimento da região, possibilitando a sobrevivência da cidade, conseqüente crescimento e expansão de sua economia.

A chamada estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras (atual município de Timon, depois chamada de “Estrada de Ferro Caxias Cajazeiras” e em tempos de República, chamada “Estrada de Ferro Caxias a Flores”), foi construída nos últimos anos do Brasil Império, tendo sido autorizado sua construção em 1888, pelo decreto imperial nº 10.250, que autorizou o então engenheiro Nicolau Vergueiro Le Coq, que posteriormente transferiu seus trabalhos para a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e está por sua vez repassa esses serviços a Companhia de Melhoramentos do Maranhão de propriedade de Aarão Reis, que entre muitos planos em expansão, dentro do território maranhense, elaborou o projeto de uma estrada férrea, com importância para beneficiamento da produção realizada nos engenhos de açúcar existente entre os municípios de Caxias e São José das Cajazeiras, conforme relata Viveiros, quando da assinatura do referido contrato estabelecido entre o Governo Federal e a referida companhia para a execução da obra férrea. “1,º - Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras, medindo cerca de 80 quilômetros, com privilegio por 70 anos, isenção de direitos de importação para os materiais de construção e custeio, e garantia de juros sobre o capital correspondente a 30 contos de reis por quilometro“. Viveiros (1992, p. 87)

Esta região, na época importante escoador da produção de cereais, milho, mandioca, arroz, algodão entre outros produtos, inclusive o açúcar por meio dos rios Itapecuru e Parnaíba, como aponta Neves (2012, p. 04) “a primeira estrada de ferro de caráter estratégico para a economia maranhense foi a linha entre Caxias e o povoado ribeirinho de Cajazeiras, nas margens do rio Parnaíba, defronte a Teresina, capital do Piauí”, tendo em vista que o município de São José das Cajazeiras, localiza-se as margens do Parnaíba, servindo para ligar o Maranhão ao restante das província vizinha, o que foi um bom empreendimento por parte dos engenheiros, ao perceberem os caminhos dos trilhos, privilegiada para futuros mercados consumidores.

Esta ferrovia fora construída margeando o leito do Itapecuru, em parte, pela necessidade na locomoção dos equipamentos para sua construção, herdando como estratégia dessa construção a possibilidade em rivalizar com as barcaças pelo transporte e ao mesmo tempo, estando em um espaço ligeiramente já ocupado, apresentando ainda mais a importância deste caminho de ferro, rompendo com as ideias amparadas em

algumas construções pelo mundo e em muitas já construídas pelo interior do Brasil, que eram constituídas em caminhos sem ocupação, como narra José Cechin (1978, p. 11), que afirma “enquanto muitas ferrovias simplesmente viabilizaram o transporte em imensas regiões de terras interioranas, pelo contrário, estabeleceram-se de forma a concorrer com o meio alternativo”, sobre os primeiros projetos de construção das ferrovias serem tidas como vazios de sentidos ou imbuídos apenas em arrecadar concessões e créditos do Estado.

Os materiais consultados e analisados, nos museus e bibliotecas referente às cidades por onde a linha férrea fora construída, tais como Caxias e a atual cidade de Timom, existem breves relatos sobre as intenções de sua construção, apenas os periódicos que reclamavam com insistência a cobrança por estradas de rodagem, como umas das possibilidades para mudanças nos quadros sociais e econômicos vinculados a região. No entanto, ao analisar o contexto da história econômica da província do Maranhão, é possível estabelecer o período que essa ferrovia foi pensada (tempos antes das fábricas têxteis, no seguimento das atividades açucareiras), para anos depois ser de fato executada sua obra. As tentativas em se encontrar outras atividades econômicas que possibilitassem a província, uma tentativa em reestruturar parte considerável do papel econômico que tivera o mundo algodoeiro, centradas na construção de engenhos para a produção e beneficiamento da cana, na segunda metade do século XIX, contemplando as intenções tanto de fazendeiros, agricultores e da política do presidente provinciano Franco de Sá, grupos estes preocupados com a crise provocada pelo preço ofertado ao algodão no mercado externo, buscando, portanto, substituir o algodão pela cana.

Partindo do Engenho d’Água Casa Cruz, o responsável pela edificação deste projeto ferroviário, localizada em terras conquistadas em direção ao interior, fazendo com que matas ainda virgens fossem substituídas por campos algodoeiros, na região margeando o Itapecuru. No período em que a ferrovia de fato foi construída, os preços da cana de açúcar, para exportação já estavam em queda livre, restando apenas atividades para o beneficiamento interno, bem como para que esta produção ganhasse mercados em outras províncias, destacando que estes fatores não formaram força maior para se desistir do projeto, construído todo o conjunto que formou a ferrovia. É perceptível que neste primeiro momento, período compreendido entre 1895 e 1900, essa ferrovia não teve a mesma importância que tempos depois, em que transportaria os produtos beneficiados a partir do algodão, mas vale ressaltar sua importância econômica, em uma região de franca aceitação ao desenvolvimento, a montagem deste canteiro para a constituição e montagem

da ferrovia, encontrou grandes somas de capital para sua construção, pois fazia parte de um conjunto de modernos incrementos que ajudariam tanto a cidade sertaneja de Caxias, quanto a região interiorana maranhense, em seu retorno ao desenvolvimento, alcançado séculos atrás. Tanto que um dos entusiastas deste projeto, o deputado Francisco Dias Carneiro, em pronunciamento a câmara municipal de Caxias, reclamando da construção da via.

Ims. Srs

Foi me entregue no dia 30 de junho p.p o officio que V.S se designa dirigir-me datado de 10 do mesmo mez, acompanhado de duas representações para serem apresentadas a câmara temporária, o que cumprir logo no dia seguinte.

Quanto ao assumpto de que ellas tratam sera muito difícil senão impossível conseguir nas actuaes circumstancias a garantia de juros pedida, por causa dos grandes compromissos que deprimem nossas finanças, sendo justamente esta verba que mais contribui para o estado deplorável do Thesouro Público.

Entretanto, como a vitalidade de nosso paiz é exuberante, esperamos que uma boa administração financiera consiga em pouco tempo melhorar a situação e habilitar o governo a promover de novo os melhomentos materiais de que precisamos. Em todo o caso a actividade de que hoje anima este município e com a direção prudente e cautelosa, que ahi se vai dando aos capitães da indústria, podemos nutrir a convicção de que a garantia de juros ou sem ella não passarão muitos anos sem estrada de ferro Caxias a Therezina.

De minha parte a Ilma. Câmara de Caxias pode contar com a dedicação que me é grato desenvolver em tudo que interessa a este município, assim como sempre me achara prompto para cumprir suas ordens.

Deus guarde a V. As

Corte, 8 de agosto de 1889.

Ims. Srs Presidente e Vereadores da Camara Muncipal da Cidade de Caxias.
Francisco Dias Carneiro. (DIÁRIO DO MARANHÃO, 04 de novembro de 1886)

Nas representações contidas no discurso proferido pelo deputado, a ausência de uma maior representação voltada para assuntos que eram do interesse público, bem como a análise da situação de penúria em que estavam tanto a parte financeira quanto administrativa, a palavra do deputado buscando sensibilizar, bem como apresentar à sociedade como estavam as ações em prol do melhoramento da economia, que necessariamente precisava de novos mecanismos, entre estes uma ferrovia para ligar cidades e conseqüentemente mercados. É enfático ao narrar sobre a necessidade para uma maior adequação dos recursos, afirmando que se consiga arrematar a construção da ferrovia. Sobre a construção desta estrada de ferro, Pacheco Filho (2016, p. 159), “contudo, desde 1840 havia pelo menos três projetos de estradas de ferro em estudo no Maranhão”, salientando que o mais importante foi a ideia da necessidade em se ter uma ferrovia. Conforme as propagandas e reclames para a ferrovia se intensificaram, foram sendo apresentados trabalhos de ordem geográfica e topografia para a desenvoltura e preparo do terreno.

Inserindo-se ao lado do Itapecuru, estabelecendo uma efetiva ligação com os mercados estabelecidos há décadas entre comerciante que vinham de outras povoações, como menciona Cabral (2008, p. 113) “à vila de Caxias [...] Para lá iam também os produtos de outras regiões inclusive das capitânicas mais próximas, o que fez com que ela se transformasse em dos mais importantes empórios comerciais do interior maranhense”. Pensada para servir exclusivamente para escoar a produção da cana-de-açúcar, foi estratégica também para a relação com outras praças de comércio, bem como possibilitou a inserção de costumes, praticas comerciais e econômicas advindas de outras localidades. Abaixo, cartografia da ferrovia.

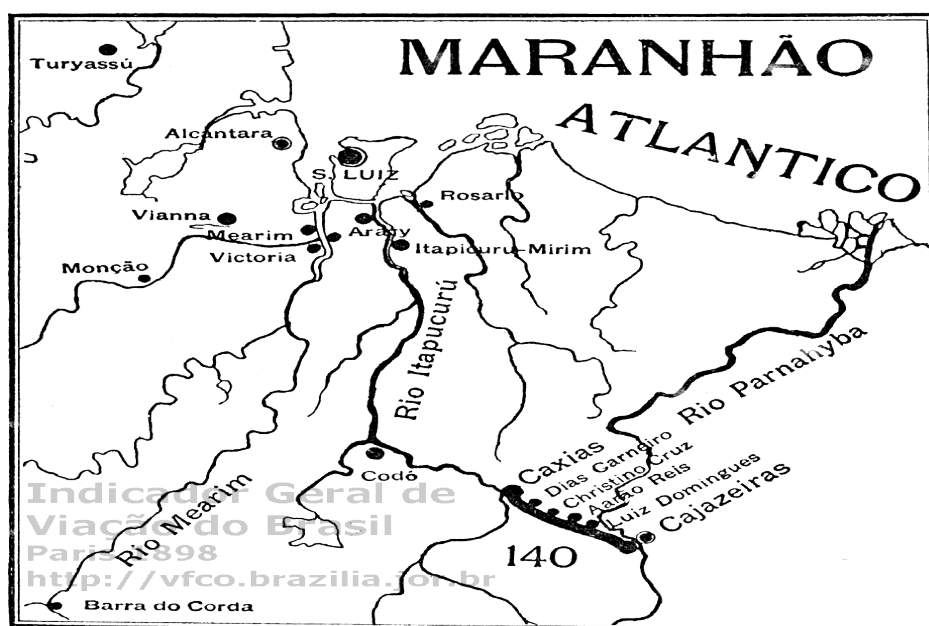


Fig. 8 — A antiga E. F. Caxias a Cajazeiras, em fins de 1898. Foi o início da atual “E. F. São Luís a Teresina”, que liga essas duas capitais do “meio-norte”.

Mapa 3: Traçado referente a antiga estrada de ferro Caxias a São José das Cajazeiras
Fonte: Silva (1954)

Esta via férrea teve seu projeto inicial em 1864, conforme Pacheco Filho (2016). Com 78 km entre as cidades maranhenses de Caxias e São José das Cajazeiras, passando pelos canaviais presentes ao lado do Itapecuru, o Engenho d’Água Casa Cruz¹⁸, necessitando escoar sua matéria prima, entre os canaviais e o engenho, vindo a construir parte considerável da ferrovia, depois passando seus direitos na pessoa de seus representantes e do próprio Nicolau Vergueiro, para a Companhia de Melhoramentos do Maranhão para que esta pudesse dar seguimento a instalação dos demais equipamentos e

¹⁸ Engenho de propriedade do usineiro João Cristino da Cruz, aproveitando os últimos percalços da economia açucareira, montado dentro das terras pertencentes a família, foi um empreendimento agroindustrial, produzindo a matéria prima para exportação.

estações de passagens pelos trilhos, como descreve Guimarães (1963, p.03) “naquele dia garbosamente, uma velha “Maria Fumaça”, rebocando um trenzinho de dois ou três carros, vencia ufana os 78 quilômetros de trilhos de 18kg/ml”, servindo para o imediato transporte da economia açucareira, bem como para o deslocamento de cereais,

Coube também a esta companhia, o prolongamento da ferrovia em toda a sua extensão como é hoje percebida. Ao todo, tinha cinco estações férreas, as mais importantes, uma na cidade de Caxias, uma outra estação férrea no decurso da viagem chamada de Cristino Cruz (tendo sido um usineiro e proprietário das terras que receberam a via férrea, teve uma estação de paradas construída dentro de sua propriedade, recebendo o seu nome), e uma terceira estação férrea na cidade de Cajazeiras, muito importante para a estocagem da cana já processada, em Cajazeiras, o mesmo engenho também possuía empreendimentos, como galpões e armazéns para depositar suas cargas, à espera dos navios para seguir aos mercados consumidores, como descreve Neves (2012)

Contudo, esse trecho compreendido entre Caxias e Cajazeiras concluído no ano de 1895, serviu principalmente ao chamado “Engenho d’Água”, de propriedade do grupo agroindustrial “Casa Cruz”. Esse empreendimento se ajustava ao sistema dos engenhos centrais, em que uma unidade industrial produzia açúcar, sem, contudo, produzir a matéria prima, que deveria ser adquirida de pequenos e médios produtores rurais instalados em suas imediações (NEVES 2012, p. 06)

O que fez dessa região importante escoador de mercadorias, tendo em vista que não apenas a cana de açúcar fora transportada nos vagões do trem, como muitas outras mercadorias e pessoas, construindo assim, uma ligação mais efetiva entre a província maranhense com outras províncias do atual Nordeste. Na imprensa da época, se expressava sobre a importância dessa malha férrea, apresentado a festividade que ocorrera resultante da data de sua inauguração, ocorrida em 09 de junho de 1895. O jornal codoense, intitulado *Monitor Codoense*, orgulhosamente estampou em sua reportagem que a cidade de Codó saudava com grande entusiasmo a vizinha e próspera ferrovia.

A 3 do corrente, teve lugar na vizinha caxias a inauguração da estrada de ferro Caxias a vila das Flores fronteira a capital do Estado do Piauí. Pelo o telegrama que nos foi mostrado a essa grande festa compare cerca de 10 mil pessoas e no meio do maior entusiasmo delirantemente a todos quantos haviam concorrido para ser levada a efeito essa grande obra que trará grandiosos benefícios ao comércio, lavoura e indústria dos Estados Unidos e Piauí. (MONITOR CODOENSE, 20 de Abril de 1895, p. 40)

A sociedade codoense sentia a possibilidade de um tempo muito próximo, ver suas matas, canaviais e plantações de algodões serem atingidos pelos caminhos do trem, uma vez que ambas as cidades eram proprietárias de grandes fazendas que concentravam uma

soma considerável de produtos, cereais, advindos de uma lavoura prospera. Embora os cenários econômicos e políticos fossem um tanto desfavoráveis para a sociedade de Codó, ao pensar que esta ferrovia já poderia alcançar a cidade, mais difícil foi a sua introdução, algo antes impensável, que se tornou verdade e estava próxima, portanto, motivo de alegria ao saudar a ferrovia, e também de esperança, uma vez que o referido desenvolvimento sobre os trilhos estaria cada dia mais presente.

Para a cidade de Caxias, uma vez já consolidada como grande empório do sertão, produtora de um algodão de boa qualidade, tendo em sua dependência, fabricas e companhias, destaque para as têxteis agrícolas, que atuaram criando as condições necessárias de prosperidade à cidade por muito tempo, contribuindo definitivamente para a reorganização econômica no interior, especialmente entre Codó e a cidade caxiense. A relação entre esse desenvolvimento provocado pelo mundo fabril, e as novas práticas apresentadas no cotidiano, que se fizeram perceber na economia e na sociedade, simbolizaram a “Manchester Caxiense”, em alusão à cidade inglesa, assim chamada por Mariângela Santana Guimarães Santos (2018), por apresentar um grande crescimento para a época, estes empreendimentos industriais, deram um ritmo até então não pensado, a partir da introdução de serviços apresentados nas Companhia de Água, Companhia para Navegação do Alto Itapecuru, Companhia para Exploração de Linha Telegráfica e de Telefone, perfazendo uma cidade ao ritmo da capital da província, disputando uma hegemonia até então não pensada pelos governantes maranhenses, tornando-se uma preocupação por parte de outras províncias, observando com os rumos que o comércio e o desenvolvimento de Caxias poderia oferecer à suas praças de comércio. Portanto, realizar a ligação da ferrovia ao engenho, é apenas uma pequena parte do contexto, que é abrangente, em se tratando da cidade que a utilizou com muito mais frequência, uma vez que o transporte do algodão em sua forma primitiva, ou apenas descarado, bem como o envio de toneladas de tecidos para serem vendidos em outros mercados espalhados pela porção territorial em que os trilhos estavam até chegar à capital, somam-se a outras atividades que foram importantes e que fizeram parte de um tempo em que Caxias ficou conhecida pelo símbolo de prosperidade, a partir das têxteis. Estes percursos de idas e vindas, realizados pelo trem de cargas e pessoas, abrangiam os mercados do interior, formados a partir de vilas formadas entre Caxias e São José das Cajazeiras, que conheceram a força econômica do advento da economia ferroviária, bem como perfaziam uma estreita, mais importante relação com a província do Piauí, proporcionados em parte pela ferrovia e seu contato com o porto marítimo, ligado ao estado do Piauí, como afirma

“o percurso de Caxias a Timom, na fronteira com o Piauí e junto a Teresina, foi outro fator que facilitou muito a abastecimento do comercio de Caxias” Santos (2018, p. 143).

O período em que estas fábricas têxteis são construídas no interior da província, versa com as necessidades de produção a partir de núcleos exportadores de mateias primas e gêneros agrícolas, caso do Maranhão, grande exportador de algodão, desde o século XVIII. Com a crise provocada pelos preços baixos oferecidos a herbácea, e a necessidade de encontrar outras receitas, bem como outras atividades, são montadas as fábricas têxteis, a partir de comerciantes e fazendeiros, que desesperados ao verem suas economias se perderem com as minguadas ofertas da cotonicultura, se voltam para a montagem de um parque industrial, como tentativa de produzir uma economia a partir de produtos que se tinham. Surge o mundo das fábricas têxteis, tendo em cidades com lavoura propicia para o plantio da herbácea, e com um clima que permitisse ao algodão se desenvolver, no interior do Maranhão, cidades como Codó, Coroatá, Pedreiras e Caxias, ganham notoriedade, desde os tempos em que as primeiras sacas do produto foram colhidas, sendo as primeiras a serem observadas para a implantação das fabricas. No entanto, apenas as cidades vizinhas Codó e Caxias, conseguem além de investimentos e financiamentos, condições para terem indústrias têxteis.

Caxias, consegue montar quatro fábricas têxteis, criando um certo monopólio de atividades industriais, se somadas às outras companhias industriais já existentes, o que favoreceu em muito seu desenvolvimento econômico e industrial. É a partir das atividades realizadas dentro do complexo das fábricas, que a ideia para expansão da malha ferroviária é concebida, especialmente pelos setores mais afortunados dentro dessa perspectiva, comerciantes, fazendeiros, e proprietários das fábricas, especialmente de Codó e Caxias, que unem força na busca pelo prolongamento da via férrea até a capital.

O cotidiano da estrada de ferro foi aos poucos sendo presente no imaginário social e na memória dos moradores próximos a linha férrea, fossem esses sujeitos pertencentes ou não à vida da estrada de ferro, pois se observa nos relatórios e diários de funcionários, de moradores e dos meios de comunicação da época, as partes componentes da estrada iam aos poucos sendo batizadas com nomes, com símbolos e com histórias que uniam pessoas e objetos em um sentimento de identificação com aquilo que lhe era próprio, como o estranho nome de uma ponte metálica chamada de “ZÉ FERNANDES”,

De alguma forma foram sendo introduzidos no ambiente ferroviário estas pessoas, estes sentimentos, com situações das mais simples como se ouvir comentários que envolviam a vida em torno do trem, nas ruas, nas ladeiras dos antigos municípios que

eram servidos pela Maria Fumaça, como os analisados por Walnara de Fatima de Moraes Pires (2017, p. 480) “ser ferroviário era fazer parte de um grupo de destaque na cidade, caracterizado pela construção de uma identidade marcada pelo sentimento de respeito e gratidão a ferrovia”, em algumas das entrevistas feitas com antigos moradores de vilas operárias da cidade de Caxias, e que com certeza não estavam restritos apenas a um sujeito da história.

A vida se modificou, acentuando outros padrões de comportamento em torno do trem, das estações férreas, um otimismo causado pelo ideal de modernidade tomou conta das pessoas, como mencionado, o ser ferroviário, tornou-se compartilhado entre as pessoas que viajavam no trem de passageiros, embora muito desse “novo” estivesse restrito a poucos que pudessem pagar, mas espiar não era proibido. E menos ainda, sonhar com uma viagem no luxuoso trem, era fazer parte de um tempo em que o movimento e som da maria fumaça era constante e dominador. Muitos dos aspectos físicos, como novas instalações, praças públicas, dormitórios etc., presentes nas cidades que foram transformadas pela ação dos trilhos, produziam um ambiente e seus novos sujeitos, com o intento pelo melhor que poderiam viver a partir do que a ferrovia pudesse trazer, o que é evidenciado no que pensa Santos (2018)

O fato é que toda essa inovação mexeu com as pessoas da cidade, ainda que quem mais usufruiu inicialmente desse transporte tenha sido a classe mais abastada que podia pagar a passagem. Mesmo assim, as chegadas e saídas do trem na estação era um momento festivo, espaço de sociabilidade, de alegrias e tristezas, de encontros e despedidas, de idas e vindas de pessoas e histórias (SANTOS 2018, p. 144)

Assim a vida se modificou, não para todos, é verdade, porque muito embora essa ferrovia veio para oferecer um meio de transporte mais eficaz, como parte de um esforço para modernizar tanto a cidade de Caxias, quanto outras que teriam de receber os trilhos. Com o advento da República, esta ferrovia ficou conhecida como estrada de ferro Senador Furtado¹⁹, figura política, de destaque para a sociedade caxiense. Em 30 de dezembro de 1920, essa estrada foi incorporada pela união a então via férrea São Luís a Caxias, estendendo sua quilometragem, sua relevância e sua história, destacando sempre que o projeto férreo do Maranhão nasceu de uma pequena estrada férrea no interior do estado,

¹⁹ Político que exerceu diversos cargos públicos, entre os quais o de senador do Império pela então província do Maranhão nos anos de 1864 – 1870. Nascido na cidade de Oeiras (capital da província do Piauí), político voltado para as ideias liberais, ocupando ainda o cargo de deputado entre os anos de 1848- 1851. Quando ocupava a posição de juiz da comarca de Caxias, exerceu forte influência sobre decisões que beneficiaram esta cidade, sendo reconhecido e tendo seu nome batizado a antiga estrada de ferro.

diferenciando este de quase todos os outros modais férreos, posteriormente seguindo para o litoral. O que é bem percebido como a inversão do desenvolvimento, uma vez que outras vias férreas tinham sempre a tendência de sair do litoral para o interior, como projeto de integração ao sertão, pode-se apontar que a estrada férrea Senador Furtado fez o caminho inverso. Abaixo, foto da estação ferroviária Senador Furtado.



Imagem 4: Estação Ferroviária Senador Furtado
Fonte: Rede ferroviária Federal - RFFSA

Antes de se tornar a ferrovia São Luís - Teresina, a via férrea apresenta ainda nos dias de hoje, destacou-se como importante mecanismo de deslocamento e modernidade, para a sociedade caxiense. Possibilitando além de uma melhoria na mobilidade entre a cidade caxiense e outras localidades mais próximas e outras mais distantes, enquanto parte de um projeto idealizado para substituição de antigos meios de transporte, deu uma versão simbolizada do que se entendeu como “progresso sobre os trilhos”, bem como permitiu uma relação entre pessoas que embarcavam, ou desembarcavam, assim, caracterizando na ambiência social, outras práticas econômicas e culturais, especialmente nas relações estabelecidas entre maranhenses e piauienses. Para as cidades que se organizaram nas proximidades da via férrea, vilas, povoados, bem como estações férreas, criou-se a perspectiva por compartilharam momentos de suas vivências em tempos de transformação, transformando a linha férrea em um lugar que guardariam em suas memórias.

