



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ – UFPI
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO – PRPPG
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – CCHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL – PPGHB
MESTRADO EM HISTÓRIA DO BRASIL – MHB

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

CAMINHOS DE FERRO:

A ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960



TERESINA – PI

2010

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

CAMINHOS DE FERRO:

A ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, do Centro de Ciências Humanas e Letras, da Universidade Federal do Piauí, para obtenção do grau de Mestre em História do Brasil.

Orientador: Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes.

TERESINA – PI

2010

FICHA CATALOGRÁFICA
Serviço de Processamento Técnico da Universidade Federal do Piauí
Biblioteca Comunitária Jornalista Carlos Castello Branco

V657a Vieira, Lêda Rodrigues.
Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Lêda Rodrigues Vieira. – Teresina: 2010.
247fls.
Dissertação (Mestrado em História do Brasil) Universidade Federal do Piauí, 2010.
Orientador: Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes.

1. Ferrovia – Piauí. 2. Cidade – Piauí. 3. Transportes – Brasil. I. Título.

CDD: 385.098 122

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

CAMINHOS DE FERRO:

A ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960

Dissertação apresentada à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, do Centro de Ciências Humanas e Letras, da Universidade Federal do Piauí, para obtenção do grau de Mestre em História do Brasil.

Orientador: Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes.

Aprovada em 18 / 06 / 2010.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes (Orientador)
Universidade Federal do Piauí

Prof. Dr. Antonio Carlos Ferreira Pinheiro (Examinador externo)
Universidade Federal da Paraíba

Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento (Examinador interno)
Universidade Federal do Piauí

Profa. Dra. Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz (Suplente)
Universidade Federal do Piauí

À minha família pelo
incentivo e carinho

AGRADECIMENTOS

Ao longo da realização deste trabalho tive a ajuda de várias pessoas, por isso pode-se deixar de citar alguém importante durante essa vivência intelectual devido aos lapsos de memória. Mas espero que compreendam e sintam representados pelos que estão sendo citados nestas modestas palavras de agradecimento.

Agradeço ao meu pai, Valdimiro Cardoso Vieira, por ter me acompanhado durante as pesquisas com conversas produtivas, fornecendo informações relevantes acerca do tema e por me incentivar a seguir os caminhos com o olhar sempre para o futuro. À minha querida mãe, Cesarina Rodrigues Vieira, que com muita paciência procurou compreender os momentos que precisava ficar “enclausurada” no escritório de estudo, mas cuidava atenciosamente de minha saúde, ao oferecer sucos, frutas, doces, tentações que me tiravam alguns instantes das leituras e da frente do computador.

Aos meus irmãos Lianna Rodrigues Vieira, Valdimiro Cardoso Vieira Filho, Elizabeth Cardoso Rodrigues Vieira e Felipe Cardoso Rodrigues Vieira que, de forma particular, souberam compreender as ausências e os muitos não dados por mim quando me convidavam a participar de atividades de distração, como ir ao cinema e à festas. Agradeço, em especial, à minha irmã casula Elizabeth que me acompanhou nas pesquisas realizadas na cidade de São Luís (MA), por sua companhia agradável e divertida, além de ter me proporcionado momentos emocionantes de alegria e paz.

À inteligência, paciência e atenção do meu orientador, Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes, que tive a felicidade de ouvir atenciosamente as orientações sempre pertinentes, além de revelar-me muitas histórias que experienciou durante os longos anos de pesquisa, permitindo-me compreender que o historiador, antes de construir uma interpretação acerca de qualquer objeto histórico, necessita de paciência e imaginação, características próprias do bom pesquisador e orientador que se mostrou ser ao longo desse período.

Aos professores doutores Francisco Alcides do Nascimento, Pedro Vilarinho Castelo Branco, Edwar de Alencar Castelo Branco, Áurea da Paz Pinheiro e Teresinha de Jesus Mesquita Queiroz por compartilharem conhecimentos, amizade e palavras de incentivo, essenciais para minha formação durante a graduação e, principalmente, quando da realização das disciplinas cursadas no Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, experiência essa que levarei por toda vida.

Dentre esses, agradeço em especial aos professores Francisco Alcides do Nascimento e Teresinha Queiroz pelas contribuições dadas na qualificação desta dissertação e, principalmente, pela amizade, atenção e confiança que sempre depositaram em mim e no meu trabalho desde o período em que trabalhei como estagiária na coordenação do Programa de Pós-Graduação em História (2006-2007). À professora Teresinha Queiroz, agradeço os momentos agradáveis e prazerosos de aprendizado vivenciados quando da atuação como sua auxiliar de pesquisa.

As amigas que mais de perto acompanharam essa jornada de pesquisa e construção da dissertação, em especial à Regianny Lima Monte, Iara Conceição Guerra de Miranda Moura, Mara Lígia Fernandes Costa e Ieda Moura da Silva pelas palavras de incentivo e carinho que tornaram os momentos de escrita um espaço de compartilhamento de amizades e ideias produtivas. À Regianny Monte por vivenciarmos muitas histórias de amizade e, principalmente, pelas diversas vezes que compartilhamos momentos importantes de aprendizado e conversas de impulso à pesquisa, orientações e críticas construtivas que contribuíram consideravelmente na construção da dissertação. À Iara Moura pelas diversas vezes que experienciamos situações divertidas e pela amizade que a cada dia se fortalece. À Mara Lígia pela amizade afetuosa que construímos dia após dia, compartilhando confidências e histórias de vida, além da humildade e inteligência que tive o prazer de conviver diariamente. À Ieda Moura por sempre está do meu lado apesar da distância não espacial, mas temporal, porém nunca impediu que suas singelas palavras de carinho estivessem presentes em cada segundo dos meus pensamentos.

Aos colegas mestrandos da quinta turma do Programa de Pós-Graduação em História da UFPI: Gislane Cristiane Machado Tôrres, Maria Lindalva Silva Santos, Sônia Maria dos Santos Carvalho, Eliane Rodrigues de Moraes, Gustavo Henrique Ramos de Vilhena, João Costa Gouveia Neto, Jarbas Gomes Machado Avelino, Reginaldo Sousa Santos, Cícero de Brito Nogueira, José de Arimatéia Isaias Ferreira e Rodrigo Gerolineto Fonseca pela convivência durante as disciplinas cursadas e pelos poucos encontros circunstanciais onde foram compartilhadas conversas produtivas e divertidas, bem como por terem proporcionado a possibilidade de conhecer diferentes posicionamentos que colaboraram para meu desenvolvimento intelectual.

Aos senhores ferroviários aposentados Francisco de Sousa Marques, Alciomar Soares de Araújo, José Ricardo da Silva, Geraldo Graças Alves, Raimundo Ribeiro Nascimento e ao senhor Aluísio da Costa Quaresma, que trabalhou no restaurante do trem da Central do Piauí pela disponibilidade na concessão de depoimentos que foram fundamentais para efetivação da

dissertação, principalmente pelas informações referentes às experiências vivenciadas no cotidiano do trabalho na ferrovia e acerca dos momentos de lazer praticados no tempo livre.

Aos padres Daniel, Orazil, Cláudio e Lucas pelo carinho e hospitalidade em receber a mim e minha irmã Elizabeth em seu abençoado lar em São Luís (MA), que nos permitiu realizar a pesquisa nos acervos desta cidade, além de nos ensinar os caminhos da alegria e da paz.

Aos funcionários do Arquivo Público do Piauí, da Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho, da Biblioteca Municipal Abdias Neves, da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO) e da Universidade Federal do Piauí, localizados em Teresina (PI); do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba, da Academia Parnaibana de Letras, da Fundação Dr. Raul Bacellar e do Museu do Trem do Piauí, em Parnaíba (PI); e do Arquivo Público do Maranhão, do Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. e da Biblioteca Municipal Benedito Leite, em São Luís (MA), por terem permitido acesso a documentos, livros, revistas, jornais e mapas que contribuíram significativamente na efetivação deste trabalho.

E, finalmente, agradeço à Universidade Federal do Piauí, pelos mais de seis anos de experiência, trabalho e convivências com pessoas preciosas tanto na Coordenação de Licenciatura Plena em História e no Departamento de Geografia e História, quando da realização da graduação, como na Coordenação do Programa de Pós-graduação em História do Brasil, em especial ao carinho e atenção de Dona Eliete que, mesmo nos momentos mais conturbados do trabalho de secretaria, procurou fazer do ambiente acadêmico espaço também de confraternização e descontração.

A todos um muito obrigada.

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

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

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

[...]

De Teresina a São Luís
Autores: João do Vale e Luiz Gonzaga
Intérprete: Alceu Valença

RESUMO

Este trabalho apresenta e analisa o processo de constituição da viação férrea no Piauí, tomando como base estudos e projetos de ferrovias que visavam transformar o Estado em um grande entroncamento ferroviário. Nesse sentido, foi projetada a construção de estradas de ferro ligando a capital Teresina (PI) às cidades de São Luís (MA), Petrolina (PE) e Crateús (CE), além da Central do Piauí que ligaria Teresina a Amarração (Atual Luís Correia). Com isso, perscrutou-se a história do desenvolvimento ferroviário piauiense, sobretudo dos primeiros trilhos implantados na região norte do Estado, atingindo cidades como Parnaíba, Luís Correia, Cocal, Piripiri, Piracuruca, etc., em que se escolheu Parnaíba para compreender sua relação com a ferrovia. No final do século XIX e início do século XX, essa cidade era considerada empório comercial do Piauí com a presença de casas comerciais e elementos do mundo moderno, dentre os quais as ferrovias e suas edificações. Nesse espaço ferroviário, verificou-se a atuação de diversos profissionais, como engenheiros e operários, que trabalhavam realizando diferentes serviços: planejamento, construção, manutenção, etc. Além disso, rastreou-se as memórias de ferroviários aposentados, principalmente de operários, para compreender suas funções na ferrovia e suas sociabilidades praticadas tanto no espaço urbano de Parnaíba quanto no ambiente de trabalho. Para isso, foram realizadas leituras de estudos acerca das ferrovias como as dos autores Francisco Foot Hardman, Douglas Apratto Tenório, Ecléa Bosi, Vera Dodebei e Michel de Certeau. As fontes foram constituídas por: jornais (*O Dia*, *Diário Oficial* e *O Piauí*, de Teresina; *A Semana* e *A Praça*, de Parnaíba), periódicos (*Almanaque da Parnaíba*, *Econômica piauiense*, *Cartas CEPRO*, etc.), mensagens e relatórios governamentais, além de crônicas produzidas por intelectuais parnaibanos, fontes orais e documentações contidas nas pastas de assentamento individual de funcionários da Rede Ferroviária Federal S. A, em São Luís (MA), especialmente de ex-ferroviários que trabalharam na antiga Estrada de Ferro Central do Piauí. O recorte temporal da pesquisa abrange os anos de 1916 a 1960 e se justifica por ter início, em 1916, a inauguração do primeiro ramal ferroviário do Piauí, ligando Portinho a Cacimbão (regiões próximas a Parnaíba). Desse ano em diante, surgiram novos projetos de implantação de ferrovias no Estado e, com o advento das rodovias direcionadas mais para a região sul, ocorreu a gradativa desativação do sistema ferroviário e a diminuição da importância comercial de Parnaíba devido as mercadorias passarem a ser escoadas nas cidades de Teresina, Picos e Floriano.

PALAVRAS-CHAVE: História. Piauí. Ferrovia. Parnaíba.

ABSTRACT

This work presents and analyzes the process of constitution of the rail roads in Piauí, taking as its base studies and railway projects that aimed at transforming the state into a large railway hub. In this way construction was projected for railways linking the capital Teresina (PI) to the cities of São Luís (MA), Petrolina (PE) and Crateús (CE), beyond the Central do Piauí (main railroad) which would link Teresina to Amaração (the present day Luís Correia). With this, the history of railway development in Piauí was investigated, especially the first tracks laid in the north of the state, reaching cities such as Parnaíba, Luís Correia, Cocal, Piri-piri, Piracuruca, etc., of which Parnaíba was chosen to understand its relation with the railroad. At the end of the nineteenth century and the beginning of twentieth century, this city was considered the commercial hub of Piauí with the presence of commercial buildings and elements of the modern world, among which were railroads and its buildings. In that rail context, the performance of several professionals was verified, such as that of engineers and laborers who worked performing different kinds of services: planning, construction, maintenance, etc. Besides this, the memories of retired railroad people, mainly laborers, were traced, to understand their functions in the railroad and their social life as much in the urban space of Parnaíba as in the work place. For this, studies of the railways were read, such as those of the authors Francisco Foot Hardman, Douglas Apratto Tenório, Ecléa Bosi, Vera Dodebei and Michel de Certeau. The sources used were newspapers (*O Dia*, *Diário Oficial e O Piauí*, de Teresina; *A Semana e A Praça*, de Parnaíba) journals (*Almanaque da Parnaíba*, *Econômica piauiense*, *Cartas CEPRO*, etc.), government papers and reports, as well as chronicles of Parnaíban intellectuals, oral sources and documentation in personnel files of individual employees of Rede Ferroviária Federal S. A, in São Luís (MA), especially of ex-railway workers who worked in the old Estrada de Ferro Central do Piauí. The time frame of this research spans the years between 1916 to 1960 and this is justified because, in 1916, the inauguration of the first railroad extension of Piauí commenced, linking Portinho to Cacimbão (regions close to Parnaíba). From this year onwards, new projects establishing railways in the state appeared and, with the advent of roads directed more to the south, a gradual deactivation of the rail system and diminution of the commercial importance of Parnaíba occurred, due to goods being increasingly marketed in the cities of Teresina, Picos and Floriano.

KEYWORDS: History. Piauí. Railroad. Parnaíba.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação da quilometragem das ferrovias brasileiras em 1936	53
Tabela 2 – Relação das inaugurações dos primeiros trechos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Piauí (1916 – 1937)	54
Tabela 3 – Relação das inaugurações dos trechos ferroviários da Estrada de Ferro de Petrolina-Teresina (Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, 1923-1938)	54
Tabela 4 – Movimento da Estrada de Ferro Central do Piauí – 1927 - 1930	58
Tabela 5 – Piauí – Extensão das ferrovias, em 31 de dezembro de 1953	76
Tabela 6 – Denominações dadas à antiga Estrada de Ferro Central do Piauí	82
Tabela 7 – Nova estrutura da Rede Ferroviária Federal S.A – R. D. n.º 21, de 30 de outubro de 1969	83
Tabela 8 – Localização das estações nas divisões do Sistema Regional Nordeste – 1.ª Divisão – Maranhão – Piauí (30.06.1974)	86
Tabela 9 – Relação das casas comerciais de Parnaíba (Piauí, 1924)	94

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Fotografia 1 – “Estrada de Ferro Central do Piauí. Aterro do “Dendê”, com 620 m de extensão, no Km 31. A obra de arte, colocada à meia encosta, permite a formação de um açude, com seis quilômetros na sua maior dimensão (1921)”. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba (Parnaíba-PI).30
- Fotografia 2 – Legenda: Ponte Ferroviária João Luís Ferreira sobre o rio Parnaíba, ligando o Maranhão ao Piauí. Fonte: JORGE, Miécio de Miranda. *Álbum do Maranhão*. São Luís: [s.n.], 195047
- Fotografia 3 – Legenda: Anúncio do novo caminhão Ford V-8, da empresa Ford Motor Company. Fonte: DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul. 1934. p. 7. Acervo: Arquivo Público do Piauí – Casa Anísio Brito (Teresina-PI). Data: 192363
- Fotografia 4 – Legenda: Soldados do 2.º BEC de serviço em trecho ferroviário no Piauí. Fonte: SÍNTESE histórica do 2.º BEC. *Boletim Interno*, n. 176, 23 set. 2004. Disponível em: www.2becnst.eb.mil.br. Acesso em: 15 fev. 201075
- Fotografia 5 – Legenda: A primeira viagem da locomotiva no trecho Teresina-Parnaíba. Fonte: O DIA. Teresina, ano 18, n. 2.588, 6 dez. 1968. p. 1. Acervo: Arquivo Público do Piauí – Casa Anísio Brito (Teresina-PI). Data: 196881
- Fotografia 6 – Legenda: “Mapa do Sistema Ferroviário da RFFSA 1.ª Divisão Maranhão-Piauí. Fonte: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Sistema ferroviário RFFSA 1974. Departamento Geral de Estatística: Setor Geral de Desenho e Impressão, 1974. Acervo: Biblioteca da Universidade Federal do Piauí (Teresina-PI)85
- Fotografia 7 – “Inauguração do serviço de tráfego ferroviário no Estado do Piauí. O trem inaugural aguardando o momento de partida, em frente a estação de Parnaíba, onde o Engenheiro-Chefe, Dr. Miguel Bacelar, em sessão solene, comunica o fato às autoridades e ao povo. Parnaíba, 19 de novembro de 1920”. Acervo: Fundação Dr. Raul Furtado Bacellar (Parnaíba-PI)89
- Fotografia 8 – Anúncio Comercial dos Moraes Correia & Ca. Fonte: ALMANACK DA PARNAHYBA. Parnaíba: editado pela Mercearia Bembem, 192696
- Fotografia 9 – Legenda: “Palacete de residência e propriedade do Coronel José de Moraes Correia, à Rua Grande, recentemente construído, com todos os requisitos de higiene, conforto e modernismo”. Fonte: ALMANACK DA PARNAHYBA. Parnaíba: Editado pela Mercearia

Bembem, 1926. Acervo: Biblioteca Estadual Cromwell de Carvalho (Teresina-PI). Data: 1926.....99

Fotografia 10 – Legenda: “Estrada de Ferro Central do Piauí, Ponte do Portinho – vão total: 130 m. Bate-estacas a vapor no serviço de fundação do último encontro – junho – 1922”. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba (Parnaíba-PI). Data: jun. 1922122

Fotografia 11 – Legenda: “Rua Dr. João Pessoa – Parnaíba – Piauí. Ao chegar a Parnaíba, vindo pela via férrea, é esta a rua que dá entrada ao visitante amigo”. Fonte: ALMANAQUE DA PARNAÍBA. Parnaíba, Benedito dos Santos Lima, ano 13, 1936. Acervo: Biblioteca Estadual Cromwell de Carvalho (Teresina-PI). Data: 1936126

Fotografia 12 – Legenda: “Inauguração do serviço de tráfego ferroviário no Estado do Piauí. O trem inaugural aguardando o momento de partida, em frente a estação de Parnaíba, onde o Engenheiro-Chefe, Dr. Miguel Bacellar, em sessão solene, comunica o fato às autoridades e ao povo. Parnaíba, 19 de novembro de 1920”. Acervo: Fundação Dr. Raul Bacellar (Parnaíba-PI). Data: 1920128

Fotografia 13 – Legenda: Busto do diretor Miguel Furtado Bacelar localizado na Praça Miguel Furtado Bacelar, na cidade de Parnaíba-PI. Fotografia: Praça Miguel Furtado Bacelar, na cidade de Parnaíba-PI. Data: 2009133

Fotografia 14 – Legenda: Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba, atual Museu do Trem do Piauí (Parnaíba-PI). Fotografia: Estação Ferroviária de Parnaíba (Parnaíba-PI). Acervo: Acervo Particular da Pesquisadora. Data: 2008135

Fotografia 15 – Legenda: Trabalhador ferroviário. Acervo: Museu do Trem do Piauí, antiga Estação Ferroviária de Parnaíba. (Parnaíba-PI).143

Fotografia 16 – Legenda: Estação Ferroviária de Floriópolis. Fonte: Acervo do Patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A em São Luís (MA). Fotógrafo: Júlio César Lima Carvalho, Técnico da Inventariança da Extinta RFFSA de São Luís (MA). Data: 200?150

Fotografia 17 – Legenda: Major Wilson Santa Cruz Caldas, em 1956, como Diretor da EFCP, em Parnaíba. De pé, da esquerda para a direita: Raimundo da Dá, Benedito Campos (Vice-diretor), Darcy Mavignier e Clóvis Ximenes. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI)157

Fotografia 18 – Legenda: Planta da Estação de Parnaíba, 2 jan. 1959. Acervo: Patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A, em São Luís (MA)159

Fotografia 19 – Legenda: “Fundição de ferro de 3.000 kg, em 25 de setembro de 1964”. Acervo: Doação do fundidor aposentado da Central do Piauí, Raimundo Pereira do Nascimento ao Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI)172

Fotografia 20 – Legenda: Maquinista Luís Gonzaga Alves de Araújo. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI)174

Fotografia 21 – Legenda: Trabalhadores na Gráfica da Estação Ferroviária de Parnaíba. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI) 175

Fotografia 22 – Legenda: Trabalhadores em trole manual. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI)176

Fotografia 23 – Legenda: Diploma de Reconhecimento de serviços prestados pela RFFSA, do ferroviário aposentado Alciomar Soares de Araújo. Acervo: Particular do artífice de via permanente aposentado Alciomar Soares de Araújo181

Fotografia 24 – Legenda: “Ferroviário Atlético Clube. Tricampeão parnaibano: 1949-1951-1952. (Em 1950, não houve campeonato). De pé da esquerda para direita: Toinho, Riba Porto, Leiteirinho, Sol, Raimundo Rasga, Ição e Palanqueta; João Carrapato (técnico); ajoelhados: Alemão, Cuncunha, Newton Diniz, Luizinho, Vicente Rasga e Cafuringa”. Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI). Data: (195-)190

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 CAMINHOS FERROVIÁRIOS: PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA NO PIAUÍ	31
2.1 Caminhos do trem: advento das ferrovias no Brasil	32
2.2 Transporte sobre trilhos: ferrovia no Piauí na Primeira República	41
2.3 Transporte sobre rodas: incentivo às rodovias na primeira metade do século XX	55
2.4 Rodovia <i>versus</i> ferrovia: desenvolvimento rodoviário e a decadência das ferrovias no Piauí	67
3 CIDADE E FERROVIA: PARNAÍBA NOS TRILHOS DA MODERNIDADE	90
3.1 “Deusa do Igarajú”: Parnaíba, uma cidade com ares de moderna	91
3.2 Porto e ferrovia: progresso no mar e na terra	104
3.3 Paisagens (re)criadas: legado da ferrovia em Parnaíba	120
3.4 Rodovias em cena: decadência ferroviária e advento rodoviário em Parnaíba	136
4 TRABALHAR NA FERROVIA: AS RELAÇÕES DE TRABALHO E O LAZER DOS FERROVIÁRIOS EM PARNAÍBA	144
4.1 Trabalhador especializado: engenheiros, diretores ferroviários... ..	146
4.2 Trabalhador braçal: operários, artífices, maquinistas... ..	165
4.3 Da mesa do bar aos banhos de mar: diversões dos trabalhadores ferroviários	183
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	193
REFERÊNCIAS E FONTES	198
ANEXOS	211

1 INTRODUÇÃO

Este estudo surgiu de pesquisa realizada para a monografia de conclusão da Graduação em Licenciatura Plena em História da Universidade Federal do Piauí, intitulada *O progresso vem de jegue: modernização no Piauí entre ânsia e inércia (o caso de Parnaíba, 1889-1930)*, no qual se realizou estudo sobre os discursos de progresso e desenvolvimento no Piauí, tomando como referência aqueles que apontavam os melhoramentos nos transportes como instrumento capaz de desconstruir a imagem existente de um Estado pobre e atrasado. Nessa pesquisa, analisaram-se os discursos presentes nas mensagens e nos relatórios de governos, jornais impressos e revistas produzidas nas três primeiras décadas do século XX. Verificou-se que os projetos de melhoria nas condições de transporte e comunicação (ferrovias, estradas carroçáveis e porto de Amarração) eram recorrentes e apontados como símbolos de progresso, mas que ficaram, muitas vezes, somente no papel.

Quanto às ferrovias, o Piauí teve seu primeiro ramal ferroviário implantado em 1916, ligando Portinho à Cacimbão na região norte do estado. Entretanto, a sua construção foi pautada por ânsias e inércias, podendo-se perceber discursos em prol de sua implantação e, em contrapartida, aqueles que justificavam sua demora ou adiamentos por falta de recursos financeiros da União ou pelos desvios de verbas para outros fins, dentre outros. Nas entrelinhas desses enunciados, outras chaves de leituras podem ser percebidas, principalmente a tentativa de apontar o governo federal como principal causador das demoras na conclusão dos serviços ferroviários e outros melhoramentos no Estado e a ideia de que parte considerável dos investimentos nos transportes eram desviados a outros estados, especialmente o Ceará, que recebiam esses recursos para construção de suas ferrovias, tirando, assim, a responsabilidade dos representantes públicos do Estado, revelando a fragilidade deles na disputa por recursos com outros estados.

Ao longo da pesquisa no Arquivo Público do Piauí (Casa Anísio Brito), no acervo de mensagens de governo, jornais impressos, livros e revistas da Associação Comercial de Parnaíba, publicados no início do século XX, há a presença de discursos que apontavam a necessidade das ferrovias para o transporte dos produtos piauienses e, ao mesmo tempo, davam conta de projetos ferroviários adiados (Estrada de Ferro Central do Piauí) ou abandonados (Estrada de Ferro de Petrolina a Teresina). Com a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do Piauí e o lançamento da pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba, materializou-se a ideia da chegada do progresso para os piauienses,

sobretudo para os comerciantes importadores e exportadores da cidade de Parnaíba. Naquele período, a cidade era conhecida como um grande empório comercial devido a sua proximidade com o litoral e por permitir maior intercâmbio das mercadorias diretamente com os estados vizinhos e países da Europa e Estados Unidos, por meio do porto maranhense de Tutóia e do porto de Amarração (atual Luís Correia), este tendo uma pequena participação. A construção da ferrovia no Piauí era justificada como complemento à navegação do rio Parnaíba, principal elemento de comunicação e transporte do Estado, que enfrentava, no período, problemas de navegabilidade provocados pelas estiagens.

A partir do contato com diversas fontes existentes nos acervos do Arquivo Público do Piauí, da Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho, da Biblioteca Municipal Abdias Neves, da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO) e da Biblioteca da Universidade Federal do Piauí, localizadas em Teresina (PI), constataram-se poucas evidências a respeito das ferrovias no Estado, levando a pesquisadora a ampliar a investigação em outras instituições de pesquisa na cidade de Parnaíba, como na Biblioteca Municipal de Parnaíba, na Academia Parnaibana de Letras, na Fundação Dr. Raul Bacellar e no Museu do Trem do Piauí. Nesses lugares de pesquisa foram descobertos alguns indícios do movimento ferroviário no Piauí, sobretudo no norte do Estado. No entanto, ainda faltava rastrear os personagens que atuaram diretamente na construção, implantação, manutenção, supervisão e direção desse transporte: os engenheiros, diretores e operários da ferrovia. Assim, seguiu-se a procura de informações acerca da vida profissional de ferroviários contratados para trabalharem na Estrada de Ferro Central do Piauí, encontrando-as no Arquivo Público do Maranhão, no Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. e na Biblioteca Municipal Benedito Leite, localizados em São Luís (MA).

Nesse sentido, este estudo buscou ampliar o olhar acerca do processo de construção das ferrovias no Piauí, na perspectiva de responder aos seguintes problemas: Como se constituíram os discursos oficiais em torno das ferrovias? Quais as influências dessa modalidade de transporte no espaço urbano de Parnaíba? Como os trabalhadores ferroviários percebiam o seu fazer profissional? Quais as relações de trabalho e lazer praticados por ex-ferroviários da Rede Ferroviária Federal S. A., antiga E. F. Central do Piauí?

O recorte temporal da pesquisa abrange os anos de 1916 a 1960 e justificou-se pelos seguintes motivos: primeiro, foi em 1916 que ocorreu a inauguração de vinte e quatro quilômetros de ramal ferroviário no Piauí, ligando Portinho a Cacimbão e do lançamento da pedra fundamental da estação de Parnaíba. Desse ano em diante, tem-se a continuação dos trabalhos de prolongamento da ferrovia na região norte do Estado com a implantação de

trilhos e a construção de várias edificações, tais como casas de turma, depósitos e estações. No entanto, foi necessário recuar a análise para o período imperial quando houve estudos, projetos e construção dos primeiros ramais ferroviários no país, além de iniciativas para dotar o Piauí de estradas de ferro por meio de resoluções provinciais; segundo, o avanço desse recorte até a década de 1960 foi devido a possibilidade de localizar os diversos discursos em torno do processo de construção das estradas de ferro no Estado e da decadência desse transporte, justificada pela deficiência do material rodante e pelo advento rodoviário, e, sobretudo, permitiu compreender, através das memórias dos trabalhadores ferroviários, como a ferrovia era vista enquanto lugar de trabalho e sociabilidade e em relação à cidade de Parnaíba. Nesse longo recorte se verificou vários discursos sobre a necessidade de transformar o Piauí em entroncamento ferroviário, ligando-o aos estados do Maranhão, Ceará e Pernambuco, cujo objetivo era facilitar o escoamento da produção piauiense.

Já o recorte espacial da pesquisa constituiu-se na cidade de Parnaíba, que a partir das primeiras décadas do século XX passou por profundas transformações em seu espaço urbano com a chegada dos novos elementos do mundo moderno, sendo a ferrovia participante desse cenário. No entanto, esse recorte espacial não significou um fechamento, pois ao longo do trabalho foi necessária a referência a outras cidades contempladas pelas ferrovias ou que usufruíram de forma direta ou indireta de seus serviços.

Nos primeiros anos do século XX, Parnaíba cresceu e se consolidou comercialmente com o ciclo do extrativismo vegetal, sobretudo da carnaúba e do babaçu, exportados por grandes empresas comerciais: Casa Inglesa, fundada em 1814; Casa Marc Jacob, fundada em 1875; Morais S.A, fundada em 1904 e Poncion Rodrigues & Comp., fundada em 1915. Além disso, a cidade foi considerada centro comercial importante e, apesar dos sinais de decadência das atividades agrícolas e extrativistas, o aspecto urbano florescia com a presença de calçamentos nas principais ruas, casarões, lojas comerciais, etc. As rodovias e a ferrovia constituíam os meios de transporte e comunicação da cidade, sendo que a segunda, apesar dos poucos quilômetros existentes nesse período, permitiu uma maior integração das mercadorias entre algumas cidades da região norte do Estado.

A ferrovia, quando em funcionamento, representou um importante meio de transporte para os produtos da economia piauiense, pois partia de Parnaíba, estendendo-se, em 1923, até Piracuruca, onde eram embarcadas diversas mercadorias (tucum, mamona, cera de carnaúba, óleo de babaçu, mandioca, etc.) e levadas, pelos trilhos, as cidades dotadas de estações ferroviárias, como Cocal, Piracuruca e, muitos anos depois, Piriipiri (1937), Campo Maior (1952) e Teresina (1969). As estradas de ferro foram se estendendo por muitos lugarejos e

acabou por formar povoados ao longo de sua implantação. A ideia que movia seus administradores era que os trilhos atingissem a capital, Teresina, na perspectiva de beneficiar o intercâmbio comercial entre a capital e as cidades da região norte do estado.²

O trem de ferro, durante sessenta anos, de 1922 a 1982, fez parte do cotidiano do povo parnaibano, acompanhou o crescimento da cidade e marcou significativamente os comportamentos da população, que usufruiu de seus serviços em direção à praia, à festa de Bom Jesus dos Navegantes, às férias em Amarração (atual Luís Correia), ao transporte de alimentos de localidades vizinhas, a exemplo de Frecheiras. O trem também provocou sentimentos de medo, desconfiança, susto e fascínio. Medo pelas faíscas que queimavam as roupas novas de “domingo”, dos possíveis atropelamentos, etc; desconfiança da velocidade, susto dos apitos estridentes e do “novo” mecanismo e fascínio pela máquina que soltava fumaça e faíscas no ar e pelo progresso advindo de sua chegada em vários recantos.

A história da ferrovia em Parnaíba ainda não foi narrada pelos historiadores, especialistas que, apaixonados, pelo estudo escolhem seus objetos de pesquisa e se debruçam por horas nos arquivos à procura da pluralidade das ações humanas. Assim, buscou-se, com este estudo, analisar as histórias em torno da construção das ferrovias no Piauí, sobretudo a relação desse transporte com o espaço urbano de Parnaíba, destacando os discursos construídos nas mensagens e relatórios de governo, nos pronunciamentos dos deputados nortistas na Assembléia Legislativa, nos jornais impressos, as memórias dos trabalhadores que vivenciaram cotidianamente o período áureo de seu funcionamento. Nesse sentido, analisou-se os discursos produzidos em torno dessa modalidade de transporte considerado, por muitos, “moderno”, mas sendo, primeiramente, significado como um complemento à navegação fluvial e, com o passar dos anos, cedendo lugar aos automóveis pelo advento das rodovias no Estado.

Na pesquisa, procurou-se problematizar os discursos produzidos pelo governo estadual, pela elite político-comercial de Parnaíba e as memórias de ferroviários aposentados acerca do transporte ferroviário no Piauí. Das memórias dos antigos ferroviários, foram analisadas as trajetórias de vida, assim como a forma que a cidade foi se constituindo e dando significados a partir das suas experiências, vivenciadas não apenas nos locais de trabalho, mas também nos cenários de sociabilidades da cidade.

² VIEIRA, Lêda Rodrigues. *O progresso vem de jegue: modernização no Piauí entre ânsia e inércia (o caso de Parnaíba, 1889-1930)*. 2007. Monografia (Licenciatura Plena em História) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2007. p. 87.

A memória das ferrovias no Piauí pode ser encontrada nos lugares onde parte da população conviveu em seu cotidiano com a locomotiva, parando nas estações ferroviárias das cidades do interior. O historiador, ao enveredar por esse caminho, pode encontrar histórias repletas de magias e encantamentos por parcela da população que recebeu de braços abertos a chegada de um dos símbolos da modernidade – o trem de ferro.

A memória de uma cidade se constrói através dos vários símbolos que fizeram parte de sua história. As estações ferroviárias, por exemplo, guardam em espaços diversos, como paredes, plataformas e trilhos, o murmurinho das pessoas nos dias que o trem “[...] quando em movimento, produzia um barulho rústico e deixava o ar envolvido por rolos de fumaça escura, enquanto seu estrídulo apito chamava a atenção da população”.³ Era um momento que unia a alegria da chegada e a tristeza da partida de parentes e amigos.

Na perspectiva de compreender a relação entre ferrovia e cidade, buscou-se analisar como foi significado esse elemento material no espaço urbano. No Brasil, a ferrovia representou a concretização das promessas de uma nova era de velocidade e progresso, principalmente durante o período republicano, quando grande parte de projetos de transporte e comunicação do país era voltada para construção de portos e ferrovias. Portanto, para a constituição da pesquisa, alguns conceitos tornaram-se fundamentais: cidade, modernidade e memória, os quais deram sustentação teórica ao trabalho.

A modernidade no transporte, com a invenção do trem, trouxe aos homens modernos a ideia de conquista/domínio do tempo e do espaço. No Brasil, essa ideia ficou bem registrada no sonho de implantar uma estrada de ferro em plena Amazônia, a chamada ferrovia Madeira-Mamoré. Quanto a abordagem referente a essa temática, pode-se destacar a obra *Trem fantasma: a modernidade na selva*⁴, de Francisco Foot Hardman, no qual faz uma análise das imagens recorrentes no imaginário popular de símbolos que revelam o otimismo tecno-industrial do século XIX, que são as locomotivas e as estações ferroviárias e, ao mesmo tempo, dá voz aos que participaram da montagem da ferrovia Madeira-Mamoré nos confins da Amazônia. Hardman também revela o impacto desse grande elemento da modernidade sobre as pessoas, encantando-as e assombrando-as, remetendo ao conceito de “ferrovia fantasma”. A obra revela o sonho de homens e mulheres que desejavam transformar a Amazônia em grande entroncamento ferroviário e as consequências desastrosas desse sonho

³ ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: SIEART, 2002. p. 137.

⁴ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

concretizadas nas mortes desses homens e mulheres e nas dificuldades encontradas em um ambiente inóspito.

Para se enveredar na história acerca do processo de modernização urbana no Brasil durante o período republicano, o estudo de Gilmar Arruda, *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*⁵, tornou-se fundamental ao apontar que, em meados do século XIX, tem-se o avanço na construção da imagem do estado-nação moderno, sobretudo com o estabelecimento da República, regime político que constrói a ideia de modernização do país por meio das transformações nas cidades através da inserção de elementos técnicos (máquinas agrícolas, portos, ferrovias, urbanização, etc.) e nos modos de comportamento dos brasileiros, tendo-se como objetivo incentivar o investimento do capital estrangeiro no território nacional.⁶

A ideia que prevalecia nos homens públicos do período republicano, sobretudo nos primeiros anos do século XX, era afastar a imagem de “atrasado” e “exótico” de seus habitantes e, para isso, foram implementados projetos de modernização no espaço urbano, melhoramentos nos transportes e comunicação e ainda a introdução de novos símbolos no âmbito do lazer e do cotidiano das cidades (o cinema, os cafés, os clubes, etc.). No Piauí, esse ideário de progresso concretizou-se, principalmente, na capital Teresina, onde os lugares de sociabilidades assumiram novos contornos como, por exemplo, o cinema, que se tornou expressão das mudanças provocadas no cotidiano da cidade, acontecendo modificações nos modos de ver, sentir e agir da população nas duas primeiras décadas do século XX. Nessa perspectiva, Teresinha Queiroz revela que

O ‘progresso’, materializado em inúmeras inovações utilitárias – que, embora não fossem apropriadas pela grande maioria da população, não deixavam de indicar os novos rumos e promessas da Civilização e de gerar novas formas de pensar e de sentir – não foi observado de forma passiva e pacífica. Cada novidade trazia em si um susto, um movimento de admiração e também um frêmito de medo.⁷

Além dessas inovações inseridas no âmbito do espaço urbano de Teresina, outros projetos foram idealizados pelos homens públicos, em especial aqueles voltados ao melhoramento do sistema de viação do estado, sobretudo de ferrovias e porto marítimo, na busca de alcançar o progresso econômico e social tão proclamado nas mensagens de governo,

⁵ ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

⁶ ARRUDA, 2000, p. 103.

⁷ QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Os literatos e a República*: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. 2 ed. Teresina/João Pessoa: EDUFPI/EDUFPB, 1998. p. 33.

bem como sensibilizar a população para os benefícios desses melhoramentos no desenvolvimento e progresso do Piauí. Contudo, muitos dos projetos de construção ferroviária e implantação do porto marítimo em Amarração foram alvos de adiamentos, suspensões e abandonos (ferrovias) e insucesso (porto de Amarração), apesar de as ferrovias terem sido implantadas lentamente por meio da iniciativa dos governos federal e estadual.

No caso de Parnaíba, o ideário de modernização tem um caráter essencialmente comercial, devido a cidade sobressair-se uma sociedade burguesa ligada, sobretudo, ao comércio de importação e exportação. Nas primeiras décadas do século XX, a cidade de Parnaíba

[...] florescia, nas ruas as grandezas dos casarões refletiam o desenvolvimento do comércio, artigos de diferentes origens, roupas, perfumes, motores, lojas, empresas de uma variedade sem número de produtos acessíveis a poucos; importações e exportações ligavam o Piauí a outros estados, a outros países, à Europa, símbolo do moderno.⁸

Ao analisar Parnaíba sob o ponto de vista do conceito de modernidade, consegue-se perceber algumas transformações e contradições. Seguindo o raciocínio de Marshall Berman, é possível perceber que:

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.⁹

Nesse sentido, em Parnaíba, nas décadas iniciais do século XX, observam-se diversos paradoxos que configuram uma cidade inserida no conceito de modernidade acima citado, tais como avanços tecnológicos acessíveis a uma pequena parcela da população, falta de melhoramentos urbanos (saneamento básico, infra-estrutura urbana, etc.), principalmente na periferia, ausência de iniciativa do poder público quanto à construção de novos bairros e vilas, etc. Nessa perspectiva, pode-se inserir outro desejo emblemático de interligar a cidade à capital Teresina por meio de linhas ferroviárias, projetadas com o objetivo de melhorar as condições de transporte de mercadorias e passageiros, que eram, em grande parte,

⁸ NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa (Org.). *Fragmentsos históricos: experiências de pesquisa no Piauí*. Parnaíba: SIEART, 2005. p. 211.

⁹ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. p. 15.

transportados por via fluvial através da navegação do rio Parnaíba. Mas, muitos desses projetos ferroviários, sobretudo da construção da ferrovia Parnaíba-Teresina, foram lentamente implementados, ocorrendo sua concretização somente em 1969, quando

[...] inaugurou-se o trecho ligando Piripiri a Teresina, completando-se, assim, a estrada que ligava Amarração (hoje Luís Correia) a Teresina. [...] O responsável pela conclusão desta ferrovia foi o 2º Batalhão de Engenharia e Construção, também, chamado a construir a ferrovia Teresina a Paulista (atual Paulistana).¹⁰

A noção de memória nos permite investigar as lembranças dos diversos atores sociais do cotidiano da cidade e da estação ferroviária, buscando velhas histórias narradas de trabalhadores (maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem), um mundo de significações povoando esses “lugares de memória”, que representam “antes de tudo, restos” de memória e caracterizam-se por sua materialidade, simbolismo e funcionalidade. Para Nora, os lugares de memória

É material por seu conteúdo demográfico, funcional por hipótese, pois garante, ao mesmo tempo, a cristalização da lembrança e sua transmissão; mais simbólica por definição visto que caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vividos por um pequeno número uma maioria que deles não participou.¹¹

A noção de “lugares de memória”, portanto, tornou-se essencial à compreensão da divisão espacial significativa para os diversos grupos sociais que participaram ou não do período de funcionamento da ferrovia e da estação ferroviária. Além disso, é possível apontar uma forma de memória construída pelo poder, entendido em sentido amplo, aquela escrita e divulgada pelos organismos estatais ou pela imprensa através dos mapas, relatórios e descrições da construção e utilização das ferrovias no Piauí. Também é possível vislumbrar as articulações dessas memórias e os desejos políticos e econômicos que as motivaram. A memória traduz um caráter estratégico de luta pelo poder. Ao seguir a trilha deixada por Jacques Le Goff,

¹⁰ NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002. p. 185.

¹¹ NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP. São Paulo, 1993. p. 22.

A memória coletiva foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva.¹²

O aporte documental analisado neste trabalho foi constituído de documentos oficiais, aquela escrita e divulgada pelos organismos estatais ou pela imprensa através de relatórios, mensagens, artigos publicados em jornais e periódicos, bem como a metodologia da História Oral, no qual foram realizadas seis entrevistas com ex-ferroviários da estrada de ferro Central do Piauí e com um locatário do restaurante do trem.

Para compreender os discursos em torno do projeto ferroviário no Piauí, foram analisados a documentação oficial, principalmente as mensagens do poder executivo estadual das décadas de 1900 à 1960. Da pesquisa realizada no Arquivo Público do Piauí (Casa Anísio Brito), nas mensagens de governos das três primeiras décadas do século XX, pode-se constatar que a coleção está incompleta. A falha mais grave diz respeito aos anos de 1916 à 1920, onde não se encontrou sequer uma mensagem. A importância de se analisar esse tipo de fonte se deve pela possibilidade de conhecer os discursos produzidos pelo poder e os projetos que propunham trazer desenvolvimento e progresso ao Estado. As propostas apontadas eram várias, como o desenvolvimento da produção agrícola; melhoramentos no espaço urbano das cidades, em especial, Teresina, Parnaíba e Floriano, e nos transportes (projetos ferroviários, estradas carroçáveis, navegação do rio Parnaíba e porto marítimo) e modernização da educação.

O trabalho utilizou, também, jornais de época, dentre os quais podemos citar: *O Piauí* (1950-1960), *O Dia* (1951-1961) e *Diário Oficial* (1930-1960), de Teresina, e *A Semana*, *A Praça* e *A Imprensa*, de Parnaíba. A escolha desses jornais se justificou por funcionarem como importantes interlocutores das diversas concepções dos grupos sociais letrados que constituíram uma determinada comunidade com suas ideias acerca das transformações ocorridas no espaço urbano e por permitirem o acesso aos discursos sobre as ferrovias e a cidade de Parnaíba no período recortado, ao contribuírem com informações sobre as tramas do cotidiano, dos modos de vida e da organização das pessoas no cenário urbano e ferroviário.

Outras fontes analisadas foram os almanaques e revistas (*A Propaganda* (1930), *Parnaíba* (1935), *O Meio* (1935), *Panorama Estudantil* (1939), *Revista da Parnaíba* (1969),

¹² LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.

etc.) publicados em Parnaíba, pois constituem documentos históricos que retratam o ambiente social específico no qual foi produzido, como um mosaico de informações acerca da cidade, do cotidiano da população e dos homens públicos. Com isso, foram investigados, nas páginas do *Almanaque da Parnaíba*, os elementos que constituíram e representaram o espaço social e urbano daquela cidade, palco da publicação anual desse periódico, fundado em 1924, e que representa um importante instrumento documental de análise do comércio, lazer e modernização da cidade de Parnaíba na segunda metade do século XX. Esse periódico conheceu três fases: a primeira, de 1924 a 1941, com a publicação de 18 edições; a segunda, 1942 a 1981, com 40 edições, e a terceira, a partir de 1994 aos dias atuais.

Na tentativa de compreender as transformações sociais, culturais e econômicas ocorridas em Parnaíba, principalmente no espaço ferroviário, recorreu-se à metodologia da História Oral na perspectiva de maior aproximação das experiências no trabalho e na cidade presentes nas memórias construídas de ferroviários aposentados. Quais os significados construídos em torno da ferrovia? Como representavam o espaço ferroviário enquanto lugar de trabalho? E enquanto lugar de sociabilidade?

A metodologia da História Oral representa uma possibilidade de alargar os horizontes do pesquisador em relação às diferentes vivências humanas. Mas, para isso, é indispensável um trabalho histórico, de pesquisa prévia para compreender as expressões de vida e acompanhar o relato do interlocutor. Nesse sentido, as vivências narradas pelos interlocutores permitem ao historiador conhecer diferentes interpretações e experiências do cotidiano do entrevistado, mas não esquecendo que a entrevista de história oral, bem como outras fontes, representam versões do acontecido e são constituídas de subjetividades, distorções, omissões e silêncios possíveis de serem interpretados. Para Verena Alberti:

[...] a história oral é um método de pesquisa (histórica, antropológica, sociológica etc.) que privilegia a realização de entrevistas com pessoas que participaram de, ou testemunharam, acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, como forma de se aproximar do objeto de estudo. Como consequência, o método da história oral produz fontes de consulta (as entrevistas) para outros estudos, podendo ser reunidas em um acervo aberto a pesquisadores. [...] A entrevista de história oral – seu registro gravado e transcrito – documenta uma versão do passado.¹³

¹³ ALBERTI, Verena. *Manual de história oral*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2005. p. 18-19.

Para construção dos roteiros de entrevista, foi escolhido o tipo trajetória de vida com questões abertas relacionadas à família, às relações de trabalho e à vida social dos ferroviários aposentados entrevistados que trabalharam na construção, manutenção e supervisão da estrada de ferro em Parnaíba. Na realização da coleta dos depoimentos foram utilizados gravadores portáteis mp3 e câmara digital. As questões, primeiramente, foram direcionadas à vida pessoal, à infância e às primeiras letras, às profissões e ao ambiente de trabalho, às relações com os colegas e à chefia, à decadência ferroviária e, em seguida, sobre a cidade e o lazer.

A partir dos objetivos da pesquisa, percorreram-se os espaços da ferrovia na busca desses sujeitos. Nas proximidades da estação ferroviária de Cocal, cidade situada na região norte do Estado, reside o senhor Francisco de Sousa Marques¹⁴, ferroviário aposentado que trabalhou como supervisor especial de linha na Central do Piauí e prontificou-se em conceder uma entrevista. A partir daí, outros nomes foram sendo indicados e a procura por velhos ferroviários tornou-se mais fácil, apesar da maioria já ter falecido. Assim, foram realizadas seis entrevistas (Anexo A) com os seguintes ferroviários aposentados: Francisco de Sousa Marques, supervisor especial de linha; José Ricardo da Silva,¹⁵ trabalhador de linha (pedreiro), artífice especial de obras e assistente de manutenção; Alciomar Soares de Araújo,¹⁶ artífice de via permanente; Geraldo Graças Alves,¹⁷ artífice de via permanente; Raimundo Ribeiro Nascimento,¹⁸ artífice especial gráfico e Aluísio da Costa Quaresma¹⁹, locatário do restaurante do trem.

Na perspectiva de compreender as narrativas desses ferroviários aposentados da Central do Piauí, seguiu-se o conceito de “memória trabalho” de Ecléa Bosi quando afirma que “quanto mais a memória revive o trabalho que se fez com paixão, tanto mais se empenha o memorialista em transmitir os segredos do ofício”, pois

Todo e qualquer trabalho, manual ou verbal, [...], acaba-se incorporando na sensibilidade, no sistema nervoso do trabalhador; este, ao recordá-lo na velhice, investirá na sua arte uma carga de significação e de valor talvez mais forte do que a atribuída no tempo da ação.²⁰

¹⁴ MARQUES, Francisco de Sousa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

¹⁵ SILVA, José Ricardo da. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 24 fev. 2009.

¹⁶ ARAÚJO, Alciomar Soares de. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

¹⁷ ALVES, Geraldo Graças. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

¹⁸ NASCIMENTO, Raimundo Ribeiro. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 e 11 mar. 2009.

¹⁹ QUARESMA, Aluísio da Costa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 11 e 12 mar. 2009.

²⁰ BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 480.

A documentação pesquisada no acervo do patrimônio da extinta Rede Ferroviária Federal S. A., localizada no escritório regional da RFFSA, anexo à antiga estação ferroviária de São Luís, refere-se às pastas que contém o histórico profissional de alguns dos ferroviários aposentados entrevistados, bem como de diretores que atuaram na construção, manutenção e administração da estrada de ferro que ligava Parnaíba à Teresina. Os documentos presentes nessas pastas são constituídos de memorandos, ofícios, folhas de pagamento, declarações, portarias, certidões de tempo de serviço, etc., que permitiu conhecer a trajetória profissional de alguns desses trabalhadores dentro da empresa ferroviária.

Com base nesse aporte bibliográfico e documental, buscou-se narrar como ocorreu o processo de constituição da ferrovia no Piauí, tomando o processo de modernização do espaço urbano de Parnaíba e sua relação com o advento e decadência do sistema ferroviário, além de rastrear as memórias daqueles que vivenciaram o movimento das ferrovias no universo do trabalho e acerca do seu declínio. Para isso, foi dividido o texto em três capítulos.