A partir de 1920, a estrada de ferro foi entregue aos cuidados da empresa nacional Proença Echeverria e Companhia (presente nos trabalhos de execução e preservação da via férrea entre 1910 e 1912), de Antônio de Gouveia Proença, que mais tarde repassou

os serviços a firma Ibirocahy e Companhia, de propriedade do Barão de Ibirocaí, importante investidor que soube como ninguém tirar proveito do momento de especulação sobre o qual fora apresentado a situação econômica junto às ferrovias, tendo sido ainda proprietário do navio Ibirocaí, e segundo Eurico Macedo (1950) responsável pelo transporte das primeiras maquinarias férreas pelo leito do Itapecuru, que travou disputas acirradas pela construção das linhas férreas com algumas empresas brasileiras e estrangeiras, entre elas a Batignoles, empresa francesa. Após o período de construção, a linha ferra foi entregue aos cuidados da empresa brasileira Companhia São Luís Caxias. De fato, esta estrada de ferro existiu com o nome de Estrada de Ferro Caxias a Flores até 1921, existindo inclusive o transporte de pessoas, cargas dentre outros. Conforme os estudos e traçados para a execução da ferrovia na sua totalidade, entre a capital São Luís, passando dentro do interior, com destino a Teresina avançou, chegou a hora de encampar esta férrea, incorporando-a como conjunto ferroviário maranhense, conforme descreve viveiros

Entabuladas as negociações entre a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão, proprietária daquela estrada e o dr. Palhano de Jesus, foram as mesmas coroadas de êxito, sendo encampada a mencionada via-férrea por decreto de 30-12-920 pelo capital de reconhecido, isto é, 28 contos o quilometro, compreendidos neste preço todo o material rodante, oficinas e demais benfeitorias. Neste decreto ficou consignada a sai incorporação à São Luís- Caxias, que, por iniciativa minha, também teve o nome mudado para São Luís-Teresina, não só porque assim fica ao alcance de todos a orientação e importância da estrada, como para deixar a má fama que a outra denominação recordava. (VIVEIROS,1992, p.194)

Ao falar desta má fama, Marcelino Machado, orador que registou as conquistas a partir da constituição da férrea, salienta tão somente os muitos percalços que o Governo teve para alcançar dentro do território este empreendimento sobre trilhos, deixando claro alguns dos tormentos que foram verificados na construção destes trilhos. Ao se tornar o que é hoje a estrada de ferro São Luís-Teresina, restaram lembranças do que foi construído, por operários, ferroviários, madeireiros entre outros que ajudaram a construir a via. Potencializou o mercado maranhense, com a introdução das primeiras viagens entre a capital maranhense e o interior a partir de 1921, dando um grande impulso para que os reclames pela salvação da lavoura e da indústria fossem enfim ouvidos. Embora tempos depois, nas décadas de 50 e 60, como muitas das ferrovias foram consideradas deficitárias, e tal conceito ficou comprovado nos municípios que tinha esta férrea em seus territórios, pois os mesmos não lograram o esperado progresso, esta ferrovia, desde o momento em que foi pensada, serviu para colocar o Maranhão em uma situação de conforto, em vista a outras províncias que só vieram a ter ramais férreos na República.

3. A Ferrovia São Luís Teresina: interiorização e integração

3.1 Projetos ferroviários para o Maranhão

No terceiro momento de implantação de uma ferrovia no Maranhão, foram feitos e apresentados diversos projetos ferroviários, que foram analisados sucintamente abaixo, uma vez que não se trata do objeto de pesquisa deste projeto. A organização para o entender e posteriormente escrever sobre a ferrovia São Luís-Teresina, fez-se a partir de relatórios organizados por engenheiros da estrada de ferro, por documentos da extinta Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro, pela análise de algumas mensagens enviadas pela Associação Comercial de São Luís ao então governante local, Benedito Leite, buscando sanar problemas de infraestrutura. Outro ponto que forneceu apoio para o projeto, a interpretação dos decretos do Governo Central e Estadual, quanto a organização e constituição dos trabalhos para a construção da ferrovia. E ainda, os jornais da época, entendidos como fontes históricas, a serem debatidas e contextualizadas, os periódicos analisados, presentes nas cidades onde a ferrovia se articulou e proporcionou crescimento, que trataram em diversos momentos desde a construção, manutenção, problemas técnicos e organização do parque ferroviário maranhense. Foram estes os jornais analisados: de Codó *Correio do Codó* (1915, 1917) de Coroatá, o jornal *O Coroatá* (1915), *A Escola de Caxias* (1928) e o jornal *Gazeta de Flores* (1932) que forneceram leituras do tempo da ferrovia.

É imperativo analisar como estes projetos ferroviários (entre troncos férreos e linhas férreas) para uma ou mais ferrovias que cortassem o território maranhense, foram constituídos mediante interesses por parte de empresas e do governo local. Constam estas referidas informações, sobre o espaço geográfico do Maranhão, realizado pelo engenheiro José Palhano de Jesus, em relatório descrito Reconhecimento Ligeiro da Estrada de Ferro do Itapecuru ao Tocantins (1910), destacando os principais projetos de integração pelas linhas férreas, na ocasião, demarcações levantadas para obtenção de informações para o primeiro projeto de integração e interiorização do espaço maranhense, sendo a estrada de Barra do Corda a Carolina, passando pela cidade de Barra do Corda (obras estas idealizadas pelos engenheiros Ernesto Diniz Street e Reynaldo Von Kriiger) chegando até a ribeira do Tocantins. Em suas observações, descritas de 7 de maio de 1909, o engenheiro Palhano de Jesus, apresentou informações relevantes para a topografia do terreno no qual a via férrea iria passar.

Foram desenhadas outras cartografias (que sequer chegaram a ser tratadas como linhas férreas, apenas troncos), com locais apresentados para a passagem da ferrovia, com

a finalidade de se tornar tronco ferroviário, como de Monção a Grajahu, que outrora havia se pensado como um projeto férreo, como exemplifica Jesus (1910, p. 02) “do vosso último telegrama citado vê-se que havia abandonado o governo a ideia do reconhecimento da estrada de Monção a Grajahu”. Outros troncos férreos também foram analisados, como os de Caxias a Barra do Corda, Coroatá a São Luís Gonzaga e Grajau a foz do rio Araguaia, como descreve, Jesus (1910, p. 02) “desenhadas em uma planta as posições geográficas dos diversos pontos deste estado”, que uma vez constituídos, ainda que como troncos, serviriam para a interligação do Maranhão, de leste a oeste, o que contribuiria grandemente para encurtar distâncias, fazendo com que as riquezas existentes no interior maranhense pudessem ser melhor aproveitadas, direcionadas para mercados consumidores, produzindo riquezas, ligando todo o território por meio de estradas, ideia reforçada pelo pensamento de Pacheco Filho (2016, p. 165) “por meio dos traçados, pode-se ter uma noção do impacto que o projeto teria para a região caso sua intenção de ligar o sul do Maranhão às demais regiões da província e circunvizinhas fosse executado”.

O segundo projeto de construção de uma via férrea no Maranhão é aqui apresentado, mesmo tendo sido executado uma parcela considerável de suas obras. É a estrada de ferro do Engenho Central São Pedro, que teve construído alguns quilômetros de trilhos. No entanto, a intenção com este empreendimento, sempre foi de chegar ao sul da então província, por meio do prolongamento dos trilhos que saíam do engenho, portanto um dos projetos que tiveram um começo, mas estacionaram nos múltiplos problemas que foram aparecendo.

Tendo em vista que pela porção sudeste do Maranhão, já existiam outras estradas férreas (as que uniam o Goiás a atual região Sudeste do Brasil), bem como algumas atividades econômicas voltadas para a agricultura e ao extrativismo de produtos básicos, tais como babaçu, copaíba e de alguns que vinham do Pará, como a castanha, o caucho, além da produção do couro de boi, do Maranhão e do Goiás. Conforme os relatórios foram encaminhados para serem aceitos ou não, esse ramal fora descartado, uma vez que não contemplava os anseios de integração a qual a ferrovia deveria se ligar. Um outro ramal, de menor envergadura, e mais modesto que mais tarde ficaria conhecido como “A Tocantina”, aqui entendido como o terceiro projeto ferroviário. Pacheco Filho (2016, p.173) assim a descreveu “a Tocantina, denominação dada ao ramal ferroviário ligando São Luís – Caxias, iniciada precisamente na vila de Coroatá, a atingir as margens do rio Tocantins” foi apresentada à comissão de estradas de ferro, o trecho porém não andou mais que entre as cidades de Coroatá e Pedreiras, esta última, responsável pela exportação

de grandes quantidades de insumos básicos, como algodão e cereais, e ainda as somas consideráveis de gado, presentes nesta região, e por ser este espaço tão importante na produção para exportação, e apresentar um número considerável de pessoas, como bem apresenta Jesus

[...] sobre a atual importância comercial desta vila, em cujos arredores contava-se diversos pequenos engenhos de cana e em torno da qual, assim como subindo o rio Mearim até acima do fos do Flores, são numerosos os núcleos de pequenos lavradores, atraídos pela uberdade do solo. (JESUS, 1910, p. 17)

Uma ferrovia nesse entorno foi considerada, e pelo que se percebe, se tal projeto tivesse de fato saído do papel, seria um grande empreendimento para a região central do Maranhão, mas logo seu projeto foi abandonado, para o Estado e para a própria empresa construtora, (a mesma que estava na construção da via férrea ligando os primeiros ramais maranhenses), a Companhia de Melhoramentos do Maranhão, se tornaria oneroso e não cobriria as despesas da execução e manutenção da via, mesmo que a longo prazo, a ideia dessa ferrovia pudesse trazer benefícios, como explana Leonardo Batista Silva (2014, p. 21) “o grande número de passageiros e cargas vivas da região central do estado, fez surgir um projeto de um ramal ferroviário para Pedreiras, porém ficou pela metade”, esta ferrovia, que Viveiros (1992, p. 199) chamou “Central do Maranhão”, pois estando situada entre a região oeste em direção ao sul, cobriria boa parte do território, estando entre o vale do rio Itapecuru em direção ao oeste maranhense, região produtora de cereais e detentora de grandes contingentes de pessoas, sendo uma região próxima à capital São Luís.

Este projeto, no entanto, por mais que não tenha logrado êxito, não era recente, muito pelo contrário, pois já se pensava na construção de uma ferrovia, ou de uma estrada que permitisse a ligação entre o distante sertão para as regiões centrais e da baixada, a anos, como descreve Viveiros

A aspiração era velha, vinha do regime monárquico, quando Augusto Olímpio Gomes de Castro, na presidência da Província, em 1873, contratou com os engenheiros Ernesto Diniz Etrete e Reinado Von Kriger a incorporação de uma companhia para o fim de construir uma estrada de ferro ligando Barra do Corda as margens do Tocantins. (VIVEIROS, 1992, p. 202)

De fato, uma ferrovia que pudesse se ligar com os transportes existentes desde o vale do Itapecuru rumo aos sertões maranhenses, direcionando a ribeira do Tocantins, e mais a frente, para as regiões das antigas províncias de Goiás, e Minas Gerais, que comercializavam produtos dos mais diversos com o das praças de comércio do Maranhão, colocaria em maior evidência o comércio e o desenvolvimento. Precisando de estradas

para escoar seus produtos, inclusive para os mercados da Europa, caracterizando importantes zonas de crescimento econômico e social, como assinala Pacheco Filho (2016) seria economicamente proveitoso para as províncias que servidas por esta ferrovia, caso do Maranhão, do Goiás, do Piauí e da Bahia, uma vez nesse núcleo interiorano dentro do Brasil, existiam muitas matérias primas, um franco comércio, e quase nenhuma forma de transportar esses produtos e arregimentar ainda mais essas regiões.

Entre a última década do século XIX e primeira do século XX, a agricultura no centro sul do estado começava a ganhar destaque. Acrescentava-se aos gêneros comumente exportados, o extrativismo do babaçu, da copaíba e vindos do Pará castanha e o caucho, além da produção de couro de gado e de animais silvestres do Maranhão, Goiás e Pará. Enfim, a diversidade de produtos da região e o aumento crescente de importados careciam de um meio de transporte que suprisse essa demanda, a grande esperança da população e dos produtores, a navegação a vapor, não se mostrou eficiente para dar vazão a entrada e a saída da produção. (PACHECO FILHO, 2016, p. 134)

3.2 A Tocantina

Estes sertões maranhenses careciam de mais estradas, que possibilitariam desenvolvimento, e não distante de outros discursos simbolizados pelos trilhos, a ideia ainda era modernidade/ferrovia para o desenvolvimento da região, de maneira mais modesta, Carlota Carvalho (2011, p. 207) se referiu a ela como sendo a “estrada ponte para o Tocantins Araguaia”, uma referência a importância que esse caminho férreo teria, caso seu projeto não tivesse caído no esquecimento, ou mesmo deixado para outro momento. Viveiros (1992, p. 200) analisa esta ferrovia e sua ligação econômica com a região dos sertões, observando que “não fosse essa carência de vias de transportes, o sertão maranhense já teria desenvolvido a sua pecuária e aproveitado os novos mercados europeus”. Tanta empolgação em construir estradas de ferro era percebida no contexto econômico vivido pelo Maranhão, com sua economia voltada para o algodão, produto muito aceito nos mercados do Brasil e do mundo.

Apresentada a grande importância da ferrovia, que uma vez construída, não apenas ligaria o estado de norte a sul, mas possibilitaria a comunicação com o centro do Brasil, tamanha necessidade e viabilidade por essa ferrovia, o jornal da cidade de Flores (atual Timom) assim fez referência a esse projeto:

EM TORNO DA TOCANTINA

[...] A grande aspiração maranhense, - a construção da via férrea Tocantina, já estaria em franco tráfego, se houvesse união de vistas para tudo quanto fosse em bem geral, os dinheiros públicos fossem aplicados com escrupulo e honestidade.

Mesmo que o descaso do Governo Federal por tudo que se relaciona com o progresso do Norte, permaneça firme como está demonstrado, o Estado poderia ter construído a Tocantina com os empréstimos que hoje asfixiam e estorvam o desenvolvimento da vida econômica e financeira do Maranhão.

A salvadora via férrea Tocantina, talvez fosse construída, em outros tempos, por menos de quarenta mil contos, obedecendo a outro traçado afastado das regiões alagadas, sem obras darte vultosas e não sofrendo a concorrência das vias fluviais.

A Tocantina poderá ser construída dentro de 2 anos, dependendo dos poderes, com outro traçado, outra forma nas empreitadas, dando trabalho a milhares de desocupados, afim de, com brevidade, levar o grito da civilização e do progresso ao sertão inculto. (JORNAL GAZETA DE FLORES, 14 de fevereiro de 1932, p. 26).

As observações pontuadas no jornal, da falta de uma política endereçada ao crescimento e à modernidade, ausentes por parte do presidente da província e também do Governo, reforçam a necessidade por novos tempos para o Maranhão, espalhando a notícia em torno da ferrovia, a intenção estava em dar uma apresentação às autoridades, à população, dos benefícios que seriam conseguidos caso a estrada de ferro fosse instalada.

Este projeto da estrada de ferro, no centro do Maranhão, atravessaria áreas densamente ricas em florestas, matas de galerias, áreas inundáveis e outros territórios que se bem explorados poderiam facilmente dar um retorno quase imediato para os maiores interessados na construção da via, comerciantes e criadores de animais, bem como para quem iriam bancar a instalação, Estado e construtoras. Tem-se uma imagem de como esta região era vista, e qual potencial estratégico econômico esta região apresentava, a região do Alto Sertão se tornara cada vez mais importante para a economia maranhense, tendo como porta de entrada para os vastos sertões, a cidade de Barra do Corda, como expõe Jesus

Um futuro muito prospero está reservado a sua lavoura, desde que um transporte regular lhe permita cultivar com vantagem as suas excelentes terras. No Japão, em cujas matas se cria muito gado, existem diversos núcleos de população, dos quaes o principal é o curador, assinalado na planta; além destes existem outros pelos vales do Corda e do Mearim, como seja o Papagaio, o Catete, etc. (JESUS, 1910, p. 18)

Mas não foi por falta de condições favoráveis para a economia e para uma maior presença política nas regiões que seriam absorvidas pela ferrovia. Sim por motivos que malograram em fracasso a ferrovia, como apresenta um dos entusiastas pela via, Marcelino Machado, quando demonstrou um dos problemas que causaram o prejuízo da ferrovia, tendo em vista que esta linha de ferro, teve seus primeiros planos ainda na Monarquia, atravessou a República e se encerrou em seus poucos quilômetros “as

dificuldades financeiras e a grande guerra determinaram a suspensão dos estudos [...] Até 1920 não se cogitou de tão indispensável via férrea, convergindo os esforços da nossa bancada para a conclusão da São Luís Caxias” Viveiros (1992, p. 204).

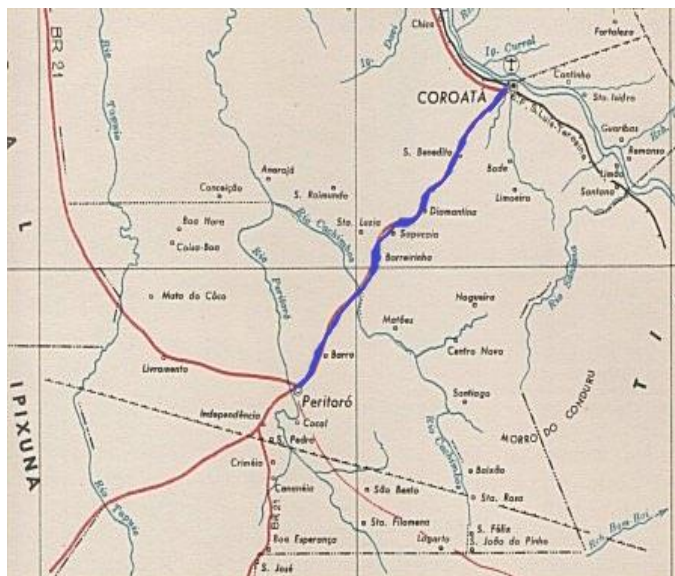
Para o Maranhão, ter mais de uma ferrovia, seria de suma importância, cortando seu imenso espaço, por conta das riquezas existentes no solo, que poderiam ser melhor aproveitadas, possibilitando atividades secundárias no entorno da ferrovia, condicionando a elevação de vilarejos em povoados, e posteriormente em cidades, empregando muitas pessoas, estabelecendo ligações terrestres entre regiões que precisavam ser assistidas economicamente, estas localidades, tendo o que exportar, mas como mencionado acima, os obstáculos que venceram a instalação dessa via, foram além de seus projetos cartográficos, e muito além dos desejos enunciados nos discursos.

Estruturalmente, a Tocantina não seria isolada, e sim a junção dos ramais ou troncos de ferrovias, tendo como ponto zero, onde os trilhos saíam, a velha estrada São Luís - Caxias, partindo do povoado de Coroatá até a ribeira do Tocantins, perfazendo o caminho oeste em direção ao encontro com o sertão maranhense. Projeto este idealizado pelo antigo presidente da província do Maranhão, Eduardo Olímpio Machado, e que seria muito importante para a ligação dos mercados já existentes no Maranhão, mercados do interior, quanto da região dos sertões, com outras praças de comércio, estas localizadas no Goiás, no sul do Piauí e na direção da Bahia. Tanta necessidade por esta possível ligação com estes mercados, se mostrou ainda persistente, na eminência em se penetrar nas regiões produtoras de cereais, uma vez que estas produções, encontravam fácil acesso e saída por outros caminhos, provocando perdas de capitais e importância política. Essa ferrovia, poderia facilmente interligar essa região com a ilha, e em direção ao sul, a ferrovia poderia também se encontrar com a já construída ferrovia Central do Brasil. O projeto não foi vitorioso, mas sua construção havia sido inclusive abordada por Benedito Leite em discurso:

Não reputa a estrada de ferro de São Luís a Caxias a única de que carece seu Estado, pois tão conveniente quanto essa considera ele linhas que liguem o alto sertão ao litoral [...] porém é mais de necessidade urgente, também, cuidar-se desse melhoramento no alto sertão e, na impossibilidade de construir-se já estradas que venham das margens do Tocantins ou mesmo a Caxias, seria de toda conveniência ir lançando trechos, como do Tocantins ao rio Balsas, de Grajau a Pedreiras ou entre outros quaisquer pontos que ofereçam iguais vantagens, a fim de que mais tarde, possam esses trechos ligados a rede geral de viação do Estado (VIVEIROS, 1992, p. 179)

Alguns projetos chegam a apresentar a ferrovia, como ela se distribui geograficamente. Observando, no entanto, que existem duas estações férreas desta via,

uma na cidade de Coroatá e outra na cidade de Peritoró. A referida linha, assim está apresentada:



Mapa 4: Traçado geográfico do tronco ferroviário destinado a construção da via férrea Tocantina, entre as cidades de Coroatá e Pedreiras.

Fonte: Mapa da Rede ferroviária Federal - RFFSA (1950)

3.3 Estrada de ferro São Luís - Teresina

Após projetos que não se efetivaram, outros que caíram no total esquecimento, assim como as fortes críticas e posicionamentos firmes de fazendeiros e indústrias para a melhoria da infraestrutura estadual, é apresentado o plano da ferrovia São Luís a Caxias (anos depois é que vai ser conhecida como ferrovia São Luís-Teresina), vencendo desconfianças outrora construídas com mais vontades em executar obras, este projeto federal (não esquecendo de mencionar o papel de Benedito Leite, que com argumentos técnicos e discursos fortes em prol do desenvolvimento da economia maranhense, resultado esperado pelo advento do trem, fez valer ao estado uma malha ferroviária), e foi o pilar para sua construção.

A partir daqui o texto se dedica a analisar como se deu esse incremento, bem como características relacionadas ao mesmo, como datas que caracterizaram diversas inaugurações (de caráter simbólico ou por força das atuações políticas), de aberturas de trechos, acordos mal logrados, períodos que se envolveram e caracterizaram na vida da ferrovia, relatórios levantados e apresentados, cidades que se beneficiaram por meio da passagem da ferrovia em seus territórios, as mudanças geográficas que fizeram desta ferrovia, antes projetada para estar no centro do estado, depois, reorganizada totalmente para a porção leste do estado, privilegiando cidades, prejudicando outras.

caminho seria percorrido pela ferrovia, ganham espaço, à medida que as autoridades deixaram de representar as localidades e as populações que seriam assistidas e o ganho em competitividade pela construção da estrada. Tanto infortúnio por conta de quais locais receberiam os trilhos, desencantava desde os primeiros engenheiros responsáveis pelos traçados geográficos, de que fez menção, conforme narra José Areias Guimaraes (1963, p. 04) “escolheram esses técnicos um traçado perfeito. Eu iria percorrer o divisor das águas dos rios Itapecuru e Mearim”. Não seria apenas um concorrente direto com os rios, mas ajudaria nos transportes em que um ou outro não poderia fazer.

Até o último ano do século XIX, o Maranhão não possuía nenhum projeto de rodagem construído, o que o deixava em situação complicada em relação a outras províncias, bem a frente com ferrovias e atividades mais desenvolvidas a partir dos caminhos de ferro. Foi somente a partir da grande necessidade de expansão territorial, juntamente com o segundo momento de construção de ferrovias no Brasil, que os trilhos vieram a ter mais presença no cotidiano que até então era rural e agrícola. No estado, esse entusiasmo pela modernização aliada a ferrovia, foi somado aos incrementos econômicos e agrícolas que começaram a ser apresentados, como o principal produto, o algodão, que já havia despontado força e prestígio em anos anteriores no território do estado, e que despertava novo fascínio com sua plantação e cultivo muito estimado pelos agricultores e pela boa aceitação nos mercados consumidores de produtos derivados da cotonicultura. Outros produtos que poderiam ter um peso significativo na balança comercial, e que estava na rota dos trilhos: o arroz, o feijão, a mandioca, plantados praticamente em todo o estado, com ênfase maior na região central do Maranhão, juntamente com a pecuária do gado vacum, proferindo expectativas e relativas especulações se bem aproveitados, pois dos principais produtos que eram para exportação, estes precisavam de transportes que pudessem ir dos locais onde a matéria prima estava, até as praças de negociações. Consequentemente se a ferrovia alcançasse esse nível de desenvolvimento e constituição, seria perceptível um outro ritmo para as possessões desde a baixada maranhense, passando pelo centro do estado até as ribeiras dos vales do Itapecuru e Mearim.

O ambiente era propício para a organização do canteiro de obras e constituição da ferrovia, que viria ainda sofrer com problemas de ordem técnica e de interesses particulares, tendo em vista que entre idas e vindas, o projeto aprovado para a estrada de ferro maranhense, apenas aproveitou o que já existia, caso da estrada de ferro Caxias São José das Cajazeiras, ainda dos tempos de Império, somou-se ao novo traçado da nova ferrovia por meio do decreto legislativo nº 1.329, de 3 de janeiro de 1905, do então

presidente Afonso Pena. Mas entre a assinatura desse projeto de lei, e a execução das obras, o que se viu foi um contexto de falta de vontade e, más interpretações por parte de engenheiros fiscais, mestres de obras, diretores e autoridade locais, na ausência de um projeto sério e com a presença de uma autoridade estadual para a realização das obras, pois o que se verificou nos primeiros 10 anos da década de 1900, foram alterações na geografia da ferrovia, sendo que a mesma já estava sendo construída em outros pontos, enquanto o governo e as empresas e seus engenheiros debatiam conclusões infundáveis e traçados por cidades de maior importância, a esse respeito, Santos (2013)

Nos primeiros dias de 1909, ao serem iniciados os trabalhos de construção, entendeu o governo haver conveniência em abandonar os estudos realizados pelas comissões oficiais, adotando então nova diretriz que acompanhasse sempre o Rio Itapecuru, nas proximidades de suas margens. Assim resolvido em definitivo, foram os empreiteiros, encarregados dos novos estudos, para os quais se estabeleceram então novas e ótimas condições técnicas, sendo o raio mínimo de curvas de 300 m e rampa máxima a de 0,010 m por metro. (SANTOS, 2013, p. 39)

Pacheco Filho (2016) analisa pelo menos mais dois motivos que via de regra foram causadores dos grandes males que provocaram atraso na ferrovia.

As intrigas políticas motivaram as constantes e infundáveis transferências de responsabilidades sobre as obras no Maranhão [...] outro aspecto que muito contribui para o atraso do início dos trabalhos da estrada do Maranhão foi a decisão de começá-la pelo fim. (PACHECO FILHO, 2016, p.170)

A época o estado do Maranhão era governado por José de Matos Carvalho, porém, as falas ouvidas, na Assembleia do Maranhão e na Associação Comercial apresentando a necessidade da ferrovia, foram do senador Benedito Leite, a quem essa ferrovia tem simbolicamente uma proximidade, por ser figura influente no Senado Brasileiro, e por ter sido de suas ações, que o projeto ferroviário ganhou maior envergadura, tendo portanto saído do papel para execução (mesmo que tenha exercido forte influência na tomada de decisão para mudar o traçado da ferrovia, porque da mesma maneira que trabalhou para trazer a linha férrea para o estado do Maranhão, também se utilizou de sua posição e prestígio político para modificar o traçado férreo em prol de sua cidade natal, Rosário, prejudicando os serviços já executados, e os que ainda seriam feitos, com a mudança no percurso da ferrovia), principalmente porque foi o senador que desenvolveu artimanhas fabulosas junto ao Governo Central, para que na presença do então presidente Afonso Pena ao estado, pudesse ver a situação de calamidade que afetava os poucos transportes de que dispunha o estado, o que afetava diretamente a economia, fato este apresentado por Cordeiro Filho (2000, p. 17) “sabedor da precária condição dos

transportes do estado e tendo conhecimento dos anseios dos maranhenses, principalmente das classes produtoras no que se refere ao escoamento de sua produção agrícola”.