No primeiro capítulo, o leitor conhecerá o processo de constituição das ferrovias no país e como esse transporte foi significado no Piauí. A implantação das estradas de ferro no Estado foi marcada por estudos e projetos que visavam transformar o território piauiense em um grande entroncamento ferroviário através da Estrada de Ferro São Luís-Teresina, E. F. Petrolina-Teresina, E. F. Crateús-Teresina e E. F. Central do Piauí, essa última projetada para ligar Parnaíba à Teresina. Nesse capítulo, percorre-se as histórias do processo de construção dos primeiros ramais ferroviários implantados no Piauí desde os estudos e projetos do império até os trechos iniciais inaugurados na primeira República, como o trecho ligando Luís Correia a Piracuruca, implantado entre os anos de 1916 à 1923, bem como a finalização desse projeto com a inauguração do ramal até a capital Teresina, em 1969.

No segundo capítulo, evidenciou-se as imagens construídas sobre a cidade de Parnaíba na relação com os projetos de desenvolvimento na área dos transportes (navegação do rio Parnaíba, ferrovias e rodovias) entre as décadas de 1916 a 1960. A escolha dessa cidade se impôs por uma série de elementos. Parnaíba, a partir de fins do século XIX e início do século XX, cresceu e se consolidou comercialmente com o advento econômico do extrativismo vegetal, sobretudo da carnaúba e do babaçu, exportados por grandes empresas comerciais, ocorrendo um florescimento de seu perímetro urbano (calçamentos nas principais ruas, construção de casarões e abertura de novas empresas comerciais). Nesse período, ocorreu a construção dos primeiros trechos ferroviários ligando Portinho à Cacimbão (1916) e Parnaíba à Piracuruca (1923). A partir da segunda metade do século XX, a predominância do mercado externo diminui com a queda dos preços da cera de carnaúba e do babaçu. Dentro desse

contexto e aliada ao principal meio de transporte e comunicação da cidade – as rodovias, a ferrovia marcou época ao se estender por muitos lugarejos e contribuir para o desenvolvimento de povoados ao longo dos trechos de sua implantação. Entretanto, esses trechos ferroviários foram implantados lentamente até alcançar Teresina em 1969. Nesse ínterim, as rodovias tomaram a dianteira, sendo construídas algumas estradas ligando as cidades do sul e norte do Estado a Fortaleza e Recife, ocasionando a reorientação da produção para essas cidades e a decadência gradativa do comércio parnaibano. Nesse sentido, o interesse desse capítulo é pela pluralidade dos discursos produzidos em torno da cidade e do advento e decadência do sistema ferroviário.

No terceiro capítulo, buscou-se trazer o universo do trabalho ferroviário, tomando a noção de memória para compreender como se constituiu a multiplicidade de significados produzidos a partir do resultado das experiências concretas de velhos ferroviários que vivenciaram os diversos lugares da ferrovia, bem como no espaço da cidade de Parnaíba. Na perspectiva de se seguir os rastros de ferroviários aposentados em busca de velhas histórias de trabalhadores (maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, etc.) tentou-se articular, a partir das entrevistas realizadas com seis trabalhadores da estrada de ferro que ligava Parnaíba a Teresina, que sentidos atribuíam ao trabalho na ferrovia e que tipos de sociabilidades eram praticados no tempo livre.

Diante do exposto, convida-se o leitor a conhecer a história do processo de constituição do transporte ferroviário no Piauí, percorrendo os primeiros estudos e projetos de melhoramentos dos transportes deixados no papel, como o porto de Amarração, e daqueles que, depois de percorrer caminhos tortuosos (demora na conclusão de estudos, suspensão de ramais, falta de recursos para conclusão dos trabalhos, etc.), foram implantados em território piauiense, como as ferrovias. Além disso, realizou-se uma incursão nas memórias de ex-ferroviários que narraram suas histórias de trabalho e sociabilidades no mundo ferroviário e na cidade de Parnaíba.

2 CAMINHOS FERROVIÁRIOS: PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA NO PIAUÍ



Fotografia 1: “Estrada de Ferro Central do Piauí. Aterro do “Dendê”, com 620 m de extensão, no Km 31. A obra de arte, colocada à meia encosta, permite a formação de um açude, com seis quilômetros na sua maior dimensão (1921)”.

Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba (Parnaíba-PI).

Eu nem pensava
Que o meu desejo era um trem de ferro
Que a música parecia silêncio
E a vida era uma flor desavisada
Florindo o chão rachado do sertão.

Fagner & Zeca Baleiro

2 CAMINHOS FERROVIÁRIOS: PROCESSO DE CONSTITUIÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA NO PIAUÍ

A ferrovia chegou ao Brasil, ainda no império, graças à necessidade de escoamento rápido e barato da produção cafeeira, implantando-se trechos ferroviários, sobretudo na região centro-sul do país. A expansão ferroviária brasileira não se justifica somente pelo viés econômico, mas também como forma de integrar os sertões ao sudeste do país. Assim, nesse período foram também inauguradas ferrovias no nordeste: a Recife-São Francisco (1855) e Bahia-São Francisco (1856). No despontar dos primeiros anos da República, enquanto a região centro-sul do país era beneficiada por ferrovias, a norte-nordeste sofria com a falta de verbas para dá continuidade aos diversos projetos ferroviários e outros melhoramentos (portos). Na mesma situação, encontravam-se vários estados e o Piauí era um dos que lutavam por esse melhoramento, não possuindo um quilômetro sequer de estrada de ferro construída. Apesar da inauguração do primeiro trecho, em 1916, ligando Portinho à Cacimbão (norte do Estado), a construção da ferrovia continuou paralisada durante longos anos.

Na década de 1930, com o advento da era rodoviária brasileira, o Piauí começou a ser dotado, principalmente, de estradas carroçáveis, e a ferrovia, desde 1937, já alcançava a cidade de Piri-piri. Durante os anos de 1950, com a política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, que privilegiava a construção de rodovias e incentivava o estabelecimento de empresas automobilísticas, ocorreu o aprofundamento da derrocada das ferrovias no Brasil com o sucateamento gradativo das linhas ferroviárias. Nesse período, o Piauí teve vários ramais ferroviários paralisados e/ou abandonados.

A história da viação férrea piauiense é marcada por inúmeros estudos e projetos que foram paralisados durante anos, como a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, E. F. Petrolina-Teresina, E. F. Crateús-Teresina e E. F. Central do Piauí, essa última projetada para ligar Parnaíba à Teresina. Neste capítulo, percorre-se o processo de constituição da viação férrea no Piauí desde os primeiros estudos e projetos no período imperial, passando pelos primeiros trechos inaugurados na primeira República até a segunda metade do século XX, quando a rodovia assume papel principal nos programas de viação do país em detrimento das outras modalidades de transportes, como as ferrovias, a navegação marítima e de cabotagem.

2.1 Caminhos do trem: advento das ferrovias no Brasil

Antes de tratar das construções ferroviárias no Piauí, faz-se necessário recuar a análise para os primeiros planos de viação do país. No Brasil, ao longo da segunda metade do século XIX, foram elaborados e apresentados aos governos vários planos de viação que privilegiavam a construção de linhas ferroviárias e a navegação fluvial e marítima na perspectiva de integrar as diversas regiões do país. Contudo, esses planos visavam interligar o país no sentido norte/sul e a distribuição dos manufaturados aconteciam nas cidades costeiras, beneficiando regiões onde a produção era realizada em grande escala na perspectiva de escoá-la para os países industrializados. Para Marcos Timóteo Rodrigues de Sousa, o que havia era “ausência de uma política econômica consciente e de coordenação entre os setores produtivos e de transportes, concedendo privilégios e garantia de juros sobre o capital investido na quilometragem construída”.²¹

Com o declínio da navegação de cabotagem, tem-se o advento de projetos que visavam construir os primeiros trilhos de ferro no país. Justificava-se que “caberia às ferrovias o papel fundamental de interligar o país e de promover o aproveitamento das potencialidades das vastas áreas interioranas da nação”.²² A fase inicial da era ferroviária no Brasil foi marcada por desconfianças pelo novo invento, leis de incentivos a construção de ferrovias e planos precursores visando interligar as áreas de produção cafeeira, principalmente São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, mas sem interessados. Dentre as leis de incentivo ao transporte ferroviário sancionadas no Império, Sérgio Buarque de Holanda destacou:

[...] a chamada lei Feijó, sancionada pelo então Regente do Império, em 31 de outubro de 1835, visando ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Estabelecia, entre outras vantagens, privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita dos terrenos necessários à estrada, se pertencessem ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo, ainda, o prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional. Apenas não definia nem delimitava zona privilegiada.²³

²¹ SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. As etapas de estruturação dos meios de transporte no Brasil e o desenvolvimento desigual. *Geoambiente On-line*, Jataí-GO, n. 4, jan./jun. 2005. p. 30.

²² GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Planejamento e políticas públicas*, [S. l.], n. 13, jun. 1996. p. 189.

²³ HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *O Brasil monárquico: Declínio e queda do Império*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971. p. 47.

O fazer historiográfico sobre a ferrovia no Brasil é abundante e os primeiros estudos enfocam a importância desse meio de transporte enquanto viabilizador da economia agro-exportadora brasileira através do escoamento da produção das principais regiões do país até os portos marítimos. Nessa abordagem, grande parte dos trabalhos privilegia a análise das ferrovias implantadas na região sul do país, sobretudo em São Paulo.²⁴ Dessa forma, pode-se destacar os estudos de Flávio Azevedo Marques Saes,²⁵ que traz uma contribuição importante à história das primeiras estradas de ferro implantadas no país, principalmente em São Paulo. Para Saes, a construção de estradas de ferro foi possível a partir do crescimento da produção do café, devido a onerosidade do transporte de tração animal (mulas) e as péssimas condições das estradas de rodagem que ocasionavam perdas na produção. Com isso, além da iniciativa pública, uma boa parte dos recursos provenientes da produção do café foi investido na implantação de ferrovias.

Contudo, a expansão ferroviária brasileira não se justifica somente pelo viés econômico, mas também como forma de integrar os sertões brasileiros ao centro político e econômico, o sudeste do país, e garantir a realização do projeto de nação vislumbrado pelas elites brasileiras. No campo de trabalhos produzidos sobre as ferrovias no Brasil, alguns estudos analisam a participação desse elemento material no processo de formação e modernização das cidades do sertão brasileiro durante o período republicano. Em relação a essa questão, pode-se destacar o estudo de Gilmar Arruda, *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*²⁶, onde o autor aponta que a ferrovia acompanhada de outros melhoramentos técnicos (máquinas, portos, telégrafos, etc.) representava a entrada do país no novo ideário que prevalecia entre os republicanos: alcançar o progresso a todo custo como forma de apagar qualquer lembrança de “atraso” que julgavam herança do período político anterior. Nesse sentido, as elites dirigentes se preocupavam em realizar medidas que permitissem aproximar “áreas civilizadas” dos “sertões incultos” e as ferrovias “representaram um dos instrumentos mais poderosos de

²⁴ Vários autores mostraram a estreita relação existente entre o desenvolvimento da produção cafeeira, o crescimento populacional e o surgimento das ferrovias no estado de São Paulo, principalmente a partir da década de 1880: CAMARGO, J. F. *Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1952; MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974; SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981; HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984; MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

²⁵ SAES, Flávio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981. SAES, Flávio Azevedo Marques. *Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870 – 1900*. In: SZMRECSÁNY, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. (Orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Edusp, 1993. p. 177 – 196.

²⁶ ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

penetração no interior do país”, bem como “foram as primeiras a concretizar as promessas da nova era: ‘velocidade e progresso’”.²⁷ Nesse sentido, Arruda afirma que:

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidos e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelos menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel.²⁸

Ao retomar o elenco de textos que tratam sobre as ferrovias no Brasil, pode-se destacar um trabalho que analisa o processo de formação das ferrovias no nordeste do país, *Capitalismo e ferrovias no Brasil*,²⁹ publicado em 1996, de Douglas Apprato Tenório. Nessa obra, o autor realiza um estudo que possibilita “compreender os propósitos e efeitos da política do transporte ferroviário brasileiro, seus acertos, erros e desatinos [...]”,³⁰ através de uma análise das transformações materiais ocorridas no Brasil, no século XIX, sua vinculação com o capitalismo mundial, sob a liderança da Inglaterra; o papel hegemônico desse país na economia brasileira; a melhoria dos meios de transporte, imposta pelo incremento das relações comerciais e financeiras com o exterior; o quadro de transportes da região nordestina, seus problemas e dilemas, dando especial atenção ao processo de implantação das ferrovias em Alagoas – o registro de lutas e entrechoques na imprensa local para atingir ao objetivo, a análise de documentos que trazem os principais fatos da história ferroviária alagoana até a desativação da Alagoas Railway Company Limited, ficando sob os cuidados de uma empresa britânica até o século XX, quando a responsabilidade passou para a Rede Ferroviária do Nordeste.

Foi somente na década de 1850 que teve início a expansão ferroviária no Brasil, atendendo a dois objetivos centrais: propiciar a entrada de investimentos estrangeiros no país, especialmente ingleses, e contribuir para o crescimento da economia exportadora. Entretanto, havia um desequilíbrio das construções ferroviárias brasileiras, pois a maioria das linhas férreas foi implantada no sul do país, atingindo áreas do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A expansão da lavoura cafeeira, nessas três províncias, provocou o aumento de sua

²⁷ ARRUDA, 2000, p. 106.

²⁸ ARRUDA, 2000, p. 107.

²⁹ TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD, 1996.

³⁰ TENÓRIO, 1996, p. 8.

importância política e econômica e determinou o desenvolvimento ferroviário da região. Segundo Tenório,

A vitalidade da economia cafeeira respondia pelo desenvolvimento ferroviário das áreas onde ela predominava. As grandes dimensões territoriais, como o Centro-Oeste e a Amazônia, não tinham importância sócio-econômica para justificar o incremento das ferrovias. Quanto à região nordestina, outrora o centro de decisões do país, perdeu a sua posição e decaiu bastante. O açúcar e o algodão, produtos menos valorizados que o café, a utilização dos transportes marítimos e fluviais, sobretudo nas lagoas e rios de açúcar, o transporte que se fazia no dorso de animais, explicam porque o surto ferroviário, aqui, não acompanhou o ritmo das províncias cafeeiras.³¹

Nesse sentido, a economia cafeeira foi considerada decisiva para a construção das ferrovias no sul do país. Os primeiros trilhos implantados em território brasileiro tiveram ação decisiva do governo imperial que abriu concessão de juros e auxílio financeiro às empresas que se candidatassem. Além disso, planejou leis que incentivassem o avanço das ferrovias no país. O pioneiro na introdução das estradas de ferro no Brasil foi o empresário Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, que graças ao seu empreendedorismo tornou possível a realização de um sonho há muito desejado: ver o solo brasileiro cortado por ferrovias e a locomotiva dar suas primeiras gofadas de fumaça no ar. A primeira locomotiva do país ficou conhecida por “Baroneza” em homenagem à esposa de Mauá, Dona Maria Joaquina. Essa locomotiva teve seu primeiro tráfego na Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil.

Os primeiros caminhos do interior do país eram constituídos por veredas com traçados irregulares, onde os meios de condução eram lentos e pouco variados, realizados por animais (cavalos, carros de boi, etc.) e pelo transporte fluvial que predominou até meados do século XIX.³² Nos estudos e projetos ferroviários, muitos engenheiros tomaram o conhecimento desses caminhos e veredas terrestres do interior brasileiro como forma de orientação do traçado das ferrovias no Nordeste. Nesse sentido, a ferrovia representou um importante instrumento material de penetração no interior do país e, chamou atenção do Império logo no início de seu aparecimento na Europa, pois assumiu o papel de construtor de uma nação moderna. De acordo com Pablo Lima:

³¹ TENÓRIO, 1996, p. 52.

³² Acerca desse tema, ver: ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. 4. ed. Brasília: INL, 1975; HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras. 1994.

Esta inovação técnica seria um meio de integrar o vasto território, fortalecer o poder central e a união imperial, divulgar códigos civilizados da Corte pelos sertões mais remotos, consolidar rotas de comunicação e comércio, estabelecer elos mais dinâmicos entre o interior e o litoral, além de fortalecer o controle estatal sobre um país de dimensões continentais.³³

As ferrovias em São Paulo foram construídas predominantemente com capital nacional, mas isso não significa dizer que não houve financiamento direto de capital estrangeiro, pois as mais importantes ferrovias paulistas levantaram empréstimos junto a agentes financeiros ingleses, como a Estrada de Ferro São Paulo - Rio, a Estrada de Ferro Paulista, a Estrada de Ferro Mogiana, dentre outras. Mas, parte considerável das ferrovias no nordeste e sul do país era construída basicamente com capital estrangeiro, sobretudo inglês. Das cinco primeiras ferrovias construídas no país, duas foram instaladas no Nordeste, impulsionadas pela economia açucareira e pelo desejo de desbravar o sertão³⁴ e organizar o comércio interno. A primeira ferrovia do Nordeste e a segunda do país foi construída por iniciativa do capital inglês em 1855, a Recife and São Francisco Railway, ligando Recife ao rio São Francisco, e a segunda do Nordeste e a quarta do território nacional foi construída em 1856, a Bahia and São Francisco Railway.³⁵ Depois dessas ferrovias, o governo imperial na década de 1880 incentivou a construção de trechos ferroviários em outras províncias do nordeste, podendo-se destacar a Estrada de Ferro de Sobral (1881) e Estrada de Ferro de Baturité (1882), no Ceará; Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz (1882), no Rio Grande do Norte, e Estrada de Ferro Conde d'Eu (1889), na Paraíba.

Enquanto isso, nesse período, a região nordeste do país perdia seu poder político em âmbito nacional e os transportes comumente utilizados pela população, ou melhor, existentes, ainda continuavam sendo a navegação fluvial e marítima (apesar de que se tornava cada vez mais difícil a navegabilidade devido ao assoreamento e as estiagens) e os lombos dos animais de carga (bois, cavalos, etc.). Desse modo, algumas províncias dessa região, no período imperial, ainda não possuíam um palmo de estradas de ferro construídas, como Goiás, Mato Grosso, Amazonas, Maranhão, Piauí e Sergipe, provocando irritação nos políticos e

³³ LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização (1880-1930)*. 2003. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Uberlândia, 2003. p. 12.

³⁴ Sobre os estudos acerca dessa categoria ver: AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 145-151, 1995; SOUZA, Candice Vidal e. *A pátria geográfica: sertão e litoral no pensamento social brasileiro*. Goiânia: Ed. da UFG, 1997.

³⁵ VASQUEZ, Pedro (Org.). *Caminhos do trem: as grandes ferrovias*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008. p. 16-17.

comerciantes dessas províncias quanto ao esquecimento do governo central em fornecer auxílio financeiro para a construção de melhoramentos materiais: portos e ferrovias.

De acordo com Evaldo Cabral de Mello, as reivindicações dos governantes das províncias do norte do país ao governo imperial eram voltadas para melhoramentos materiais na área de transportes e comunicação, sendo os portos e as ferrovias os mais solicitados.³⁶ No caso do Piauí e Maranhão, que ainda não possuíam um palmo de estradas de ferro nos primeiros anos do século XX, os representantes políticos dessas províncias justificavam como sendo um “descaso” por parte do governo imperial em não conceder recursos para construção de suas ferrovias e portos, apontando a não necessidade da construção de ferrovias nessas províncias por apresentarem uma ampla rede fluvial.³⁷

Mello afirma, ainda, que a diferença entre a construção de ferrovias nas regiões sul e norte do país não se deve somente às diferenças de desempenho econômico entre a produção do café (sul) e a lavoura açucareira e algodoeira (norte), mas pela influência decisiva das lideranças políticas e econômicas da região sul em conseguir investimentos para a construção de suas ferrovias, quer por inversões diretas, quer através de garantias de juros aos investimentos privados, principalmente ingleses. Enquanto isso, algumas províncias do norte: Bahia, Pernambuco, Pará, Amazonas e Ceará, conseguiram

[...] graças ao jogo parlamentar, suas bancadas souberam arrancá-los como contrapartida de empreendimentos ferroviários de que o Governo imperial desejava dotar as províncias do sul e para os quais necessitava o apoio das deputações nortistas ou das lideranças partidárias da região.³⁸

A questão, portanto, era a capacidade dos representantes políticos dessas províncias em conseguir do governo imperial apoio financeiro para construção de melhoramentos materiais tão almejados pela população. No Piauí, as iniciativas do governo imperial eram voltadas para a navegação do principal afluente da região, o rio Parnaíba, considerado importante meio de transporte das mercadorias e passageiros. Nos primeiros anos do século XX, o Piauí inseria-se economicamente no mercado externo mediante o aproveitamento econômico dos produtos extrativistas, representados pela borracha de maniçoba, cera de carnaúba e coco babaçu. Com o aumento das exportações piauienses ocorreu uma maior integração com os estados vizinhos (Maranhão, Ceará, Pernambuco e Bahia), especialmente com o Maranhão,

³⁶ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império*, 1871-1889. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

³⁷ MELLO, 1999, p. 195.

³⁸ MELLO, 1999, p. 195.

que apresentava um porto marítimo próprio, situado em Tutóia e que permitia acesso direto dos produtos piauienses a outros Estados e países.³⁹ Entretanto, essa dependência comercial e econômica entre o Piauí e o Maranhão trouxe muitas reclamações por parte dos comerciantes piauienses. Segundo Teresinha Queiroz,

[...] as reclamações são inumeráveis, com relação aos preços das mercadorias, em torno da exorbitância dos fretes, no que concernia as especulações com o cambio, isso sem falar dos impostos e taxas, que os comerciantes piauienses reputavam não só como escorchantes, mas igualmente como ilegais.⁴⁰

Devido a essas reclamações por parte dos comerciantes piauienses, começava a se desenvolver entre eles uma campanha contra os abusos provocados pela dependência econômica com o Maranhão e, ao mesmo tempo, buscavam alertar para “a necessidade do Piauí se tornar independente daquela tutela”.⁴¹ As necessidades comerciais do estado acabaram por provocar uma maior intensificação da navegação do rio Parnaíba e de seus afluentes, permitindo o avanço do comércio com o mercado externo, sobretudo europeu e americano.

Em 1858, tem-se a criação da Companhia de Navegação à vapor do rio Parnaíba que ocasionou uma maior intensificação das atividades de navegação do rio Parnaíba, passando a ser frequentado constantemente por “[...] pequenos vapores, lanchas e escunas pertencentes a empresas particulares”.⁴² Essas empresas eram localizadas, sobretudo na cidade de Parnaíba, que no período constituía-se num grande entreposto comercial do Piauí, por está situada a 365 km da capital Teresina, próxima ao litoral.

Contudo, não foram estabelecidos projetos a longo prazo para melhoramentos nas condições de navegabilidade do rio, que passava por grandes dificuldades técnicas nos períodos de estiagem e pela presença de pedregulhos, areia, etc. Então, criou-se a expectativa por parte dos poderes públicos e das elites comerciais, principalmente de Parnaíba, em melhorar as condições de transporte e comunicação do Estado mediante o estabelecimento dos primeiros trilhos de ferro. As ferrovias eram justificadas como alternativa de “aprofundar as ligações com o universo regional como forma de superar as limitações do

³⁹ QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo*. 2 ed. Teresina: EDUFPI, 2006.

⁴⁰ QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Os literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo*. João Pessoa/Teresina: EDUFPB/EDUFPI, 1998. p. 22.

⁴¹ QUEIROZ, 1998, p. 23.

⁴² QUEIROZ, 1998, p. 23.

meio”.⁴³ Os discursos em torno das construções ferroviárias piauienses podem ser observados desde o período imperial de forma, ainda, muito acanhados. Nesse período, foi cogitada a construção de uma ferrovia ligando Petrolina-PE ao rio Parnaíba em Amarante-PI. Esse projeto foi aprovado pelo governo imperial, mas acabou sendo deixado de lado por falta de financiamento que garantisse sua implementação e conclusão.

Nos relatórios provinciais do período imperial podem ser constatados alguns discursos sobre a necessidade de melhorar as condições de infra-estrutura urbana, transportes e comunicações no Piauí. Quanto a melhorias nos meios de transporte e comunicação, alguns discursos almejavam introduzir elementos materiais de grande envergadura na crença do “progresso” e “desenvolvimento econômico” do Estado, como, por exemplo, o porto marítimo e as ferrovias.

Desde o Império, as estradas de ferro eram uma preocupação constante dos representantes públicos piauiense quando são publicadas resoluções autorizando o contrato de construções ferroviárias a particulares. A Resolução provincial n.º 757, de 31 de agosto de 1871 que autorizava o contrato aos particulares, José Maria Barnes, Francisco Gano Gulik e Joaquim Coelho Fragoso ou quem mais vantagens oferecesse, da construção de uma ferrovia ligando Parnaíba e Amarração (atual cidade de Luís Correia⁴⁴), cujo objetivo era transportar passageiros e cargas.⁴⁵

Outra resolução provincial n.º 1108, de 23 de junho de 1888, o presidente da província do Piauí, Firmino Lucínio da Silva Soares, mandou contratar por um prazo de sessenta anos a construção de uma estrada de ferro, ficando inicialmente a cargo dos engenheiros Newton César Burlamáqui⁴⁶ e Benjamin Franklin de Albuquerque Lima,

⁴³ QUEIROZ, 1998, p. 23.

⁴⁴ A mudança do nome de Amarração para Luís Correia foi uma homenagem a Luiz de Moraes Correia, pelo governador Leônidas de Castro Melo que sancionou a lei estadual n. 6, de 4 de setembro de 1935. Luiz de Moraes Correia nasceu em Amarração (PI), em 23 de novembro de 1881 e faleceu em Fortaleza (CE), em 23 de outubro de 1934. Foi magistrado, jurista, professor e jornalista. Tornou-se bacharel em Direito em 1910. No Piauí foi Chefe de Polícia e Promotor Público em Parnaíba e Teresina. Atuou como Secretário-geral do Estado e procurador dos Feitos da Fazenda. No Ceará, desenvolveu a maior parte de sua atividade cultural e profissional onde dirigiu a procuradoria dos Feitos da Fazenda e a secretaria de Finanças. Foi Juiz Federal e professor catedrático da Faculdade de Direito do Ceará. Fundou, com os irmãos Constantino e Jonas, o jornal *O Nordeste*, além de ter sido um dos fundadores da Associação Comercial de Parnaíba. Pertenceu as Academias Piauiense e Cearense de Letras, foi Patrono da Cadeira n. 32 da Academia Parnaibana de Letras e membro do Instituto de Ciências e Letras de Recife (PE).

⁴⁵ BASTOS, Cláudio de Albuquerque. *Dicionário histórico e geográfico do estado do Piauí*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves/PMT, 1994. p. 218.

⁴⁶ Newton César Burlamáqui (Oeiras-PI). Engenheiro de renome nacional. Grande liderança política piauiense. Deputado provincial (1864-1865). Irmão do Presidente da Província do Piauí – Desembargador Polidoro César Burlamáqui. Executor de um projeto de pesquisas do Ministério da Marinha na Ilha Grande de Santa Isabel, em Parnaíba, onde fez e instalou o Farol da Amarração, no rochedo da Pedra do Sal, em 1873.

a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de um metro, que partindo da cidade de Amarante, margem direita do rio Parnaíba, passe pela cidade de Oeiras, e, daí seguindo o Valle do rio Canindé, vá ter á Serra dos Dois Irmãos, limite desta província com a de Pernambuco, sendo seu objetivo ou rumo o rio São Francisco, seja no ponto fronteira á vila de Casa Nova, seja em outro mais conveniente.⁴⁷

O governador do Estado, Barão de Urussuy, em 10 de dezembro de 1890, publicou a resolução n.º 30 que considerava o contrato acima mencionado insubistente por ser “ofensiva ao plano geral de viação férrea da república, destinada a ligar as capitais dos diversos Estados da União entre si e a Capital Federal”.⁴⁸ Diante disso, percebe-se que muitas das resoluções governamentais, concedendo construções de linhas ferroviárias a particulares acabaram por não ser executadas, ficando, portanto, mantidas somente no papel os projetos de construção de ferrovias no Piauí desde o período imperial. De acordo com Felipe Mendes, nesse período

[...] o governo pouco ajudava as províncias distantes e pobres, como o Piauí. Ainda na segunda metade do século XIX, com a implantação das primeiras ferrovias no Brasil, o governo da Província autorizou a concessão de privilégios para os interessados em construir estradas de ferro no Piauí, garantindo o pagamento de juros de 6% ao ano sobre o capital empregado, mas nenhum desses empreendimentos pôde, obviamente, ser implantado.⁴⁹

Durante os primeiros anos da República, vários representantes da política, do comércio e imprensa reivindicavam do governo federal maior participação em prol do progresso e desenvolvimento do Piauí, solicitando melhoramentos na área dos transportes, como a construção de ramais ferroviários e do porto marítimo. A construção de linhas ferroviárias, portanto, era significada como uma alternativa de transporte da produção interna do Estado até o porto marítimo em Amarração e capaz de tirar a economia piauiense do quadro de dependência econômica com os estados vizinhos, sobretudo o Maranhão.

⁴⁷ RELATÓRIO com que Firmino Lucínio da Silva Soares passou a administração da Província para Raimundo José Vieira da Silva no dia 26 de setembro de 1888. Teresina: Tip. da Imprensa, 1888. p. 24.

⁴⁸ DECRETOS e resoluções do governo do Estado do Piauí. Teresina: Tip. O Piauhy, 1891. p. 389.

⁴⁹ MENDES, Felipe. *Economia e desenvolvimento do Piauí*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2003. p. 55.

2.2 Transporte sobre trilhos: ferrovia no Piauí na Primeira República

O período compreendido entre 1889 e 1930 marcou a fase de expansão das ferrovias no território nacional. É emblemático que no interregno temporal entre 1897 a 1914 quando foram construídos 12.386 km de ferrovias, atingindo um total de 26.062 km, cortando o território nacional, sobretudo nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Essas ferrovias foram implantadas através de investimentos estrangeiros, principalmente de empresários ingleses que procuravam maiores lucros com o transporte da produção de café (sul) e açúcar (nordeste). Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca. Nesse período, essa região era identificada como “área-problema” devido, especialmente, ao fenômeno da seca e suas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir seus efeitos, promoveu políticas públicas, dentre as quais a criação da Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformado em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias, etc.⁵⁰

A estrada de ferro era sinônimo de progresso em todo o país e o Piauí não poderia ficar fora desse ideal ocorrendo o aparecimento de vários projetos voltados para a construção de trechos ferroviários, interligando as regiões produtoras aos mercados consumidores, como as que ligariam as cidades de Petrolina (PE) a Teresina (PI), São Luis (MA) a Teresina, Crateús (CE) a Teresina e essa cidade a Amarração.

A história da implantação dos primeiros trilhos ferroviários em território piauiense é marcada por muitas dificuldades, como a falta de recursos financeiros para a conclusão de trabalhos que exigiam elevada soma de capitais. Nas mensagens governamentais dos primeiros anos do século XX, tem-se referências a projetos de melhoramentos na infraestrutura urbana e nos transportes e comunicação. Acerca dos transportes, os governos estadual e federal desejavam dotar o Estado de elementos materiais de maior envergadura, como o Porto de Amarração e as estradas de ferro. As ferrovias eram apontadas como fator de progresso, pois diminuiriam as distâncias e facilitariam o intercâmbio comercial entre as

⁵⁰ VIDAL, Francisco Baqueiro. Considerações em torno da validade atual da discussão sobre as desigualdades regionais no Brasil. *Observa Nordeste*. Fundação Joaquim Nabuco, Recife, 19 jun. 2007. 43 p. Disponível em: <http://www.fundaj.gov.br/geral/observanordeste/fvidal2.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2009.

cidades do interior do Piauí “um dos poucos Estados da União que não têm ainda seu solo cortado por uma linha férrea”.⁵¹

Nos primeiros anos da República, o Piauí não possuía um palmo de estradas de ferro construídas, apesar da existência de projetos que visavam interligar o território piauiense aos estados do Ceará, Pernambuco e Maranhão. Dentre esses, o projeto que acarretaria esforços dos governos estadual e federal foi o ramal que ligaria as cidades de Campo Maior a Amarração. Em 1910, o governo federal concedeu a construção da linha ferroviária de Sobral a Teresina, contratada com a Companhia *South American Railway*.⁵² Para isso, o governo do Estado promulgou uma lei na Câmara Legislativa – Lei n.º 569, de 2 de julho de 1910 –, autorizando o Estado a contratar junto ao governo federal a construção do ramal de Campo Maior a Amarração, da estrada de ferro Sobral a Teresina. De acordo com essa lei, o governador do Estado podia fazer empréstimo até no máximo de 300.000 libras esterlinas dentro ou fora do país.⁵³ Entretanto, o contrato celebrado com a Companhia *South American Railway* para arrendamento da rede de viação cearense e construção de algumas estradas de ferro que a constituíam acabou sendo negado pelo Tribunal de Contas, ocasionando, mais uma vez, a paralisação de projetos de construção ferroviária no Piauí.

Muitos projetos ferroviários piauienses no início do período republicano não passavam de promessas que entusiasmavam a população. Por meio da imprensa, principalmente dos órgãos oficiais, divulgava-se o entusiasmo e esperança de representantes da política e do comércio quanto à instalação dos primeiros ramais ferroviários no Piauí. O jornal *O Piauí*, órgão oficial do Estado, por exemplo, funcionava como divulgador das ações políticas e administrativas do governo. Em linguagem, muitas vezes, apologética, esse jornal construía uma imagem positiva dos governos estadual e federal. Nesse sentido, os cronistas produziam artigos vislumbrando as medidas dos governos para alcançar o “progresso e rápido desenvolvimento” almejado pelos piauienses. Em 1910, um cronista destacou que

[...] às vezes espera-se que a construção comece em Pernambuco, para terminar em Floriano, ligando assim os rios São Francisco e Parnaíba, outras, festeja-se o fincamento das primeiras estacas, anunciadoras do começo da construção; finalmente outras, escolhe-se até o local para a primeira estação do ramal que nos deve pôr em comunicação com o Ceará. Todo este serviço tem sido acompanhado com vivo interesse e com o maior

⁵¹ CORREIA, Jonas de Moraes. Memorial. *Piauí*, Teresina, ano 16, n. 866, 1 set. 1906. p. 3.

⁵² PIAUÍ. Governo. 1910-1912 (Silva). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Antonino Freire da Silva, em 1 de junho de 1910*. Teresina: Tip. do Piauí, 1910.

⁵³ PARTE OFICIAL – Governo do Estado. Lei n. 569. *Piauí*, Teresina, ano 20, n. 1066, 7 jul. 1910. p. 1.

entusiasmo por todos os piauienses, que vêm na facilidade das nossas vias de transporte o segredo do nosso progresso e rápido desenvolvimento.⁵⁴

Entre os anos de 1910 e 1915, foram anunciados a participação de recursos federais para a conclusão de ligações ferroviárias no Piauí, que visavam ligar o Estado ao Ceará via Crateús, a Pernambuco via Petrolina e ao porto de Amarração. Contudo, essas primeiras iniciativas de implantação dos caminhos de ferro em solo piauiense foram alvos de dificuldades que impossibilitaram o andamento dos serviços, apesar dos discursos, principalmente do governo do Estado, em apontar certa preocupação na melhoria das condições financeiras do Estado através da diminuição das distâncias entre as principais cidades produtoras e a capital Teresina. As estradas de ferro eram consideradas, nos programas de governo, como necessidade fundamental para os transportes da produção do Estado, mas não passavam de promessas.

Entre as autoridades políticas do Estado existia certo entusiasmo com o advento dos projetos ferroviários no Piauí. O governador Miguel Rosa, em discurso pronunciado na Assembléia Legislativa, revelou que o Piauí caminhava rumo ao progresso com a possível chegada da locomotiva:

Sou um crente fervoroso dos dias prósperos que aguardam o Piauí. As nossas indústrias, quase todas, estão em sua infância. As nossas riquezas dormem, desconhecidas. O comércio apenas se emancipa e dilata o olhar por um horizonte mais largo. A locomotiva, vencendo distâncias, só agora nos chega à porta, - feliz mensageira de uma outra era de progresso.⁵⁵

Esperanças a parte, a locomotiva representava um símbolo de progresso nos discursos dos governadores do Estado, ficando patente nos projetos de construção de ferrovias, interligando o Piauí aos estados do Maranhão, Ceará e Pernambuco. Um dos projetos ferroviários mais almejados pelo governo federal era o que ligaria o Piauí a Pernambuco, pois, de acordo com o traçado dessa ferrovia, o Estado ficaria interligado ao restante do país. Os estudos de construção desses trechos ferroviários vinham sendo realizados deste o período imperial, mas acabaram ficando a cargo da Companhia Estrada de Ferro Nordeste do Brasil, que mais tarde passou a ser chamada Petrolina a Parnaíba e mandou iniciar estudos de 102 quilômetros de linha que foram aprovados pelo decreto n. 2.258, de 13 de abril de 1896. Mas,

⁵⁴ MELHORAMENTOS. *Piauí*, Teresina, ano 20, n. 1066, 7 jul. 1910. p. 1.

⁵⁵ PIAUÍ. Governo. 1912-1916 (Rosa). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel de Paiva Rosa, em 1 de junho de 1913*. Teresina: Tip. Paz, 1913.

devido aos problemas econômicos que o país enfrentava na época, o governo federal acabou suspendendo o pagamento em dinheiro dos juros dos títulos das ferrovias. Diante disso, os trabalhos de construção dessa estrada de ferro foram parados e, conseqüentemente, ela acabou sendo declarada, pelo ministro da viação, concessão incursa em caducidade pela demora em sua conclusão.

No Império, os objetivos principais da construção de estradas de ferro no país eram: primeiro, povoar e aproveitar as riquezas do território, interligar as diversas regiões, visando o auxílio administrativo do governo, e fortificar a unidade política e econômica entre as províncias e o Governo Imperial. Muitos desses projetos almejados pelo governo objetivavam interligar as capitais econômicas do Nordeste (Salvador, Petrolina, São Luís, Belém, Fortaleza e Teresina) com a capital federal. A ferrovia Petrolina-Teresina, por exemplo, significava uma possibilidade de permitir maior comunicação com o mercado consumidor do sul do país, bem como as vantagens econômicas que poderiam ser alcançadas, pois os trilhos, ao serem implantados inicialmente em Pernambuco na cidade de Petrolina e avançando em território piauiense, passando por cidades como Oeiras e Amarante até chegar a capital Teresina e daí a Parnaíba, atingiriam cidades de grande importância econômica.⁵⁶

A ideia da ligação dos rios São Francisco e Parnaíba através da ferrovia entre Petrolina (PE) e Teresina (PI) tiveram muitos defensores, inclusive de representantes piauienses no senado federal. Foi graças a esses que a lei federal n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913, autorizou os estudos e construção dessa ferrovia. Os estudos foram realizados pelo engenheiro Messias Lopes, sendo ordenado o início dos trabalhos pelo presidente Delfim Moreira, através do Ministro da Viação, Melo Franco. Em 1919, os serviços de implantação desse trecho ferroviário foram iniciados a partir de Petrolina, mas acabou sendo paralisado durante anos.

Na década de 1920, iniciou-se o processo de estatização da maioria das empresas ferroviárias do país ocasionada pela crise financeira (1929) que acabou atingindo profundamente a economia brasileira. Em 20 de novembro de 1926, foi publicado, no *Diário Oficial* da União, o decreto n. 17.048, de 30 de setembro de 1925, correspondente ao termo de revisão e contrato celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão que era responsável, desde 1921, pela construção das ligações ferroviárias de São Luís-Teresina,

⁵⁶ COSTA, Heitor da Silva. Estrada de Ferro do S. Francisco a Parnaíba. *Piauí*, Teresina, ano 20, n.1039, 5 jan. 1910. p. 1.

Petrolina-Teresina e Crateús-Teresina. De acordo com esse decreto, o Governo do Estado assumiria a responsabilidade da construção dessas ferrovias em território piauiense.⁵⁷

A ferrovia de Petrolina a Teresina foi alvo de discussão, também, no senado federal por meio de representantes políticos do Piauí. Um desses foi Abdias Neves⁵⁸, que em 1916 pronunciou diversos discursos os quais reivindicavam melhorias nos transportes do Estado. Dentre as reivindicações, exigia-se a construção de uma estrada de ferro que interligasse o Estado a capital federal (Rio de Janeiro), sendo considerada a mais urgente para o progresso econômico da região. Nos pronunciamentos realizados, procurou negar a opinião segundo a qual “as estradas de ferro que arruinaram as finanças da República” e “a via férrea Petrolina-Parnaíba representa uma despesa adiável, senão inútil, motivo talvez de novos gravames para o Governo Federal”.⁵⁹ Para Neves, as construções ferroviárias brasileiras, desde 1913, construídas pelo governo federal atingiam somente 19.000 km, extensão considerada muito ínfima para um país com 8.000.000 km². Nesse sentido, considerou relevante que houvesse um aumento dos recursos financeiros federais voltados para ampliação da rede ferroviária do país, sobretudo em regiões que há anos vem sendo esquecidas, como, por exemplo, o Nordeste, devido a falta de verbas provenientes do poder central capazes de dá andamento às diversas obras paralizadas.

Abdias Neves considerou, ainda, que as ferrovias eram importantes para os transportes da produção, pois facilitaria a circulação e o consumo das principais cidades servidas pelo traçado ferroviário. Com isso, em seus discursos advertia que o governo federal favoreceu consideravelmente a melhoria dos transportes e comunicações dos estados situados na região sul do país, enquanto outros situados no nordeste como o Piauí, não apresentava nesse período “um palmo de estradas de ferro” construídas. As discussões que prevaleciam no senado quanto a construção de estradas de ferro no Piauí eram a onerosidade dessas estradas para as finanças da República e se a estrada de ferro de Petrolina a Teresina atendia ao plano geral de viação. Quanto ao último ponto, Neves afirmou que a ferrovia entre Petrolina-Teresina já fazia parte do plano de viação brasileira desde 1852 e passou por inúmeros projetos aos quais

⁵⁷ PIAUÍ, Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1926*. Teresina: Tip. do Piauí, 1926. p. 43.

⁵⁸ Abdias da Costa Neves (Teresina-PI, 19-11-1876 – Teresina-PI, 28-08-1928). Formou-se em Direito pela Faculdade de Direito em Recife. Foi juiz de direito interino de Piracuruca (1900-1912), juiz substituto federal (1902-1914) e secretário de Governo (1914). Em 1915, foi eleito senador da República. Atuou como jornalista em diversos jornais do Piauí como: *A Pátria*, *O Monitor*, *A Notícia*, *O Dia* e *Litericultura*. Acerca da vida e obra de Abdias Neves, ver: PINHEIRO, Áurea da Paz. *O desmoronar das utopias Abdias Neves (1876-1928): anticlericalismo e política no Piauí nas três primeiras décadas do século XX*. 2003. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2003.

⁵⁹ NEVES, Abdias. *Política das estradas de ferro e finanças da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916. p. 1.

foram esquecidos, ao longo do tempo, devido a falta de verbas federais para dá andamento aos trabalhos de construção.

Na tentativa de mostrar ao governo federal a importância de uma ferrovia, ligando Petrolina (PE) a Teresina (PI), Abdias Neves demonstrou as vantagens para a economia brasileira, sobretudo piauiense. Para isso, fez uso de dados estatísticos que evidenciavam uma quantidade muito elevada de produtos exportados na alfândega de Parnaíba. Segundo os dados, as exportações piauienses aumentavam consideravelmente e, muitas vezes, esses produtos eram contrabandeados para os estados vizinhos, sobretudo o Maranhão, beneficiando, assim, suas economias. A exportação dos produtos piauienses, em sua grande maioria, era escoada em portos situados nos estados do Maranhão e Ceará. Acerca disso, Neves afirmava que

Quase toda a exportação do Cajueiro é piauiense, porque é esse porto de Piauí ordinariamente frequentado, porto de escala dos navios estrangeiros e dos do Lloyd Brasileiro. Na Amarração só aportam, e raramente, navios costeiros, de pequeno calado. Acresce que o Itapecurú, o Pindaré e o Mearim, com diversas linhas de navegação a vapor, subvencionadas, são o escoadouro da produção maranhense, e mais que os municípios maranhenses, ribeirinhos do parnaíba, excessão do Brejo do Arapurú, são de mínima importância.⁶⁰

Nesse período, os estados vizinhos, Maranhão, Ceará e Pernambuco, funcionavam como importantes entrepostos comerciais das mercadorias do Piauí. Assim, grande parte dos traçados ferroviários desse Estado era projetada para atingir o território daqueles estados. Além da Petrolina (PE) a Teresina (PI) a, outra importante ligação ferroviária para o Piauí era a de Teresina a São Luís (MA). Essa ferrovia era justificada pela possibilidade de escoamento rápido e barato da produção piauiense para as principais cidades do centro-sul do país (Goiás e São Paulo).

A história da estrada de ferro no Maranhão teve início em 1888 quando o engenheiro Nicolau Vergueiro obteve do governo imperial a autorização para estudar uma ferrovia entre Caxias e Cajazeiras, atual Timon. Os planos inicialmente não tiveram sucesso e somente em 9 de junho de 1895 foi inaugurada a Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras com 78 km sob a orientação dos engenheiros Aarão Reis, Cristiano Cruz e Raimundo de Castro Maia, dentre outros.

⁶⁰ NEVES, 1916, p. 11.

Em 1907, foi iniciada a construção da Estrada de Ferro São Luís a Caxias, passando por sucessivos atrasos, sendo concluída em 1921. Desde 1919, a ferrovia já era administrada pela Inspeção Federal das Estradas de Ferro, tendo encampado em 1920 a Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras, nessa época conhecida como E. F. Senador Furtado. Com a encampação, a denominação foi alterada para Estrada de Ferro São Luís-Teresina. A ligação ferroviária entre essas capitais se efetivou em 14 de março de 1921, embora ainda necessitando de um transbordo sobre o canal dos Mosquitos, próximo a São Luís, até à construção da ponte Benedito Leite, com 270 m de extensão. Entretanto, foi somente em 1939 que esse traçado atingiu Teresina, sendo realizada a inauguração da ponte ferroviária João Luiz Ferreira sobre o rio Parnaíba (Fotografia 2). A inauguração dessa ponte ferroviária ocorreu no dia 2 de dezembro de 1939 com a participação de representantes dos dois Estados – Maranhão e Piauí, além de autoridades do governo federal e da população em geral.⁶¹



Fotografia 2: Ponte Ferroviária João Luiz Ferreira sobre o rio Parnaíba, ligando o Maranhão ao Piauí.

Fonte: JORGE, Miécio de Miranda. *Álbum do Maranhão*. São Luís: [s.n.], 1950.

⁶¹ A SOLENIDADE memorável da inauguração da ponte “João Luiz Ferreira”. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 274, 4 dez. 1939. p. 1.

Nos primeiros anos do século XX, o Piauí ainda não possuía um quilômetro sequer de trilhos assentados. Foi somente em 19 de novembro de 1916 que ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do Estado, entre Portinho e Cacimbão, com 24 km de extensão. Nesse mesmo dia foi também lançada a pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba.

A ferrovia chegou ao Piauí num momento em que o governo federal começava a se preocupar em integrar e desenvolver as diversas regiões brasileiras através da construção de rodovias em todo o país. Nesse sentido, as ferrovias assumiam a posição secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos. No Piauí não seria diferente, antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX, mas, por iniciativa do governo federal, acabou sendo efetivado alguns desses trechos, especialmente aqueles que interligavam Amarração às principais cidades da região norte do estado: Parnaíba (1920), Cocal (1923) e Piracuruca (1923).

Nesse período, a elite político-comercial do Piauí, sobretudo da cidade de Parnaíba, passou a reivindicar dos governos melhoramentos na área dos transportes como forma de diminuir a perda de produção e contribuir com as finanças do Estado. Essa elite político-comercial de Parnaíba considerava-se detentora de uma missão: promover o progresso no Piauí a todo custo e, para atingir esse objetivo, organizavam-se em associações, como a Associação Comercial de Parnaíba⁶².

A elite comercial de Parnaíba constituía-se de comerciantes de estabelecimentos importadores e exportadores que faziam da cidade um entreposto comercial de grande importância econômica para a região norte do Estado e, além disso, lutavam pela independência no campo econômico. Essa luta foi deflagrada contra a praça comercial do Maranhão que concorria ferreamente com o comércio piauiense, pois grande parte da produção do Piauí era comercializada diretamente no porto de Tutóia (MA), provocando

⁶² A Associação Comercial de Parnaíba foi uma das mais atuantes em prol de melhoramentos para o Estado e a primeira reunião da classe comercial de Parnaíba que legitimou sua fundação ocorreu em 28 de janeiro de 1917. Nessa reunião se estabeleceu o primeiro estatuto que regulamentava as ações da associação e formou a sua primeira diretoria tendo como presidente, Armando Madeira; vice-presidente, Antônio Gomes Veras; primeiro secretário, Henock Guimarães; segundo secretário, Francisco Ferreira de Castelo Branco; Tesoureiro, Dr. Francisco de Moraes Correia e como vogais, James Frederic Clark e Delbão Francisco Rodrigues. Nesse sentido, os discursos produzidos pelos representantes do comércio de Parnaíba visavam criticar as ações dos administradores públicos quanto a falta de melhoria material do Estado, ou seja, a relação entre os interesses da elite comercial e as dos administradores estaduais muitas vezes não coincidiam diretamente.

vários empecilhos à economia piauiense por serem contabilizados nas cifras maranhenses, além dos altos preços dos fretes denunciados pelos comerciantes piauienses.

A ideia da construção do porto de Amarração consumiria os maiores esforços da elite comercial parnaibana. Outra iniciativa correlata era a de construir uma ferrovia em solo piauiense que servisse de complemento do transporte das mercadorias produzidas internamente até o porto marítimo. Um complementaria o outro através de um ciclo onde os navios que chegassem no porto descarregariam as mercadorias no trem, seguindo para as cidades de destino. Já os produtos de exportação piauienses fariam o percurso inverso, iriam ao porto de trem e daí para os navios.

As ferrovias eram justificadas como alternativa de transporte da produção interna do Estado que nesse período enfrentava dificuldades de escoamento por falta de um sistema de comunicação adequado e eficiente, provocando a comercialização desses produtos diretamente nos estados vizinhos, como Ceará, Maranhão e Pernambuco. Para Armando Madeira,

Do interior do Estado, dos centros atingidos pelo raio de ação da Estrada de Ferro, afluirão os produtos variados e inumeráveis que apodrecem, anualmente, em abandono, porque não há quem os conduza. Pelas mesmas vias subirão as mercadorias importadas, para as permutas indispensáveis e satisfação das necessidades, cada dia maiores, dos consumidores sertanejos e ribeirinhos. Até que limite chegará esse jogo de compensações, esse movimento de expansão comercial em uma região fértil, boa e promissora como o Piauí, não nos é permitido aventurar para que não nos acoimem de fantasista.⁶³

A imprensa era um importante meio de divulgação das iniciativas e lutas dos comerciantes parnaibanos. Os jornais e revistas eram empregados na divulgação de ideias e projetos de melhoramentos para a cidade e o Estado, tornando-se documentos históricos que retrata o ambiente social específico onde foi produzido, como um mosaico de informações e representações da cidade, do cotidiano da população e dos homens públicos. Dentre os jornais parnaibanos publicados nos primeiros anos do século XX, pode-se destacar *A Semana* e *A Praça*, além da revista *Almanaque da Parnaíba*.⁶⁴ A maioria das reivindicações da elite comercial de Parnaíba era por mudanças estruturais no espaço urbano da cidade (abastecimento d'água, luz elétrica, calçamento de ruas, construção de escolas, etc.),

⁶³ MADEIRA, Armando. *Interesses piauienses*. Parnaíba: Comissão de Propaganda do Porto de Amarração, 1920. p. 103.