Assim como pela atuação de Benedito Leite, político maranhense, que muito atuou para a construção de empreendimentos dentro do Maranhão, especialmente no período republicano. Essa estrada de ferro logrou sucesso na sua construção, também pela atuação da Associação Comercial do Maranhão, na época, expressivamente participativa, tomando as rédeas de sua composição, comerciantes, que muito precisavam dos produtos oriundos do interior, tendo sido os mesmos, responsáveis por levantar argumentos técnicos, favoráveis cobrando ações emergenciais para o melhoramento das estradas e construção de uma malha viária do estado, solicitando melhores traçados a fim de que a economia do algodão pudesse ser mais bem assistidas pelas autoridades locais, como se percebe em um telegrama direcionado a Benedito Leite, da Associação Comercial do Maranhão:

Só há uma solução a este estado de coisas, e essa é uma estrada de ferro ligando São Luís a Caxias, cujo desenvolvimento não será superior a 320 quilômetros. Essa estrada colocaria íntima comunicação Teresina e São Luís, pois já existe linha entre Caxias e a Capital do Piauí. (VIVEIROS, 1992, p.197)

Mas as maiores alterações no cenário econômico e social que contemplaria o Maranhão, vieram mesmo somente após uma análise feita pelo então presidente Afonso Pena, contemplando quase um século de atraso em relação como, como às ferrovias do Sul e Sudeste do Brasil, finalmente as vias férreas poderiam chegar ao atual Nordeste brasileiro.

O maranhense Palmério Cantanhede, engenheiro que trabalhou na estrada de ferro, que teve a notoriedade de representar a sociedade maranhense por meio da palavra dada a ele por intermédio do deputado federal Manoel Inácio Dias Viera, representante da moderna indústria maquinária e ferroviária, há tempos já percebia a necessidade de se ter um tipo de transporte eficaz, que pudesse servir não apenas como substituto das embarcações e animais de cargas, sendo o mesmo responsável por algumas observações do solo e da geografia do espaço maranhense, tinha propriedade para afirmar que o Maranhão precisava de uma ferrovia, não apenas porque já era tempo, mais do que isso, o estado estava ficando cada vez mais ultrapassado se comparado a outros estados da federação, em termos econômicos, argumentando inclusive que estes outros estados não tinham metade da riqueza que se tinha, mas se perdia nas terras maranhenses. Mais importante que a necessidade de uma modernização dos meios de transporte, a seca de

1903²², ganhou destaque nas palavras de Cantanhede, propondo uma mudança de comportamento por parte dos responsáveis pela melhoria do estado, analisados por Pacheco Filho “os argumentos técnicos usados pelo engenheiro Palmério Cantanhede, aliado a terrível seca, impactou o empresariado de modo que concordaram com a reivindicação da construção da estrada”

Afonso Augusto Moreira Pena, cujo lema de governo era “ governar e povoar”, atribuía valores a sua maneira de perceber as regiões do Brasil, e ao pensar nessas regiões, e em como elas poderiam somar para o crescimento da nação, fez-se ver em suas incursões pelos interiores do Brasil, em mais de uma dúzia de lugares suas comitivas foram recebidas, ouviu-se muitos reclames de moradores, de prefeitos locais, de fazendeiros, de industriais e de pessoas comuns que haveriam de receber o chefe da nação com um sorriso, afinal, pareciam ser tempos de novos rumos. O Brasil agora pensado como uma jovem República que resplandecia e respirava a modernidade trazida pela mudança de sistema administrativo.

Após cortar boa parte do Nordeste, passando pelos estados da Bahia, de Pernambuco (primeiro estado nordestino a ser agraciado com uma ferrovia), Afonso Pena rumou para o atual Nordeste, chegando ao Maranhão em 4 de julho de 1906, vindo de Belém do Pará. Veio no vapor Maranhão, desembarcando em São Luís na tarde do dia 4, descansando para seguir uma longa jornada em busca de ouvir e se fazer ouvir pela população.

No dia 8 do mesmo mês, após passar por outras cidades que tinham instalações portuárias, caso de Coroatá, Rosário e Cantanhede, de barco pelo Itapecuru, o então presidente chegou à cidade de Codó, conforme Filho (2000, p. 17) narra, “a embarcação presidencial subiu ao rio com dificuldades conduzida por experientes mestres timoneiros. De encalhe a encalhe, finalmente, depois de vários dias de viagens pelo interior maranhense, consegue chegar a cidade de Codó: Aportou no cais da igreja matriz, sendo recebido por autoridades locais, conforme expressa Filho (2000, p. 17) “o presidente foi recebido festivamente, na rampa da igreja Matriz, onde ancoravam as embarcações, pelas autoridades e personalidades locais”.

²² Seca referida como uma das mais severas que o atual Nordeste brasileiro enfrentou, tendo sido responsável pela migração de grandes contingentes de nordestinos por outros estados do Brasil. Em parte, esses nordestinos, cearenses, em busca das matas da Amazônia, chegavam no território do Maranhão, e muitos por aqui permaneceram.

Ao perceber a precariedade com que se encontravam as poucas estradas vicinais que existiam no estado, e para o transporte de volumes maiores, o rio Itapecuru ainda era a única via, mesmo sofrendo por razões naturais, como “[...] a grande seca de 1903, quando os barcos levaram, em média quarenta e cinco dias em viagem de ida e volta de São Luís a Caxias”. Pacheco Filho (2016, p. 171) relatando a enorme dificuldade em se transpor os pouco mais de 300 quilômetros que separavam a capital do interior, percebendo com isso os enormes prejuízos causados tanto a economia, quanto ao maior desenvolvimento da sociedade maranhense, e justo quando a economia da cotonicultura se reorganizava e se tornava competitiva, que o próprio presidente teve o deleito de conhecer, o algodão²³, que despontava novamente para um outro tempo de fartura e desenvolvimento. Decidindo em prol do crescimento econômico do estado, tomar uma decisão importante, e a muito esperada: por decreto lei, a criação e conseqüentemente continuação da estrada de ferro, agora estabelecida entre a capital e a cidade de Caxias, de onde a muito já havia alguns quilômetros de ferrovias construídas, desde os tempos de Império.

Levantadas as devidas informações topográficas da região leste do estado, margeando o rio Itapecuru, pois a ideia era agregar outra possibilidade de transporte, juntamente com os navios e barcaças a estes rios. Estabelecidos os primeiros quilômetros a serem construídos e apresentada a empresa que seria responsável pela constituição e futuramente manutenção dos trilhos no estado, era a hora de construir, transformar em um verdadeiro canteiro de obras o cenário rural e interiorano do Maranhão. A estrada de ferro começou a ganhar *status* de via férrea. Era dado um passo ainda que simbólico em busca do progresso, ainda que com mais de meio século de atraso em relação como às ferrovias paulistas e mineiras. Abaixo, o texto redigido, que formulou por decreto a estrada de ferro, este documento, para a história da ferrovia maranhense é simbólico, sendo seu registro de nascimento. Eis o texto, escrito pelo então senador Benedito Leite, e aprovado pelo Congresso Nacional

O congresso nacional decreta:

Art.1º é o governo autorizado a promover a construção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e São Luís no estado do Maranhão: ou o contratando esse serviço com quem melhores vantagens oferecer, com garantias de juros de 6% durante 30 anos até a importância de \$ 40.000.000 por quilometro; ou

²³ Esse algodão citado, e referendado como um dos melhores, é citado com outros sobre nomes de seus derivados, tais como algodãozinho, sacaria, riscados, brins e mesclas. Na verdade, tratava-se de outras derivações do algodão, produzidas nas fabricas têxteis do interior do Maranhão.

contratando a construção por meio de emissão de título de 5%, amortizáveis em 33 anos, devendo ser a estrada, depois construída, arrendada mediante concorrência pública; fazendo a obra, por administração.

Art.2 o contratante terá todas as obrigações e favores mencionados nas cláusulas que acompanham o Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890, respeitadas as disposições especiais desta lei e as atribuições do Estado naquilo que pela Constituição Federal ficou privativo de sua competência.

Art.3 a estrada poderá ser iniciada em qualquer dos pontos extremos ou em ambas ao mesmo tempo, atravessará a zona que fica entre os vales do rio Itapecuru e Mearim e passará pela vila e a cidade de São Luís o traçado que for mais apropriado para atender com mais facilidade, a qualquer tempo, ao serviço do porto de Itaqui.

Parágrafo Único – Em Caxias ligar-se-á ela a linha férrea dessa cidade a Cajazeiras.

Sala das sessões, 23 de novembro de 1903. – Gomes de Castro, Benedito Leite, Belfort Vieira.

Conforme se percebeu, até aqui os políticos muito estimaram o estado do Maranhão, com um projeto dessa envergadura, proporcionado ao Maranhão, juntar-se a outros que possuíssem ferrovias, razão pela qual alguns outros governantes sempre se apoiaram na ideia de que as ferrovias em si, seriam uma solução para a ausência de transportes mais eficientes (a principal queixa dos comerciantes e fazendeiros, eram as más condições de deslocamento, restando somente barcos e animais), a isso, outros setores da economia, seriam beneficiados, levando ao seu crescimento e produzindo um cenário de desenvolvimento, semelhante a outros estados. Quando na verdade, uma parte em se resolver os problemas do estado, não estava atrelada necessariamente na melhoria dos meios de locomoção, e sim na maneira como era conduzida a política do estado, particularizada de interesses próprios.

O pensamento adotado, enquanto essa ferrovia estava sendo construída, referiam-se às ferrovias do Sudeste do Brasil, que se desenvolveram junto a economia local, e com isso conseguiram dinamizá-la, levando desenvolvimento a outros segmentos da sociedade, abarcando uma soma considerável de trabalhadores em suas construções e manutenções (trabalhos que se seguiam) após a conclusão dos trabalhos. A questão é que as ferrovias deste período (era das ferrovias 1870-1920) não conseguiram distribuir empregos próximo às suas dependências, tendo sua finalidade, sendo constituídas como uma outra alternativa ao tipo de transporte existente. Caso de ferrovias que não conseguiram ser produtivas, e beneficiar atividades secundárias a partir de sua origem, os trilhos nas regiões Nordeste e Norte do Brasil, mesmo se tendo diversos argumentos crescentes em favor desse transporte, a isso a ideia de o território ser plenamente alcançado por meio dos trilhos, produziram debates e criaram problemas, onde as

respostas algumas vezes foram: construir ferrovias que não unissem lugares nenhum a coisa alguma.

Essa ferrovia maranhense, cujo ponto inicial agora se iniciava na cidade de São Luís (onde a ferrovia fora rebatizada com o nome de ferrovia São Luís - Caxias), capital do estado, pertencente a uma família de projetos ferroviários nordestinos com mais de meio século de atraso se comparados aos primeiros projetos de integração econômica do país. Criada pelo decreto lei que autorizava sua criação, 05 de 1905, para a contratação dos serviços, concessões feitas e operacionalizadas até 1908. Já em 1909, foram feitas novas alterações em seu projeto. Em 1911, a antiga empreiteira que deveria gerir a construção dos trilhos, Ibirocahy e Cia, passa as obras para a Companhia São Luís Caxias. Como primeiro trecho de suas obras a ser construído, na cidade de São Luís, as instalações da referida estação ferroviária, localizada no centro comercial, não distante do antigo bairro da Praia Grande, local de fácil acesso tanto para o desembarque dos trens, quanto para o embarque das cargas nos navios que aportassem, como Santos (2013) assim expressa.

A linha parte pelo vale do Rio Anil, contornando a cidade pelo lado norte, sendo a seu início no cais da segregação, a pequena distância da Rampa do Palácio, onde embarcam e desembarcam os passageiros que demandam o Maranhão ou dele saem, e não longe do bairro mais comercial, o qual vem a ser chamado Praia Grande. (SILVA, 2013, p. 39)

Após abertas as obras do pátio da ferrovia na capital, uma obra que deveria ter sido pensada já com a finalidade de se ter um início de trabalho, ainda que modesto, mas que já existisse. Porém a ponte metálica (ligando o continente a ilha) cujo nome faz referência a Benedito Leite, pela complexa dinâmica no projeto, que exigiria uma ponte de vão livre, tendo que recorrer às empresas estrangeiras, conforme expõe Viveiros

Um ano durou essa concorrência, vindo, finalmente, três propostas, apresentadas por firmas americana, belga e Alemã. Já no orçamento para 1921 figurava uma disposição permitindo a emissão de apólices para a construção da ponte, de modo que foi possível realizar o contrato logo após a conclusão do estudo feito sobre as três propostas, o qual terminou pela escolha da apresentada por Brontberg e Cia (VIVEIROS, 1992, p 195)

No período em que a referida ponte passou para ser construída, ausentou o trem de realizar a primeira viagem da capital até o litoral, fato este que só acontecera em 1928. As atividades agrícolas e a pecuária que sempre tiveram papel importante dentro do contexto econômico maranhense, foram narrados por antigos documentos de engenheiros, até então responsáveis por observações sobre a construção da ferrovia, tiveram o cuidado de perceber as riquezas por onde a ferrovia ia cortando as matas. Entre

a saída para a baixada e as cidades que margeiam o Itapecuru, conforme Silva (2013, p. 40) “sendo parte coberta de mangue e parte constituindo vastos campos de criação de gado. Campos de Perizes é a denominação por que é conhecida essa zona”. Estes campos, já a muito recebiam esse gado que vinha do Sul da antiga província maranhense, além do gado do Goiás e do Piauí, zona rica em pasto, e com árvores gigantes que ajudavam os bichos a descansar.

Como a ferrovia não poderia se unir ainda ao interior, pela ausência da ponte metálica, que estava em discussão e projeto, e que ajudaria na travessia do Estreito dos Mosquitos, os trabalhos deram sequência, agora entre a baixada e a cidade de Rosário e da cidade rosariense, até a cidade de Itapecuru Mirim, fato este debatido por alguns pensadores, mas que não produzem perda para o entendimento do assunto referendado, conforme Silva (2013, p. 39) “que por algum tempo será o ponto inicial da linha”, salientando que o mesmo já descreve como sendo “por algum tempo”, exatamente pela ausência da ligação com a capital. Entre a capital e os campos alagáveis, menciona-se por exemplo como os trabalhos já estavam avançados, e como a ferrovia se uniria para o melhoramento das atividades ligadas a via férrea (que conforme avançavam, recrutava homens comuns do dia a dia, para diversas finalidades, como cortar madeira para assentar trilhos, peneirar areia para a mistura com o cimento e consequente construção dos galpões, inclusive mulheres, para os serviços de cozinha e de banheiros) que por lá se encontravam, Silva (2013, p. 40) “[...] já existem todas as dependências necessárias às instalações de uma via férrea, quais sejam: estação, armazém, rotunda para locomotivas, galpões para abrigo de carros, oficinas, giradores”.

Os responsáveis pela ferrovia, representados na pessoa de engenheiros, mestres de obras pouco poderão fazer, quando os trabalhos que seguiam com relativa prosperidade, começaram a entrar em rota de colisão com alguns interesses particulares, de políticos e de alguns comerciantes. Lamentavelmente essa ferrovia foi construída com um número considerável de atrasos, propositais, não há dúvida, porque conhecimento técnico e um apoio financeiro para a montagem do canteiro de obras para a via, como se percebe, não foram as barreiras que se posicionaram frente a ferrovia. Diversas alterações de seu mapa cartográfico original, falta de responsabilidades por parte de seus gestores, ou de pessoas a quem competiam seus recursos, como aponta Neves (2012)

Uma série de questões apresentadas como de ordem técnica, mas que em diversos momentos respondem objetivamente a interesses eleitorais [...], além da malversação de recursos financeiros, e mesmo um despreparo completo quanto a infraestrutura dos canteiros de obras, tanto a oneraram sobremaneira, como também retardaram sua conclusão (NEVES, 2012, p. 06)

Tendo em vista que do primeiro ano de execução das obras, iniciadas entre 1905 a 1908, até a metade do prazo para a finalização das obras, constatou-se que nenhum dormente havia sido colocado no solo, como descreve Neves (2012, p. 06) “em 1911 estava esgotado o prazo de quarenta meses para a conclusão da obra, sem que houvesse sido assentado um quilometro da via”, concluindo que, a chegada dos trilhos ao Maranhão, seria um processo lento, caro e desafiador. Diferente da ferrovia mais velha (a estrada de ferro Senador Furtado), a ferrovia de São Luís a Caxias não foi financiada por um grupo empresarial. A maior soma do dinheiro para a construção da ferrovia, diferente de outros momentos, tinha como fundo investidor, o próprio Governo e algumas participações de comerciantes e fazendeiros. Isso porque no momento da execução da obra, já se tinha um relativo parque industrial ferroviário (as ferrovias do Nordeste foram as últimas a serem construídas, o que permitiu ao governo brasileiro uma relativa experiência com todos os outros projetos construídos anteriormente, podendo o próprio Governo, construir essas estradas do século XX), um capital relativamente propício a esse tipo de investimento, canteiros de obras com mão de obra aprimorada (a exceção ficava por conta dos engenheiros, que mesmo morando no Brasil, na sua maioria, eram estrangeiros), matéria prima para algumas etapas da construção da via férrea, como os dormentes.

Embora tudo isso se apresentasse favorável para a construção do parque ferroviário, a estratégia utilizada pelos políticos, deixou brechas para oportunistas se aproveitarem das concessões abertas pelo Governo com a empresa que venceria a licitação, pois como se verifica, no decorrer para as concessões, o preço total estimado da ferrovia ficou em torno de 17. 216 contos de reis. Três empresas apareceram, e lançaram suas propostas, sendo: Proença Echeverria e Cia, com 9.052.000\$000, a estrangeira C. F. Hargreavor e Cia, ofertando 10.390.000\$000, por fim a empresa francesa S.C. Batignolles, com a surpreendente proposta de 22.560.000\$000, sem dúvida, um excelente negócio para tanto para o Governo, quanto para a própria empresa. O que se verificou, no entanto foi a escolha do menor valor orçado, repassando a concessão para os empreiteiros da empresa brasileira, por meio de contrato no mínimo duvidosa. A questão levantou indagações, como as levantadas por Viveiros (1964).

Surge aqui a nossa primeira observação. É o caso do dono de uma obra calculá-la em 17.216 contos, aparecer um construtor propondo fazê-la por 9.000, isto é quase a metade do orçado, e ninguém atentar para a má fé desse empreiteiro excepcional, mais zeloso do capital alheio do que do seu próprio lucro. (VIVEIROS, 1992, p. 188)

A companhia francesa S. C. Batignolles, mais conceituada e que teria oferecido a melhor proposta, ficou de fora dos trabalhos, enquanto que a empresa brasileira Proença Echeverria e Companhia, acabou conseguindo o direito de construir e explorar a malha ferroviária, o que sem dúvida, pela maneira como começaram a gerenciar os negócios em torno da construção e assento dos trilhos, acarretaria em problemas. Outro assunto que entrou nos reclames das companhias envolvidas, como muitos dos empregados para os trabalhos da companhia, se reporta aos escolhidos a dedo, privilegiando uns em detrimento de outros, contrariando o que previam os acordos para gerar serviço e aproveitar os recursos humanos ferrovia a dentro, e a real utilidade da ferrovia, que seria o de oportunizar emprego as populações no envolto das ferrovias.

A partir das concessões feitas se percebeu que os trabalhos levantariam algumas perguntas, e essas respostas demoraram muito para serem respondidas, especialmente porque após um curto espaço de tempo, os problemas envolvendo a empresa construtora e seu contratante, o Governo, começaram a surgir, pois tão breve começou os trabalhos, logo abandonou e deixou para os empreiteiros que cresceram os olhos em seus interesses particulares e nas riquezas maranhenses, buscando comprar terrenos próximos a locais que tinham supostamente petróleo e xisto, mas tal ofensiva não se concretizou.

A partir da primeira década de 1900, ao serem observados que os trabalhos não andavam, tanto a imprensa quanto os mais interessados e seguramente os mais prejudicados, começam uma verdadeira vigilância em prol da estrada de ferro, com cobranças, que chegariam até o Governo, se reportando por sua vez, a firma responsável pelo assentamento dos trilhos, sobre as razões pelas quais, poucos quilômetros de trilhos de ferro haviam cortado o imenso território maranhense.

É interessante pensar em um deste problemas que surgiram, não por força de contrato, e sim pela ausência em se acompanhar o andamento da via. Não houve um consenso entre qual sentido deveria dar seguimento aos trabalhos, uma vez construídos os primeiros assentamentos na ilha, se deveriam dar seguimento para o interior, ou de lá para o litoral. Uma dúvida levantada pelos empreiteiros, lançando mão de explicações que refutaram os antigos projetos já desenhados, mais que isso, era do interesse do então Barão de Ibirocahy, dono de barcas, que a via férrea fosse do interior para o litoral, assim, estenderia o envio de uma soma considerável de matérias da férrea, via fluvial, aumentando sua barganha financeira, ainda que isso atrasasse por mais alguns anos a construção. O jornal codoense *Correio do Codó* (1917) dirigiu-se com indignações pela

maneira como eram conduzidos os trabalhos da ferrovia, tão importantes para a população. Aproveitando-se de sua circulação no meio social, com discurso forte fez saber a população, a certeza de que os trabalhos seriam senão abandonados, ou suspensos.

E. F. S. LUIZ – CAXIAS

[...] as três turmas, únicas existentes e impotentes para acudir a todos os serviços foram também dispensados, com todos os mais empregados, com exceção do vigia da Estação, e segundo nos consta, de um apontador, cujas atribuições ignoramos [...] isso quer dizer que muito em breve estará sepultado sob a areia, a linha da estrada, nos trechos em abandono, entregues, assim, a todas as intemperice.

[...] os aterros não mais darão passagem a ninguém, devido aos buracos fatalmente cavados pelas chuvas torrenciais do rigoroso inverno actual. Como se vê, é o cumulo do caiporismo. (CORREIO DO CODÓ, 14 de março de 1917, p. 34)

Eram muitas as reclamações feitas à maneira como se desenvolviam as etapas, visto já haviam se passado mais de dez anos após o início das concessões, e pouco ou nenhum resultado havia se percebido. Percebe-se que existia uma cobrança por parte da imprensa, levando informações a todos os setores sociais, demonstrando que essa ferrovia era vista como bem público. Cobrança também de comerciantes e fazendeiros e da própria população, para que as obras pudessem ter uma normalidade de onde haviam sido paralisadas, tendo em vista que seria para o beneficiamento de uma parcela da sociedade maranhense.

Percebeu-se o quanto foi importante a atuação dos que percebiam o poder da divulgação de notícias, junto ao dia a dia da implantação dos trilhos, pois tão logo as manchetes chegaram a sociedade, foram os próximos trechos ou troncos férreos, instalados entre a cidade de Rosário a cidade de Itapecuru Mirim, esta primeira cidade, uma das mais beneficiadas devido aos acordos e jogadas políticas presenciadas ao longo das mudanças percebidas na geografia para a construção da estrada, tendo em vista o mapa geográfico e físico da dita estrada ter sofrido alterações propositais advindas de interesses do então Governador Benedito Leite, fato este analisado e proposto por Pacheco Filho (2016, p.170) “os políticos não conseguem perceber o quanto essa atitude emperrava o desenvolvimento das construções da ferrovia e quanto prejuízo gerava”, bem como, João Batista Machado (1999) também destacou os rumos provocados por essa mudança estrutural nos trilhos.

Mudou-se o traçado da Estrada de Ferro, não só por exigências dos grandes proprietários de terras, mas acima de tudo, para atender os reclames de Benedito Leite, governador do Estado, que exigira que a cidade de Rosário

fosse beneficiada pela passagem do caminho de ferro (MACHADO, 1999, p. 126)

Em suas anotações, o engenheiro José Areias Guimarães (1963, p.04) expressou sua preocupação com as mudanças estruturais e geográficas da via, explicando quão bem seria se tivesse deixado o projeto como havia sido desenhado “seria uma estrada enxuta, como se diz na gíria de hoje. Não passaria, entretanto nas cidades de Rosário, Itapecuru, Coroatá e Codó, naquela época centros de grande influência política”. Da cidade de Rosário, a via seguiu atravessando os Campos de Perizes, juntas de bois, se faziam presentes por todo o período de construção. Quando chegou na cidade rosariense, a ferrovia foi saldada. Machado (1999) narra um típico momento em que a Maria Fumaça esteve na estação da cidade.

Chegamos a Rosário, Cidade de Nossa Senhora do Rosário, [...] A chegada do trem era uma festa. Mocas bonitas dirigiam-se a Estação Ferroviária para olhar o trem passar, saber das notícias de São Luís e quem sabe dar uma namoradinha com algum passageiro. Namoro ligeiro. O trem não esperava.

Os garotos locais vendiam frutas: mangas-rosas, sapotis, bananas, saborosas águas de coco e frutos do mar. Um garoto grita com uma cesta de cipó nas mãos:

“ Olha a banana roxa

Madurinha

A d’ água é mais barata

Quem vai querer? ”

A fim de anunciarem os seus produtos realçando as suas qualidades, empregam os melhores adjetivos. Todos vendem. A concorrência é grande, mas leal.