⁶⁴ Esse periódico conheceu três fases: a primeira, de 1924 a 1941, com a publicação de 18 edições; a segunda, 1942 a 1981, com 40 edições, e a terceira, a partir de 1994 aos dias atuais.

modernização do sistema educacional e introdução de elementos técnicos na área dos transportes e comunicação, como, por exemplo, as ferrovias e o porto marítimo em Amarração.

Em grande parte das mensagens governamentais produzidas durante os anos de 1900 a 1930 são mencionadas a necessidade de melhorar as condições de transporte e comunicação do Piauí por meio da construção de ferrovias, estradas e melhoramentos necessários no porto de Amarração, considerado o ancoradouro natural das mercadorias piauienses a outras regiões do país e do exterior. Na década de 1920, os comerciantes da cidade de Parnaíba sob representação da Associação Comercial de Parnaíba promoveram uma campanha em prol da construção do porto de Amarração. Essa campanha foi divulgada em revista (*Almanaque da Parnaíba*) e jornais (*A Praça* e *A Semana*), além de textos publicados nos anos de 1920 e 1921, da comissão de propaganda do porto de Amarração, organizados pelo presidente da Associação Comercial de Parnaíba, Armando Madeira.

Entretanto, esse objetivo tão almejado pelo comércio parnaibano não pode ser concretizado, pois das duas ideias – o porto de Amarração e as ferrovias, somente esta saiu do papel. Muitos dos trechos ferroviários demoraram anos para serem implantados no Piauí. Em 1926, na tentativa de justificar essa demora, o governador Matias Olímpio de Melo, em mensagem enviada a Assembléia Legislativa, advertia que, entre os anos de 1912 à 1918, a ferrovia Amarração-Campo Maior era subordinada à Rede de Viação Cearense. Nesse período, não houve a abertura ao tráfego de um quilômetro sequer. Segundo o governador,

Foram seis anos de absoluta improdutividade. O menosprezo pelos interesses do Piauí chegou a tal extremo que, tendo o Congresso Nacional votado, para 1918, uma pequena verba de setecentos contos para a construção das estradas “Amarração a Campo Maior” e “Crateús-Teresina”, a direção da Rede Cearense encontrou meios e modos de desviá-la quase totalmente para a aquisição de material rodante da “Camocim-Crateús”, sob o pretexto de que esse material servirá para a estrada do Piauí, quando construída!⁶⁵

Matias Olímpio justificava a demora na implantação de trilhos no Piauí devido a falta de interesse da Rede de Viação Cearense em melhorar as condições de transporte ferroviário do Estado. No entanto, o governo federal preocupou-se em beneficiar o sistema de viação férrea do Ceará, enquanto que o Piauí era menosprezado e esquecido. Entretanto, ao ler as entrelinhas desses discursos, pode-se concluir que nas mensagens dos governos piauienses,

⁶⁵ PIAUÍ, Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1926*. Teresina: Tip. do Piauí, 1926. p. 63.

muitas vezes, buscavam tirar suas responsabilidades e transferi-las à Rede de Viação Cearense, quanto ao governo federal. Este último era culpabilizado por não conceder recursos suficientes para a conclusão dos serviços ferroviários e outros melhoramentos.

As mensagens de governo das três primeiras décadas do século XX constataram-se a construção de um discurso de que os governos estaduais eram administradores cumpridores de seus deveres, enquanto homens públicos, ao clamarem “contra as injustiças que se nos fazia, e pedi trabalho para a população faminta, acrescida com a imigração de Estados vizinhos, ainda mais gravemente afetados pela seca”. Enquanto isso, “o Governo da União só mantém entre nós as suas estações arrecadadoras”.⁶⁶ Construía-se, assim, a ideia de que o governo federal era o principal gerador dos problemas econômicos e financeiros que assolavam o Estado, nesse período e o governo estadual assumia o papel de reclamar junto ao poder central as necessidades de melhoramentos técnicos importantes para o desenvolvimento e progresso do Piauí.

Na década de 1930, a imagem do governo federal como o único capaz de resolver os problemas que assolavam o Piauí continuava persistindo em diversos discursos. Em 1936, no jornal *Diário Oficial* foi publicado uma matéria do jornal *Diário Carioca* que informava a atuação do “líder da bancada piauiense”, o deputado Agenor Monte⁶⁷, quanto as solicitações ao governo federal para resolver os problemas econômicos do Estado. De acordo com a matéria, o deputado Agenor Monte, solicitou do governo federal “[...] a devolução ao Estado da taxa de 2% de ouro arrecado sobre a importação piauiense e que se eleva a cerca de 1.800 contos de reis papel, assim como a concessão de um empréstimo de 6.000.000\$000 através do Banco do Brasil, a exemplo do que tem sido feito para os outros Estados” para o aparelhamento do porto de Amarração, bem como a continuação dos serviços de construção de ferrovias no Piauí que, nesse período, encontrava-se na seguinte situação: “A linha de São Luís a Teresina ainda não atingiu a capital do nosso Estado por não estar ainda concluída a ponte sobre o Parnaíba [...]”; a “E. F. Petrolina a Teresina se acha na vila piauiense de Paulista, acerca de 400 quilômetros de Teresina, seu ponto terminal” e a “E. F. Crateús a Teresina se encontra na vila piauiense de Oiticica no sopé da Serra de Ibiapaba”. De acordo

⁶⁶ PIAUÍ, Governo. 1912-1916 (Rosa). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel de Paiva Rosa, em 1 de junho de 1915*. Teresina: Tip. Paz, 1915. p. 17.

⁶⁷ Agenor Monte (São Luís do Quitunde, Alagoas, 1904 – Rio de Janeiro). Militar e político. Aspirante-a-oficial em 1930. Revolucionário de 1930. Chegou ao posto de coronel (1955). Foi prefeito municipal de Teresina (09-03 a 17-03-1932). Secretário da Fazenda do Estado do Piauí. Participou da repressão ao movimento constitucionalista deflagrado em julho de 1932, em São Paulo. Deputado federal pelo Piauí à Assembléia Nacional Constituinte (1935). Foi reeleito para a Câmara dos Deputados (1935-1937).

com o deputado, a demora na construção de ferrovias no Piauí deve-se ao fato da “exiguidade das verbas orçamentárias” do governo federal.⁶⁸

Nesse mesmo ano, a representação federal do Piauí, José Pires Rebelo⁶⁹, Luís Mendes Ribeiro Gonçalves⁷⁰, Agenor Monte, Francisco Freire de Andrade⁷¹, Ademar Rocha⁷² e Francisco Pires de Gayoso e Almendra⁷³, produziu um memorial onde reivindicava ao presidente Getúlio Vargas melhoramentos nos transportes do Estado e no qual indicava as dificuldades na implantação de trechos ferroviários, as péssimas condições das auto-estradas federais e a necessidade de construção do porto marítimo próprio. Acerca das ferrovias no Piauí, o memorial trouxe um quadro comparativo das extensões ferroviárias dos Estados do

⁶⁸ OS PROBLEMAS do Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 6, n. 130, 10 jun. 1936. p. 1.

⁶⁹ José Pires Rebelo (Piripiri-PI, 1877 – Rio de Janeiro-GB, 1947). Engenheiro civil. Político. Formado pela Escola Politécnica do antigo Distrito Federal. Diretor de Obras Públicas, Terras e Colonização (1908-1909), na administração Anísio Auto de Abreu. Chefe da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Central do Piauí. Intendente de Teresina, assumindo a Municipalidade em 30-10-1909, para o qual foi eleito em 04 de outubro do mesmo ano. Renunciou ao cargo de Intendente em 18-08-1910. Elegeu-se deputado federal em duas legislaturas: 1918-1920 e 1921-1923. Em 1923, galgou uma Cadeira no Senado Federal, na vaga deixada por Félix Pacheco, permanecendo ininterruptamente na Câmara Alta até a 13ª legislatura (1927-1929). Voltou ao Senado em 1935, tendo o seu mandato cassado com a dissolução do Congresso Nacional pelo Golpe de Estado dado a Getúlio Vargas (1937). Ocupou no Senado o cargo de 2.º secretário. Pertenceu à Academia Piauiense de Letras, Cadeira nº 16, cujo patrono é Taumaturgo Sotero Vaz.

⁷⁰ Luís Mendes Ribeiro Gonçalves (Amarante-PI, 07-02-1895 – Rio de Janeiro-GB, 05-10-1984). Engenheiro. Cientista. Político. Escritor. Formado em Engenharia Civil e Geográfica pela Escola Politécnica da Bahia (1916). Dirigiu, no período entre 1916 a 1930, a Secretaria de Agricultura, Terras e Viação e Obras Públicas do Estado. Ocupou outros cargos e funções: Diretor-geral do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), membro vitalício do Conselho Diretor do Clube de Engenharia, Secretário-geral do Departamento Nacional dos Correios e Telégrafos, e membro do Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura, etc. Enquanto político foi Senador da República nas legislaturas iniciadas em 1935 e 1947. Colaborou em vários jornais do Piauí: *A Imprensa*, *O Lírio*, *Estado do Piauí*, *Correio de Teresina*, *Correio do Piauí*, *Diário Oficial* e *O Momento*.

⁷¹ Francisco Freire de Andrade (Teresina-PI, 1888 – Rio de Janeiro-GB, 1968). Médico e político. Formado em Medicina pela Faculdade da Bahia (1911). No Piauí, foi diretor do Departamento de Saúde Pública, do Hospital de Alienados, hoje, Hospital Areolino de Abreu, e da Santa Casa de Misericórdia. Clínico Geral e cirurgião. Na política foi eleito em 1933 suplente de deputado federal pelo estado natal à Assembléia Nacional Constituinte. Foi empossado em janeiro de 1934, participando dos trabalhos constituintes. Reeleito para um mandato de 1935 a 1937. Diretor da Instrução Pública. Vereador à Câmara Municipal de Teresina (1925-1929).

⁷² Ademar Soares da Rocha (Bertolândia-PI, 1892 – Rio de Janeiro, 1973). Médico, político e grande orador. Formado em Medicina pela Faculdade do antigo Distrito Federal (1916). Na política participou movimento revolucionário de 1924 e sofreu o afastamento do exército, exilando-se na Bolívia, na Argentina e no Uruguai. Anistiado pela Revolução de 1930, retornou ao País. Nessa ocasião teve seu nome sugerido por Juarez Távora, principal chefe revolucionário no Nordeste, para ocupar o cargo de Interventor Federal do Piauí. Deputado federal pelo seu estado natal na legislatura de 1935 a 1937. Volta à Câmara dos Deputados em 1946, participando dos trabalhos constituintes e, com a promulgação da nova Carta Magna (18-09-1946), passou a exercer o mandato ordinário. Nessa legislatura foi membro efetivo das comissões permanentes de Obras Públicas e de Segurança Nacional. Pertenceu à Academia Piauiense de Letras, ocupando a Cadeira nº 16, cujo patrono é Taumaturgo Sotero Vaz.

⁷³ Francisco Pires de Gayoso e Almendra (Rio de Janeiro-GB, 1901 – Teresina-PI, 1968). Médico. Professor. Político. Formado em Medicina pela Faculdade da Bahia. Curso de especialização na Universidade de Sorbone, na França. Foi diretor do Hospital de Alienados de Teresina. Membro e presidente do Conselho Administrativo do Estado. Professor e diretor da antiga Faculdade de Direito. Deputado federal e constituinte de 1935. Teve o mandato cassado com a dissolução do Congresso Nacional pelo Golpe de Estado dado por Getúlio Vargas.

país e, nesse quadro, o Piauí estava situado entre aqueles “mais carecente de vias férreas”. Abaixo, quadro que expõe as disparidades da quilometragem das linhas férreas implantadas em cada Estado no ano de 1936:

TABELA 1 – RELAÇÃO DA QUILOMETRAGEM DAS FERROVIAS BRASILEIRAS EM 1936

Nº DE ORDEM	ESTADOS	QUILÔMETROS	PERCENTAGEM SOBRE O TOTAL DA REDE
1	Minas Gerais	7.945	24,02
2	São Paulo	7.159	21,65
3	Rio Grande do Sul	3.135	9,49
4	Rio de Janeiro	2.705	8,18
5	Bahia	2.148	6,50
6	Paraná	1.459	4,41
7	Ceará	1.240	3,75
8	Sta. Catarina	1.186	3,50
9	Mato Grosso	1.171	3,54
10	Pernambuco	1.051	3,18
11	Espírito Santo	774	2,34
12	Rio Grande do Norte	480	1,45
13	Parahyba	472	1,33
14	Maranhão	450	1,33
15	Pará	374	1,13
16	Alagoas	361	1,09
17	Sergipe	297	0,90
18	Piauí	160	0,48
19	Amazonas	5	0,02

Fonte: MEMORIAL apresentado ao Sr. Presidente da República pela representação federal do Piauí, sobre a construção do Porto de Amarração. *Diário Oficial*, Teresina, ano 6, 1º out. 1936. p. 5.

De acordo com a tabela, o Piauí acompanhado do Amazonas era o mais desprovido de ferrovias, porém a região do Amazonas apresentava “vastíssimo sistema fluvial”. A ferrovia no Piauí ainda não havia alcançado a cidade de Piripiri que teve sua estação inaugurada em 1937. Então, com o estabelecimento dos trilhos em Piripiri a extensão da malha ferroviária

piauiense elevou-se para 215 quilômetros, interligando essa cidade a Luís Correia. A seguir relação das datas de inauguração e extensão dos primeiros trechos ferroviários no Piauí:

TABELA 2 – RELAÇÃO DAS INAUGURAÇÕES DOS PRIMEIROS TRECHOS FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ (1916 – 1937)

TRECHOS	DATA DE INAUGURAÇÃO	Km
Portinho – Cacimbão	19.11.1916	24
Amarração – Bom Princípio	01.05.1922	50
Bom Princípio – Frexeiras	19.01.1923	24
Frexeiras – Cocal	13.02.1923	13
Cocal – Deserto	01.07.1923	22
Deserto – Piracuruca	19.11.1923	39
Piracuruca – Piripiri	11.02.1937	43

Fonte: TRECHOS entregues ao tráfego: datas e extensão. *Revista ferroviária*, 1945. Disponível em: www.revistaferroviaria.com.br Acesso em: 23 fev. 2009.

De acordo com a tabela, as cidades servidas por linhas ferroviárias implantadas em território piauiense estavam situadas na região norte do Estado. Esse traçado ferroviário no Piauí deveu-se, sobretudo, à necessidade de encaminhar a produção interna do Estado ao porto marítimo em Amarração. Nesse período, o porto de Amarração era considerado o ancoradouro natural das mercadorias piauienses, fazendo parte das reivindicações dos comerciantes exportadores e importadores da região e, iniciou-se a implantação dos primeiros trechos ferroviários entre Petrolina (PE) a Teresina (PI). A seguir tabela das datas de inauguração e extensão desses trechos ferroviários:

TABELA 3 – RELAÇÃO DAS INAUGURAÇÕES DOS TRECHOS FERROVIÁRIOS DA ESTRADA DE FERRO PETROLINA – TERESINA (VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO, 1923 – 1938)

TRECHOS	DATA DE INAUGURAÇÃO	Km
Petrolina – Pau Ferro	01.03.1923	61
Pau Ferro – M. Lopes	09.12.1923	27
M. Lopes – Afranio	31.10.1926	52
Afranio – Km 155	19.02.1928	15

Km 155 – Mafrense	19.02.1928	9
Mafrense – Acauan	21.12.1936	25
Acauan – Paulista	28.12.1938	15

Fonte: TRECHOS entregues ao tráfego: datas e extensão. *Revista ferroviária*, 1945. Disponível em: www.revistaferroviaria.com.br Acesso em: 23 fev. 2009.

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

2.3 Transporte sobre rodas: incentivo às rodovias na primeira metade do século XX

Tem havido um considerável aumento da produção de trabalhos na historiografia sobre as ferrovias no Brasil das últimas décadas com ênfase numa abordagem acerca da decadência das ferrovias no país.⁷⁴ Esses estudos trazem a justificativa da decadência ferroviária brasileira, em grande medida, ocasionada pela nova orientação dos transportes iniciada na década de 1920, quando ocorreu o advento da rede rodoviária no Brasil. Nesse período, o país ingressou no mundo automobilístico com a presença de empresas montadoras de automóveis dentre as quais a Ford (1919) e a General Motors (1925) e a promoção de eventos (exposições e corridas de automóveis) que funcionavam como divulgadoras dos novos modelos de automóveis e caminhões fabricados por essas empresas. Nesse sentido, houve um conjunto “de interesses desses setores na construção de rodovias e na difusão de ideias e valores positivos associados ao automóvel”⁷⁵. Os jornais publicavam anúncios, divulgando o

⁷⁴ SILVEIRA, Mário Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP, 2003. PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2000. PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro et. al. (Org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho D’água, 2004. PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? *História Revista*, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45-69, jan./jun. 2008.

⁷⁵ PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro et. al. (Org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho D’água, 2004. p. 53.

“conforto”, a “segurança” e a “rapidez” dos automóveis e caminhões fabricados por empresas automobilísticas. De acordo com Dilma de Paula,

[...] até a década de 1920, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor. Daí em diante, essa tendência se inverteu: lentamente o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento do progresso se vincularia, agora, à rodovia, sendo a ferrovia identificada ao arcaísmo e, principalmente, ao antieconômico.⁷⁶

Esse quadro de desmonte ferroviário em favor das rodovias atingiu vários estados do país. No Piauí, evidenciou-se uma política de construção de estradas de rodagem através de estudos e construção de muitos trechos, ligando as principais cidades do Estado: Teresina, Parnaíba, Floriano, Oeiras, Picos e Barras. Nesse sentido, foi realizado em outubro de 1922, na capital Teresina, o Congresso das Municipalidades, encampados pelos intendentess municipais de Teresina, Floriano, Parnaíba, Amarante e Campo Maior, e teve a participação de 31 representantes municipais. Nessa ocasião, foram discutidas medidas em prol do “progresso e desenvolvimento” dos municípios que passava por melhorias na instrução primária e profissional, saneamento, incremento da agricultura e pecuária, limites intermunicipais e nos transportes e comunicação. Acerca dos transportes, o Congresso das Municipalidades Piauienses considerava:

[...] da mais alta importância a questão das estradas de rodagem: embora financeiramente cada um não possa realizar a construção de estradas de rodagem necessárias ao seu desenvolvimento, todos os Municípios assumem o compromisso de trabalhar no sentido de melhorar as suas estradas atuais, entrando mesmo em acordo com o Governo do Estado para esse fim.⁷⁷

Entre os anos de 1923 e 1930, em plena era do automobilismo no Brasil, o governo estadual do Piauí iniciou a implementação de projetos de construção de estradas carroçáveis. Nas mensagens de governo publicadas no período, as dificuldades de transportes eram apontadas como justificativa para o retardamento da expansão econômica do Estado, devido a inviabilidade da circulação da produção. Nesse período, o principal meio de transporte era a navegação do rio Parnaíba que enfrentava dificuldades de navegabilidade por causa das

⁷⁶ PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000. p. 55.

⁷⁷ PIAUÍ. Governo. 1920-1924 (Ferreira). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira, em 1º de junho de 1922*. Teresina: Tip. do Piauí, 1922. p. 16.

péssimas condições técnicas ocasionadas pelo assoreamento e pelas frequentes estiagens. Assim, os governos estadual e federal investiram, embora lentamente, em melhoramentos nos transportes: construção de estradas carroçáveis, implantação de trechos ferroviários e desobstrução do rio Parnaíba.

Em mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Piauí em 1925, Matias Olímpio de Melo, governador do Estado, apontava que “a mingua de um possante aparelho circulatório, não há uniformidade no progresso brasileiro”, pois enquanto as regiões próximas ao litoral, à margem das ferrovias ou dos rios navegáveis, prosperavam com a circulação de suas produções, as populações situadas no interior ficavam a mercer de problemas de transporte, como, por exemplo, estradas esburacadas, veredas e rios assoreados. O Piauí representava, segundo ele, o estado que mais carecia de “sistema vascular mais completo” que “se lhe retalhe o solo com inumeras linhas de comunicação, penetrando o sertão a dentro, entrelaçando cidades, vilas e aldeias, para lhe despertar as forças adormecidas”.⁷⁸ De acordo com dados do governo, em 1924, foram construídos por iniciativa particular, municipal e estadual a cifra superior a 1.000 quilômetros de caminhos carroçáveis;⁷⁹ em 1925, essa cifra aumentou para 1.862 quilômetros e 393 metros⁸⁰; em 1926, para 2.665 quilômetros e 920 metros⁸¹; e em 1927, para 2.741 quilômetros e 920 metros.⁸²

Na década de 1920, a construção e o melhoramento de estradas carroçáveis em território piauiense refletem o desenvolvimento do sistema rodoviário em várias regiões do país. Nesse interim, a ferrovia foi perdendo gradativamente sua posição de principal meio de transporte. Para Anísio Brasileiro, nos anos de 1930, esse fato se agravou ainda mais, pois

[...] durante a era Vargas ocorreu a diminuição do ritmo de investimentos na implantação de linhas ferroviárias no país, enquanto o setor rodoviário ia se tornando um forte competidor das ferrovias. O transporte rodoviário crescia em detrimento da estagnação das ferrovias ocasionada pela falta de integração entre as redes ferroviárias existentes, a falta de manutenção e o envelhecimento tanto da infra-estrutura quanto do material rodante.⁸³

⁷⁸ PIAUÍ. Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1925*. Teresina: Tip. do Piauí, 1925. p. 46-47.

⁷⁹ PIAUÍ, 1925, p. 48.

⁸⁰ PIAUÍ. Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1926*. Teresina: Tip. do Piauí, 1926. p. 62.

⁸¹ PIAUÍ, Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1927*. Teresina: Tip. do Piauí, 1927. p. 41.

⁸² PIAUÍ. Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1928*. Teresina: Tip. do Piauí, 1928. p. 68.

⁸³ BRASILEIRO, Anísio et. al. *Transportes no Brasil: história e reflexões*. Brasília, DF/Recife, PE: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)/Ed. Universitária da UFPE, 2001. p. 217.

A decadência ferroviária no Piauí pode ser bem registrada através do quadro abaixo no qual expõe o movimento de transportes efetuado durante os quatro últimos anos da década de 1920 na Estrada de Ferro Central do Piauí:

TABELA 4 – MOVIMENTO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ
1927-1930

ANOS	PASSAGEIROS	BAGAGENS E ENCOMENDAS (k)	ANIMAIS (Cabeças)	MERCADORIAS (k)
1927	51.023	264.892	3.998	6.177.661
1928	39.352	218.137	1.616	4.491.146
1929	26.648	117.490	802	3.697.174
1930	12.821, de 1º de Janeiro a 30 de junho.	54.352, de 1º de Janeiro a 30 de junho.	365, de 1º de Janeiro a 30 de junho.	1.804.289, de 1º de Janeiro a 30 de junho.

Fonte: ESTRADA de ferro Central do Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 1, n. 2, 3 jan. 1931. p. 2.