Ouve-se:

“ À água está fresquinha

É de poço” (MACHADO,1999, p.82)

Os maranhenses se alegravam conforme a ferrovia chegava a uma determinada cidade, já na esperança da próxima cidade que receberia os trilhos, assim como a movimentação em prol dos negócios foram analisados com grande entusiasmo. Saudar a ferrovia e as tão faladas melhorias, esteve fazendo parte do dia a dia entre muitos que acompanharam cada trilho sendo assentado. Chegando a antiga localidade de Cachimbos (hoje atual cidade de Cantanhede), este trecho considerado o primeiro construído da nova estrada, e entregue em 1919, representando um bom começo. Em sequência dos trabalhos, velhas práticas tornaram a ferrovia uma incerteza, do trecho entre as cidades de Cachimbos e Coroatá, uma vez que não se processou mais um metro de terreno em direção a obra.

Sobre esse trecho, entendido como a terceira etapa da construção da via, Santos (2013, p. 40), aponta características da região, notáveis para o recebimento de uma ferrovia “entre Itapecuru Mirim e Coroatá, a linha atravessa terrenos fertilíssimos e

próprios principalmente para a lavoura de algodão, cereais, fumo, açúcar etc.". Após paralisias mediadas por interesses em mais concessionários, quase sempre por parte de empreiteiros representantes da então Companhia São Luís-Caxias, outro periódico, pontuou a situação de momento sobre os trabalhos da férrea, uma vez que reinava um silêncio por parte dos dirigentes da companhia, e do Governo Estadual, que de tempos em tempos, reaparecia, unicamente para a inauguração de trechos, no entanto silenciando quando precisava expor os problemas enfrentados na construção da via. O jornal codoense *A Escola*, (1918), foi ativo em expor além dos atrasos, a insatisfação por parte do Governo Federal, pelo pífio andamento dos trabalhos e das atuações da companhia designada para executar as obras.

A S. LUIS A CAXIAS

Sabe-se aqui, por telegrama transmitido aos jornais da terra, que o governo federal ia intimar a Companhia S. Luiz a Caxias constructora da via férrea S. Luiz a Caxias, a manter as turmas de conservação da mesma e concluir o serviço dentro de seis meses [...] o ministro de Estado da Viação e Obras públicas mandará intimar a Companhia S. Luís a Caxias, empreiteira da construção da Estrada de Ferro S. Luíz a Caxias, em virtude da transferência autorizada pelo decreto n. 9.303 de 10 de janeiro de 1912, a restabelecer incontinentemente os trabalhos de conservação desta fazendo as reconstruções e reparos necessários. (JORNAL A ESCOLA, 14 de janeiro de 1918, p.03)

Certamente o colunista do jornal ao escrever na matéria, sobre a intimação, fez saber para a opinião pública, como estavam as relações entre os proprietários da Companhia São Luís – Caxias e o Governo. Esta firma contratada devia a partir destas cobranças, apresentar uma preocupação para o andamento dos serviços, especialmente porque as notícias veiculadas e apresentadas para a sociedade não eram boas, e ao perceber que a imprensa da época estaria tão interessada na estrada, pegando carona nesse interesse, o próprio governo, se fazia necessário abrir os olhos e assentar trilhos. Após duras críticas e com riscos de perder as concessões, verificou-se uma relativa mudança de postura na retomada das obras, sempre imperando mais os interesses alheios que os da própria companhia, com o aumento dos juros, com poucos fiscais nos canteiros de obras, chegou-se mesmo a contestar quando Macedo expressou “nenhuma via férrea no Brasil lhe iguala nas condições técnicas favoráveis que possui e para nós todos isto constitui motivo de orgulho” Eurico Macedo (1950, p. 138), que talvez tenha se empolgado com sua capacidade teórica e esquecido de olhar o prático.

A ligação entre a cidade de Coroatá e Caxias, tendo na ocasião de seus trabalhos, recebido a presença do engenheiro Eurico de Macedo, responsável por toda a extensão entre as cidades, sido responsável pela coleta de informações reportadas a empresa

construtora, viajando constantemente entre os pontos de trabalhos, fixados, com a finalidade de produzir relatórios para dar baixa a contratos locais, quando verificados que tais serviços haviam de fato sido feitos, bem como retomar outros serviços que fossem de interesse da estrada de ferro. Depois de mencionado alguns trechos, com suas riquezas naturais, era hora de atacar a porção territorial que mais carecia dos serviços da linha férrea, tendo como justificativa a isso, as matérias primas presentes, as fabricas e a grande concentração de pessoas que margeavam o rio, esperando a estrada de ferro.

Na ocasião daquele trecho, percebidos que os compromissos firmados pareciam estar sendo cumpridos, coube até mesmo congratulações e elogios da imprensa para com a construtora responsável pela obra. *O Coroatá (1915)*, assim como outros jornais, que apresentaram como foram as etapas da construção da ferrovia, ora se posicionaram positivos com a entrega do projeto, ora enfatizaram falta de confiança para se ter uma ferrovia, apresentando as causas e problemas para o término das obras. Em Coroatá, de onde deveria ter saído outro tronco ferroviário, conforme as obras adiantam ou atrasavam, novos trechos precisavam ser reorganizados, acarretando em mais gastos, mais tempo para se ter a linha em funcionamento. Coube ao engenheiro Augusto Figueredo, que com muita responsabilidade soube prescrever o traçado, designado para os trabalhos entre as cidades de Coroatá e Codó, o colunista do jornal coroaense, procurou animar os mais interessados pela férrea, com as notícias da chegada dos trilhos à cidade de Codó, sempre com uma empolgação, que via de regra, animava muitos ao ouvirem sobre a pontualidade dos trabalhos, e deixava perguntas como: se os trabalhos iam tão bem, porque a ferrovia já tinha atrasado tanto para ficar pronta?

S. LUIZ, A CAXIAS

Os serviços da nossa estrada S. Luiz a Caxias, vão indo com pontualidade, especialmente o do trecho Coroatá – Codó. Já vamos ouvindo o apito da locomotiva, embora mesmo nos faltando a certeza de quando teremos a dita de nela viajar. Sr Augusto Figueredo, ilustre engenheiro encarregado do referido trecho, que até estão tem provado sobejamente a sua competência e atividade. Levamos a esse ilustre profissional os nossos cumprimentos. (JORNAL O COROATÁ, 15 de outubro de 1915, p. 27)

É importante destacar a seguinte situação: à medida em que alguns trechos iam sendo construídos e liberados, logo se faziam uso desta parte (liberada) da ferrovia. Portanto, não houve uma construção completa, para em seguida começar a circular o trem, o contrário se percebeu, uma vez que existem relatos que dizem, que o próprio trem de passageiros já circulava até as proximidades de onde os trilhos se encerravam, fazendo com que atividades comerciais surgissem em detrimento do que ainda estaria por ser

construído. Cidade importante para a produção do algodão, Coroatá, como mencionado acima, deveria ter tido uma ferrovia que cortasse suas matas a dentro, tão logo sua lavoura de algodão, suas matas de babaçu e demais produtos, poderiam ter sido escoados para outros mercados, e outros tantos produtos do centro do estado, poderiam facilmente se encontrar no pátio da cidade coroaense, em direção a capital. Sobre o algodão presente a partir de Coroatá, por conta da sua produção, que estava se perdendo pela falta de transporte, tão importante para a economia do estado, produto destinado para a produção e beneficemente de tecidos, e demais produtos. Especialmente na região leste do estado, margeando desde o Itapecuru, com grande destaque para as fazendas de algodão em Codó e Caxias. Em especial, o algodão colhido nas fazendas do entorno de Codó, a qualidade do produto fora tão relevante, que sem exageros, chegou a ganhar o título de melhor algodão do Maranhão, conforme narrado por Cunha (2016, p. 39) “o município produzia algodão de excelente fibra, o melhor do Estado”, originando deste produto outros itens, tais como algodãozinho, sacaria, riscados, brins e mesclas, facilmente comercializados nas cidades da baixada e na capital, como objetos de decoração de lares, ou como bordados a serem unidas a roupas, e ainda, bolsas, sapatos e outros produtos para se utilizar em atividades do dia a dia, sendo vendidos inclusive nas paradas do trem de passageiros. A ferrovia, quando pronta transportaria este algodão, bem como outros produtos, como: madeira, babaçu (óleo do coco), feijão, mandioca, arroz e tecidos.

A ligação entre a ferrovia, uma vez realizando viagens, ainda que não chegando à capital, pela ausência da ponte, e as cidades que tinham na cotonicultura sua riqueza econômica, também é representada pelo papel que as têxteis tiveram para a economia, uma vez que a herbácea representava a matéria prima com a qual as fabricas produziam. Cunha (2016, p. 29) enfatiza “com a instalação das fabricas têxteis os maranhenses almejavam ainda mais a chegada da ferrovia”. No final do século XIX, quando irromperam transformações de caráter econômico e social pelo Brasil, o Maranhão após se recuperar em parte das perdas provocadas pela crise do algodão, aponta nas têxteis uma provável retomada para tempos de melhorias econômicas. Depois de organizadas as condições para a instalação de um parque fabril, são fixados fabricas na capital (17 fabricas) e nas cidades onde o comércio já era bem mais articulado, como Codó (uma fábrica) e Caxias (três fabricas) recebidos as indústrias têxteis. Sobre a importância da cidade codoense em sua representação Cunha (2016, p. 29) acena que “por estar entre os municípios mais populosos do estado na década de 90 do século XIX, com a instalação da têxtil, Codó passa a ser vista como uma grande produtora do algodão”, juntamente

com a grande soma de fazendas no entorno, o produto despontava sendo muito bem aceito, conforme Neves (2012, p. 02) “naquele período, os produtos maranhenses encontravam franca aceitação nos mercados internacionais”.

Estes produtos beneficiados a partir do algodão, nas atividades fabris, como em alguns casos, o próprio algodão, descaroçado, precisavam ser embarcados, para a capital São Luís, de onde ganhariam mercados mundiais, e para outras praças de comércio, dentro do estado, para isso, deveriam ter outra alternativa de transporte, mais eficaz que os navios gaiola que realizavam esse tipo de serviço. Um dos muitos obstáculos encontrados pelos navios em seu trajeto em direção aos portos de passagem e aos portos de desembarque, sem dúvida, eram as variações climáticas desfavoráveis quando se percebiam no leito do Itapecuru. Problema muito sério, que poderia estrangular a economia centrada na cotonicultura, como cita (Neves 2012, p. 03) “a calha desse curso d’água possuía diversos pequenos e precários portos, muito prejudicados durante boa parte do ano pela estiagem e mesmo pelo assoreamento do curso d’água”. O momento deveria então estar voltado para a construção de uma ferrovia, que pudesse carregar estes fardos de algodão, pessoas, cargas, animais, utensílios e toda a sorte de coisas que pudesse embarcar, entre os seus muitos lugares de paradas e as muitas cidades, vilas e povoados que eram alcançados pelo trem.

Antiga vila do urubu, atual cidade de Codó, localizada as margens do Itapecuru, distante 308 quilômetros da capital, desenvolvida a partir do incremento de vilas e povoações, muitas delas a partir do processo de interiorização do gado advindo do litoral pernambucano e da Bahia, para tempos depois, tornarem-se cidades, crescendo com a força econômica do algodão e do coco babaçu, concentrando atividades ligadas na agricultura de cereais, e na lavoura, bem como outras atividades ligadas e concentradas no extrativismo. Após as incursões de revoltosos, a vila é elevada a cidade por meio da lei pública de número 133, de 1896, uma das mais velhas do estado, estando atrás apenas de São Luís, Caxias, Imperatriz, destacando sua importância, no cenário histórico e econômico. Uma maior prosperidade econômica de Codó aconteceu a partir da introdução da fábrica têxtil, incorporada a partir das tentativas em se industrializar a produção do estado, concentrando estes empreendimentos maquinários, nas regiões de concentração do algodão e na capital. Sendo região de matas que afortunavam de uma boa safra de algodão, caracterizando o produto de mercado que o estado produzia, o entorno da cidade era terra farta para quem quisesse produzir.

Assim em 1892, as instalações da têxtil agrícola – Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão, chegaram à cidade, proporcionando a mecanização da produção, que até então era toda artesanal e destinada a produção de itens locais e um pequeno comércio existente. A partir das máquinas de tecelagem, verificou-se uma conseqüente melhoria nas condições dos antigos serviços, produzindo um algodão de altíssima qualidade.

Palhano de Jesus, quando estava por findar suas anotações, já expressava os valores encontrados nas terras codoenses e vizinhas “as terras [...] do centro do Codó e Coroatá são justamente afamadas pela sua prodigiosa fertilidade, sendo nelas cultivadas principalmente o algodão, os cereais e o tabaco” Jesus (1910, p. 16), classificação muito útil e relevante, pois certamente quando os relatórios dos antigos engenheiros chegassem as mãos de autoridades competentes, perceberiam que havia espaço para atuação de outras atividades, fazendo com que novas oportunidades de serviços fossem ofertadas. Destas terras, saíram toneladas do produto, ou em forma pura, apenas descaroçado, ou em forma de tecidos, para beneficiamento em outras fábricas com maior capacidade de transformação, para depois regressarem para os mercados de Codó e de outras cidades do entorno da ferrovia.

Antes, porém de ser ouvir o trem apitar, as exportações de diversos produtos (tendo como principal deles, o algodão, seguido por outros de menor desenvoltura nas praças de comércio, como cereais, madeira, peles de animais, feijão, arroz, farinha), já eram já observadas, em navios, período organizado em torno do ciclo das barcaças de cargas. No entorno da cidade, as vilas por onde a via cortou caminho, foram sendo ligadas por força dos trilhos, as notícias antes vinculadas apenas por jornais, que as vezes demoravam até um mês para chegar a outras localidades, e nas viagens de cavalos, encontraram dentro dos vagões, espaço e ambiente para se tornarem ainda mais públicas.

No espaço urbano da cidade codoense, não foram poucas as transformações que ocorreram com a chegada do trem, indo desde a designação da avenida principal para organização do pátio para os empreendimentos ferroviários, a organização de lojas, comércios, prédios residências, hotéis, restaurantes, oficinas, praças entre outros estabelecimentos que se voltaram a querer estar próximos da ferrovia, e da fábrica têxtil, ambas estiveram unidas pela força do algodão por muitos anos, e foram importantes para o surgimentos de diversos bairros dentro da cidade, inclusive destacando uma definição muito curiosa: a ferrovia se localizava na parte baixa da cidade, enquanto a fábrica estava na parte alta, o que deu origem aos dois bairros mais velhos de Codó. O Codó Novo,

bairro alto, e o Centro, bairro baixo. Comerciantes, vendedores, donos de pequenos negócios entre outros observando os benefícios que poderiam surgir a partir deste novo empreendimento, sempre estiveram abertos a possibilidades que seriam criadas, tanto nestes novos bairros, quanto em outras partes da cidade, que estava se desenvolvendo e crescendo. Todos estes investimentos feitos, proporcionaram emprego, destes serviços oferecidos, tanto pela ferrovia, quanto por estes outros postos de trabalho, fizeram circular uma maior quantidade de dinheiro, o que certamente ofereceu melhorias de vida para muitos destes personagens envolvidos com o que esse simbolizado progresso sobre os trilhos de fato despontava.

Percebia-se uma modernidade chegando, mas também se observará a manutenção de antigos valores de um povo, onde se via o novo, e se vivencia esta modernidade, com as mesmas práticas e costumes já enraizados pela cultura local. Por aqui, não se ouviu muito a expressão “sendo lentamente substituídas pela ferrovia”, o trem veio para transportar cargas e pessoas em viagens que antes eram longas e cansativas, muitas vezes feitas em lombos de animais, ou a pé, mas é bom ressaltar que nem todos tiveram acesso, condições, e gosto por esse tipo de transporte, conservando antigos costumes, onde velhas práticas simplesmente não foram esquecidas com a chegada do trem e o seu propalado progresso.

Notícias vinculadas da ferrovia, passaram a ser constantes, a partir do que os jornais publicavam, entre chegadas e partidas de políticos, entre cidades que festejaram a via, ou o tombamento de um carro da ferrovia. O *Correio do Codó* (1914), tratou do tombamento de uma máquina férrea, já tão presente no dia a dia dos moradores, já tão acostumados com o mostro de ferro, que quebrava o tranquilo e gostoso silêncio da cidade e das vilas, de tão prodigiosa, esta locomotiva em especial, foi batizada de “Nenem”.

E. F. S. LUIZ – CAXIAS

A 8 do corrente pelas 20 horas, mais ou menos, a máquina Nenem da via férrea S. Luís Caxias, de volta da ponta da linha com boiando cinco carros e trazendo a frente uma caçamba descarilou e explodiu em um corte de pedras fronteira a fazenda S. Apolonias, perecendo o trabalhador Antônio Marcos e saindo feridos cerca de 6 a 8 pessoas, sendo 3 gravemente, inclusive o maquinista. A polícia procedeu os respectivos corpos de delito. (JORNAL CORREIO CODÓ, 06 de janeiro de 1914, p. 39)

Não se teve mais notícias sobre esse ou outros acidentes, mas as condições de viagens não amedrontavam os passageiros, teria sido apenas uma fatalidade. Conforme o tempo avançava, a cidade foi sendo preenchida pelo advento da ferrovia, de pessoas que faziam uso de seus serviços, ou mesmo de um simples gesto presente nas páginas dos

jornais que circulavam dentro da cidade. O momento era dedicado ao novo, e essa novidade era o trem e suas dependências. Muitos almejavam viajar na Maria Fumaça, mas existiam outros que não gostavam do barulho que o trem fazia, quando chegava ou saía, ou ainda, da grande quantidade de fumaça que soltava de sua caldeira aquecida.

É certo dizer que nem todos foram alcançados pelos trilhos? Sim, pois muitos não quiseram essa modernidade, ela trazia benefícios, mas também malefícios. Era comum nas viagens, observar pessoas que apenas margeavam uma vida melhor, tendo os trilhos do tão falado progresso passando a sua porta. Quando a linha férrea alcançou o interior, criou-se uma rotina, com horários de chegada e partida dos trens, com pessoas se preparando para deixar a pequena cidade em busca de outras com maior oportunidade de emprego, onde se tinham melhores condições de vida. É bem verdade que o fluxo contrário de pessoas fazendo o caminho oposto era mais difícil de ser observado, mas existia. Para pegar o trem, existiam além de algumas paradas, horários que eram flexibilizados de acordo a necessidade dos transportes, conforme narra Joseh Carlos Araújo

Os trens de passageiros, chamados horários, 2ª, 4ª e 6ª subiam no sentido de Teresina e 3ª, 5ª e sábado, de volta a capital maranhense, paradas apresentadas na estação, eram em torno de uma da tarde, subindo e onze horas do dia seguinte, de volta. (ARAUJO, 2006, p.48)

Para a cidade de Codó, assim como para as demais vilas, que viriam a se tornar cidades, a ferrovia proporcionou uma mudança econômica e consequentemente social, uma vez que a ferrovia teve a força de produzir e de simbolizar um novo cenário, com vistas a novos tempos. Criou-se uma euforia antes ausente no cotidiano, da vida, no meio social. Conforme as notícias de que novas cidades surgiriam, as possibilidades geradas a partir de novas atividades que consequentemente produziriam empregos, faziam com que um êxodo do campo para as cidades fosse gerado, provocando a urbanização de distritos, e a melhoria nas cidades, com serviços e produzindo uma distribuição de trabalho para um número maior de pessoas. Cidades que ganharam notoriedade com a instalação da ferrovia, além de Codó, Caxias, já de muito tempo com sua ferrovia, exportando para o porto na foz do Parnaíba, apresentou crescimento notável a partir da união das estradas, somando-se a sua atividade fabril.

O homem do campo, antes acostumado com o silêncio das matas, teve seu cotidiano invadido pelo barulho do trem de passageiros. Localidades vizinhas de Codó, como Jacama, Cocos e São Miguel, representaram bem o que foi essa introdução de uma ferrovia que chegava já com hora marcada, e sem muito esforço fez com que estas antigas

localidades, que não tinham muita expressividade, além de serem interiores, fossem agora entendidas como locais de passagens e de paradas, porque estavam entre as cidades de Codó e Caxias, importantes rotas da ferrovia. Entre as primeiras viagens realizadas, a partir de 1910, diversos foram as modificações percebidas nestas localidades, entre a mudança em como estes povoados foram vistos, a introdução de um grande número de moradores, advindos de outras povoações distantes, o surgimento de pequenas atividades, como quitandas, bares, dormitórios, restaurantes, todos estes, projetados a partir do advento do trem, entre idas e vindas, um ambiente se formara, criando condições econômicas e sociais que também eram entendidas e ressaltadas pela força da chegada do trem.

Assim como tinha importância as viagens feitas pelos trens em direção ao interior do Maranhão, da chegada desses trens também se esperavam produtos/insumos básicos que por serem produzidos e consumidos na capital, tinha um certa dependência quando deslocados para o interior, chegando mesmo a faltarem nas prateleiras dos comércios, tais como: sabão, querosene, produtos estes que começaram a movimentar ainda mais a economia já existente, produzindo um mercado consumidor advindo de outras localidades, tanto de produtores quanto de consumidores. O quadro abaixo, procura exemplificar o contínuo e fundamental movimento entre a capital e o interior, dos produtos que eram destinados para o porto, e de lá serem exportados para fora do Brasil, e alguns produtos que foram comprados ou produzidos ou ainda comercializados via São Luís e destinados para o interior do estado.

PRODUTOS TRANSPORTADOS PELA VIA FÉRREA (FINAL DO SÉCULO XIX ATÉ A DÉCADA DE 1940)			
Produtos exportados do interior/localidades	em direção a São Luís	Produtos fabricados/produzidos na capital	Em direção ao interior/localidades
Rosário	Couro de boi, madeira,	Sabão, querosene ²⁴ , vela, roupas, ferragens, vidros, moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	Rosário
Itapecuru mirim	Algodão, madeira, cereais, fumo	Sabão, querosene, vela, roupas, ferragens, vidros,	Itapecuru mirim

²⁴ Produtos como a querosene, e o açúcar refinado, chegavam à capital São Luís, que não dispunha de processos tecnológicos avançados para a sua produção. Estes produtos, eram comercializados vindos de outros países, para serem comercializadas com outras cidades do interior do estado.

		moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	
Cantanhede	Madeira, cereais	Sabão, querosene, vela, roupas, ferragens, vidros, moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	Cantanhede
Pirapemas	Madeira, couro de boi	Sabão, querosene, vela, roupas, ferragens, vidros, moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	Pirapemas
Coroatá	Madeira, algodão, babaçu, fumo, amêndoa	Sabão, querosene, vela, roupas, sapatos, ferragens, vidros, moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	Coroatá
Codó	Algodão, cereais, madeira, babaçu, tecidos, amêndoa	Sabão, querosene, vela, roupas, ferragens, vidros, moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	Codó
Caxias	Algodão, peles, madeira, amêndoa	Sabão, querosene, vela, roupas, ferragens, vidros, moveis trabalhados, açúcar refinado, sal	Caxias
Timom	*		Timom

Quadro 4: Principais produtos enviados para a capital São Luís, e em contrapartida, produtos que vinham para o interior do estado

Fonte: Elaborado pelo autor (2020)

Daí a importância econômica do trem, construindo uma ponte entre os que precisavam ir de um lugar a outro, não apenas o de passageiros, mas também o trem de cargas, tão relevantes para se locomover a necessidade da grande parte das populações por onde o trem atingia, como aponta Araújo (2006, p. 49) sobre como esse tipo de maquinário era realizado “os cargueiros, mais simples, com cauda de dez, até quinze vagões, eram fechados, para produtos perecíveis; gradios de madeira, para os animais, e abertos, as gondolas ou plataformas, para os diversos”. Os dois tipos de serviços sempre exerceram papel importante para o desenvolvimento local, regional e estadual, bem como interestadual, tendo em vista que após a inauguração da via férrea sem a ponte metálica que une o Maranhão ao Piauí (fato este que acontece em 1938), esta estrada férrea se une a outra via férrea, a estrada de Ferro Central do Piauí, contemplando o grande projeto das vias férreas do Nordeste do Brasil.

Das muitas atividades que existiam para dar suporte a ferrovia, os fazendeiros e comerciantes do entorno da ferrovia, competiam às atividades que mais lucraram, estando os proprietários de terras, com um lucro certo, pois vendiam madeira para os dormentes a serem utilizados na construção da ferrovia. Moises Alves dos Reis (1942, p. 153), um rico comerciante que conseguiu desenvolver negócios tendo na ferrovia, um agente comprador de seus produtos. Relata sobre uma de suas fazendas “quando comprado, o capim tinha boas matas com madeira de boa qualidade para diversos fins. A maior parte dessa madeira foi vendida sob a forma de dormente a Estrada de Ferro São Luís Teresina”

Os serviços da ferrovia além de serem pontuados como necessários, também buscavam a complementação de seus próprios trilhos, muito esperado por comerciantes, agricultores, e pela população, enfatizando que de 1910, quando os trilhos foram assentados, até as primeiras viagens, algo em torno de 1915, ainda se esperaria até 1928, para se alcançar a capital do Maranhão e até 1938, para o trem cruzar o Parnaíba, sobre a ponte João Luís Ferreira. De fato, muitas atividades estabeleceram-se nesse período, conforme mencionado acima, e por perceber que a ferrovia se demonstrou tão vantajosa, fez-se necessário cobrar o término dos serviços.

Um dos principais problemas ocasionados com essa falta de um cronograma para cumprimento das obras, traria consequências não só para os mais necessitados da ferrovia, no caso as populações que precisavam se deslocar de uma região para outra, os pequenos e médios comerciantes e agricultores que deveriam enviar e receber seus produtos para os portos, e que viam na ausência das pontes, dificuldades, pois tinham que pagar o restante da viagem, em barcaças, as vezes custando um valor considerável. As construtoras envolvidas nos projetos, não estavam distantes de terem prejuízos com as obras inacabadas, uma vez que as concessões estando em vigor de contrato (as atenções estão todos voltados para a porcentagem dos juros concedidos pelo Governo ao longo do projeto e constituição dos trilhos), poderiam facilmente ser perdidas, caso as obras não fossem concluídas. Porém mais do que as construtoras, o principal responsável pela paralisação das obras que ainda faltava era o próprio Governo Estadual que de tantos projetos e troncos ferroviários, o único que de fato conseguiu construir, ainda dava mostras que não seria finalizado. A visão sobre a constituição de uma ferrovia, sempre esteve ligada sobre seu retorno financeiro, o mais breve possível, pois uma vez assegurado os benefícios e juros estabelecidos nos acordos, que as empresas buscavam, não seria interessante para o Governo brasileiro receber ferrovias não acabadas. No entanto,

ressalta-se a mínima parcela de contribuição do governo quanto a estes empreendimentos, buscando sobretudo lucro, como expõe Camelo Filho (2000)

Sendo a ferrovia um vigoroso empreendimento capitalista, a questão do retorno dos investimentos neste setor é fundamental. Como tal, a garantia de juros assegurada pelo governo foi de fundamental importância para o retorno dos mesmos. Os investimentos em ferrovias, de modo geral, são de longo prazo, mas para a construção de estradas de ferro de embrenhamento e colonização são de longuíssimo prazo. (CAMELO FILHO, 2000, p.60)

Após inúmeras inaugurações, assunto que gerou desgaste, não apenas por que considerou-se uma falta de planejamento por parte das empresas envolvidas na construção da ferrovia, bem como se percebia que a medida que era inaugurada uma obra, tornava-se mera formalidade política, ou simbolismo referente a cidade de maior poder econômico, nunca se tratando de fato, da ferrovia, fato, conforme é analisado por Neves (2012, p. 07) “ [...] teve, como referido diversas “inaugurações”, conforme avançavam os trabalhos de sua construção. Essas atenderam a interesses de chefes políticos locais do interior maranhense”. Certo é que após a construção das duas pontes sobre os últimos assim chamados obstáculos, a ponte Benedito Leite, ligando a ilha ao continente, e ponte metálica João Luís Ferreira, ligando o Maranhão ao Piauí, a estrada está enfim concluída. Em gratidão pela conclusão da via, a Associação Comercial de São Luís, envia agradecimentos para o Governo, presente na distante Rio de Janeiro

Por ocasião da inauguração do trecho de São Luís a Caxias, a Associação Comercial transmitiu para o Rio de Janeiro o seguinte telegrama. Maranhão 31 de outubro de 1920. Exmo. Snr. José Pires do Rio, D. D. Ministro das Viação; Exmo. Sr. Dr. José Palhano de Jesus, D. D. Inspetor Federal das Estradas. Rio de Janeiro. Congratulando-nos com V. Exa. Pela inauguração hoje trecho Rozario a Caxias da estrada de São Luís a Caxias, devido ingentes esforços Dr. José Niepce da Silva, actual Director, secundado valioso prestígio de v. Exa. Rogamos aceitar por tão auspicioso acontecimento sinceras expressões de nossa efusiva gratidão. Esperamos que mesmo Director, com seu perseverante trabalho, apoiado em v. Exa. Conseguir em breve vetima-la inclusive ponte sobre canal dos mosquitos e estações. Respeitosas saudações. (DIÁRIO DO MARANHÃO DE SÃO LUÍS, 31 de outubro de 1920, p. 20)

O referido telegrama ainda faz menção ao último ponto que apresentou a estrada inteiramente pronta, a ponte metálica, sobre o Estreito dos Mosquitos, separando o continente a ilha de São Luís, onde iria se encontrar com a estação João Pessoa, já a quase uma década recebendo produtos advindos do interior por meio da ligação entre o porto na foz do canal e os barcos. Quando finalmente inaugurada, a ponte tornou-se importante porque ligou o Maranhão ao Piauí. Abaixo, o periódico caxiense *Escola* (1928), que a época representava juntamente com outros meios de comunicação do interior, as vozes que esperavam e defendiam com paciência a conclusão dos trabalhos da ferrovia. Quando

concluída a ponte, não tardou em dar as boas-vindas e apresenta-la ao público leitor, que de tempos atrás, liam as notícias com certa preocupação.

A PONTE DA ESTIVA

A 19 do mez passado, foi colocada, a última peça metálica da ponte Benedito Leite sobre o canal dos Mosquitos de propriedade da E.F S. Luiz – Therezina, que parece, será entregue ao trafego a 12 de outubro do corrente anno. Há muito que se vem fazendo sentir esse melhoramento, que agora graças a direção do dr. Bartholdy, e capacidade mecânica do nosso distincto conterrâneo e amigo sr. Gentil Carvalho, esta definitivamente contruida a fallada ponte Benedito Leite da estiva. (JORNAL ESCOLA, 28 de junho de 1928, p. 09)

Certamente para as pessoas que deram fé a esta referida nota, significou o fim do isolamento provocado pela ausência da ponte, ainda mais, representou o continuo progresso falado, e até de certa forma percebido pelo advento dos trilhos. Assim como a outra ponte, batizada por João Luís Ferreira, sobre o Parnaíba, separando o Maranhão do Piauí, em direção a estação ferroviária na capital piauiense, esta ponte por sua vez demoraria ainda dez anos, tendo sua conclusão em 1938, perfazendo a união entre essa estrada e a que veio do vizinho estado piauiense e a malha Central do Piauí. Quando pronta, a estrada de ferro permitiu sonhar com dias melhores, pensando de o beneficiamento da estrada, serem capazes de alcançar todos os que precisavam, além de fazer uso da mesma, servirem-na com sua mão de obra, nos mais diversos serviços, como afirma Cunha (2016), na esperança que foi apresentado mediante a estrada avançava sertão adentro, encontrando os mais desolados, os sertanistas, os mais desprovidos econômica e socialmente de um estado que precisava crescer e dar prosperidade a sua população.

A estrada de ferro traria benefícios tanto para os comerciantes como para a população em geral, devido a rapidez no transporte e na entrega de mercadorias aos destinatários. A construção da ferrovia favoreceu muitas pessoas, em especial de poder aquisitivo mais elevado, que fixaram suas moradias e usufruíram dos benefícios ocasionados pela circulação econômica gerada com a fábrica têxtil e agilidade desse transporte. (CUNHA, 2016, p. 42)

Quando alcança o vizinho estado do Piauí, a ferrovia produz outra ponte de ligação entre as populações fugidas das secas de alguns estados do Nordeste, para as terras úmidas próximas ao rio Mearim, e Itapecuru, bem como áreas de cultivo do Maranhão, outros seguiram seus cursos, avançando as regiões Norte do Brasil. Bem como produzindo um substancial crescimento econômico e regionalismo, uma vez que a produção de um estado poderia encontrar praças de comércio dentro do outro, conforme narra Vieira (2010, p.37) “com o aumento das exportações piauienses ocorreu uma maior integração com estados

vizinhos (Maranhão, Ceará, Pernambuco e Bahia), especialmente com o Maranhão”, Nas viagens do trem, nordestinos fugidos das secas, especialmente das regiões do agreste e da caatinga, um número muito grande de sertanistas realizou as incursões entre seus estados e os vales dos rios maranhense, em busca de novas oportunidades, ou para fugirem das secas que castigavam a região tal episódio é narrado na descida de um desses grupos em terras maranhenses, conforme observam os pesquisadores Raimundo Medeiros e Linhares de Araújo (2014, p.83) “pelo trem cargueiro, por recomendação oficial, descia ali os retirantes da seca e o povo pobre que viajavam de graça”.

A ferrovia se tornou o símbolo de que um tempo melhor estava preparado para as populações que buscavam substituir suas vidas anteriores, de dureza e dificuldade. No embarque dos trens, se produzia expectativa, novos caminhos e em uma busca por lugares, que embora distantes, ao serem alcançados, provocariam uma melhora substancial, juntamente com a certeza de que uniria povoados, cidades, vidas, retirantes e sujeitos da terra, conforme Guimaraes (1963, p. 01) apontou o que de mais valoroso se verificou no trem “história de uma vida já bem longa, repleta de boas e más horas, vida a qual estão ligadas centenas de outras vidas, quer por força de trabalho, que por laços de coração”. Esse espaço tanto sentimental e cultural, permitiu Araújo (2006) descrever uma dessas muitas viagens que teria realizado (e constrói uma narrativa muito realista. Na verdade, não é apenas uma ilustrativa narração, trata-se de um convite para o passado das viagens nas vias férreas)

A viagem era pra ser em especial bucólica e até romântica, não fosse o constante e infernal braseiro no ar junto com a fumaça a se esparramar sobre os vagões, do mais digamos aristocrata restaurante – de um irresistível bife (dos sonhos do menino pobre) e bebida geladíssima, aos miseráveis jiraus de segunda classe, os mais castigados, sufoco comparado só aos foguistas, com gorros de marítimo, encarregados da lenha na fomalha e muita água pra manter ativa a tração a vapor das maquinas. (ARAÚJO, 2006, p. 49)

Nesse contexto de lembranças e memórias do tempo passado, surgiram novos personagens dentro do contexto maranhense, são os migrantes nordestinos, muitos deles fugidos da seca de 1930, outros buscando melhorias, viajando a pé, a cavalo, em carros ou de trem em busca dos vales dos rios (o homem nordestino, saindo das estiagens prolongadas, ansiava por águas e matas verdes), ou viver em terras de invernos mais chuvosos, abundantes, perfazendo viagens e demonstrando a grande importância que o trem teve junto a sociedade, tanto que o cantor e compositor João do Vale fez menção sobre um destes grupos que chegaram ao Maranhão “ Alô Coroatá, os cearenses acabaram de chegar pra meus irmão suma safra bem feliz. Vocês vão para Pedreiras e eu vou pra

São Luís”. Abaixo, registro de um vagão completamente cheio de viajantes, onde se percebe já nas décadas de 1930, a identificação do trem, pertencente ao consórcio que realizava as viagens entre a capital do Maranhão e do Piauí. Possivelmente indo em direção a São Luís.



Imagem 5: O trem de passageiros que realizava o trajeto entre o Maranhão e o Piauí, em umas das muitas paradas que realizava. Criou-se um fluxo econômico, gravitando entre o interesse dos clientes e os preços estabelecidos pelos vendedores anônimos.

Fonte: Barnabas Boshart (1937)

Após inaugurações de diversas estações férreas, a locomotiva começou sua jornada de viagens, transportando passageiros, ilustres ou anônimos. As vezes governadores, senadores e mesmo chefes do governo central, outras vezes, pessoas simples, mas que se somaram, ao dia a dia ferroviário, percebendo a importância da linha férrea, que pela ocasião de mais de meio século, reduziu espaços antes distantes, fazendo com que viagens antes de um mês ou mais, fossem realizadas em horas.

Conforme a demanda para exportação do algodão foi sendo substituída pelas indústrias têxteis, estas por sua vez, conseguiram agregar valor comercial até 1920, quando outros estados modernizaram suas produções, fazendo com que a produção têxtil no estado se tornasse mínima, prejudicando em muito a economia local. Com isso, o Maranhão se volta para exportar um outro produto de grande aceitação nas praças de comércio, o coco babaçu, planta nativa das terras que margeavam a estrada de ferro.

Produto de grande importância para o estado exportar, ao lado de outros produtos, como possibilidade a se agregar valor para a balança comercial do Maranhão, sendo de fácil acesso, as atividades em torno de sua exploração e venda, conseguindo agregar

atividades secundárias, como apontam os pesquisadores, Antônia da Silva Mota e Ulisses Pernambuco (2014, p. 60) “[...] existia uma rede de pequenos produtores e comerciantes regionais que se articulavam para que esse produto chegasse até as fábricas”, bastando para isso a montagem de fábricas para receber o produto, com a finalidade da produção de produtos a partir do coco. São expoentes diretos do babaçu, desde a casca, que poderia ser utilizada como combustível ou carvão, ainda do óleo extraído da amêndoa, poderiam ser retirados: manteiga, azeite, banha, gás, sabonetes, lubrificantes, produtos explorados que representariam uma diversidade para o comércio e para a exportação.

É do babaçu que eram extraídos produtos, bem como o envio do coco na sua forma bruta, para ser transformado em óleos, sabão entre outros produtos, uma vez que as cidades do interior, ainda não contavam com os benefícios maquinários, estes em maior desenvoltura na capital. Nas distantes matas das cidades do interior, concentravam-se os babaçuais, espalhados por longas áreas que cobriam o território, especialmente margeando os vales do Itapecuru e do Mearim, possibilitando inclusive uma melhor configuração das fábricas que trabalhavam o produto, sendo este era presente em diversas áreas, denunciado por Mota e Pernambuco (2014, p. 48), “uma nova conjuntura histórica se inicia com as atividades de extração do óleo”. Uma vez efetivada a ligação da via férrea com outras porções do Nordeste, e conforme mencionado, a presença do coco se fazia por quase todo o estado, produtores de outras regiões agora aproveitavam a presença da ferrovia, para embarcar sua produção, rumo a capital. Conforme a ferrovia tinha sido aberta em matas e galerias, havia passado dentro dos babaçuais espalhados pelo lado leste do Maranhão, cenário possível de verificar, tanto por passageiros quanto por comerciantes e agora indústrias, a planta, que não precisava de muito esforço para ser vista, por ser de altura desejada, era vista, admirada, na eminência destas viagens por dentro do espaço que antes pertencerá somente ao babaçu, outra definição, por sinal, bastante utilizada a partir de 1930, “estrada do coco²⁵”, figurando como produto principal na teia da exportação, deixando outros itens para segundo plano, mesmo que relevantes economicamente como: cereais, peles, madeira e algumas poucas quantidades de algodão e arroz, assim, a figura abaixo caracteriza a estrada e seu simbólico nome – estrada do coco.

²⁵ Camelo Filho (2000), Estrada do coco, foi essa a definição que aplicou esta ferrovia, em virtude de ter uma parte considerável projetada e constituída em longos trechos onde o babaçu é planta de fácil visibilidade, tendo em vista ser uma planta que margeia toda a região leste do estado, onde a via férrea foi construída.



Imagem 6: Um trecho da via férrea, com trabalhadores, passando na mata do babaçu, nos limites do município de Coroatá.

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

Entre 1920 a 1940, período em que os trens, especialmente os de carga, mais transportaram o coco, foram verificados diversos outros meios de serviços em torno do produto, e sua relação com os serviços prestados pela ferrovia, bem como a grande presença de trabalhadores, desde profissionais que chegavam para cargos já definidos, como trabalhadores braçais para serviços de manutenção da via.

Transportando o coco babaçu, a ferrovia somou para dar importância ao produto junto a economia e ao comércio do Maranhão. Tendo em vista que a balança comercial do estado, contando ainda com outros produtos, estava com certas dificuldades, pelo menos se comparado com momentos anteriores, em que as praças de comércio da antiga província, eram as mais lucrativas. Mas é no contexto da primeira Guerra Mundial (1914-1918), que o produto vai de fato ser carro chefe dos negócios, como afirma Mota e Pernambuco (2014):

A economia do babaçu ganhou impulso a partir da I Guerra Mundial, quando o coquilho e a amêndoa passaram a ser aproveitados para fins industriais e quando, em nível local, passou a ser utilizado para a extração de óleo bruto, bem como para a fabricação de óleos comestíveis, sabões, sabonetes, velas e glicerinas (MOTA e PERNAMBUCO, 2014, p.49)

De acordo com a pesquisadora, percebe-se que uma grande quantidade de amêndoa do babaçu fora retirada das matas para exportação, caso este que além de ter produzido a entrada de um número considerável de trabalhadores para as regiões das matas dos cocais, também alavancou a economia da região por onde o babaçu se espalha,

presente deste a Baixada maranhense, até a porção central do estado, margeando toda a parte leste maranhense, entre cidades importantes como Caxias, Codó. Do interior para o mundo, o babaçu ganhou notoriedade e relevância, para tanto, sua relação com os mercados mundiais, especialmente os Estado Unidos, Alemanha, Holanda, conforme segue quadro demonstrativo abaixo:

Coco babaçu	Países	Quantidade (em toneladas do óleo bruto)
Entre 1919 e 1937	Alemanha	127.606
	Estados unidos	61.933
	Holanda	39.533
	Outros países	57.879

Quadro 5: Demonstrativo da venda do coco babaçu

Fonte: Mota e Pernambuco (2014)

O babaçu e a ferrovia foram mutuamente importantes para a economia do Maranhão até os anos finais da década de 1940, quando a extração e beneficiamento do coco foi reordenado, passando por novos processos, fazendo com que fábricas fossem instaladas nas regiões dos campos de babaçu, reorganizando a dinâmica do envio deste produto pelos trens, tanto no mercado internacional, quanto regional, e mesmo no auge da segunda guerra mundial, a ferrovia, quando precisado demonstrar seus serviços de ligação entre a porção central do Brasil e o norte, já não apresentava a mesma importância que anos atrás. É desse contexto por falta de maiores investimentos nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, que as ferrovias começaram a declinar, mesmo tendo servido por muitos e muitos anos. Como analisado, novos meios de transportes mais eficientes, configuraram mecanismos para um maior desenvolvimento econômico, e social. Mas apesar de críticas a falta de desenvolvimento a esse setor, precisa-se olhar não apenas o presente da imagem, e sim o plano de fundo que fez com que ela fosse construída nas interpretações como um símbolo do progresso e não do descaso. O trem de passageiros (conhecido popularmente como trem Maranhão - Piauí) e suas lembranças, apresentadas como símbolos da formação de uma nova identidade para o estado do Maranhão.

A partir de 1950, com o projeto de modernização das rodovias, as ferrovias consideradas deficitárias, segundo o próprio governo federal, passam a não mais receber investimentos e atenção por parte de suas concessionárias e também do governo. É criado

o programa de revitalização das vias férreas, que encampou inúmeras malhas férreas, colocando-as agora aos serviços da União. Todas as informações concernentes a esse período são levantadas a partir de relatórios constituídos e fomentados pela própria RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima). Em 1990, esta ferrovia foi adquirida pela CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste), posteriormente esta, assim como outras ferrovias tornam-se particularidades de consórcios regionais (a ferrovia São Luís - Teresina, a partir de 1997, compõe parte do consórcio Transnordestina Logística) e da própria União, enquanto que as estações férreas, as menos prejudicadas pelas ações do tempo, são restauradas e transformadas em museus, deixando um rico legado histórico e cultural.

3.4 Memórias de antigos moradores e funcionários da ferrovia – memórias da ferrovia São Luís-Teresina.

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 (1962)

Entre as representações que tratam a memória da ferrovia São Luís-Teresina, a canção do maranhense João do Vale e de Helena Gonzaga, canção em forma de xote, uma das gravações que fizeram parte do álbum intitulado – **Õ Veio Macho**, gravado pela RCA- Records Label (1962) destaca a extensão em vida do que já foi esta via férrea, especialmente nos tempos em que carregava passageiros, tempos estes festejados, encontrados por viajantes de diversas camadas sociais, unidas dentro de vagões, viajando a beira de paisagens, vilas, fazendas, babaçuais, algodoeiros e tantas outros elementos que caracterizaram o espaço de atuação dos trilhos. Com as devidas aspirações da letra, que tratam de mencionar, das muitas viagens regulares que a locomotiva fazia, entre o interior do Nordeste, até a capital do Maranhão, e da capital para o interior, atravessando paisagens, climas, vegetações, cidades, ambientes dos mais diferentes e singulares, culturas sendo enriquecidas pela presença de novos povos, línguas, hábitos, tradições, religiões. O que certamente deu destaque a essa canção? A cultura personificada e construída por pessoas, carregando vidas, sonhos, tristezas, decepções, tudo em um ambiente que se mostrou e demonstrou estar no dia a dia de maranhenses, piauienses, cearenses, e tantos outros sujeitos da história, anônimos até o dia em que cruzaram com a ferrovia para se tornarem parte da história e memória desta linha férrea.

Caracterizar o papel da memória, classificada por Pierre Nora (1993, p.15) como “[...]repertório insondável daquilo que poderíamos ter necessidade de nos lembrar”, ou como também a definiu José de Assunção Barros “[...] aquilo que um indivíduo representa como passado” Barros (2011, p.317), procurando estabelecer uma estreita ligação de sua importância para a história, onde uma fornece subsídios para a outra aprofundar ainda mais suas análises, e encontrar possíveis respostas as suas perguntas, reescrever narrativas já construídas, é elemento importante para o tema estudado. Entendendo que “a memória

que dita e a história que escreve” Nora (1993, p. 24), a relação entre ambas, se coaduna no sentido não apenas para a escrita, mas para a compreensão, de fatos específicos da história, mergulhados no passado das lembranças e memórias do tempo passado. No caso da ferrovia, as memórias, as lembranças de antigos moradores, bem como de antigos ferroviários, são essenciais para torná-los ainda mais parte da história da ferrovia, no dizer, torná-los escritos. Para além de uma história política tradicional preocupada em lembrar figuras e autoridades que tiveram relevância para determinar leis e decretos, é imperativo que a história, recorrendo a memória, e apoiado em uma nova narrativa, faça esse papel; apresentar estas memórias “subterrâneas”, como ditas por Michael Pollak (1989), no sentido de abordar elementos silenciados da história a partir da abordagem memória, fazendo com que estes desconhecidos, tenham voz e tenham fala, porque certamente estas representações destes indivíduos do passado, ressurgindo, possibilitarão perceber qual seu lugar de pertencimento na história da ferrovia, como analisa Nora (1993, p. 17) “[...] a necessidade de ir em busca de sua própria constituição, de encontrar suas origens”, origens formadas a partir de um tempo e espaço em que homens e mulheres embarcavam no trem de ferro, sendo parte desse contexto e por ele sendo configurado. Passados diversificados, eventos, acontecimentos, são importantes para serem revividos pela força das lembranças. Interpretar que elas têm para contar, que certamente se somará a este projeto de pesquisa.

Outro elemento a se debater, problematizar, sem dúvida, em que medida a história já contada desta ferrovia deva ser encarada como verdade absoluta, mediante as narrativas e testemunhos colhidos? Dos poucos trabalhos produzidos visando a entender a importância da chegada desta férrea para o Maranhão, descreveu-se de muitas maneiras os discursos e representações, ditos e eternizados como verdades absolutas, no entanto, também se percebeu que no ambiente que prevalecem as obras, as realidades vividas, fugiam as representações, de uma estrada agraciada, que traria progresso, de extrema necessidade para se ter desenvolvimento. Percebendo que entre os ditos que se ouviram, e os silêncios provocados ante a ruptura memória história, construiu-se um muro de outros contextos, como bem analisou Pollak “o longo silencio sobre o passado, longe de conduzir ao esquecimento, é a resistência [...] ao excesso de discursos oficiais”. Uma vez mais, os discursos oficiais precisam ser analisados, memórias e lembranças de antigos moradores e ferroviários devam ser abordadas e silêncios precisam ser quebrados, visando compreender os não ditos, que certamente reconduzirão a um debate profícuo sobre esta ferrovia e seus personagens.

Falando de alguns destes momentos, lugares, pessoas, situações ocorridas, que fizeram parte da vida de muitos que viajaram pelos trilhos, entre alguns analisados, optou-se por sujeitos pertencentes aquele tempo da ferrovia, com a intenção de entrevistá-los, recorrendo sobretudo a história oral, entendendo estar se utilizando da mesmo como uma técnica (produção e transcrição de entrevistas) capaz de subsidiar o caminho entre as lembranças do tempo vivido, e está escrita da história da ferrovia. Desde antigos moradores, antigos operários da ferrovia, bem como viajantes encontrados, ainda vivos, que guardam/guardaram de suas memórias, tempos já vividos. A pretensão com que foi utilizado do uso história oral, para se analisar aqueles testemunhos narrados, como expressa Marieta de Moraes Ferreira (2012, p. 171) “o uso sistemático do testemunho oral possibilita à história oral esclarecer trajetórias individuais, eventos ou processos”, fazendo com que estas falas transcritas, possam ser analisadas. Importante destacar que as entrevistas aconteceram segundo o interesse dos sujeitos em narrar o que eles desejavam e também o que eles conseguiam lembrar, mediado pela forma como aconteceram as perguntas e o ambiente criado para a entrevista.

Entrevistas estas que buscaram lembranças de um tempo passado, em que num primeiro momento, foram apresentadas como sendo individuais, pertencentes a cada um destes entrevistados, sendo parte pessoal que os tornaram sujeitos formadores de suas identidades e de seus traços sociais únicos, que ao mesmo tempo os diferenciava de outras pessoas com suas experiências e acontecimentos e que definem os limites onde e o que lembrar enquanto indivíduo e o que foram fatos de um grupo inteiro. Nesse sentido, Halbwachs (1990, p. 22), salienta que “[...] Nesse sentido, ele me pertence e, já no momento em que ele se produz, eu serei tentado a explicá-lo por mim mesmo e só para mim”, como se fosse possível resguardar destas memórias apenas aos mais íntimos, ou aos mais próximos. Ao serem consultados, sobre a possibilidade em se voltar ao passado, estes sujeitos da história apresentaram também a possibilidade de trazer as memórias que lhes eram mais nítidas, mais familiares e mais amigáveis, trazendo também consigo, um grupo de outras pessoas, próximos ou não, mas que de certa forma estiveram presentes na formação de suas memórias e identidades sociais. Conforme se avançou no tempo, estas lembranças se somaram a um contexto de memórias coletivas, todas referendadas pelo tempo em que o trem caracterizou o contexto da vida destes sujeitos. Estas memórias individuais, quando retomadas, caracterizam histórias de vidas, acontecimentos e fatos, ora que marcaram as vidas destes entrevistados, à medida que conseguiram e quiseram lembrar de partes destes ocorridos/Portanto, recordações individuais, que foram abordadas

e tornadas coletivas para este momento presente, envolvendo diferentes elementos culturais, sociais e simbólicos, a partir do contato com a ferrovia.