No quadro anterior, pode-se constatar uma gradativa diminuição do movimento de passageiros, bagagens e encomendas, animais e mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro Central do Piauí entre os anos de 1927 e 1930. Nesse período, a Central do Piauí atendia algumas cidades da região norte do Estado, como Parnaíba, Cocal e Piracuruca. Enquanto ocorria a diminuição do tráfego do transporte ferroviário no Piauí, o governo federal realizou medidas em prol da construção de estradas de rodagem em todo o país. Uma dessas medidas foi a criação, por meio do ministro da Viação José Américo de Almeida e através do Decreto n. 19.726, de 20 de fevereiro de 1931, da Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), para auxiliar as regiões assoladas pela seca. No Piauí, com a seca de 1932, o interventor federal do Estado, Landri Sales Gonçalves, pediu ajuda à União para a construção de estradas carroçáveis, açudes e abertura de poços com o objetivo de amenizar os efeitos da seca, pois, de acordo com o interventor, ao assumir o governo, grande parte desses serviços encontravam-se parados. Nesse sentido, o governo federal retomou os trabalhos de construção,

[...] das estradas Fortaleza-Teresina e Campos Sales-Floriano nos trechos compreendidos em território do Estado, ao mesmo tempo que facultava meios à edificação do prédio para Correios e Telégrafos, nesta capital e ao reinício dos trabalhos ferroviários, quer da São Luiz-Teresina, como da

Petrolina-Teresina e Central do Piauí, desejoso de amparar, da melhor forma possível, as populações abatidas pela seca.⁸⁴

Nos relatórios de governo de Leônidas de Castro Melo (1935-1937), eram divulgados as principais iniciativas para melhorar a situação em que o Estado se encontrava, tomando “como referência índices econômicos, sociais e de infra-estrutura da República Velha e, até mesmo, do período imediatamente anterior ao seu, para aquilatar a desenvoltura do Governo que dirigia”.⁸⁵ Então, segundo dados do governo estadual, entre os anos de 1930 e 1938, o governo federal entregou ao tráfego alguns quilômetros de linhas ferroviárias em território piauiense: 43.400 km, entre Piracuruca e Piri-piri, da Estrada de Ferro Central do Piauí; 12.644 km, da Petrolina-Teresina, e 5 km, da Crateús-Teresina. Por outro lado, ocorreu um maior incentivo por parte dos governos federal e estadual para a construção de rodovias e estradas carroçáveis no Estado. Até 1930, o governo federal construiu um total de 117.500 km de rodovias em território piauiense elevando-se, em 1937, para 181.500 km, através da Inspeção Federal de Obras Contra as Secas.⁸⁶ Em 1935, a rede carroçável atingia 3.995 km e, em 1937, perfazia o total de 7.324 km construídos. Nesse mesmo ano foram entregues ao tráfego 181.500 km ligando Teresina a Campo Maior, do trecho da rodovia Fortaleza-Teresina.⁸⁷ Nesse período, além de rodovias e estradas carroçáveis, foram realizados pelo governo do Estado “a construção, reconstrução e reparo de estradas e pontilhões”, perfazendo um orçamento total de 1.061:272\$300.⁸⁸

Apesar dos dados do governo estadual mostrar o aumento de verbas estaduais e federais na construção de rodovias em território piauiense, muitas dessas estradas sofriam dificuldades de trafegabilidade. Em 1935, um cronista evidenciava a necessidade de “reparos urgentes nas estradas carroçáveis” devido ao considerável aumento do movimento de veículos, sobretudo caminhões e ônibus cruzando o território piauiense, e das precárias condições das estradas e pontes. De acordo com o cronista:

[...] é de importância relevante e de necessidade premente que o Governo, no próximo ano, trace um programa rigoroso de reparos nas estradas

⁸⁴ RELATÓRIO apresentado ao Exm. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Chefe do Governo Provisório da República, pelo Capitão Landrí Sales Gonçalves, Interventor Federal no Piauí, relativo ao exercício de 1932. *Diário Oficial*, Teresina, ano 3, n. 194, 29 ago. 1933. p. 4.

⁸⁵ NASCIMENTO, Francisco Alcides do. O processo de modernização de Teresina nos anos 30 e 40: encurtamento do tempo e espaço. *Carta CEPRO*, Teresina, v. 18, n. 1, jan./jun. 2000. p. 71.

⁸⁶ PIAUÍ. Governo. 1935-1937 (Melo). *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Interventor Leônidas de Castro Melo*. Teresina: Imprensa Oficial, 1938. p. 141.

⁸⁷ PIAUÍ, 1938, p. 142.

⁸⁸ PIAUÍ, 1938, p. 145.

carroçáveis do Estado. Si não temos estrada de ferro, para que recorrermos, no tocante à circulação da nossa riqueza, senão às vias carroçáveis, que nos tem sido, de uma utilidade extraordinária? É mister que os poderes públicos olhem, com muito carinho, para este grande problema, que bem poderia ser resolvido com facilidade se as Prefeituras tivessem o cuidado constante de velarem pela boa conservação das estradas situadas nos municípios sob a jurisdição.⁸⁹

Na citação acima, o cronista além de denunciar a necessidade de melhoramentos das estradas piauienses, clamava tanto do governo estadual quanto das prefeituras das cidades maior participação na conservação delas. Em 19 de novembro de 1936, foi publicado na revista *Brasil Finanças*, do Rio de Janeiro, um artigo de Buggy Brito, no qual expõe os principais problemas das “vias de comunicação no Piauí”. Segundo ele o Estado era:

Vítima da posição topográfica que o reduz a um verdadeiro enclausuramento, apertado entre o rio Parnaíba a Oeste e uma cadeia de serras a Leste e Sul, era, portanto, uma região a exigir mais do que qualquer outra, um sistema de comunicações que viesse libertá-la do afogo. O outro meio para ligar-se com a civilização seria naturalmente pelo Norte, aproveitando o seu porto de mar, a baía de Amarração. Entretanto, o que vemos e sentimos, é o isolamento completo, é a falta absoluta de caminhos por onde possa escoar a sua produção, os meios fáceis de trânsito para comerciar e progredir. Avexado a normas vetustas de trabalho, recende-se de rendas para viver justamente por lhe faltar transportes, estradas para circulação das suas riquezas. De que serve, por exemplo, desenvolver a sua produção agrícola se não há meios de escoamento? Para que serve alargar as suas atividades industriais se estas não podem ser exportadas?⁹⁰

Para Buggy Brito, o desenvolvimento da produção e o alargamento das atividades industriais do Piauí dependiam necessariamente de melhoramentos nos meios de transportes do Estado, principalmente da construção de estradas e do porto marítimo, pois facilitariam o escoamento, circulação e comercialização da produção piauiense para outros estados e países. Em relatório enviado ao presidente da República, Getúlio Vargas, em 1938, o interventor federal Leônidas de Castro Melo expressou as ações do governo estadual quanto a construção de estradas de rodagem e carroçáveis, mostrando que “sem recursos para lançar grandes troncos ferroviários e longas rodovias de boas características técnicas, procurou, como medida inicial, inadiável, distender ao máximo, a rede carroçável”. Nesse sentido, a ideia central do governo “era abrir caminho à penetração mais célere dos elementos civilizadores e por onde comessem a escoar, desde logo, as fontes de produção, fortalecendo as rendas públicas, para

⁸⁹ REPAROS urgentes nas estradas carroçáveis. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 642, 13 dez. 1935. p. 1.

⁹⁰ ESTATÍSTICA Vias de comunicação no Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 6, n. 288, 22 dez. 1936. p. 13.

realizações maiores”, mas, ao mesmo tempo, não ignorava “as dificuldades do tráfego em grande parte desses caminhos e o alto preço do frete a onerar os produtos das regiões mais longínquas”.⁹¹

Em 1939, foi publicada matéria no jornal *Diário Oficial*, noticiando a entrega de mais 15 km da estrada de rodagem que ligaria as cidades de Teresina (PI) e Fortaleza (CE):

A Inspetoria de Obras Contra as Secas, neste Estado, acaba de entregar ao tráfego público um novo trecho da rodovia Teresina-Fortaleza, numa extensão de 15 km, entre Campo Maior e Piri-piri. Esse novo trecho acha-se completamente concluído, com o revestimento tipo da Inspetoria e obras d’arte nele compreendidas, que são cinco bueiros e dois pontilhões de concreto armado. Os trabalhos de construção até o dia 31 de dezembro, mais quinze quilômetros de rodovia, estando incluído neste segundo trecho as duas pontes sobre o rio Titara e riacho Fundo, de 24 m e 13 m respectivamente, cujas construções já estão em pleno andamento. Com o tráfego sendo feito por esse novo trecho, já fica de muito encurtado o percurso entre Teresina e a parte norte do Estado. No próximo ano deverá a rodovia atingir Piri-piri e prosseguir no rumo de Tianguá, no Ceará, que é até aonde irá o trecho rodoviário a cargo da Comissão do Piauí.⁹²

Essa matéria expõe as iniciativas do governo federal em dotar o território piauiense de estradas de rodagem que atinjam regiões consideradas economicamente estratégicas ao desenvolvimento do Piauí, como as cidades de Campo Maior e Piri-piri, situadas numa região de grande produção de carnaúba, coco babaçu e culturas agrícolas, interligando-as ao estado do Ceará. No final da década de 1930 e início da década de 1940, com o aumento da política estatal de incentivo à industrialização no país, houve uma nova política na área dos transportes cujas ferrovias perdiam cada vez mais importância em favor das rodovias. Durante o governo de Getúlio Vargas, ocorreu um maior incentivo na construção de trechos rodoviários em todo o país. No Piauí, esse quadro pode ser percebido nas matérias publicadas nos jornais oficiais, anunciando a participação do governo federal na construção e melhoria das estradas estaduais:

O desenvolvimento rodoviário do Brasil, nos últimos anos, é fenômeno que não pode passar despercebido aos que desejem balancear, neste momento, a realidade nacional. A rodovia é caminho dos países pobre – a estrada acessível aos que não podem medir o território nacional a pontas de trilho. A extensão do Brasil torna quase impossível a completa ligação ferroviária

⁹¹ PIAUÍ, 1938, p. 142.

⁹² ESTRADA de rodagem Teresina-Fortaleza Mais 15 quilômetros entregues ao tráfego. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 250, 31 out. 1939. p. 1.

entre as diversas unidades federativas, em poucas décadas. Daí os louvores que se devem a Estados, como o Piauí, que multiplicam rapidamente suas estradas de rodagem. No ano passado, o governo Leônidas Melo reparou ou reconstruiu mais de sete mil quilômetros de rodovias, deu grande impulso à ligação ferroviária entre Teresina e Parnaíba – os grandes núcleos urbanos e econômicos do Estado, inaugurou o trecho Campo Maior-Barras, num total de setenta e seis quilômetros. Agora mesmo, segundo notícias dali recebidas, o governo piauiense fechou contrato para a compra de tratores e demais materiais para construção de rodovias, numa importância superior a quinhentos contos. É uma obra patriótica, que não deve passar sem registro numa hora em que o Brasil inteiro, sob o impulso do governo Getúlio Vargas, amplia e melhora seu sistema de transportes e sua capacidade de produção e trabalho.⁹³

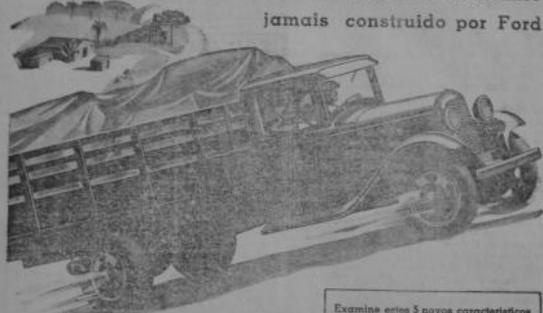
No Brasil, as ferrovias, em sua grande parte, eram situadas na região Sudeste, beneficiando cidades, como São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais. Em 1945, a extensão total das estradas de ferro no país era de 35.280 quilômetros. A ferrovia, no entanto, foi perdendo gradualmente sua importância desde 1920, provocada por diversos fatores: o aumento de investimentos rodoviários, a presença das empresas automobilísticas e a propaganda negativa que a ferrovia enfrentou, posteriormente, por parte tanto do governo federal quanto de representantes políticos dos estados e municípios.

A importância da rodovia como meio de transporte em todo o país pode ser percebida com a presença nos jornais de anúncios de venda de automóveis e caminhões, enfocando, sobretudo, aspectos positivos, como a velocidade, a comodidade e a segurança. No Piauí, durante a década de 1930, constata-se nos jornais publicados nesse período diversos anúncios de caminhões e automóveis de empresas automobilísticas como a *Ford*. A partir da década de 1920, o jornal *Diário Oficial*, órgão oficial que funcionava para divulgar as ações políticas e administrativas dos governos estadual e federal, passou a veicular matérias tanto de cunho político-administrativo quanto anúncios comerciais. Veja a seguir um dos anúncios publicados no jornal *Diário Oficial*, de 1934:

⁹³ O PIAUÍ rodoviário. *Diário Oficial*, Teresina, ano 10, n. 126, 7 jun. 1940.

**A arrancada DE UM TRATOR
A VELOCIDADE DE UM TREM**

no caminhão mais economico
jamais construido por Ford



Examine estes 5 novos caracteristicos

O novo caminhão Ford V-8 apresenta tudo o que um caminhão deve ter. Ford acrescentou à solidez e resistência extraordinárias de um caminhão de 80 cavalos a velocidade de um trem expresso. E baseando essa conquista num motor em V e na nova carburação dupla, Ford construiu o caminhão mais econômico jamais saído das suas fábricas.

No novo caminhão Ford V-8 há muitos outros característicos dos caminhões próprios para serviço pesado. Novos mancais das bielas, de bronze. Eixo traseiro inteiramente flutuante. Pinhão apoiado entre rolamentos. Coroa de tipo novo e reforçada.



FORD MOTOR COMPANY

Fotografia 3: Anúncio do novo caminhão Ford V-8, da empresa Ford Motor Company.

Fonte: DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul.1934. p. 7.

Os empresários das fábricas automobilísticas utilizavam os jornais para anunciar os “novos modelos” de automóveis e caminhões do mercado como forma de incentivar o consumo. No anúncio acima, a empresa Ford mencionou algumas características positivas do caminhão Ford V-8:

O novo caminhão Ford V-8 apresenta tudo o que um caminhão deve ter. Ford acrescentou à solidez e resistência extraordinárias de um caminhão de 80 cavalos a velocidade de um trem expresso. E baseando essa conquista num motor em V e na nova carburação dupla, Ford construiu o caminhão mais econômico jamais saído das suas fábricas.

No novo caminhão Ford V-8 há muitos outros característicos dos caminhões próprios para serviço pesado. Novos mancais das bielas, de bronze. Eixo traseiro inteiramente flutuante. Pinhão apoiado entre rolamentos. Coroa de tipo novo e reforçada.⁹⁴ (grifo do autor)

⁹⁴ DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul.1934. p. 7.

É interessante observar que, no primeiro plano da imagem, o caminhão encontra-se inclinado, sugerindo uma subida para mostrar a resistência do caminhão e, no segundo plano, tem-se a imagem de uma fazenda, remetendo a representação do campo. Já na parte escrita do anúncio, o caminhão é comparado a dois transportes: primeiro, a um trator pela capacidade de realizar “arrancada” e segundo, a um trem expresso pela velocidade. Na tentativa de chamar a atenção dos consumidores, principalmente os residentes no campo, os veículos de grande porte, como os caminhões, eram significados nos anúncios como máquinas rápidas e, ao mesmo tempo, confortáveis, seguras e resistentes, capazes de transportar grandes quantidades de mercadorias e de fornecer maior comodidade aos passageiros.

Em 1935, um cronista evidenciava a importância dos caminhões para o desenvolvimento econômico do país, pois permitia transporte seguro e rápido de mercadorias entre o litoral e o interior, devido a capacidade de vencer as condições adversas dos caminhos rodoviários do Estado. Na crônica, verifica-se a preocupação em mostrar aos consumidores piauienses a relevância dos caminhões Ford V-8 “que tornam possível a entrega de mercadorias sob as piores condições de tráfego, proporcionando, além disso, resultados bastante compensadores para os proprietários desses veículos”.⁹⁵ Nesse sentido, as empresas automobilísticas utilizavam os jornais para divulgar os principais benefícios dos automóveis e caminhões, destacando características positivas, como comodidade, segurança e rapidez e, ao mesmo tempo, mostravam os benefícios de suas empresas para o desenvolvimento econômico do país. Em 1949, em nota publicada no *Jornal do Comércio*, de Teresina, se enumerou “as vantagens auferidas pelo Brasil, com a vinda da Ford, e qual a extensão dessas vantagens”:

Em primeiro lugar, afigura-se importante destacar o extraordinário incremento do transporte rodoviário, com a conseqüente abertura e extensão de novas estradas – artérias por onde circula o sangue da nossa riqueza. De fato, precisamos reconhecer que o Ford foi autêntico bandeirante, motorizado. São do General Cândido Rondon, estas palavras: “Ford foi sempre o meu fiel companheiro, no desbravamento do sertão brasileiro”. A formação de técnicos brasileiros é outra grande contribuição da Ford, que não precisamos encarecer. Tão logo a nossa legislação permitiu, a Ford, iniciou a compra de produtos nacionais, para finalizar a montagem dos seus veículos. Além do seu lado financeiro, de retenção de divisas, este fato serviu de grande estímulo a inúmeras indústrias nacionais, que hoje prosperam. Mais de 200.000 veículos foram até hoje montados no país. Mais de um bilhão de cruzeiros foram gastos até hoje, em salários, impostos e compras de produtos nacionais. Mas muito maior que o valor material dessa

⁹⁵ PROGRESSO dos meios de transporte. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 655, 30 dez. 1935. p. 1.

contribuição para o Brasil, foi o que ela representou em criação de novas zonas produtivas, circulação de riquezas e aceleração do nosso progresso.⁹⁶

Nessa citação, percebe-se a necessidade de mostrar as vantagens que o país obteve com o estabelecimento da empresa automobilística *Ford*, como o “incremento do transporte rodoviário” com a “abertura e extensão de novas estradas”, a “formação de técnicos brasileiros”, a “retenção de divisas” que permitiu que indústrias brasileiras prosperassem, além de ter criado o aparecimento de “novas zonas produtivas, circulação de riquezas e aceleração” do progresso brasileiro. Essa nota é acompanhada por um anúncio de uma revendedora de automóveis que destacava os serviços oferecidos pela Ford aos usuários de seus veículos, como “peças Ford legítimas”, “mecânicos Ford especializados”, “métodos aprovados pela fábrica” e “ferramentas especiais Ford”. Ou seja, construíam-se imagens positivas das empresas automobilísticas na perspectiva de chamar a atenção dos usuários aos diversos serviços oferecidos pela empresa para manter os automóveis “novos”.

Enquanto as construções rodoviárias avançavam lentamente em território piauiense, a extensão de trechos ferroviários em serviço era muito pequena e compreendia os trechos que ligavam as cidades de Parnaíba a Piri-piri (da E. F. Central do Piauí), alguns quilômetros de Petrolina a Paulistana (da E. F. Petrolina-Teresina) e São Luiz a Teresina (da E. F. São Luís-Teresina). Como já foi dito anteriormente, a E. F. São Luiz-Teresina só atingiu a capital do Estado em 1939, com a inauguração da Ponte Ferroviária João Luiz Ferreira sobre o rio Parnaíba. Além disso, a navegação do rio Parnaíba tornava-se cada vez mais difícil devido às péssimas condições de navegabilidade provocadas pelas estiagens e pelo desmatamento das matas ciliares, uma prática secular. Com isso, as rodovias passavam a ser incentivadas como forma de melhorar o transporte interno do Estado. A seguir mapa ilustrativo das principais cidades servidas por ferrovias no Piauí e no Maranhão:

⁹⁶ A CONTRIBUIÇÃO da Ford para a economia nacional. *Jornal do Comércio*, Teresina, ano 4, n. 808, 19 out. 1949. p. 4.

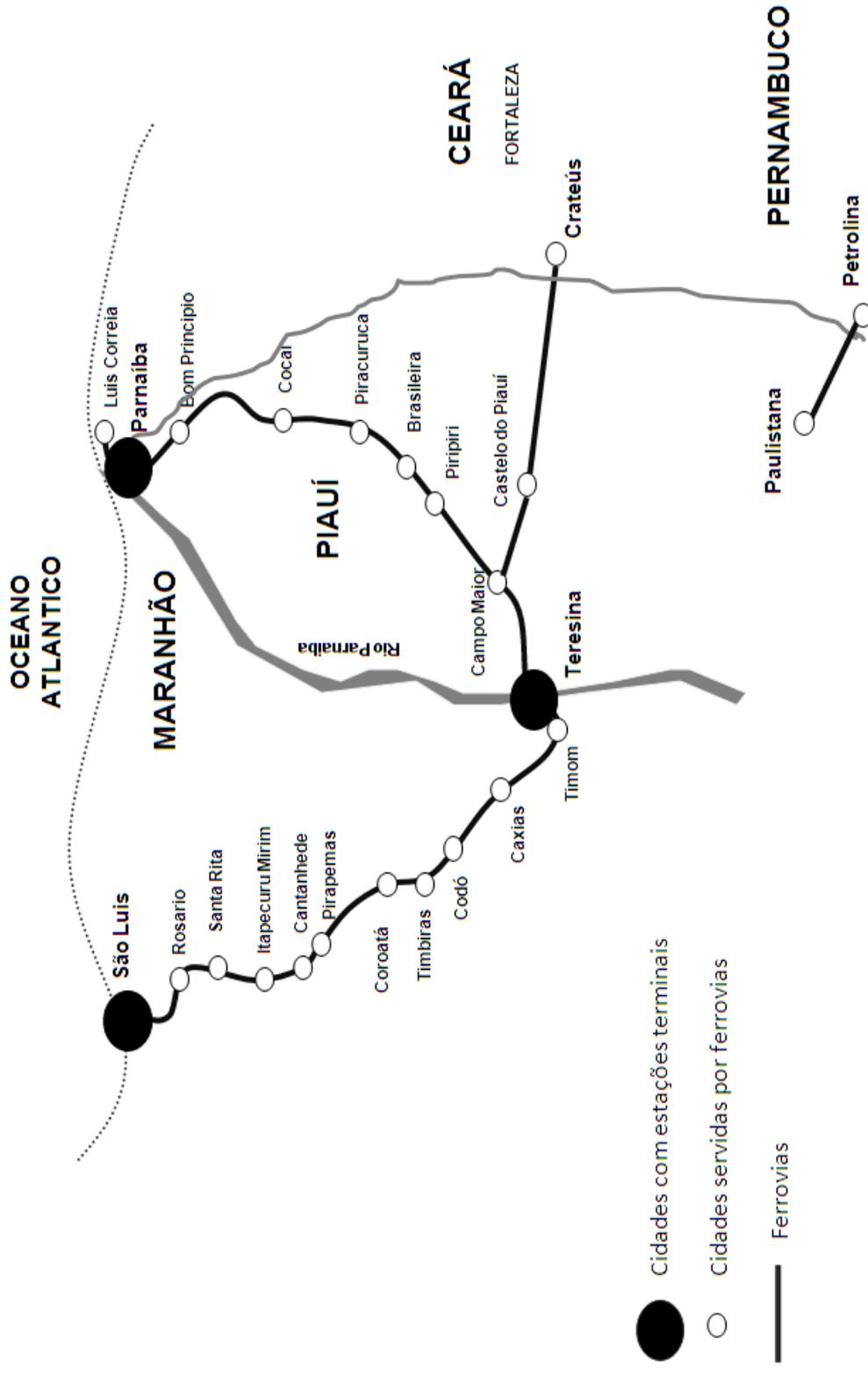


Imagem 1: Mapa das principais cidades servidas por ferrovias no Piauí e no Maranhão.
Acervo: Mapa ilustrativo produzido pela pesquisadora Lêda Rdrigues Vieira. Data: 2010.

2.4 Rodovias *versus* ferrovias: desenvolvimento rodoviário e a decadência das ferrovias no Piauí

Entre os anos de 1920 a 1940, os diversos planos de transporte desenvolvidos no país continuavam privilegiando melhoramentos da navegação de cabotagem, navegação fluvial e marítima e das ferrovias. O Plano Geral de Viação Nacional, aprovado pelo decreto n.º 24.497, de 29 de junho de 1934, a construção de ferrovias teve “como objetivo as chamadas ‘ligações ferroviárias’, isto é, realizar a articulação das várias estradas, de forma a constituírem de fato a grande rede ferroviária nacional”.⁹⁷ No ano de 1944, foi aprovado o plano rodoviário no país, porém as rodovias deveriam funcionar como complemento do sistema ferroviário e portuário. Nesse período, intensificou-se a construção de estradas e, ao mesmo tempo, ocorreu o crescimento da concorrência rodoviária com as outras modalidades de transporte, como as ferrovias e a navegação de cabotagem.

No final da década de 1950, o país vivenciava a política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, baseada no Plano de Metas que contemplava alguns setores: energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. A ideologia desenvolvimentista de JK era fazer o Brasil crescer “cinquenta anos em cinco” de governo, viabilizando projetos de cunho desenvolvimentista e tendo como “meta-síntese” a construção da nova capital federal, Brasília.⁹⁸ Para cumprir seu Plano de Metas, Juscelino criou o Conselho de Desenvolvimento, onde grupos de trabalho prestavam assessoria técnica e buscavam recursos financeiros. A solução encontrada para acelerar o processo de desenvolvimento do país foi incentivar a industrialização, atraindo empresas multinacionais, sobretudo de eletrodomésticos e automóveis. Nesse sentido, “necessário se fazia a disponibilidade de energia, que possibilitasse o aumento da produção e rápido escoamento entre as cidades” e, para viabilizar essa proposta, era fundamental aperfeiçoar o sistema viário do país “através da melhoria das estradas e incremento dos transportes rodoviários”.⁹⁹

Durante o governo de Juscelino Kubitschek, a indústria automobilística se desenvolveu bastante no Brasil, ocasionando maiores investimentos na área dos transportes, principalmente na construção e melhoramento das estradas de rodagem. Com a meta de construção de Brasília, JK procurou investir em rodovias, consideradas “capaz de assegurar, em tempo

⁹⁷ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. p. 7-8.

⁹⁸ PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2000.

⁹⁹ BRASILEIRO, 2001, p. 103.

hábil, as ligações das demais regiões do País com Brasília, provocando a integração e o desenvolvimento do interior”.¹⁰⁰ Para as ferrovias, estava previsto no Plano de Metas do governo: primeiro, a expansão do sistema, através da construção de novas linhas (essas linhas deveriam obedecer a viabilidade econômica) e, segundo, a recuperação e o reaparelhamento do sistema. Nesse sentido, criou-se a Rede Ferroviária Federal S.A, em 1957 com o objetivo de unificar a rede ferroviária nacional, ficando a cargo do governo federal 87% das ações da empresa e 10,2% e 2,6%, respectivamente, para os governos estadual e municipal. Mas, a constituição da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima ocorreu ainda no governo Getúlio Vargas quando foi nomeada:

[...] uma comissão para estudar as formas de tornar mais eficientes os serviços prestados pelo Estado. É dessa comissão que saiu a proposta para criar a Rede Ferroviária Federal. O projeto de criação da rede foi encaminhado ao Congresso em 1952 e depois de tramitar no Congresso e no Senado, foi aprovado, em 1956, mas sendo sancionada somente pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 16 de março de 1957, pela Lei n.º 3.115.¹⁰¹

Nesse período, através de investimentos provenientes do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE), algumas empresas ferroviárias obtiveram financiamentos para realizar a modernização dos equipamentos, por meio da aquisição de locomotivas diesel, de carros de passageiros e vagões de cargas. Esses investimentos eram provenientes das decisões da Comissão Mista Brasil Estados Unidos (CMBEU)¹⁰² de viabilidade econômica ao país. De acordo com Dilma Andrade de Paula:

¹⁰⁰ BRASILEIRO, 2001, p. 250.