As narrativas destes homens e mulheres que viveram no cotidiano dos trilhos é importante, pois é através destas memórias, vistas e analisadas a luz da historiografia da ferrovia, que poderá se apresentar outros aspectos da história da ferrovia, que não podem ser inferidos a partir de outras fontes. Para a construção dessa relação, como enfatizou Barros (2009, p.36) “A memória se coloca assim como uma construção-tal como já se compreende desde há muito a Historiografia-e dar a perceber como essas duas construções podem interagir uma sobre a outra”, sobre a relação próxima que há entre ambas, mas de modo que uma não sofra prejuízo pela atuação da outra. Certamente alguns elementos ainda desconhecidos da história desta ferrovia serão conceitos apresentáveis, especialmente sobre o cotidiano destas populações que estiveram presentes desde os primeiros tempos em que o trem veio simbolizando a modernidade, Pollak (1989, p.5) analisou sobre esse mundo subterrâneo vir à tona “uma vez que as memórias subterrâneas conseguem invadir o espaço público, reivindicações múltiplas e dificilmente previsíveis se acoplam a essa disputa da memória”. Com este retorno às suas memórias, é possível ter acesso a outras perspectivas do cotidiano da ferrovia. Ao analisar estas memórias de antigos moradores e ferroviários, até aqui desconhecidos, a intenção é que suas experiências de vidas possam somar para o contexto deste projeto, bem como para o entender de aspectos da história da ferrovia a partir de suas reconstruções, interpretando o que suas memórias possam narrar.

É imperativo apresentar como se modificou o cenário da então cidade de Codó e localidades localizadas as suas margens, pela contribuição dos serviços prestados pela ferrovia, algumas alterações sociais, econômicas e culturais, o que certamente impulsionou a mudanças significativas e percebidas no cenário econômico, e verificadas mediante a fala de alguns entrevistados, quando relembram destes tempos em que o desenvolvimento era esperado e por algum tempo se achou ter chegado. Os testemunhos colhidos a partir de alguns sujeitos encontrados, alguns perto, outros distantes, precisando para tanto o deslocamento até suas residências, as vezes localizadas na zona rural, outras vezes, entrevistas colhidas depois de duas ou três vezes insistindo (importante no entanto destacar que estes antigos moradores, e ferroviários sempre tiveram boa vontade em colaborar, no entanto, situações, tipo saúde debilitada, problemas para encontrar residências, etc., fizeram com que algumas entrevistas não fossem possíveis). Foram realizadas poucas entrevistas, especialmente por conta do contexto de pandemia em que

vivemos desde o início do ano de 2020. No momento da realização das entrevistas, optou-se por buscar pessoas que viveram, trabalharam e estiveram no ambiente da ferrovia, entre 1910 a 1940, quando a ferrovia perfazia o trajeto até Teresina (com um grande número de pessoas viajando semanalmente). Logo, foram poucos os sujeitos encontrados vivos. Uma vez mais, optou-se por não entrevistar terceiros, não porque talvez não pudessem narrar uma parte considerável, e certamente ouvida, repassada dos mais velhos, mas porque buscou-se lembranças e narrativa daqueles tempos, com pessoas que conviveram o dia a dia da ferrovia.

Antes, porém de se analisar estas memórias e sua relevância para o contexto historiográfico da ferrovia, há uma imagem recordação, que dista também ser guardiã de memórias, fotografada no calor dos acontecimentos, apresenta marcas de um passado, imagem esta, que deve ser compreendida como fonte histórica, guardando vestígios do passado. O embarque e desembarque de passageiros, de cargas secas, líquidas, de animais, naquele momento, representando não apenas uma mudança de hábito, bem como uma significativa mudança no comportamento de muitos indivíduos, muitos dos quais ainda não haviam tido contato com o trem, muito menos viajar em um, recordando, portanto, o que seus avôs e pais relatavam sobre o monstro de ferro. A imagem abaixo, do embarque e desembarque de pessoas, registrada, procura demonstrar um pouco desse tempo já transcorrido, uma vez que as pessoas, os objetos, a situação em que o fotógrafo registrou essa imagem, não podem ser vistos como de uma reprodução perfeita da realidade sobre tudo que ali ocorria, entendendo “que os historiadores se preocupem com uma abordagem crítica das imagens, a fim que se possa resgatar a fusão entre a recepção e a produção” Circe Maria Bittencourt (2009, p.363). Relação esta que se forma, pela intenção do registro, como um momento de curiosidade em tirar uma fotografia, cabendo a análise historiográfica, sobre os elementos construídos e simbolizados na imagem.

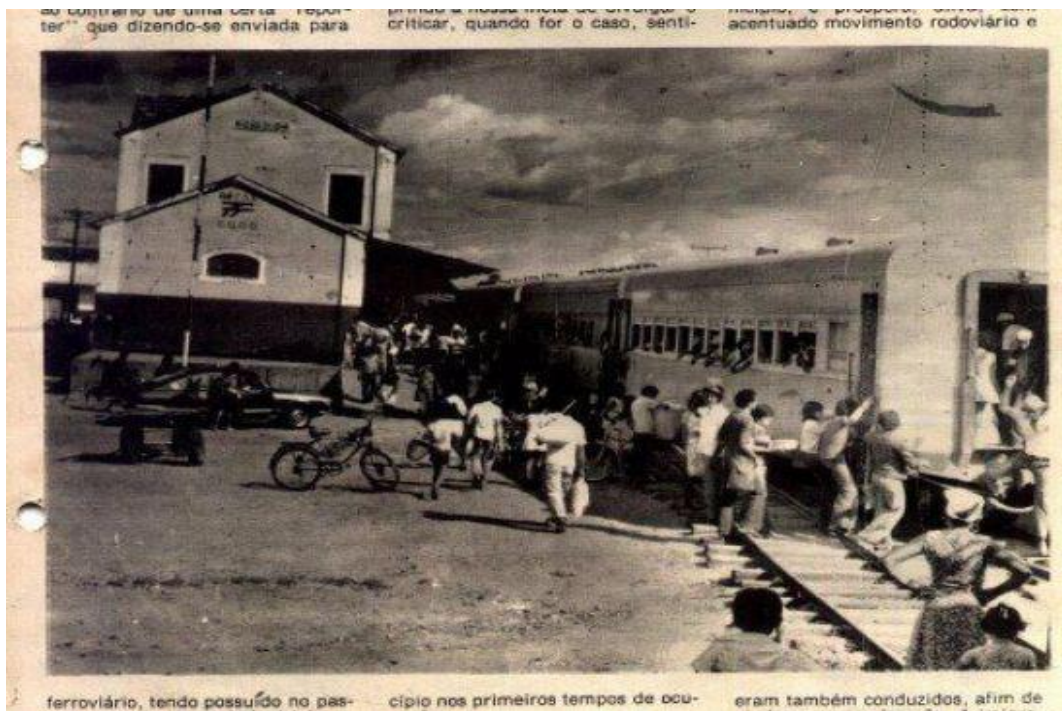


Imagem 7: Embarque de passageiros na Estação Ferroviária de Codó
 Fonte: Candido Sousa (2012)

Esse deslocamento de pessoas, entre povoados, vilas e cidades, produzido pelas viagens de caboclos da roça, com suas tralhas de coisas, sacos de roupas, animais de pequeno porte, crianças gritando para não se perder de seus pais, pessoas subindo para o trem, outras na primeira classe, da alta sociedade, desconfortáveis pelas fagulhas que queimavam, chateadas pelo repentino apito do maquinista, alguns destes comportamentos, que podem ser interpretados pela imagem. Fotos lembranças distantes e ao mesmo tempo íntimas, próximas, que retomam vidas passadas, percebidas pela força do que uma imagem pode formar, conforme analisa Henri Bergson

[...] por ela [imagem-lembrança] se tornaria possível o reconhecimento inteligente, ou melhor, intelectual, de uma percepção já experimentada; nela nos refugiamos todas as vezes que remontamos, para buscar aí uma certa imagem, a encosta de nova vida passada. (BERGSON, 1999 p.62)

Estas representações em forma de imagens, portanto, trazem ao momento presente, como aquele modal de ferro proporcionou uma relativa mudança na vida de boa parte da população codoense. Aquelas estações ferroviárias, aos poucos foram sendo vistas com um outro olhar, não apenas como um lugar onde se esperaria o trem. Começou-se a olhar que desde as partidas e chegadas dos viajantes, acontecimentos simples, começaram a criar um simbolismo em torno das estações de paradas; de sorrisos pela chegada, lágrimas dos que ficaram, vidas que começavam a partir da descida do trem, outras, que ganhavam novas direções ao embarcarem, o que fez destas estações férreas

lugares que muitos almejavam retornar, ou não mais ir. Eram lembranças boas, com a chegada de parentes, amigos, mas também existiam ressentimentos por muitos outros motivos, mas todos estavam presentes na vida cotidiana das pessoas envolvidas com o trem, e uma soma considerável destes fatos, acontecia nas estações, o que fez destes, um lugar para recordar ou um lugar de memória, conforme Nora (1993, p. 07), ao perceber que estes lugares se formaram “onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história”.

Há alguns poucos quilômetros da estação férrea de Codó, encontrou-se uma das mais velhas moradoras da localidade, pouco conhecida na cidade, mas para a satisfação deste trabalho de pesquisa, bastante conhecedora dos tempos passados da ferrovia. A sra. Maria do Espírito Santo, da localidade Roncador, onde o trem tinha uma parada semanal, relatou com muito entusiasmo suas experiências voltadas para a via férrea, ao recordar de boas lembranças trazidas desde os tempos de seus pais, que de fato não conseguiram viajar no trem, mas já a apresentavam o que era a máquina de ferro. Ao analisar como cada palavra daquela senhora era cheia de significados, retomando tempos já vividos, reconstruído a partir do seu dia a dia, como dona de casa, às margens da ferrovia, tendo experimentado aquele ambiente totalmente diferente e por assim dizer, novo, que tinha algo a apresentar é possível perceber quão forte foi a ligação construída de sua vida, que é possível verificar entre suas lembranças e a presença do trem. A sua maneira, como ela decidiu contar, com uma certa emoção, sem ter receio por não ter viajado de trem, mas ter tido orgulho e felicidade em poder ter contemplado todo aquele espetáculo, o que certamente a transportou para aquele mundo, em que se pudesse, gostaria de ter viajado. Quando se expressou com tamanha emoção, seus sentimentos trouxeram-na o que Ecléa Bosi (1994, p. 13) afirmou “narrar é também sofrer”, poder falar das experiências de quem viajou, trazendo ao momento esse tempo já vivido, um comportamento totalmente aceito, visto “certamente, se nossa impressão pode apoiar-se não somente sobre nossa lembrança, mas também sobre a dos outros, nossa confiança na exatidão de nossa evocação será maior” Halbwachs (1990, p. 7).

Durante a entrevista, contou como a localidade se desenvolveu com o advento do trem, fazendo prosperar serviços até então inexistentes, trazendo gente do mato para a redondeza, para os trabalhos que foram percebidos no dia a dia dos trilhos, nas fazendas que foram organizadas para a criação de animais. Uma riqueza de detalhes, advindos de uma senhora com quase 80 anos de idade, dos quais, 60 anos vividos ali na localidade Roncador. Às vezes se lembrava com muita satisfação de fatos ocorridos quando nas

paradas da máquina de ferro, próximo à estação que era vizinha a sua casa, o povo descia apressado para fazer suas necessidades, outros desciam bolsas, ainda outros embarcavam comidas, malas, crianças, animais. Certamente uma de suas falas, transcrita, quando fala de algumas das pessoas que estiveram presentes no seu cotidiano, alguns inclusive já falecidos, mas que demonstrou sentimento e esforço, pois lembrou-se de muitos destes

Desde criança eu vivo no interior, chegue aqui no Roncador já tem uns 60 anos ou mais, quando eu cheguei, já achei o trem viajando. Eram duas viagens, 09:00 horas ele vinha de Teresina, as 03:00 da tarde do dia seguinte ele chegava de São Luís. Era muita alegria, criança corria, gente descia para comprar bacuri, pequi, manga, farinha, coco, limão, água, outros subiam com malas. Quem estava sempre de olho nesse movimento era o Santo Macedo, que era o agente responsável na estação. Outro que andava sempre aqui, era o finado Manoel Grande, ele trabalhava na linha, depois foi colocado para ser agente. (SANTO, 2019)

Com as devidas lembranças sendo ativadas, mediante as perguntas que lhe eram apresentadas, um tempo já passado veio ao momento presente, sendo narrado pela força dos fatos em memória, fatos ativados, conforme Barros (2013, p.318) afirma “A memória [...] dá-se de maneira ativa e dinâmica, envolvendo diversos aspectos, tal como o comportamento narrativo”. Fez ainda menção em relatar sobre os horários do trem, afirmando com certa propriedade que a localidade a partir do advento da ferrovia, tinha como relógio, o chegar e a partida da locomotiva.

Os serviços espalhados pelo entorno dos trilhos, foram aos poucos abarcando pessoas, criando condições para que pudessem ter outras atividades, estivessem ou não unidas a linha de ferro. Os ferroviários, grupo criado a partir da constituição dos trilhos, formavam agora uma classe que contribuía significativamente na economia das cidades, pois outras atividades estavam ligadas às suas necessidades, bem como carpinteiros, pedreiros, soldadores, chaveiros., atividades estas, que ofereciam emprego a quem precisava, além de criar condições para o acesso e serviço para a própria ferrovia.

É nesse contexto das atividades oferecidas a partir dos trilhos que um outro entrevistado é apresentado, ainda em 2019, sr. Jorge Ribeiro, ou mais conhecido como Jorgião, contou em suas narrativas a importância que se tinha em trabalhar nos serviços da via. O mesmo, exercia a função de ferreiro, e tinha entre muitas das atividades, produzir ferramentas para travar e destravar parafusos de dentro dos vagões, mas conforme o mesmo fez questão em relatar, eram variadas as suas funções, que iam de torneiro, a chaveiro, percebeu-se a partir de suas falas, uma relação muito íntima com aquele mundo ferroviário, não apenas por suas feições procurando as melhores palavras para descrever cada momento daquele tempo, o que certamente esteve guardado em seus

sentimentos, conforme Bosi (1994, p. 23) expressa “ponto onde o passado se conserva e o presente se prepara”, tempo atual, em que aquele mundo da ferrovia, estará resguardado para a história da ferrovia e seus muitos homens e mulheres que caminharam por seus trilhos. Das entrevistas alcançadas, certamente a deste antigo ferreiro, foi uma das mais seguras e profundas, pois ao perceber que suas impressões fossem sendo respeitadas, lugares mais profundos de sua vivência foi alcançado, sem haver uma resignação de conteúdo. Uma de suas falas, aqui narradas, faz menção a um dos episódios em que foi chamado para consertar um equipamento defeituoso de umas das estações férreas

[...] o negócio era sério, quando chamavam a gente, o trabalho era sério. Eles é que vinham atrás de mim. Tinha gente passando o tempo todo, as cobranças eram grandes para que o trabalho fosse bem feito. Às vezes, eram serviços que a gente já tinha feito, a vinha alguém que não sabia mexer, quebrava a peça. Ai só dava para a gente que tinha feito o primeiro serviço, porque eles achavam que eu não sabia fazer. Mas não cobravam quem tinha quebrado a peça. Mas pagavam a gente direitinho, era só terminar o serviço, que a gente recebia. (RIBEIRO, 2019)

Essa peça que tanto seu Jorge se referiu, certamente era um trinco com travamento feito pelo lado de dentro, para evitar que pessoas pudessem ter acesso ao interior das estações férreas, na iminência em assaltar. Segundo o mesmo, em sua profissão, eram poucos que estavam habilitados, por isso, afirma que “eles é que vinham atrás de mim”, Ribeiro (2019), o que o levou inclusive a fazer serviços na antiga companhia manufatureira da cidade. Certo é que por meio de suas palavras, foi possível compreender a relevância social (alcançada por meio da presença da ferrovia), que estes funcionários tinham em meio a sociedade da época, o tempo em que ser ferroviário, era *status* dentro da cidade, anos depois em que a férrea já atravessava a cidade, mas que estava vivo na memória de seu Jorge.

Outro que contou suas experiências, foi sr. Wildelano José De Sousa Lima, antigo viajante da linha férrea, profundo conhecedor dos movimentos regionais do trem, segundo o mesmo, conhecia os benefícios e os problemas que a ferrovia tinha como ninguém. Mesmo não tendo sido funcionário, dizia conhecer a realidade do mundo férreo, pois era apaixonado pela ferrovia. Parte de suas falas, expressa como eram algumas destas viagens feitas, sempre carregadas de prazeres emocionais, não deixando de tecer críticas as inúmeras dificuldades encontradas para terminar a ferrovia. Transcorrendo da sua vivência aos dias de hoje, as histórias contadas, narradas, de seu tempo, permitiram definir aqueles padrões de comportamento sobre os serviços prestados pela via férrea, no dia a dia, o que era relevante e apropriado para ser aceito naquele mundo dos trilhos. Outra de suas falas que foi importante registrar e compreender, quando fez menção às festas

organizadas a partir do algodão embarcado nos vagões do trem em direção a capital, a partir de 1970:

Essa estrada de ferro, entrava dentro da cidade, naquela época, tinha uns trilhos que iam até a fábrica de tecidos (tu é mais novo, talvez não tem como olhar mais esses trilhos), de lá, o trem saia com tecidos para São Luís, e quando vinha, trazia produtos como sabão, vela, roupas óleo... Eu sou do tempo que a cidade e o trem eram unidos, e um estava ligado ao outro. Brinquei nas festas do algodão, década de 70, ouvi minha avó falar de Afonso Pena chegar no navio gaiola. A maioria dos que vem aqui, ainda falam de como era a cidade a 50 anos atrás, muito mais rica e colorida do que é hoje. Tudo que essa estrada de ferro trouxe para Codó, é bom e precisa ser preservado. (LIMA, 2019).

Eram festividades encomendadas, organizadas e participadas por toda uma comunidade, ricos, pobres, pretos, pardos, todas as espécies de sujeitos que estavam nos arredores da cidade. Lembranças profundas, trazidas de um tempo já transcorrido, mas muito vivas e significadas, entre lugares, pessoas, acontecimentos. Enfatizando essa relação estabelecida entre essa memória e sua captação, Nora (1993) enfatiza o poder que há nesse retorno as lembranças por meio do uso da memória

A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. (NORA, 1993, p.09)

Sem dúvida, umas das características mais importantes no papel que existe entre memória e história, é que ao deixar ser manipulada, a memória abre esse espaço para outras interpretações sejam feitas, buscando a compreensão do passado, tornando-o um poderoso instrumento tendo seu lugar no momento presente.

E um dos últimos antigos moradores que também exerceu função na ferrovia, foi o sr. Aquino Alves de Matos, morador das proximidades da linha férrea, até os dias hoje, homem de muitas palavras. Expressou-se com alegria, pois dizia-se feliz em poder partilhar sua vivência aos mais jovens. Foram longas horas ouvindo suas narrativas, carregadas de detalhes, com muitas características, como das viagens que fez de Codó a Fortaleza pela locomotiva, mencionado em mais de uma vez, ter sido umas mais cansativas que se podia realizar, endossando o que outros já haviam percebido, os passageiros que viajavam muito próximo ao carro que puxava os vagões, tinham grande chance em se queimar. O relato sobre esta viagem feita ao Ceará, é expresso

Sáimos daqui eu e mais alguns companheiros, no trem, viajamos o dia todo, a noite toda, lembro que esse trem trouxe um carro restaurante, pois a viagem era longa e não tinha muita coisa para comer na noite. Foi uma viagem muito cansativa, mas foi boa. O João Quimão estava na viagem, tinham outros também, que já morreram, passamos pelo Roncador, pelo São Miguel,

Caxias... chegamos em Fortaleza só no outro dia, estava todo mundo cansado, os bancos eram duros. (MATOS, 2019)

São estas características apontadas pelos que viveram o tempo do trem, que tornam possível se pensar um pouco desse tempo já passado, a partir do que é possível as lembranças destes homens se alcançar, esse passado ganha corpo de presente e se apresenta para uma contextualização mais poderosa sobre a estrada da ferrovia e de seus muitos personagens. Pontuou com muito vigor, sobre sua profissão, à época, chamado e conhecido como “**cassaco**”, e nem adiantava procurar pelo real nome da profissão, que era de servente, pois ninguém respondia. Tempos depois, promovido a supervisor da via permanente, cargo mais elevado, que ofereceu ao então maranhense, uma renda melhor. Homem alegre, cativador com suas histórias (e foram muitas), mas que ao ser perguntado sobre outros operários da via férrea, se emocionou, demonstrando saudade de antigos colegas, faltou a voz quando lágrimas rolaram, demonstrando “uma semente de rememoração, para que ele se transforme em uma massa consistente de lembranças” Halbawachs (1999, p. 9). Foi aí que as perguntas deixaram de estar em ordem preestabelecida, pois o mesmo narrou alguns fatos com antigos amigos, alguns destes revelados ali, na presença de sua esposa, como da viagem feita ao Ceará, das dificuldades enfrentadas por ele e mais outros colegas, sentindo-se abençoado por ainda estar vivo, enquanto outros, já haviam levado suas memórias ao túmulo, agradeceu por aquele momento, bem como fez cobrar que estas suas falas possam servir para construir a imagem dos operários que trabalharam na via. Fato interessante, é que no dia da entrevista, dizia não gostar mais da barulheira que o trem fazia, tendo em vista que sua casa era alguns metros da linha férrea, pois classificava aquele momento da passagem do trem, como muito barulhenta, e cansativa.

4. Ensino de história e seus novos desafios

O ensino de história tem passando por inúmeras transformações nas últimas décadas e tem se estruturado enquanto linha de pesquisa específicas no Brasil, especialmente em Programas de Mestrado e doutorado institucional de História. O Ensino de História, antes visto como ensino mecanizado, reprodutor e politizado está caminhando para se encontrar com propostas mais pertinentes, valorizando a cultura local, enfatizando que estas são parte integrante da história nacional apresentada nos livros didáticos, bem como tudo que pode ser construído a partir dessa nova relação estabelecida no ambiente de sala de aula, e outros espaços de construção do saber.

As últimas propostas para o ensino de história, centradas especialmente nos modelos curriculares, mostraram que se faz necessário pensar a história local, conforme Circe Maria Bittencourt (2009, p. 168) “a história local geralmente se liga à história do cotidiano ao fazer das pessoas comuns participantes de uma história [...] de importância e estabelecer relações entre grupos sociais“, evidenciando que existe uma relação já estabelecida entre o ensino de temas mais conceituados com temas menos abordados, para tanto enfatizando a figura do professor como mediador para o conhecimento, junto a isso, é preciso buscar construir o caminho mais próximo para se alcançar essa referida proposta, e debater e construir esse novo entendimento sobre o ensino, em sua forma mais pluralizada, enfatizando a relação entre o ensino normatizado e as ramificações que devem ser associadas, Ana Maria Monteiro esclarece alguns rumos que já foram pensados com a finalidade em se abordar a relação escola e cultura

Estudos e pesquisas voltadas para as questões relativas ao currículo tem se desenvolvido de forma significativa[...] ao abordar as relações entre escola e cultura, possibilitaram a melhor compreensão do papel desempenhado pela escola na produção da memória coletiva, das identidades sociais e da reprodução (ou transformação) das relações de poder (MONTEIRO, 2003, p.9)

Esforços estes que estão sendo construídos à medida que se constrói uma sociedade mais politizada de direitos e deveres, com vistas a tornar o conhecimento ferramenta de poder para a mudança que se prevê dentro da sociedade. Destas novas abordagens para o ensino de história, é necessário desconstruir o pensamento sobre os currículos escolares, no sentido de oferecer mais produtividade curricular a partir da inserção de temas mais próximos das vivências de alunos e professores, como exposto por Marlene Cainelli (2010, p.19) expõe “o ensino da história precisa ser relacionado com os sujeitos que aprendem começando pela tarefa de ensinar aos alunos a sua história e seu papel enquanto sujeitos históricos”, bem como discutir propostas que abordam temas mais relevantes, apontados por Katia Maria Abud (2011), em que estes conteúdos aparecem inseridos na concepção positivista, eurocêntrica e da linearidade tidos como padrões e norteadores do ensino, deixando outros, em segundo plano, ou mesmo para serem contextualizados, explicados de maneira superficial, dada a sua importância para o entender da história das diversas localidades. Em documento produzido para problematizar e debater o ensino de história, contido na Base Nacional Comum Curricular – BNCC, Pereira e Rodrigues (2017, p. 28) vão enfatiza que “o currículo é produtivo, no sentido em que cria modos de o indivíduo olhar para si mesmo e para outros”, tomando por base que os autores colocam, olhar a sua realidade se faz necessário, para poder ser inserido em uma realidade de

mundo. Há, no entanto, uma problemática, do que o aluno, dada a sua realidade, precisa de fato compreender, em um primeiro plano, e depois, nesta relação, do que o aluno precisa aprender? Tudo isso, inseridos em um plano educacional que se encontra preestabelecido, por currículo e seus objetivos. Monteiro (2003, p.10) esclarece que “o ensino seria melhor à medida que mais semelhante, coerente e atualizado fosse em relação a produção científica contemporânea”.

O pensamento da autora, acompanha o raciocínio presente quanto a uma ruptura da elitização por parte do ensino nas escolas, algo ainda muito presente, mas que aos poucos vem perdendo espaço, especialmente nos currículos de disciplinas que tendem a ser espaço para se pensar criticamente, tendo como produto final, da relação entre escola, professor e aluno, projetar a sua vivência enquanto sujeito e no mundo que o rodeia, não nos padrões condicionados, mas segundo o que este compreendeu como realidade de mundo e como sujeito com direitos e deveres em um ambiente de contrastes socioculturais e em constante transformações. Sobre a conceituação de currículo, com ênfase no sentido em se olhar para as realidades locais, o documento que pontua as relações sobre o ensino e seus objetivos, enfatiza que:

O currículo de história é um produto de escolhas que estabelece um modo de recortar e de dizer o passado; de criar referências ao presente e de estabelecer o que é necessário que se torne uma memória e, conseqüentemente, componha uma identidade para todo/as os/as brasileiros. Ora, o currículo não consiste apenas em uma lista de conteúdo, nem mesmo o se reduz a um conjunto de objetivos para o ensino (PEREIRA E RODRIGUES, 2017, p. 28)

A se pensar que novas ideias estão sendo empregadas para conceituar o currículo e seus objetivos, é notável que grandes passos foram dados no sentido de se pensar nos velhos modos de se pensar o ensino aprendizagem, quando todos os métodos já estavam organizados, desde a uniformização do ensino, seu enquadramento em series, seus objetivos que visavam as representações e simbolismos, frutos de políticas educacionais elitizadas, debatidas e ainda vinculadas nas escolas. Conforme já foi pontuado, estes métodos de ensino aprendizagem estão sendo repensados, reformulados, encorajando que outras ideias possam pontuar para o desenvolvimento de alunos, para boas práticas docentes e para a desvinculação do ambiente de sala de aula, como lugar onde o professor reproduz as informações que são estabelecidas pelo sistema de ensino, enquanto a soma considerável de alunos apenas absorve estes conteúdos, colaborando para o alcance dos objetivos que estão aquém do ensino crítico e contextual, necessário para o

desenvolvimento, algo totalmente desvinculado do que os Parâmetros Curriculares Nacionais – PCN (1998), (mesmo não estando mais em circulação no sentido de propor novos eixos e abordagens temáticas) de história observam quando debatem e trazem como um de seus objetivos empregado para o ensino fundamental, “posicionar-se de maneira crítica, responsável e construtiva nas diferentes situações sociais, utilizando o diálogo”, como forma de construção da cidadania, como um dos elementos capazes de provocar uma transformação social.

Sobre este ambiente escolar, tão presente em transformações e relações de poder e de criticidade, que evidencia dois campos de saberes, permeado entre discente e docente, construído no ambiente de sala de aula, Monteiro (2003, p. 10) destacou como se cristaliza essa relação entre “professores e alunos são sujeitos, portadores de visões de mundo e interesses diferenciados, que estabelecem relações entre si com múltiplas possibilidades de apropriação e interpretação”, logo, entre os muitos elementos responsáveis pelo ensino: professores, alunos, metodologias, currículos, novas maneiras de pensar o ensino, e os materiais didáticos, todos estes elementos como sendo fundamentais para o campo do saber, uns não menos que outros, pois sem o professor não é possível que alunos cheguem ao conhecimento, sem metodologia se torna passível de prejuízo o caminho para se ensinar, sem bons livros e materiais, o ensino se torna refém de velhas práticas repetitivas e mecanizadas.

Sobre os livros didáticos, suportes para professores e alunos realizarem a interação para se chegar ao saber. A relevância de bons livros, com leituras agradáveis, sintonizadas com a realidade de mundo e de cada local, é sem dúvida um dos pilares que norteiam o ensino, pensando sempre que o ensino (especificamente o ensino de História) deve cumprir uma parcela considerável dos desafios a ele apresentados, desde o conhecimento geral, passando pela realidade de Brasil, distribuindo posteriormente para as regiões. Os temas trabalhados nos livros didáticos, apesar de tantas transformações importantes já conseguidas, ainda persistem sendo de livros que abordam o que foi/é considerado relevante dentro da história nacional, relegando outros eventos, fatos e acontecimentos a estudos fora da sala de aula, as vezes porque não dispõem de material adequado, outras vezes porque não fazem parte do currículo escolar (algo que está sendo continuamente reconstruído) ou ainda, porque o docente não dispõe de conhecimento adequado para dar suporte aquele momento de aprendizagem. Entre muitos destes temas que poderiam ser apresentados, como sendo importantes para o ensino de história, mas muito pouco abordado, são as ferrovias, construídas no período imperial, tema relegado a explicações

dentro de outros assuntos, como o desenvolvimento industrial, ou do ciclo do café, desviando a importância que o tema tem, a partir de se pensar a formação econômica idealizada para o Brasil, uma vez que as ferrovias representaram parte de um projeto para o desenvolvimento da nação.

4.1 O uso do paradidático de história e sua abordagem no ensino sobre a importância das ferrovias para o Brasil.

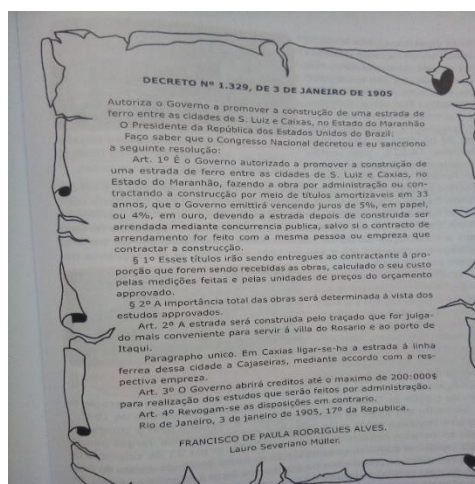
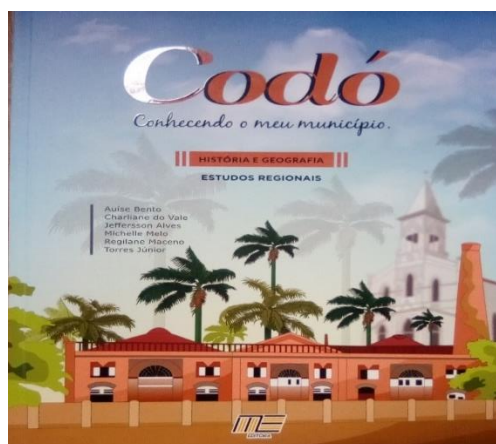
Direcionando-se pelo que o ensino de história é capaz de provocar em alunos, professores e comunidade escolar, o tema das ferrovias é aqui entendido e deve ser debatido para se entender uma significativa parte da história do Brasil: do Brasil Imperial, de onde o projeto dos trilhos surgiu, até a República, onde foram mais importantes para a economia, percebe-se que há uma ausência de explicações e interpretações e contextualizações sobre esse tema, mas apenas um subtópico, ou ainda um box explicativo, enfatizando a figura de alguma autoridade, como sendo o responsável por todos os momentos de constituição da referida linha férrea, quando a realidade é outra, não havendo uma preocupação em aprofundar o tema, o que certamente levaria alunos a se aproximar do debate. E quando se olha para os currículos vigentes nas cidades onde passam/passaram linhas férreas, este tema por vezes, sequer é presente, restando apenas um ou outra explicação. Sobre esse ponto de vista, a própria Base Nacional Comum Curricular – BNCC, enfatiza sobre a possibilidade em se alargar os temas que são apresentados, uma vez que podem constituir elementos poderosos no sentido de se construir sujeitos críticos e presentes nas transformações de mundo, “[...] o alargamento do conceito implica pensá-lo como um processo que se dá, inclusive, fora da escola, nos espaços onde relações de poder constituem novos modos de ser e de estar no mundo”. BNCC (2017, p. 28).

Muitos destes temas que são silenciados propositalmente dentro do ensino de história, são de cunho locais, sendo as explicações as mais didáticas possíveis, tais como: porque não representam dentro do currículo já estabelecido conjunto de conteúdo a serem ministrados, outras vezes, porque podem ser explicados dentro de um outro conteúdo, restando a professores buscarem este espaço e como ministrar estes temas locais. É, portanto, direcionado a atender essa ausência de temática específicos e com impacto na história local, tendo o alinhamento de aprendizagens como pilar de sustentação para o processo ensino aprendizagem, que são pensados novos métodos de como ensinar e debater esses **temas locais**, a partir do que o ensino de história possibilitara aos

professores, bem como, de acordo com orientações contidas no Documento Curricular do Território Maranhense – DCT (2019), que age no sentido de provocar uma vinculação entre os temas já trabalhados, enfatizando as peculiaridades locais presentes dentro do espaço maranhense. O tema das ferrovias encontra terreno para discussões, na unidade temática – O Mundo contemporâneo, tem como um dos objetos de conhecimentos dessa unidade, Revolução Industrial e seus impactos na produção e circulação de povos, produtos e culturas, tendo em vista que a ferrovia simbolicamente é vista como um dos grandes inventos provocados a partir da revolução. Outro norte que este documento traz, assegurando a presença do tema ferrovia para possíveis explicações, sendo portanto contextualizado ao assunto, sem provocar perdas para ambos, sim provocando uma soma de conteúdos, presente na Unidade temática – O nascimento da República no Brasil e os processos históricos até a metade do século XX, trazendo como um dos objetos de conhecimento - A proclamação da República e seus desdobramentos”, onde pontua como habilidade a ser apresentada “caracterizar e compreender os ciclos da história republicana, identificando **particularidades locais e regionais** até 1954”. DCT. Sobre esse último conteúdo, e sua direta relação com o regionalismo estabelecido e percebido nos atuais modelos de ensino, Carla Bassanezi Pinsky (2010, p.8) reforça a ideia “A História regional em sala de aula, capaz de provocar rapidamente a identificação do aluno com a História, pode abrir seus olhos para uma participação maior na comunidade”, estabelecendo, portanto, que novas ideias são bem-vindas no sentido de uma maior contextualização e interação no sentido de aprender.

Particularidades locais, caso da ferrovia São Luís-Teresina, que é objeto de estudo e posteriormente dará suporte para a confecção do paradidático, trata-se de um tema que poucas vezes os livros de história do Maranhão vão fazer menção, tendo no máximo uma explicação, dentro dos conteúdos que se referem a introdução das têxteis no estado. Muito pouco para um estudo que se estende em importância e relevância dentro e fora da escola nos municípios maranhenses, com vistas inclusive à preservação material e imaterial do conjunto que forma a estação ferroviária, especialmente no município de Codó. As ressaltas pontuadas sobre a falta de ensino sobre a férrea, constituem muitos, desde a falta de material adequado, aos espaços para visitas e aulas de campo. Com base na importância estratégica que tem o livro paradidático, surge então a proposta em se produzir um material relacionada a ferrovia no Maranhão (e especialmente de suas contribuições para a cidade codoense), com ênfase direcionada as escolas no município de Codó. Em 2019, foi lançado como material didático direcionado para os temas

históricos e geográficos do município, o livro didático abaixo, visando e debatendo diversos assuntos importantes, mas, certamente terá espaço para novas contribuições que serão dadas por este projeto de pesquisa, relacionando a ferrovia e sua contribuição econômica e social a partir do advento do trem no espaço codóense.



Imagens 8: Livro didático (e a abrangência dada ao conteúdo da ferrovia) lançado pela rede pública de ensino do município de Codó
Fonte: Secretaria de Educação (2020)

Há sim que se pontuar a relevância deste material didático produzido que está sendo gradativamente distribuído nas escolas do município. Mas como se sabe, o ensino pluralizado de novas ideias, permite novos debates levantando problematizações no sentido de amadurecer o que já se sabe sobre determinado ponto, especialmente em se tratando de conteúdos entendidos como críticos, como as disciplinas de humanas, em especial a História. Somando-se a este material, o paradidático produzido a partir da referida pesquisa, abraja outros caminhos no sentido para se entender desde o quadro de constituição dos primeiros projetos que foram executados, a então ferrovia São Luís-Teresina. Como pontuado acima, já existem algumas alterações no sentido de se entender,

debater e preservar a história local como parte indispensável para o processo ensino aprendizagem de alunos. No município de Codó, a dinâmica interativa proporcionada por esse novo campo de saber, a partir da introdução do paradidático, sem dúvida proporcionara novos caminhos para a aprendizagem. Outro documento que pontua sobre esse ensino de temas locais, que visa sobretudo a mudanças e proposta. A Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB nº9.394/96, em seu Art.26, que ratifica

Os currículos do ensino fundamental e médio devem ter uma base nacional comum, a ser complementada, em cada sistema de ensino e estabelecimento escolar, por uma parte diversificada, exigida pelas características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e da clientela. (BRASIL, 1996)

Como a própria lei em seu artigo 26 deixa claro, há sim um espaço que deve ser ocupado e tratado com esses temas locais, muito importantes para a história. A proposta de se criar um paradidático voltado para as séries finais do fundamental maior, especificamente para alunos do 8º e 9º ano, bem como, para professores que estejam vinculadas às disciplinas de humanas, podendo se utilizar deste livro, para suas análises e debates acerca da história local no município de Codó. Essa proposta, direciona-se para propor uma resposta a ausência de matérias e espaços curriculares nas políticas educacionais do município de Codó, bem como analisado por Marco Silva e Amélia Porto (2012, p.26), quando enfatizam sobre essas propostas que estão diretamente vinculadas a abordagem de novos materiais didáticos “paulatinamente, essas propostas foram e vem sendo incorporadas aos livros didáticos que passaram a oferecer recursos que possibilitaram uma educação voltada para a diversidade de interpretações e com uma gama mais plural de abordagens”, um dos aspectos relacionados a essa pluralidade de novas ideias, visa a preservação da história e memória da cidade, bem como da ferrovia São Luís-Teresina. Entendendo ser a ferrovia mais que um bem material, é importante pensar sua preservação (desde suas memórias, antigos ferroviários que moram em Codó, quanto a estrutura física dos prédios que pertenciam a ferrovia) tanto em espaços escolares, quanto recreativos, entendendo que o ambiente escolar, tem a possibilidade de ser um dinamizador dessa temática, com isso, interagindo juntamente nas aulas, com a conexão de alunos e professores, levando a debater e preservar a história econômica e social da ferrovia. A preservação deste conjunto de elementos formadores da história da ferrovia é ao mesmo tempo de todos, bem como dos sujeitos que a formaram, certo é que precisa ser melhor conhecido para ser preservado.

A proposta da metodologia e escrita do livro paradidático, surgiu após uma abordagem feita nas escolas do município de Codó, a partir um questionário tendo como público alvo, professores, entre escolas públicas e privadas, que ministravam aulas no fundamental maior (sobretudo professores da disciplina História), bem como membros do próprio Instituto Histórico e Geográfico de Codó. Questionário este levantado com a finalidade em se conhecer e debater os possíveis elementos que estão ausentes tanto nos bancos escolares do município, quanto do conhecimento de professores, como a falta de material para o ensino e para a preservação da história e cultura do passado codoense. Por se tratar de uma pesquisa quantitativa, não se buscou diferenciar quais sabiam mais ou menos uns em detrimento de outros, apenas como estão amparados (se por ausência de conhecimentos por parte dos professores, se por falta de material pertinente aos conteúdos locais, ou ainda, se ambos os problemas se associam e de alguma forma, impedem o avanço para o processo de ensino aprendizagem) estes saberes históricos relacionados ao processo de ensino, demonstrado por estes profissionais em sala de aula. As perguntas estiveram conectadas em três blocos, o primeiro consistindo nas conceituações básicas do ensino de História, sua caracterização e relevância para o processo de ensino aprendizagem. O segundo bloco de perguntas, analisando os conhecimentos adquiridos por estes profissionais, sua abordagem no conhecimento de Brasil, Maranhão e conhecimentos a serem ministrados sobre a história local. E o terceiro bloco das perguntas, concentrou-se por serem perguntas subjetivas, visando sobretudo a história da ferrovia, conjunto por ela composto, sua importância e como oferecer preservação a sua vida memorial a partir das explicações nas aulas, especialmente de História. No quadro geral das respostas, o primeiro e o segundo bloco de perguntas tiveram um percentual somados de 90% de respostas corretas. A questão como se evidenciou, foi o terceiro bloco de perguntas, onde apenas os profissionais mais velhos, amparados por saberes próprios, responderam à sua maneira, sem nenhum conhecimento teórico, apenas conteúdos já repassados. O que evidentemente se torna um problema para se apresentar em sala de aula.

Os resultados da pesquisa demonstraram que estes profissionais têm conhecimento sobre a História, como se havia previsto, tem um expressivo conhecimento sobre o Maranhão, e detém pouco saber no que se refere a história local, apenas as apresentações de momento, sem uma contextualização mais aprofundada. E um dos questionamentos levantados, fez menção a essa ausência de conhecimento sobre a história do município, a falta de material produzido por pesquisadores, pela ausência de olhares sobre a história

do município por parte do poder público, bem como também pela falta de pesquisa que visam a preservação da história do município. E quando perguntados sobre a importância de um material que pudesse servir para o entender a história da ferrovia, no Maranhão e em Codó, a ideia foi prontamente aceita. Quanto ao Instituto Histórico e Geográfico de Codó, a proposta do livro já havia sido debatida, esperando apenas a apresentação do material para poder estar direcionado ao público leitor.

Surge também, extraído da dissertação de mestrado “**Ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó: história e memória de 1895 até a década de 1940**”, uma vez que abre espaços para se pensar em um material destinado a sala de aula, tendo sido “o paradidático” um material mais acessível, e assim, poder ser contemplado nas próximas propostas educacionais do município, portanto, um material, que se bem aproveitado pela Secretaria de Educação, será apresentado aos alunos gratuitamente, diferente de outras propostas anteriormente pensadas, como um blog ou um aplicativo, que teriam o custo do acesso ou de sua manutenção. É essencial pensarmos o livro paradidático como ferramenta que pode se tornar inovadora à medida em que observamos seu conteúdo próximo a realidade de alunos, público a que está direcionado.

O livro paradidático está dividido em três capítulos, sendo o primeiro, a introdução das ferrovias pelo mundo, desde o seu surgimento, aos primeiros projetos, em seguida, como estes projetos ferroviários foram sendo incrementados e melhorados para se espalharem pelos diversos países do mundo, chegando na América com as ferrovias transcontinentais, simbolizando o desenvolvimento sobre os trilhos. Dentro desse primeiro capítulo, imagens e fotografias que irão ajudar o aluno a visualizar como foram os primeiros trens construídos, assim como os primeiros caminhos de ferro. O segundo capítulo, trabalha a introdução dos trilhos no Brasil, pela iniciativa de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, das ferrovias construídas para o escoamento do café, bem como de outros produtos brasileiros, momento este conhecimento como a era das ferrovias, por concentrar um grande esforço na construção de ferrovias pelo imenso território brasileiro, até a chegada destes trilhos ao Nordeste, a partir das ferrovias de embrenhamento e ferrovias da seca, na em finais da Monarquia. Estão contidos neste capítulo, fotografias, quadros e pequenos textos, com informações relevantes ao tema trabalhado, sempre com uma linguagem acessível ao público que se destina este material. No terceiro capítulo, como se deu a introdução deste projeto no Maranhão, um dos últimos estados a ser contemplado com um Carrilho de ferro, assim como o estado vizinho do Piauí, passando pelos primeiros projetos cartográficos, das estradas de ferro Engenho

Central, Estrada de Ferro Caxias a São José das Cajazeiras, até a constituição da ferrovia São Luís-Teresina, e uma pequena parte considerável das memórias da ferrovia. São trabalhadas diversas imagens, uma vez que esta é a intenção mais específica, levar o aluno a compreender a partir de elementos mais gerais, para se compreender da importância que teve o mundo dos trilhos, até se chegar a atual linha férrea maranhense.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação buscou analisar e debater desde a constituição dos primeiros projetos de ferrovias pelo mundo, a introdução das primeiras ferrovias no Brasil, para em um segundo plano, espalharem-se para a região nordestina, e como última instância do plano viário, a introdução dos trilhos no Maranhão, que de fato foi o objetivo central deste estudo. Verificando as principais implicações provocadas a partir do esperado progresso sobre os trilhos, simbolizado tanto em discursos e como forma de se propagar o novo, o que veio a provocar a organização de novas técnicas de produção, bem como a organização de um canteiro de obra no estado, e ao mesmo tempo, uma série de disputas políticas e econômicas em torno da constituição desse Carrilho de ferro, fazendo com que se tornasse um projeto esperado, tardio e com poucos resultados, do ponto de vista que foi tão almejado e causou tantos problemas para sua execução, bem como custou cifras consideráveis aos cofres públicos. Mas o maior de todos os problemas, sem dúvidas: suas intermináveis conclusões, tornando-a pouco rentável, em detrimento a sua construção, que foi esperado por tanto tempo.

O processo de construção e constituição idealizada sobre as ferrovias, como sendo capazes de provocar uma mudança econômica e social em uma nação, fizeram parte do contexto a partir do século XIX, momento em que as ferrovias foram espalhadas pelo mundo e chegaram ao Brasil. Não diferente, quando a ideia da mobilidade sobre os trilhos chegou ao Brasil, originou-se esse simbolizado progresso trazido pelas ferrovias, uma vez que suas características e singularidades especialmente vinculadas de outros países tratavam-na como uma grande dinamizadora, capaz de transformar lugares, produzir desenvolvimento, ao qual a nação precisava. O desembarque do projeto ferroviário no Brasil, fez surgir a primeira ferrovia brasileira, Estrada de Ferro Mauá, projetada para ser o ícone do tão desejado e esperado desenvolvimento sobre os trilhos, espalhou-se, levando ideias que se apoiavam desde uma maior rapidez nos transportes, a uma melhor mobilidade para pessoas, cargas e objetos, certamente o que fez as ferrovias se espalharem por muitas regiões brasileiras. Neste primeiro momento, compreendido entre final do século XIX e a primeira metade do século XXI, é inegável não apontar que as ferrovias brasileiras, foram verdadeiros corredores para que a lavoura, especialmente a cafeeira tivesse um melhor desenvolvimento, levando inclusive a se pensar e projetar ferrovias para todos os cantos do Brasil, a era das ferrovias, período em que muitas malhas férreas foram construídas, em pontos importantes, embora muitos destes projetos férreos, na

continuidade, tenham sido abandonados, o que certamente foi um dos muitos pontos negativos sobre o projeto dos trilhos no Brasil. Alcançando o Nordeste em finais do Império, as linhas férreas foram pensadas e construídas, a fim de possibilitar maior crescimento na lavoura, a partir das ferrovias de embrenhamento e interiorização, contando com poucos produtos que iam da cana-de-açúcar ao algodão, tão logo esses trilhos foram percebidos como essenciais para uma região que precisava de desenvolvimento, com o passar dos tempos, foram vistos como ineficazes para a finalidade que foram pensados, como se o problema enfrentado pela região nordestina, estivesse totalmente vinculado a falta de transportes. Um dos exemplos mais emblemáticos, foram as ferrovias da seca, que vieram para oferecer trabalho e continuidade de serviços as populações das regiões atingidas, quando concluídas estas ferrovias, seus funcionários eram demitidos, voltando as mesmas condições sócias. De todo a porção nordestina, os estados do Maranhão e Piauí foram os últimos estados a serem contemplados com os trilhos, pelas mesmas razões que deixavam exposta a intenção em desenvolver uma região, em detrimento do atraso de outras, com a justificativa acentuada na pequena lavoura, podendo ser atendida pelos tipos de transportes já existentes, sem levar em consideração que eram insuficientes para atender a demanda entre os locais de produção e os mercados consumidores, e não levando em conta que o território não era alcançado em toda a sua extensão por rotas fluviais.

O projeto dos trilhos maranhenses, foi iniciado a partir do final do século XIX, a partir das ferrovias para o deslocamento da cana de açúcar, nas ribeiras do Pindaré e do Itapecuru, projetos pioneiros, que contribuíram incisivamente para se pensar neste carrilho de ferro. O Maranhão, veio a ter uma ferrovia completa a partir de 1928, unindo pontos estratégicos, fazendo com que a introdução dos serviços do trem, uma parcela considerável da lavoura algodoeira pudesse ser exportada para a capital, enquanto outra não precisasse ser deslocada, uma vez que já existiam as fabricas têxteis. A partir da primeira década de 1900, outros produtos, como: o arroz, o feijão, a madeira, as peles de animais, e com maior ênfase, o babaçu, bem como o deslocamento de pessoas e cargas para o interior, foram deslocados pela linha férrea. Esta ferrovia São Luís-Teresina, após ser concluída, permitiu mudanças significativas, especialmente quando direcionada para o interior do estado, abrindo espaço para a elevação de povoações em cidades, rompendo as matas, ligando pessoas, trazendo uns para perto dos trilhos, criando serviços e dinamizando o comércio de cidades que nasciam sobre as idas e vindas do trem. Uma destas muitas cidades, foi Codó, que nasceu já com o advento das fabricas têxteis, viu

prosperar com os serviços dos trilhos a economia em torno do algodão, transformando a economia local, antes totalmente vinculada a velhas técnicas agrícolas, sendo substituídas pelas modernas práticas e novas formas de transporte. Após a era das privatizações (1950), a referida ferrovia, é encampada pelo Governo Federal, considerada deficitária, tornando-a parte de um conjunto de consórcios espalhados pela região Nordeste, sendo aos realocada para serviços de transporte de cargas, relegando ao esquecimento seu passado e sua cultura, de onde pessoas viveram tantas experiências no interior dos vagões, quanto nos arredores da via férrea. Com o tempo, percebeu-se que não foram somente os trilhos assentados em pontos errados, bem como as estratégias utilizadas para se entender a vinculação entre esse modal de transportes e os locais que seriam propensos a recebê-los, que foram mal associados, fazendo com que a configuração atual, as antigas máquinas férreas que um dia representaram a esperança de uma nação desenvolvida a partir dos trilhos, guardam ferrugem, e se amontoam nos parques ferroviários sem a mínima utilizada.