¹⁰¹ SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geo-econômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP, 2003. p. 118.

¹⁰² Esta comissão foi criada através de uma proposta do governo brasileiro aos Estados Unidos em conferência de embaixadores americanos realizado em abril de 1950. Essa comissão foi oficialmente criada em 19 de junho de 1951 e encerrou seus trabalhos em 31 de julho de 1953. De acordo com Maria Celina D’Araújo: “Os trabalhos da Comissão Mista versaram basicamente sobre as exigências técnicas e legais para que o Brasil formulasse e implementasse projetos prioritários relativos basicamente a energia e transportes. No final, a Comissão acabou aprovando 41 projetos do Plano de Reaparelhamento Econômico elaborado pelo governo, para os quais calculava serem necessários cerca de 22 bilhões de cruzeiros, dos quais 14 bilhões seriam financiados em cruzeiros pelos governos federal e estaduais e cerca de 8 bilhões, equivalentes a 387 milhões de dólares, seriam financiados pelo Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) ou pelo Export-Import Bank (Eximbank). Desse investimento total, 60,6% deveriam ser alocados no setor de transportes, 33,1% no setor de energia elétrica e 6,3% em projetos relativos a indústria, máquinas agrícolas e estocagem de cereais. Para oficializar as sugestões da Comissão Mista, foi criado em 1951 um plano quinquenal de desenvolvimento, e o Congresso autorizou a criação do Fundo de Reaparelhamento Econômico”. D’ARAÚJO, Maria Celina. *E ele voltou... o segundo governo Vargas: Comissão Mista Brasil - Estados Unidos*. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/artigos/EleVoltou/ComissaoMista>. Acesso em: 17 fev. 2010.

O primeiro contrato firmado pelo BNDE foi com a E. F. Central do Brasil, em 1952, para a execução de um programa de reaparelhamento em diversos ramais, compreendendo a remodelação de trens urbanos na cidade do Rio de Janeiro e nas linhas entre São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Em 1956 foram reaparelhados trechos da Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Mogiana, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Rede Mineira de Viação.¹⁰³

Os investimentos destinados aos transportes ferroviários no país privilegiavam ferrovias pertencentes a estados considerados viáveis economicamente, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Nesse período, ocorreu um aumento da construção e pavimentação de trechos rodoviários em todo o país. Enquanto isso, outras ferrovias foram, gradativamente, perdendo investimentos por parte do governo federal, ocasionando seu sucateamento por meio da perda do material rodante que se tornou inutilizado. As ferrovias do Nordeste foram as mais prejudicadas com a política de desenvolvimento rodoviário brasileiro, pois grande parte dos projetos ferroviários acabou sendo esquecidos dos planos de transportes do país ou não mais beneficiados com recursos federais para sua manutenção e ampliação. Em 1959, foi publicado no jornal *O Dia* uma nota intitulada “Equilíbrio econômico nas rodovias e ferrovias” no qual expõe o aumento da concorrência rodoviária em detrimento das ferrovias devido ao crescimento “no número de caminhões em tráfego, na melhoria e ampliação da Rede rodoviária e na implantação da florescente indústria automobilística” e a necessidade de equilibrar essas duas modalidades de transportes através de algumas medidas realizadas pela Rede Ferroviária Federal como um

[...] intensivo programa de reaparelhamento em que se destacam a melhoria da via permanente, a dieselização da tração em quase todas as linhas, o aumento do número de vagões, além do incentivo aos seus serviços rodoviários e instalações de silos e armazéns nos pontos de concentração de cargas.¹⁰⁴

Os argumentos principais que justificavam a decadência das ferrovias e de outras modalidades de transportes no país são: primeiro, a entrada de empresas automobilísticas que acabou priorizando investimentos governamentais para a construção de rodovias, e, segundo, pelas dificuldades das ferrovias em promover a integração do país, devido ao sistema ferroviário brasileiro apresentar bitolas diferentes. Para Olímpio Galvão, esses argumentos são muito frágeis para explicar a decadência ferroviária brasileira, pois esqueciam a

¹⁰³ PAULA, 2000, p. 141.

¹⁰⁴ A. A. Equilíbrio econômico nas rodovias e ferrovias. *O Dia*, Teresina, ano 9, n. 723, 26 nov. 1959. p. 2.

importância das ferrovias, da cabotagem e da navegação fluvial como transporte no país antes do advento rodoviário e que grande parte do sistema ferroviário brasileiro operava com bitolas de um metro, com exceção de algumas ferrovias de São Paulo.¹⁰⁵ Galvão indagava, ainda, “por que a cabotagem e as ferrovias não puderam evoluir como um sistema eficiente de transporte, em escala nacional” e, portanto, “não conseguiram se tornar modalidades de transportes rentáveis, auto-suficientes e confiáveis, como sucedeu em tantos outros países?”. Para ele:

[...] A grande questão, [...], é a de que a ausência de um forte – real e potencial – mercado interno é inconsistente com o desenvolvimento de um sistema eficiente de transporte, em escala nacional, baseado em ferrovias ou em navegação por cabotagem.¹⁰⁶

Nesse sentido, o abandono do sistema ferroviário era justificado pela falta de um mercado interno consistente que viabilizasse maiores investimentos para o reaparelhamento e ampliação do sistema ferroviário no país. Existiam outras justificativas como, por exemplo, a ferrovia ser considerada um meio de transporte muito antigo, mas isso não significava ineficiência, pois ela facilitava o transporte de grandes mercadorias. Apesar dessas justificativas, acredita-se que esse abandono teve como motivo a falta de uma política de transportes que integrasse, em todo o país, as ferrovias às outras modalidades de transportes, aproveitasse as vantagens oferecidas pelas estradas de ferro e diminuísse suas limitações através da integração e planejamento geográfico.

Na década de 1950, com a política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek pautada no objetivo de estruturar e acelerar o país rumo à industrialização, o Piauí se beneficiou, principalmente, por meio de uma das principais metas do governo: a construção de rodovias. Enquanto isso, outros projetos foram mantidos no esquecimento, como foi o caso das ferrovias e do porto marítimo em Luís Correia. De acordo com Abreu e Nunes:

[...] A construção dessas estradas facilitou bastante a comunicação entre as cidades piauienses e ligou também o Estado a outras regiões, ao Norte, Nordeste e Sul do país. As ações previstas para instalação de ferrovias uniram Piripiri a Teresina e Altos a Oiticica, no Ceará. [...] Entretanto, mais uma vez o Porto de Luís Correia foi inviabilizado, o mesmo acontecendo

¹⁰⁵ GALVÃO, 1996, p. 202-203.

¹⁰⁶ GALVÃO, 1996, p. 203.

com outras ferrovias programadas, que deixaram de ser construídas devido o drástico corte de verbas.¹⁰⁷

Em 1955, Mendonça Clark¹⁰⁸, em discurso pronunciado no senado federal, enumerou os principais problemas que dificultavam o desenvolvimento econômico do Piauí: a falta de créditos bancários, as dificuldades de transportes marítimos e terrestres e a falta de amparo efetivo na agricultura e na pecuária. Com relação aos transportes, Clark mencionou os principais meios de comunicação do Estado que eram: a navegação do rio Parnaíba, o porto marítimo em Amarração, as rodovias e as ferrovias. A navegação do rio Parnaíba, de acordo com o senador, já servia como escoadouro natural da produção piauiense há muitos anos, mas sofria, nesse período, com a diminuição de sua navegabilidade ocasionada pelo assoreamento.¹⁰⁹ Já o porto marítimo em Luís Correia, continuava paralisado, provocando a descrença dos piauienses quanto a sua realização. Nesse sentido, denunciava que parte considerável da produção piauiense era exportada pelo porto de Tutóia, no Maranhão, sendo, portanto, contabilizadas nas cifras orçamentárias desse Estado. Enquanto isso, o Piauí sofria com as péssimas condições de navegabilidade do rio Parnaíba e da falta de escoadouro portuário próprio.

Acerca dos transportes terrestres, Mendonça Clark fez referências às rodovias e às ferrovias. Com relação à construção rodoviária no Estado, Clark afirmava que:

As ligações rodoviárias de Leste para Oeste constituem verdadeiros golpes de flanco no corpo do Estado, permitindo e incentivando, em face do rio Parnaíba raso e do porto de Amarração fechado, o desvio da produção do Piauí para os Estados vizinhos como Bahia, Pernambuco e Ceará.¹¹⁰

Nesse sentido, parte considerável da produção piauiense escoava diretamente nos estados vizinhos, ficando o Piauí prejudicado economicamente. Na década de 1950, o Estado não possuía recursos necessários para a construção de estradas de interesse interno, pois os recursos destinados ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas eram empregados na construção de poços tubulares e açudes e os do Departamento Nacional de Estradas de

¹⁰⁷ ABREU, Irlane Gonçalves de; NUNES, Maria Célis Portella. Vilas e cidades do Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de (Org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectiva*. Teresina: Halley, 1995. p. 104.

¹⁰⁸ José de Mendonça Clark nasceu em 24 de janeiro de 1916 no Rio de Janeiro-GB, filho de Oscar Castelo Branco Clark e Lucia de Mendonça Clark. Foi acadêmico da Escola Superior de Guerra, comerciante e senador por três mandatos (1955-1957; 1959-1967 e 1967-1969).

¹⁰⁹ CLARK, Mendonça. Retrato vivo do Piauí e dos grandes problemas da terra e do homem. *O Dia*, Teresina, ano 5, n. 299, 20 out. 1955. p. 1.

¹¹⁰ CLARK, 1955, p. 1.

Rodagem eram para a construção de pequenos trechos rodoviários. Em 1954, o Piauí apresentava uma extensão de 485 quilômetros de estradas federais não pavimentadas.

Com relação às ferrovias, Mendonça Clark afirmava que, nos quase 40 anos do início da implantação de trilhos ferroviários no Piauí, ainda não havia chegado a metade do traçado projetado, mostrando-se deficitária por possuir trens velhos, que desenvolvia pouca velocidade (30 km/h, aproximadamente), apresentava precária linha devido a falta de manutenção e, principalmente, ocorriam diversos problemas na conclusão do traçado. Nesse último item, Clark afirmava que o prolongamento da ferrovia de Piripiri-Campo Maior-Teresina tinha “há anos verbas votadas para efetivação da extensão da linha. Constroem-se aterros, pontilhões, estações de paradas, casas de turmas, casas de Chefes de Estação, mas nada de trilhos e, por conseguinte, nada de trens”. Essa situação, segundo o senador, continuava há pelo menos 10 anos, com a participação de verbas públicas para “destruição e renovação de aterros”, mas sem trens e nem trilhos assentados. Na mesma situação também se encontrava a estrada de ferro que ligaria Teresina a Remanso, na Bahia. Contudo, mesmo com essas dificuldades nas ferrovias piauienses, Clark afirmava que,

Há poucos meses, justamente no momento em que o orçamento da República sofreu drástico corte de despesas, surgiu a feliz e oportuna decisão do Governo Federal, na gestão do Exmo. Sr. Presidente Café Filho, tendo como Ministro da Viação o Cel. Rodrigo Octávio, de organizar batalhões ferroviários, que com verbas de cerca de Cr\$ 80.000.000.00 – se preparam para efetivar as ligações ferroviárias de Oiticica a Campo Maior e de Piripiri a Teresina, passando pelo entroncamento de Campo Maior. Esta medida, trará para o Piauí o primeiro grande auxílio federal efetivo, que contribuirá de modo muito acentuado para o barateamento do transporte de sua produção. Resta-nos esperar que, na mudança do Governo Federal, novos planos não venham substituir o atual, antes de sua concretização, como é de hábito e como ocorreu com o Porto de Amarração em 1924.¹¹¹

Nesse discurso, Mendonça Clark mostrou-se preocupado com as políticas de desenvolvimento dos transportes no Piauí, principalmente a falta de manutenção, reaparelhamento e material rodante das ferrovias provocada pela pouca participação do governo federal em conceder recursos financeiros para o andamento dos trabalhos ferroviários no Piauí. Enquanto isso, a construção de rodovias avançava lentamente, atingindo as regiões sul e norte do Estado.

¹¹¹ CLARK, 1955, p. 1.

Nesse período, os trabalhos de construção das estradas de rodagem no Piauí eram realizados praticamente com recursos federais, através do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e do Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí. No final de 1956, a situação da rede rodoviária em tráfego no Estado era a seguinte: federais, correspondia a 1.110 km, sendo 1.095 com revestimento primário e 15 km pavimentados; estaduais, 438 km apenas com revestimento primário; municipais, com 8.007 km. A extensão total de rodovias no estado “era então de 9.555 km, correspondendo a 2,04% da rede rodoviária nacional. Os índices mais significativos exprimem-se em 38,0 km/1000 km² e 78,6 km/10 000 habitantes”.¹¹² De acordo com esses dados, a rede de rodovias do Estado ainda era muito reduzida, comparada com a extensão total do território piauiense que era de 251.683 km². Em 1957, o Fundo Rodoviário Nacional destinou ao Estado cerca de 54 milhões de cruzeiros, enquanto as verbas do Fundo Nacional de Pavimentação foram estimadas em torno de 19 milhões de cruzeiros.

O Piauí, na década de 1950, passou por uma evolução em sua lavoura causada por vários fatores: crescimento demográfico, utilização da renda na aquisição de alimentos e maior integração da economia piauiense no mercado nordestino devido ao transporte rodoviário. Para Raimundo Nonato Monteiro de Santana, essa integração econômica do Piauí deu-se, sobretudo:

[...] graças às transformações a que foi obrigada a economia piauiense, por causa das dificuldades advindas à comercialização da cera, no mercado internacional, e dos problemas com que se defrontou a exploração do babaçu, internamente, e graças às facilidades de escoamento da produção, criadas pela rede rodoviária. A estrada e o caminhão contribuíram para que se formasse uma lavoura de mercado, concentrada nas áreas próximas das rodovias, permanecendo o vazio econômico das zonas desprovidas de transporte.¹¹³

Nesse sentido, as rodovias contribuíram com o escoamento da produção piauiense para outras regiões do país, alterando profundamente as condições dos transportes e a geografia econômica do Estado, com a reorientação do comércio em direção ao traçado rodoviário. Em artigo publicado no jornal *O Dia*, em 1954, João Gurguéia trazia um estudo sobre os “aspectos da vida econômica piauiense”, mostrando que o centro da economia do Estado

¹¹² CAMPANHA NACIONAL DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR (CAPES). *Estudos de desenvolvimento regional: Piauí*. 1959. Série levantamentos e análises, v. 9. p. 60.

¹¹³ SANTANA, R. N. Monteiro de. *Evolução histórica da economia piauiense e outros estudos*. Teresina: FUNDAPI, 2008. p. 175.

desde o período colonial até o final da década de 1920 era a cidade de Parnaíba por apresentar condições favoráveis de comunicação e transporte: rio navegável (rio Parnaíba) e pequenos trechos ferroviários. Contudo, a partir de 1930, essa cidade começou a perder gradativamente sua posição de principal centro comercial, devido à reorientação da produção através de rodovias que cortavam o território piauiense em direção às cidades de Fortaleza e do sul do Estado. Para João Gurguéia:

A ligação Fortaleza – Teresina estabeleceu a concorrência comercial da praça de Fortaleza para todo o Norte do Estado. A cera de carnaúba e o babaçu passaram a ter novos compradores. E as casas “aviadoras” de Parnaíba sentiram que o monopólio das vendas para uma grande zona lhes escapava. Posteriormente as ligações de Jaicós, Picos, Oeiras e Floriano com Recife e Fortaleza vieram alterar profundamente a vida econômica de uma vasta região. Hoje Floriano e Picos são praças comerciais em grande desenvolvimento. E quando se completarem as ligações de Floriano com Bom Jesus do Gurguéia e São Raimundo Nonato, tudo indica será a antiga Colônia a mais importante praça comercial do Piauí. Até lá, Teresina continuará sendo, além da capital política, a capital econômica do Estado.¹¹⁴

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

Com relação à construção de ferrovias no Piauí, ficava a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dos Batalhões Ferroviários. Foi criado pelo Decreto n. 42.921, de 30 de dezembro de 1957¹¹⁵, e instalado no dia 13 de maio de 1958, o 2.º Batalhão de Engenharia e Construção (2.º BEC), por seus representantes Orlando Morgado, Major Eng.º F. C; Aurelino Ferreira Barbosa, Capitão Eng.º F. C e Luiz Carlos Correia, Capitão Eng.º. Ficou a cargo do 2.º BEC a construção de alguns trechos ferroviários no Piauí,

¹¹⁴ GURGUÉIA, João. Aspectos da vida econômica piauiense. *O Dia*, Teresina, ano 3, n. 156, 17 jan. 1954, p. 6.

¹¹⁵ Os artigos 2.º e 4.º deste decreto sancionado pelo Presidente Juscelino Kubitschek estipulavam: “Art. 2º São criados para organização e instalação a partir de 2 de janeiro de 1958, nos territórios das 7ª e 10ª Regiões Militares, os 1º, 2º, 3º e 4º Batalhões de Engenharia de Construção, com sede, respectivamente nas cidades de Caicó (Rio Grande do Norte), Teresina (Piauí) Natal (Rio Grande do Norte), e Crateús (Ceará)”. E no “Art. 4º As unidades de que trata o presente Decreto, incorporadas ao 1º Grupamento de Engenharia, executarão serviços técnicos rodo-ferroviários e obras contra as secas, custeadas por dotações orçamentárias ou outros recursos, consoante convênio já estabelecidos ou a estabelecer, entre os Ministérios da Guerra e Viação e Obras Públicas”.

realizando serviços como: terraplanagem, obras d'arte especiais, edificações, linhas telegráficas e telefônicas, cercas, marcos e instalações da via permanente.¹¹⁶



Fotografia 4: Soldados do 2.º BEC de serviço em trecho ferroviário no Piauí.

Fonte: SÍNTESE histórica do 2.º BEC. *Boletim Interno*, n. 176, 23 set. 2004. Disponível em: www.2becnst.eb.mil.br. Acesso em: 15 fev. 2010.

Na década de 1950, o Piauí possuía três linhas ferroviárias: a Estrada de Ferro Central do Piauí, a Viação Férrea Leste Brasileiro e a Estrada de Ferro São Luís-Teresina. Dessas estradas de ferro, somente a Central do Piauí situava-se totalmente em território piauiense, enquanto as demais apresentavam pequenos trechos dentro do Estado. Os trabalhos de construção de trechos ferroviários no Estado aconteciam lentamente e com frequentes paralisações, especialmente as ligações Piripiri – Teresina e Oiticica (zona de litígio entre Piauí e Ceará) – Campo-Maior. A seguir, quadro expondo a extensão das ferrovias no Piauí, em 1953.

¹¹⁶ “O batalhão atuou inicialmente em obras ferroviárias e após 1965 passou a atuar também em obras rodoviárias em face da necessidade da implantação e construção da BR 316-MA – Rodovia Pedro Teixeira. Em seu acervo de realizações, destacam-se a ferrovia Teresina-Piripiri, com 160 Km e a rodovia PI-5, Floriano-Canto do Buriti, com mais de 100 Km”. SÍNTESE histórica do 2.º BEC. *Boletim Interno*, Teresina, n. 176, 23 set. 2004. Disponível em: www.2becnst.eb.mil.br. Acesso em: 15 fev. 2010.

TABELA 5 – PIAUÍ – EXTENSÃO DAS FERROVIAS, EM 31.12.1953

ESTRADAS	PERCURSO NO ESTADO	PERCURSO TOTAL	ESTADO S/O TOTAL
Viação Férrea Federal Leste Brasileiro	49	2545	1,9
Estrada de Ferro São Luís-Teresina	4	472	0,8
Estrada de Ferro Central do Piauí	191	191	100,0
Total	244	3208	7,6

Fonte: ESTATÍSTICA das Estradas de Ferro do Brasil relativas ao ano de 1953. In: CAMPANHA Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). *Estudos de desenvolvimento regional: Piauí*. 1959. Série levantamentos e análises, v. 9.

Esse quadro corresponde ao estudo realizado pela Campanha Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal do Ensino Superior (CAPES), publicado em 1959, que através de pesquisas visava “uma avaliação regional e nacional” das necessidades de desenvolvimento de cada unidade da federação. Nesse quadro, pode-se constatar que a extensão ferroviária do Piauí era muito pequena, ocasionada, sobretudo, pelas diversas paralisações nos serviços de construção do traçado ferroviário. De acordo com esse estudo, a lentidão na implantação de ferrovias no Piauí

[...] está aliada à conclusão das obras atinentes a duas outras rodovias incluídas no Plano Rodoviário Nacional (a BR-23, que partindo de Luís Correia, correrá paralelamente à Estrada de Ferro Central do Piauí, de onde prosseguirá até Oiticica, na fronteira do Ceará, e a BR-52, que ligará Teresina a Paulistana e, finalmente, a rede de estradas de rodagem da Bahia), suscita a série questão da conveniência de manter-se, no futuro, a duplicação dos meios de transporte nessa parte do Estado. Cabe observar que mesmo sem a concorrência da rodovia paralela, a Central do Piauí tem uma das menores densidades de tráfego do mundo.¹¹⁷

Esse estudo ainda advertia acerca da pouca densidade de tráfego da Central do Piauí, mesmo sem a concorrência das rodovias, pois ainda não havia sido concluído alguns trechos rodoviários na região norte capazes de influenciar nos transportes de mercadorias do estado. Embora concluindo a necessidade do debate sobre a duplicação das duas modalidades de transporte, apontava que isso não poderia justificar de imediato, “a conveniência ou não da manutenção e ampliação do atual sistema ferroviário” do Estado,

¹¹⁷ CAPES, 1959, p. 59.

É que algumas das mercadorias transportadas pela ferrovia em questão representam papel importante nas exportações estaduais. Por outro lado, a área servida pela Central do Piauí é importante produtora de óleos e ceras vegetais e a interrupção brusca dos serviços ferroviários prejudicaria consideravelmente o suprimento de matéria-prima para esse ramo industrial.¹¹⁸

Apesar da pouca utilização do sistema ferroviário da Central do Piauí, a ferrovia representava um importante transporte de mercadorias, como a cera de carnaúba, o óleo babaçu, além de outros produtos provenientes de cidades situadas na região norte do Estado. Nesse período, a Estrada de Ferro Central do Piauí possuía uma extensão de 193 km em tráfego (cerca de 52% do total), apresentava bitola estreita, material rodante obsoleto e operava em situação deficitária. Na mesma condição, encontrava-se a São Luís-Teresina, com cerca de 320 km, quase todos em território maranhense, atingindo Teresina por meio da ponte metálica sobre o rio Parnaíba. Já na Estrada de Ferro Teresina-Petrolina, incorporada à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, os trilhos atingiram somente a cidade de Paulistana (PI), ficando paralisada a continuação dos serviços devido aos poucos recursos e, sobretudo, à má aplicação das verbas a ela destinadas.

No ano de 1957, Osvaldo Soares do Nascimento¹¹⁹, em artigo, afirmava que as dificuldades de transportes e a falta de frigoríficos no Estado correspondiam aos principais fatores que impediram o crescimento da pecuária piauiense. Por isso, propunha a elaboração de um plano de rede de frigoríficos para o Piauí e a participação ativa dos poderes públicos estadual e municipal em solicitar do governo federal a conclusão dos serviços ferroviários: linha férrea de Petrolina a Teresina, a Central do Piauí e a ligação com o Ceará, além de melhoramento da navegação do rio Parnaíba. Acerca das ferrovias, o articulista advertia que:

O transporte ferroviário, em toda política de desenvolvimento, é o mais aconselhável não só por ser o mais barato, como por ser o que possui a maior capacidade de carga. No entanto, o papel das estradas de rodagem, é indiscutível, complementando as estradas de ferro.¹²⁰

¹¹⁸ CAPES, 1959, p. 60.

¹¹⁹ Osvaldo Soares do Nascimento (Amarante-PI, 1930 – Teresina-PI, 2000). Advogado. Professor e escritor. Bacharel em Direito e técnico em Desenvolvimento Econômico. Ex-procurador de Justiça do Estado do Piauí. Exerceu importantes funções na administração pública, entre as quais, destacam-se: Presidente da COHAB, do FORMIPI e da CODESE. Foi professor da Universidade Federal do Piauí.

¹²⁰ NASCIMENTO, Osvaldo Soares do. Esboço de um projeto de desenvolvimento para o Piauí. *Econômica piauiense*, Teresina, v. 1, n. 2, abr./jun. 1957. p. 69.