Uma vez mais, a intenção central deste trabalho foi analisar, debater e problematizar desde as etapas de constituição dos trilhos no Maranhão, procurando compreender a importância significativa para a economia e para a sociedade a partir da inserção dos trilhos, bem como instigar outras pesquisas que levem a preservação das ferrovias espalhadas pelo Brasil, pois é um tema pouco trabalhado no ensino de história junto aos currículos escolares, portanto, precisando ser revisto esse assunto. Na possibilidade em se vincular esse tema para a preservação da ferrovia São Luís-Teresina, seu conjunto de elementos materiais e imateriais (desde a história cultural, as memórias de antigos moradores e funcionários da férrea), um livro paradidático foi organizado, extraído desta proposta de estudo, para certamente ser apresentado junto as próximas propostas de ensino do município de Codó.

REFERÊNCIAS

ABUD, Katia Maria. A guardiã das tradições: a história e o seu código curricular. **Tempo**, v. 11, n.21, 2006.

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

BARROS, José D' Assunção. **Memória e História**: uma discussão conceitual. *Tempos Históricos*, v.15, 2011.

BERGSON, Henri. **Resumo e Conclusão. Matéria e Memória**. Ensino sobre a relação do corpo com o espirito. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999

BERMAN, Marshall, 1940 – **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**/Marshall Berman: [tradução Carlos Felipe Moises, Ana Maria L. Loriatti]. —São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BEZERRA, Paulo Roberto. **Formação do povo brasileiro**[manuscrito]: diversidade cultural e suas implicações pedagógicas/ (Monografia- Especialização em Fundamentos da Educação Ped. Interdisciplinaridade) Universidade Estadual da Paraíba, Monteiro, Paraíba 2014.

BITTECOURT, Circe. **Ensino de História**: fundamentos e métodos. São Paulo, Cortez Editora, 2008.

BOSI, Ecléa. **Memória-sonho e memória-trabalho**. In: *Memória e sociedade. Lembranças de velhos*. 4ª Ed. São Paulo: CIA das Letras, 1994.

BRASIL, MINIST. DE EDUCAÇÃO. **Documento Curricular do Território Maranhense: para a Educação Infantil e o Ensino Fundamental**. 1ªed.ed. Rio De Janeiro: FGV,2019. 487p.

CABRAL, Maria do Socorro Cabral. **Caminhos do gado**: conquista e ocupação do sul do Maranhão/ Maria do Socorro Cabral. São Luís: Edufma, 2008.

CAINELLI, Marlene. **O que se ensina e o que se aprende em História**. in OLIVEIRA ,Margarida Maria Dias de. (org.) *História: ensino fundamental/ coordenação Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2010.*

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.

CARVALHO, Carlota. **O sertão**: subsídios para a história e a geografia do Brasil/ Carlota Carvalho. – Teresina: EDUFPI, 2011.

CECHIN, José. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX.** Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 1978. CORGOZINHO, Batistina Maria de Souza. Pelos caminhos da Maria Fumaça: o trabalhador.

COSTA, Yuri Michael Pereira. Sociedade e escravidão no Maranhão do século XIX. **Revista Brasileira de História e Ciências Sociais** – RBCS, Vol. 10 Nº 20, Julho – Dezembro de 2018.

COSTA, Maria Zenaide. **A festa em Pindaré-Mirim: nos trilhos da história.** A afirmação de uma Identidade. (Mestrado em Mestrado) São Paulo. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC, SP, São Paulo, 2008

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 em História). Universidade Federal do Maranhão, Curso de Licenciatura em Ciências Humanas – Codó, 2016.

HALFERD, Carlos Ribeiro. MAIRON, Escorsi Valério. **Ensino de História e Currículo: Reflexões sobre a Base Nacional Comum Curricular, Formação de Professores e Práticas de Ensino/ organização Halferd Carlos Ribeiro e Mairon Escorsi Valério** – Jundiaí: Paco Editorial, 2017

FARIA, Regina Helena Martins de. **A transformação do trabalho nos trópicos.** propostas e realizações. (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas – Programa de Pós-graduação em História. Recife, Pernambuco, 2001

FERREIRA, Marcia Milena Galdez. **Construção do eldorado maranhense: experiências e narrativas de migrantes nordestinos em municípios do Médio Mearim – MA (1930-1970).** (Doutorado em História Social) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Programa de Pós-graduação em História. Niterói, Rio de Janeiro, 2015.

FERREIRA, Marieta de Moraes. In CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. **Novos Domínios da História.** Rio de Janeiro, Elsevier, 2012. História oral: velhas questões, novos desafios.

GUIMARÃES, Jose Areias. **Breve história de um caminho de ferro.** Rede Ferroviária Federal S.A. Estrada Ferroviária Federal S.A. São Luís, 1963

HALBWACHS, M. **A memória coletiva.** São Paulo: Vértice, 1990.

JEZUS, José Palhano. **Reconhecimento Ligeiro da Estrada de Ferro do Itapecuru ao Tocantins.** Aprendizado Ao Senhor Engenheiro. Imprensa Oficial – Maranhão 1910.

LANA, Ana Lucia Duarte. – Ferrovias no Brasil 1870 – 1920. **História econômica & história de empresas VIII.** 1 (2005), 7- 4017.

LEIA HOJE. **Enciclopédia do Maranhão.** Ano VI – nº 49 – 2000.

LUZ, Luciano Ferreira da. Luciano. **Os trilhos nas áreas urbanas:** conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. Dissertação (mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2016.

MACEDO, Eurico. **Memórias de um ferroviário.** 1ª edição, Bauru, São Paulo Editora Bahia, 1950.

MARTINS, Ana Luiza. **República:** um outro olhar/ Ana Luiza Martins. – São Paulo: Contexto, 1989. – (Repensando a história).

MELO, Maria Cristina Pereira de. **O bater dos panos: um estudo das relações de trabalho na indústria têxtil no Maranhão (1940-1960).** São Luís: SIOGE, 1990.

BRASIL, Secretaria de Educação Fundamental. Paramentos curriculares nacionais: história e geografia/ Secretaria de Educação Fundamental. Brasília: MEC/SEF, 1997.

MONTEIRO, Ana Maria F. C. A história ensinada: algumas configurações do saber escolar. **História & Ensino**, v.9,n. 2003.

MOTA, Antônia da Silva. A Atividade Fabril em São Luís do Maranhão, século XVII ao XX. In MOTA, Antônia da Silva Mota; PERNAMBUCO, Ulisses (orgs). **Fábrica Martins irmão & CIA.** Trajetória fabril na dinâmica urbana de São Luís. São Luís: Edufma, 2014.

MEDEIROS, Raimundo. Linhares de Araújo **Álbum de Caxias, Ma:** a princesa do sertão. São Luís: Academia Caxiense de Letras, 2014.

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

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Revista Projeto História.** São Paulo, 1993.

NEVES, Diogo Gualhardo. **Ferrovia São Luís – Teresina:** história e cultura. VI – Colóquio. Universidade Federal do Maranhão UFMA. p. 1-18 São Luís, 2012.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. **Entre rios e trilhos:** as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de História, Direito e Serviço Social (Unesp), Franca, 2007.

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.

PESSOA, Jordânia Maria. **Entre a tradição e a modernidade: a bella époque caxiense –** Práticas fabris, reordenamento urbano e padrões culturais no final do século XIX. (Mestrado em História). Universidade Federal do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Mestrado em História. Teresina, Piauí, 2007.

PINSKY, Carla Bassanezi (organizadora). **Novos temas nas aulas de História**. 1. Ed., 2ª Reimpressão. - São Paulo: Contexto, 2010.

PINSKY, Carla Bassanezi (organizadora) **Fontes históricas**. 2. Ed., 1ª Reimpressão. - São Paulo: Contexto, 2008.

PIRES, Walnara de Fatima de Moraes. **O perigo vermelho sobre os trilhos: ferroviários militares em Caxias – MA (1953- 1964)** in: *Esquina do tempo e narrativas de Caxias*.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, v.2, n.3, 1989.

REIS, José de Carvalho, 1942- **Moises Alves dos Reis: codoense por adoção, Olinda, PE: 2007**. 194p.: ilust. 21cm (É um livro)

HISTÓRIAS E LENDAS DE SANTOS, Santos em 1913 - Biblioteca NM. **Impressões do Brasil no século vinte**. Disponível em: [http:// www.Novomilenio.inf.br/santos/h0300g24g.htm](http://www.Novomilenio.inf.br/santos/h0300g24g.htm). Acesso 12 de dezembro de 2019, 11:20 (é um periódico de meio eletrônico)

SANTOS, Mariângela Santana Guimaraes. **Fragments da memória: contribuição à história da cidade de Caxias do Maranhão**. Tese (Doutorado em história) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos – Uníssimos. Programa de pós-graduação em História. Curso de Doutorado em História. São Leopoldo – 2016.

BRASIL, **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, LDB. 9394/1996**

SILVA, Leonardo Batista. **Estrada de Ferro: embarque e desembarque nos trilhos do progresso na década de 1920 em Coroatá – Ma.** (Monografia de graduação) Universidade Estadual do Maranhão – UEMA. Pro- reitoria de graduação – PROG. Programa Darcy Ribeiro – Curso de História. Codó – Ma, 2014.

SILVA, Marco Antônio. PORTO, Amélia **Nas trilhas do ensino de história: teoria e pratica/ Marco Silva, Amélia Porto**. – Belo Horizonte: Roma, 2012.

SILVA, Wendell Guedes da. **A todo vapor! Formação de trabalhadores na estrada de ferro de Baturité (1877-1888)**. (Mestrado Acadêmico em História). Universidade Estadual do Ceará, Programa de Mestrado Acadêmico em História, Centro de Humanidades da Universidade do Ceará. Fortaleza – CEARÁ, 2013.

SUPRINIAK, Carlos Eduardo. O mercado de animais de carga no centro – sul do Brasil imperial: Novas evidencias. **Estud. Econ.** [online]. 2008, vol. 38, n.2

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

VIVEIROS, Jerônimo José de. **História do Comércio do Maranhão: 1896-1934**. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1992.

Entrevistas

Aquino Alves de Matos– Codó Ma, 2019.

Jorge Ribeiro– Codó Ma, 2019.

Maria do Espirito Santo – Codó Ma, 2019

Wildelano José De Sousa Lima - Codó Ma, 2019

Jornais utilizados

A Escola de Caxias, A Ponte da Estiva, 28/07/1928, p.09

A Escola de Codó, A S. Luís a Caxias,14/01/1918, p.03

Correio do Codó, E. F. S. Luis-Caxias,06/01/1914, p.39

Correio do Codó, Noticiário A estrada,14/03/1917, p.34

Gazeta de Caxias A gazeta 01/09/1887, p.01

Gazeta de Flores, Em torno da Tocantina 14/02/1932, p.26

Gazeta do Sertão, “ Crônicas Parlamentares” 26/10/1888, p.02

Lidador Caxiense A Estrada de Ferro Caxias para Theresina 14/05/1874, p.01

Monitor Codoense Estrada de Ferro de Caxias 20/03/1985, p.40

O Coroatá, S. Luis a Caxias 15/10/1915, p.27

ANEXOS

ANEXO A²⁶

²⁶ Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE, e fichas de registros das entrevistas realizadas com antigos moradores e ex funcionários da Estrada de Ferro São Luís-Teresina. Entrevista realizada sob orientação da prof. Dr Marcia Milena Galdez Ferreira, desenvolvida para o projeto de Mestrado do programa de Pós-Graduação em História – Mestrado Profissional, intitulado ferrovia São Luís-Teresina e cidade de Codó: história e memória a partir de 1895 a década de 1940, de Aldo Tavares Ribeiro

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

(Em 2 vias, assinado por cada participante voluntário (a) da pesquisa e pelo (a) pesquisador(a) responsável)

O(A) senhor(a) está sendo convidado(a) a participar como voluntário(a) do estudo intitulado “**Ferrovia São Luís – Teresina e a cidade de Codó: história e memória de 1895 até a década de 1940**”, que será realizada no(a) município de Codó, cujo pesquisador responsável é o(a) Sr(a) Aldo Tavares Ribeiro (orientando da Professora Dr. Marcia Milena Galdez Ferreira), que exerce a profissão de professor da rede pública de ensino do município de Codó.

- 1) O estudo se destina a conhecer e preservar a história da ferrovia, bem como as memórias de antigos moradores e ferroviários da estrada de ferro São Luís-Teresina;
- 2) A importância deste estudo - O interesse nesse resgate histórico cultural da estrada de ferro, bem como as ferrovias que compõem o conjunto que formam a história da estrada de ferro no Brasil é instigador, uma vez existem muitas mini histórias locais por serem retratadas e muito a ser escrito. O que está sobrevivendo é apenas a história oral e a memória material, mas sendo esta considerada de relevância para o tempo, para a identidade e para a formação cultural e necessário é documentá-la, caso contrário fatos, acontecimentos, episódios e histórias deixem de ser contadas (acabam se perdendo na memória do tempo e das pessoas. Muitos conhecedores dessas histórias levaram-na consigo após a morte ou estão em idade avançada, prestes a eternizá-las somente para si, deixando o legado imemorial do que conhecem, como testemunhas vivas, desta história). Portanto, deva-se a partir desta escrita, dar aos historiadores, pesquisadores e cidadãos comuns a imagem de sua história e memória de forma segura, com a prerrogativa que os fatos da premissa de que os acontecimentos passados contribuirão para a sua concretização possibilitando entender, respeitar, questionar e visualizar um presente vivenciado a partir de um futuro próximo.
- 3) Dos resultados - Analisar os fatores que convergiram para a construção, formação e herança cultural da estrada de ferro Estrada de Ferro São Luís – Teresina, e buscar caminhos para que conhecendo sua própria história, possa haver uma transformação social dos sujeitos envolvidos neste processo.

Ainda outros:

- ✓ Comparar os tempos passados, fenômenos sociais, com os presentes na perspectiva de formação social, apresentando a comunidade contribuições (materiais e simbólicas) das décadas passadas, e evidenciá-las na atualidade.
- ✓ Elucidar problemas vindos do tempo vivido que estejam dentro do contexto social da comunidade, que precisem ser debatidos, para servirem de propostas transformadoras.
- ✓ Produzir um livro/material paradidático a partir das novas perspectivas apontadas sobre a história da ferrovia.

4) A contribuição do participante do estudo – para tanto, deseja-se a participação do (a) sr. De forma voluntária para alguns momentos que estão em construção deste trabalho.

5) Os riscos ao participante – inverdades de ambas as partes, ou outros problemas que possam se apresentar no contexto da pesquisa

6) Os pesquisadores adotarão as seguintes medidas para minimizar os riscos descrever baseando-se no item “Riscos e Benefícios” do material e métodos do projeto de pesquisa.

7) Os benefícios aos participantes – contribuir significativamente para que a história e memória da ferrovia possam além de ter suas experiências descritas, somadas ao conjunto historiográfico da ferrovia.

OBSERVAÇÃO.: Sempre que possível os benefícios deverão ser diretos aos participantes desta pesquisa, incluindo o fornecimento de um folder informativo, revista ou outros.

OBSERVAÇÃO.: Os riscos, bem como minimizá-los e os benefícios da pesquisa deverão está exatamente iguais, tanto no Termos de Consentimento Livre e Esclarecido e/ou Termo de Assentimento Livre e Esclarecido, quanto no item referente aos Aspectos Ético-Legais no projeto de pesquisa.

8) Deixar claro que sempre que desejar, serão fornecidos esclarecimentos sobre cada uma das etapas do estudo;

9) Explicar que a qualquer momento, o participante poderá se recusar a continuar participando do estudo e o mesmo poderá retirar o seu consentimento, sem que isso lhe traga qualquer penalidade ou prejuízo;

10) Evidenciar que as informações conseguidas através da participação do sujeito não permitirão a sua identificação, exceto aos responsáveis pelo estudo, e que a divulgação

das mencionadas informações só será feita entre os profissionais estudiosos do assunto ou em publicações de artigos ou eventos científicos;

11) Clarificar que o(a) participante poderá ser ressarcido(a) por qualquer despesa que venha a ter com a sua participação e, também, indenizado por todos os danos que venha a sofrer pela mesma razão.

Finalmente, tendo o(a) participante compreendido perfeitamente tudo o que lhe foi informado sobre a sua participação no mencionado estudo e, estando consciente dos seus direitos, das suas responsabilidades, dos riscos e dos benefícios que a sua participação implica, o(a) mesmo(a) concorda em dela participar e, para tanto eu **DÁ O SEU CONSENTIMENTO SEM QUE PARA ISSO O(A) MESMO TENHA SIDO FORÇADO OU OBRIGADO.**

Endereço do(a) participante voluntário(a):

Domicílio: (rua, conjunto) Rua Banão do Rio Branco Bloco:
 Nº 607 complemento: Bairro: S. Sebastião
 Cidade: Codo CEP: 65.400-000 Telefone:
 Ponto de referência:

Aldo Tavares Ribeiro, 98832-9048, aldomax@outlook.com Responsável: Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), Programa de Pós Graduação em História, Ensino e Narrativas. Prédio da História – Rua da Estrela, 329, Centro Histórico, São Luís, MA, CEP – 65.010-200.

Local-Estado, Codo de _____ de _____

Aldo Tavares Ribeiro

Assinatura ou impressão datiloscópica do(a) Participante da pesquisa

Aldo Tavares Ribeiro

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) RESPONSÁVEL

RG: 95392298-7

Conselho de Classe

Aldo Tavares Ribeiro

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) PARTICIPANTE

RG: 045403222052-6 SSPMA

das mencionadas informações só será feita entre os profissionais estudiosos do assunto ou em publicações de artigos ou eventos científicos;

11) Clarificar que o(a) participante poderá ser ressarcido(a) por qualquer despesa que venha a ter com a sua participação e, também, indenizado por todos os danos que venha a sofrer pela mesma razão.

Finalmente, tendo o(a) participante compreendido perfeitamente tudo o que lhe foi informado sobre a sua participação no mencionado estudo e, estando consciente dos seus direitos, das suas responsabilidades, dos riscos e dos benefícios que a sua participação implica, o(a) mesmo(a) concorda em dela participar e, para tanto eu **DÁ O SEU CONSENTIMENTO SEM QUE PARA ISSO O(A) MESMO TENHA SIDO FORÇADO OU OBRIGADO.**

Endereço do(a) participante voluntário(a):

Domicílio: (rua, conjunto).....Bloco:
 Nº:, complemento: Bairro:.....
 Cidade:..... CEP:..... Telefone:.....
 Ponto de referência:.....

Aldo Tavares Ribeiro, 98832-9048, aldomax@outlook.com Responsável: Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), Programa de Pós Graduação em História, Ensino e Narrativas. Prédio da História – Rua da Estrela, 329, Centro Histórico, São Luís, MA, CEP – 65.010-200.

Local-Estado, _____ de _____ de _____

Assinatura ou impressão datiloscópica do(a) Participante da pesquisa

Aldo Tavares Ribeiro

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) RESPONSÁVEL

RG: 95392298-7

Conselho de Classe

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) PARTICIPANTE

RG: 073056352020-2

das mencionadas informações só será feita entre os profissionais estudiosos do assunto ou em publicações de artigos ou eventos científicos;

11) Clarificar que o(a) participante poderá ser ressarcido(a) por qualquer despesa que venha a ter com a sua participação e, também, indenizado por todos os danos que venha a sofrer pela mesma razão.

Finalmente, tendo o(a) participante compreendido perfeitamente tudo o que lhe foi informado sobre a sua participação no mencionado estudo e, estando consciente dos seus direitos, das suas responsabilidades, dos riscos e dos benefícios que a sua participação implica, o(a) mesmo(a) concorda em dela participar e, para tanto eu **DÁ O SEU CONSENTIMENTO SEM QUE PARA ISSO O(A) MESMO TENHA SIDO FORÇADO OU OBRIGADO.**

Endereço do(a) participante voluntário(a):

Domicílio: (rua, conjunto).....Bloco:

..... Nº:, complemento: Bairro:.....

Cidade:.....CEP:..... Telefone:.....

Ponto de referência:.....

Aldo Tavares Ribeiro, 98832-9048, aldomax@outlook.com Responsável: Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), Programa de Pós Graduação em História, Ensino e Narrativas. Prédio da História – Rua da Estrela, 329, Centro Histórico, São Luís, MA, CEP – 65.010-200.

Local-Estado, _____ de _____ de _____

Widelano José de Sousa Lima

Assinatura ou impressão datiloscópica do(a) Participante da pesquisa

Aldo Tavares Ribeiro

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) RESPONSÁVEL

RG: 95392398 - 7

Conselho de Classe

Widelano José de Sousa Lima

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) PARTICIPANTE

RG: 57.073 SSP/PI

das mencionadas informações só será feita entre os profissionais estudiosos do assunto ou em publicações de artigos ou eventos científicos;

11) Clarificar que o(a) participante poderá ser ressarcido(a) por qualquer despesa que venha a ter com a sua participação e, também, indenizado por todos os danos que venha a sofrer pela mesma razão.

Finalmente, tendo o(a) participante compreendido perfeitamente tudo o que lhe foi informado sobre a sua participação no mencionado estudo e, estando consciente dos seus direitos, das suas responsabilidades, dos riscos e dos benefícios que a sua participação implica, o(a) mesmo(a) concorda em dela participar e, para tanto eu **DÁ O SEU CONSENTIMENTO SEM QUE PARA ISSO O(A) MESMO TENHA SIDO FORÇADO OU OBRIGADO.**

Endereço do(a) participante voluntário(a):

Domicílio: (rua, conjunto).....Bloco:
 Nº:, complemento:Bairro:.....
 Cidade:.....CEP:.....Telefone:.....
 Ponto de referência:.....

Aldo Tavares Ribeiro, 98832-9048, aldomax@outlook.com Responsável: Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), Programa de Pós Graduação em História, Ensino e Narrativas. Prédio da História – Rua da Estrela, 329, Centro Histórico, São Luís, MA, CEP – 65.010-200.

Local-Estado, _____ de _____ de _____

Patricia Maria Santos Salazar

Assinatura ou impressão datiloscópica do(a) Participante da pesquisa

Aldo Tavares Ribeiro

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) RESPONSÁVEL

RG: 95392298 - 7

Conselho de Classe

Patricia Maria Santos Salazar

NOME COMPLETO DO(A) PESQUISADOR(A) PARTICIPANTE

RG: 040787412010 - 0

ANEXO B²⁷

Questionário formativo sobre o projeto de pesquisa mestrado profissional – história

Tema do projeto – **Ferrovia São Luís - Teresina**: trilhos e memórias no século

Professor titular **Aldo Tavares Ribeiro**.

Intenção do projeto - **Preservar as memórias da estrada de ferro, bem como as ferrovias que formam o conjunto da estação férrea de Codó.**

1 Na sua opinião, enquanto professor da disciplina história, é relevante ensinar eventos e acontecimentos da história local? Por quê?

Sim, é importante que os alunos conheçam a história local pra que possam despertar atitudes e coletiva de valorização e sentimentos de pertencimento.

2 Você tem conhecimento de quais são os fenômenos históricos (fatos, acontecimentos etc.) que marcaram a fundação e organização social e política da cidade de Codó? Poderia citar algum.

Implantação da fábrica textil, rápida passagem dos presidentes, Getulio Vargas e Afonso Pena por Codó, Constituição da linha férrea, Presença de imigrantes.

3 Sobre a estação férrea e a linha ferroviária São Luís - Teresina, você tem algum conhecimento sobre a relação entre a fundação da cidade e a importância da ferrovia e estações férreas para o desenvolvimento da cidade?

A linha férrea se insere num contexto que buscava a modernização e desenvolvimento da cidade, dentro da sociedade da época, especialmente a elite.

4 - Qual sua opinião sobre o tombamento da estação ferroviária como patrimônio material (transformado no instituto do patrimônio histórico) de Codó?

Muito bom, assim é possível perpetuar a memória

5 - Seria interessante termos mais conhecimento sobre toda a organização da ferrovia e das estações férreas de Codó para estudos científicos e para a sociedade? Justifique.

Para fins científicos sim, porém pra sociedade não vejo tanta necessidade dos permoneos. O trabalho de conscientização já ajudaria

6 - Em sua opinião, a falta de conhecimento sobre nossa própria história é um dos principais entraves para o desinteresse na preservação e valorização da cultura local? Justifique.

Falta de conhecimento e vontade em querer conhecer. Isso vale pra leigos e "intelectuais".

²⁷ Ficha de entrevista realizada com professores de algumas escolas da rede pública e privada do município de Codó. Entrevista esta conduzida a partir das series finais do Ensino Fundamental, com a finalidade em para se conhecer a necessidade e o espaço de atuação para produzir um material paradidático voltado para estas series, a partir da dissertação de mestrado ferrovia São Luís-Teresina e cidade de Codó: história e memória a partir de 1895 a década de 1940.