Com isso, Osvaldo Nascimento defendia a união entre o sistema ferroviário e o rodoviário, por considerar ambos capazes de promover “um projeto de desenvolvimento para o Piauí”. No mesmo ano, foi criado pelo Decreto n. 41.150, de 14 de março, o Grupo de Estudo do Babaçú para estudar a situação da produção de babaçu nos estados do Maranhão e do Piauí e apontar medidas relativas à sua produção, transporte e industrialização. Acerca dos transportes, o grupo sugeriu melhoramentos nas ferrovias, rodovias, porto de Luís Correia e navegação do rio Parnaíba. Quanto às ferrovias, o GEB sugeriu “o reaparelhamento da Estrada de Ferro São Luís-Teresina”, “o reaparelhamento do trecho já concluído da Estrada de Ferro Central do Piauí, compreendido entre Parnaíba e Piripiri” e “maior dotação no sentido de ser efetuada, no menor prazo possível, a construção do trecho Piripiri-Teresina”, e “intensificação das obras de Estrada de Ferro Teresina-Petrolina, partindo de Teresina, servindo, em parte, à zona do babaçú, e, em seguida, a outras áreas, ricas em tucum, palmeira oleífera que constitui outra riqueza do Estado, bem como em carnaúba, oiticica, mamona, etc”.¹²¹ As reivindicações desse grupo na área dos transportes, portanto, passava por melhoramentos que atingissem as principais regiões produtoras do babaçu, principalmente no Maranhão e Piauí. Em território piauiense, a facilitação dos transportes dessa produção caberia à união entre as ferrovias e outras modalidades: rodovias, navegação do rio Parnaíba e porto marítimo.

O trecho ferroviário Piripiri-Campo Maior teve seu projeto elaborado pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e aprovado pelo Decreto n.º 12.841, de 10 de julho de 1943. Os trabalhos de construção ficou a cargo do 1.º Distrito de Construção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, sediado em Teresina, a partir de 1947, sendo os serviços executados à base de empreitada pelas firmas Oliveira Paulo e Omar O’Grady. Com a criação do 1.º Grupamento de Engenharia em 1955, e mediante convênio entre os Ministérios da Guerra e Viação e Obras Públicas, em abril de 1955, os trabalhos dessa ferrovia foram entregues ao 4.º Batalhão de Engenharia de Construção (4.º BEC), sediado em Crateús-Ceará. Em 13 de maio de 1958, foi criado o 2.º Batalhão de Engenharia de Construção que entregou ao DNEF o trecho Piripiri-Campo Maior, com um total de 77.398 km, compreendendo terraplanagem, obras d’arte, via permanente, edificações, linhas telegráficas e telefônicas, cercas, marcos e instalações de via permanente. (Anexo B)

A inauguração da ampliação do traçado ferroviário entre Piripiri a Campo Maior foi destaque na imprensa piauiense, considerada uma obra importante para o desenvolvimento

¹²¹ GRUPO de estudos do babaçú. *Econômica piauiense*, Teresina, v. 1, n. 3, jul./set. 1957. p. 192.

econômico do Estado. No entanto, os discursos sobre o Piauí publicados nos jornais no final dos anos 1950 e início dos anos 1960 atribuem conceitos como de “abandono” e “atraso” na tentativa de chamar a atenção do governo federal quanto às reivindicações de melhoramentos necessários ao desenvolvimento do Estado. Em 1961, Artur Passos, publicou artigo no jornal *O Dia* expondo “uma grande realização” para o Piauí “a inauguração do trecho da Estrada de Ferro Central do Piauí que liga Piripiri a Campo Maior” e, acrescentava que:

O abandono em que desde o começo temos vegetado, em relação ao apoio oferecido aos outros Estados da Federação, mesmo aos do Nordeste, nos deixou sob um complexo de inferioridade esmagador e em permanente estado de penúria.¹²²

Esse enunciado de “abandono” em relação ao Piauí proclamado por Artur Passos se constituía, segundo ele, pelos inúmeros projetos de desenvolvimento do Estado que não tiveram efetivação concreta. Artur Passos enumera esses projetos: primeiro, o porto de Luís Correia “apto ao menos à navegação de cabotagem. Um escoadouro à produção. Uma janela aberta para o Atlântico, para o progresso, para o mundo”, mas que “até já se desfez ao embate rigoroso e prolongado de oito decênios de promessas, de tapeações, de demagogia, de ‘agora vai’ e de misérias outras sem conto” e, segundo, a construção da Estrada de Ferro Petrolina a Teresina que “já lá se foram 38 anos a Petrolina-Teresina continua onde estava!”. Ou seja, esses melhoramentos materiais eram enunciados como cruciais para o progresso econômico do Estado, mas continuavam parados por anos sem ações concretas que viabilizassem seu andamento e conclusão.

O cronista Arimathéia Tito Filho em seis artigos publicados no jornal *O Dia*, de 1961, defendia o reaparelhamento e conservação da Estrada de Ferro Central do Piauí que, nesse período, começava a ser considerada antieconômica por parte do governo federal devido ao déficit constante. De acordo com o cronista, no sentido de incentivar o governo federal a continuar aparelhando a ferrovia Central do Piauí, foi elaborado pelo engenheiro Alberto Tavares Silva, então diretor da estrada de ferro, um projeto “que justifica técnica e economicamente a necessidade imediata do fornecimento de duas locomotivas diesel elétricas à ferrovia”. Para A. Tito Filho,

¹²² PASSOS, Artur. Uma grande realização. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 840, 8 jan. 1961. p. 1.

A solução para a importante ferrovia não está na sua eliminação por virtude dos déficits alarmantes que apresenta, mas no estudo e eliminação das causas desses déficits. A *dieselização* e outras medidas provocarão *superávit*, conforme a lúcida demonstração do engenheiro Alberto Silva.¹²³ (grifo do autor)

O engenheiro Alberto Tavares Silva era um dos maiores defensores da Estrada de Ferro Central do Piauí e atuou como diretor da ferrovia por duas vezes: a primeira, em 24 de abril de 1951 até 31 de agosto de 1953, e, a segunda, através de Resolução da Diretoria, n. 128, de 11 de abril de 1961, tornou-se Diretor Superintendente, assumindo a direção da estrada em 01 de fevereiro de 1961 e ficando até 31 de março de 1962.¹²⁴ De acordo com o cronista A. Tito Filho, Alberto Silva defendeu a necessidade de substituição das locomotivas a vapor por locomotivas diesel na Estrada de Ferro Central do Piauí “[...] para possibilitar o aumento de transportes, em bases financeiras muito mais vantajosas do que as atuais, com o conseqüente incremento da receita e diminuição da despesa” e, ao mesmo tempo, “as locomotivas diesel permitem realizar o mesmo transporte do que o número substancialmente maior de locomotivas a vapor, proporcionando muito menores gastos com material e com pessoal”.¹²⁵ Diante desse plano, o senador Mendonça Clark reivindicou junto ao governo federal vários melhoramentos ao Estado, conseguindo a “manutenção da Estrada de Ferro Central do Piauí” e “duas locomotivas Diesel”.¹²⁶

Em 27 de outubro de 1965, a Rede de Viação Cearense (RVC) e o 1.º Grupamento de Engenharia reuniram-se para fazer o recebimento e entrega, a título precatório, conforme autorização do Exmo. Sr. Ministro de Estado dos Negócios da Guerra, do trecho ferroviário Campo Maior-Altos, com extensão total de 41,022 km. Quatro anos depois, em 11 de março de 1969, reuniram-se na cidade de Teresina as comissões de recebimento e entrega do trecho ferroviário com 41.700 km de extensão, situado entre as estações de Altos a Teresina, entregue pelo 1.º Grupamento de Engenharia, responsável pelos trabalhos de construção, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro e por este entregue à Rede Ferroviária Federal S.A. – Estrada de Ferro São Luís-Teresina para exploração comercial. (Anexo C)

Em 5 de dezembro de 1968, antes do termo de entrega do trecho Altos-Teresina, ocorreu “a primeira viagem” do trem que inaugurou “a linha Teresina-Parnaíba, transportando

¹²³ FILHO, A. Tito. Ainda problemas. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 887, 21 jun. 1961. p. 1.

¹²⁴ Conforme Certidão de Tempo de Serviço expedida pela Rede Ferroviária Federal S.A. 1.ª Divisão Maranhão-Piauí. Portaria n.º 336 – DG GB, de 1.º set. 67 – D. O. de 23.10.1967.

¹²⁵ FILHO, A. Tito. Problemas e soluções. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 885, 18 jun. 1961. p. 1.

¹²⁶ FILHO, A. Tito. Revista de fatos. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 890, 6 jul. 1961. p. 2.

passageiros e cargas”, sendo noticiado em primeira página pelo jornal *O Dia*, a seguir manchete ilustrada com fotografia:

Dezenas de pessoas do povo se postaram na plataforma de nossa Estrada de Ferro, na Praça da Estação, para receber o primeiro trem que inaugurou, antes de ontem, a linha Teresina-Parnaíba, transportando passageiros e cargas. A locomotiva Diesel (foto), com as iniciais da Rede Ferroviária S/A, chegou na hora prevista, apesar de um pequeno defeito que apresentou no meio do trajeto.¹²⁷



Fotografia 5: A primeira viagem da locomotiva no trecho Teresina-Parnaíba.
Fonte: A PRIMEIRA viagem. *O Dia*. Teresina, ano 18, n. 2.588, 6 dez. 1968. p. 1.

Conforme descrição da fotografia 5, publicada no jornal *O Dia* de 6 de dezembro de 1968, a inauguração da complementação do trecho ferroviário Teresina-Parnaíba foi bastante festejada. O cronista Renato Bacelar enfatizou em artigo a relevância dessa inauguração que, segundo ele:

É realmente mais econômico o transporte ferroviário. Aqui para o Piauí, com a construção futura do Porto de Luís Correia, o sistema vai desempenhar

¹²⁷ A PRIMEIRA viagem. *O Dia*, Teresina, ano 18, n. 2.588, 6 dez. 1968. p. 1.

função altamente conciliadora da nossa economia. Matérias primas poderão ser importadas e de nossa parte dependerá a exportação de muitos dos nossos produtos básicos.¹²⁸

O trecho ferroviário ligando as principais cidades da região norte do Piauí de Luís Correia até Teresina teve ao longo de sua construção diversas denominações. Conforme dados da Rede Ferroviária Federal S. A:

TABELA 6
DENOMINAÇÕES DADAS À ANTIGA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	ATO	PERÍODO
1	Estrada de Ferro Amarração/Campo Maior subordinada a Rede de Viação Cearense.	Dec. 8.711, de 10.05.1911	10.05.1911 a 27.05.1920
2	Estrada de Ferro Central do Piauí	Portaria de 28 de maio de 1920 da Superintendência da Inspetoria Federal das Estradas	28.05.1920 a 14.04.1942
3	Trecho Luís Correia/Piripiri incorporada a Estrada de Ferro São Luís-Teresina	Dec.-Lei, nº 4.255, de 15 de abril de 1942	15.04.1942 a 31.12.1946
4	Estrada de Ferro Central do Piauí	Dec.-Lei, nº 9.744, de 06.09.1946	01.01.1947 a 03.08.1964
5	Distrito de Transporte do Piauí, Subordinado a Rede de Viação Cearense	Resolução da Diretoria da RFFSA nº 151-A/64 – de 23.07.1964	04.08.1964 a 31.12.1968
6	Distrito de Transporte do Piauí, subordinado a Estrada de Ferro São Luís-Teresina	Resolução da Diretoria da RFFSA nº 24/68, de 17/10.1968	01.01.1969

¹²⁸ BACELAR, Renato. O Dia no interior. *O Dia*, Teresina, ano 18, n. 2.588, 6 dez. 1968. p. 1.

7	Distrito de Transporte do Piauí, da 1ª DIVISÃO: MARANHÃO-PIAUI, do Sistema Regional Nordeste	Resolução da Diretoria nº 21/69. Implantado este sistema a partir de 15.11.1969	
---	--	---	--

Fonte: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Estrada de Ferro São Luís-Teresina*. Distrito de Transporte do Piauí. São Luís: Serviço de Administração, [199-].

Na década de 1960, a Rede Ferroviária Federal S.A. compreendia quatro sistemas regionais, com suas divisões:

TABELA 7 - NOVA ESTRUTURA DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A
R. D. n.º 21, de 30 de outubro de 1969

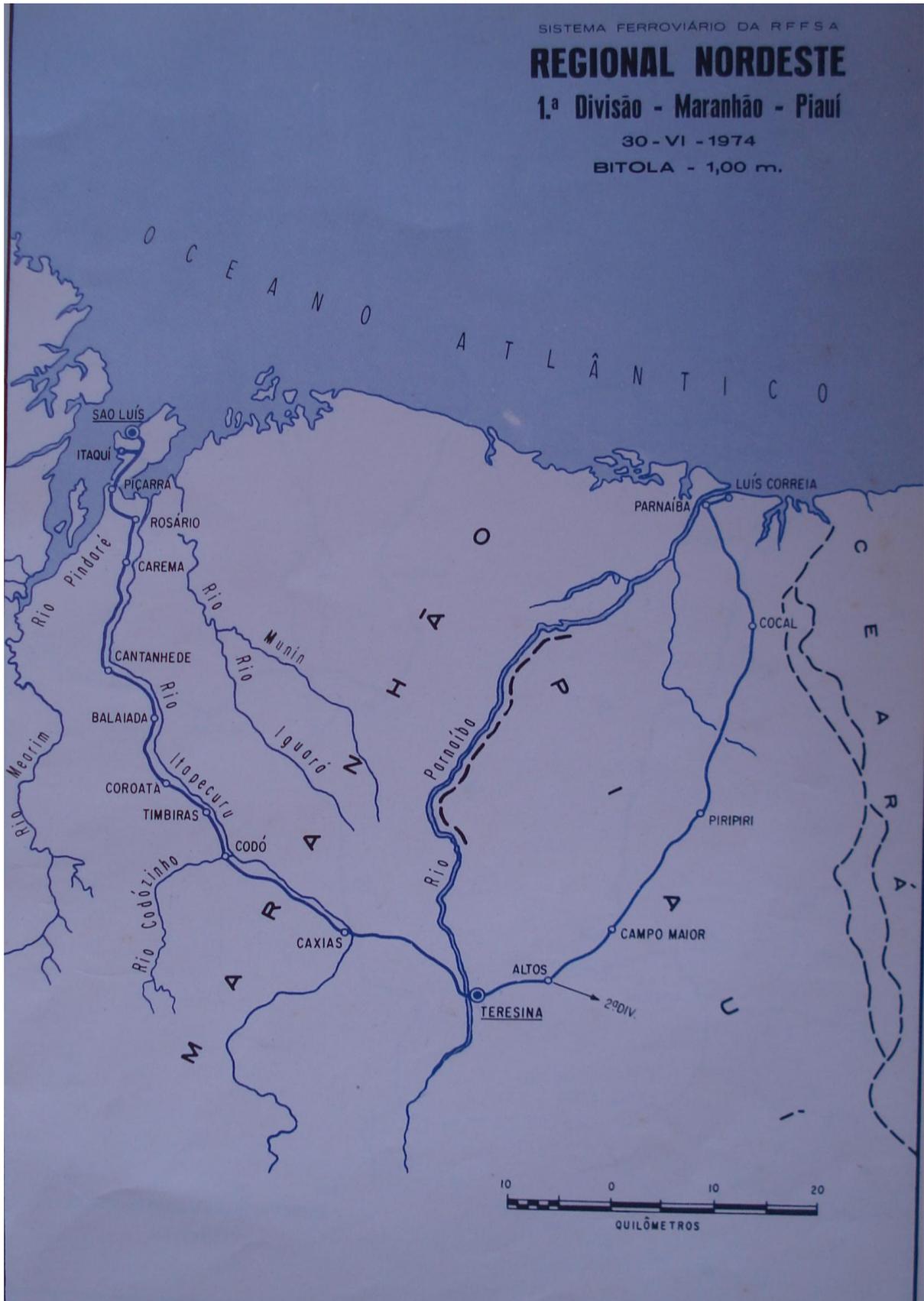
ESPECIFICAÇÕES	ANTIGAS ESTRADAS QUE COMPOEM CADA SISTEMA
1. SISTEMA REGIONAL NORDESTE (SRN)	
1.ª DIVISÃO – Maranhão-Piauí 2.ª DIVISÃO – Cearense 3.ª DIVISÃO – Nordeste 4.ª DIVISÃO – Leste	Estrada de Ferro São Luís-Teresina Rede de Viação Cearense Rede Ferroviária do Nordeste Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
2. SISTEMA REGIONAL CENTRO (SRC)	
5.ª DIVISÃO – Centro Oeste 6.ª DIVISÃO – Central 7.ª DIVISÃO – Leopoldina 8.ª DIVISÃO – Subúrbios da Guanabara (a ser organizada)	Rede Mineira de Viação Estrada de Ferro Bahia a Minas Estrada de Ferro Goiás Estrada de Ferro Central do Brasil Estrada de Ferro Leopoldina Responsável pelos trens de subúrbios da Guanabara
3. SISTEMA REGIONAL CENTRO-SUL (SRP)	
9.ª DIVISÃO – Santos-Jundiaí 10.ª DIVISÃO – Noroeste	Estrada de Ferro Santos a Jundiaí Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
4. SISTEMA REGIONAL SUL (SRS)	
11.ª DIVISÃO – Paraná-Santa Catarina 12.ª DIVISÃO – Teresina Cristina 13.ª DIVISÃO – Rio Grande do Sul 14.ª DIVISÃO – Santa Catarina	Rede de Viação Paraná-Santa Catarina Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina Viação Férrea do Rio Grande do Sul Estrada de Ferro Santa Catarina

Fonte: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. R. D. n.º 21, de 30 de outubro de 1969.

A rede rodoviária do Estado funcionava como a via de circulação mais utilizada para transporte da produção aos mercados consumidores do Nordeste e estados do sul do país. A via fluvial através do rio Parnaíba que, em outras épocas, foi intensamente utilizada como escoamento natural das mercadorias piauienses, sofreu estagnação com a concorrência das rodovias. A ferrovia que interligava algumas cidades do norte (E. F. Central do Piauí) até meados dos anos 1960 foi bastante solicitada como transporte de mercadorias e passageiros, reduzindo, a partir de então, sua importância. Alguns trechos foram inaugurados entre Petrolina (PE) a Paulistana (PI) e Crateús (CE) a Campo Maior (PI) (Anexo D). Diante desse quadro, o transporte por rodovias tornou-se cada vez mais solicitado pelos comerciantes importadores e exportadores, alterando significativamente a vida econômica, cultural e social dos piauienses, pois “as estradas começaram a fazer chegar a muitos lugares produtos que eram as últimas novidades do sul do país”,¹²⁹ principalmente nas cidades de Teresina, Parnaíba e Floriano.

Em 1974, o Departamento Geral de Estatística da Rede Ferroviária Federal S. A. publicou mapas e tabelas com informações do sistema ferroviário da RFFSA. A seguir mapa referente à Regional Nordeste, 1.^a Divisão Maranhão-Piauí, e tabela com as cidades do Piauí e Maranhão dotadas de estações ferroviárias:

¹²⁹ ABREU; NUNES, 1995, p. 104.



Fotografia 6: Mapa do Sistema Ferroviário da RFFSA 1.^a Divisão Maranhão-Piauí.

Fonte: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Sistema ferroviário RFFSA 1974*. Departamento Geral de Estatística: Setor Geral de Desenho e Impressão, 1974.

TABELA 8 – LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES NAS DIVISÕES
SISTEMA REGIONAL NORDESTE – 1.ª DIVISÃO – MARANHÃO – PIAUÍ (30.06.1974)

ESTAÇÕES	DISTÂNCIA DO PONTO INICIAL (KM)	ALTITUDE (M)	MUNICÍPIOS	UNIDADE DA FEDERAÇÃO
LINHA TRONCO				
São Luís – Luís Correia (Bitola de 1,00 m)				
São Luís	0	4	São Luís	MA
Araracanga	19	19	São Luís	MA
PIÇARRA (Início da Variante de Itaqui)	28	18	São Luís	MA
Mandubé	38	10	São Luís	MA
Perizes	57	7	Rosário	MA
Rosário	70	40	Rosário	MA
Carema	94	16	Santa Rita	MA
Quelru	108	16	Itapecuru- Mirim	MA
Itapecuru	127	14	Itapecuru- Mirim	MA
Cantanhede	159	26	Cantanhede	MA
Pirapemas	182	32	Pirapemas	MA
Balaiada	201	27	Coroatá	MA
Ajugaiaba-PE	212	31	Coroatá	MA
Coroatá	237	34	Coroatá	MA
Piririguá	259	35	Timbiras	MA
Timbiras	265	36	Timbiras	MA
Codó	290	49	Codó	MA
Jacama	302	68	Codó	MA

Cocos	319	64	Codó	MA
Iacina	341	64	Caxias	MA
Riachão	357	60	Caxias	MA
Caxias	373	63	Caxias	MA
Cristino Cruz	407	79	Caxias	MA
Aarão Reis	418	87	Timon	MA
Timon	449	61	Timon	MA
Teresina	453	81	Teresina	PI
Alegria	476	122	Teresina	PI
ALTOS (Ver 2. ^a Divisão)	495	123	Teresina	PI
Campo Maior	536	123	Campo Maior	PI
Capitão de Campos	586	128	Campo Maior	PI
Piripiri	613	158	Piripiri	PI
Piracuruca	657	59	Piracuruca	PI
Deserto	696	107	Piracuruca	PI
Cocal	718	122	Cocal	PI
Boa Vista	742	101	Parnaíba	PI
Bom Princípio	754	62	Parnaíba	PI
Parnaíba	791	5	Parnaíba	PI
Luís Correia	805	2	Parnaíba	PI

Fonte: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Sistema ferroviário RFFSA 1974*. Departamento Geral de Estatística: Setor Geral de Desenho e Impressão, 1974.

Assim, percorrendo a história dos transportes no Piauí, desde o império aos anos 1960, pode-se deparar com vários vieses: planos de viação que priorizavam a navegação fluvial e as ferrovias (império e três primeiras décadas do século XX) e as rodovias (na segunda metade do século XX). Nesses contextos históricos, constata-se que o governo central pouco beneficiou o Estado com melhoramentos estruturais na área dos transportes, ficando a mercê de iniciativas, muitas vezes, passageiras e sem perspectivas de alteração da realidade econômica. Dentre as iniciativas e percalços observados, destacam-se: primeiro, a navegação do rio Parnaíba, que foi implementada, ainda no império, mas com a falta de trabalhos de desobstrução do rio, acabou provocando a diminuição de sua navegabilidade; segundo, as

ferrovias, que atingiram o território piauiense no período republicano, depois de muitas paralisações e demora; terceiro, as rodovias, que, durante a década de 1950, beneficiou várias cidades, tornando-se transporte principal de mercadorias e passageiros do Estado.

As ferrovias, apesar da demora na implantação dos primeiros trechos no Piauí, eram significadas como possibilidade de transporte adequado das mercadorias e passageiros. No entanto, discutia-se, de um lado, a ideia de estabelecer a integração entre a navegação do rio Parnaíba, a ferrovia e as rodovias e, do outro, a intensificação da propaganda em torno da construção e melhoramento das rodovias, por serem consideradas capazes de transportar com mais facilidade e rapidez mercadorias e pessoas no Estado. A partir da década de 1930, os governos estadual e federal passaram a investir na construção de trechos rodoviários em todo o país. Nessa discussão, a ferrovia se tornou fundamental nas cidades que foram contempladas por seus trilhos e suas edificações: estações, almoxarifado, oficinas mecânicas, caixas d'água, etc. No Piauí, ela representou um transporte relevante por ter facilitado o movimento de mercadorias e pessoas entre as principais cidades, sobretudo da região norte do Estado. O que significou a ferrovia em relação à cidade de Parnaíba será objeto de análise no próximo capítulo.

3 CIDADE E FERROVIA: PARNAÍBA NOS TRILHOS DA MODERNIDADE



Fotografia 7: “Inauguração do serviço de tráfego ferroviário no Estado do Piauí. O trem inaugural aguardando o momento de partida, em frente a estação de Parnaíba, onde o Engenheiro-Chefe, Dr. Miguel Bacelar, em sessão solene, comunica o fato às autoridades e ao povo. Parnaíba, 19 de novembro de 1920”.

Acervo: Fundação Dr. Raul Furtado Bacellar, Parnaíba-PI

PARNAHYBA

És grande, és poderosa, és a cidade escola
Da luta e do Progresso... E eu vejo-te as famosas
Tradições do passado, em rútilo arrebol,
Beijando-te, inda agora, as comas perfumadas...

Cidade branca e azul, esbatida de sol,
Cuja luz beija e doira as praias arenosas
Do rio que se dobra em imenso caracol,
Deixando, aqui e ali, as dunas alterosas...

Deusa do Igarassú, Princesa das Canárias,
Tens como trono e solo essas formosas ilhas,
Bucólicas, gracis, azuis e extraordinárias...

Ó sonho do Porvir, Invicta Cidade,
Eu sinto que tu vaes, nas sendas em que trilhas,
Para as glórias da Luz e da Prosperidade...

J. Martins
Almanaque da Parnaíba, 1926

3 CIDADE E FERROVIA: PARNAÍBA NOS TRILHOS DA MODERNIDADE

A cidade pode ser representada por múltiplos e variados discursos, imagens, sons, podendo comportar, de acordo com o ângulo escolhido – racional, planejado ou consumido –, diferentes fazeres ou dizeres. Atualmente, as discussões sobre a cidade contemplam um campo amplo de abordagens, desde o político e econômico ao material e simbólico. Quanto ao olhar simbólico são percebidos gestos, comportamentos, imaginários, sensibilidades e sociabilidades. Enfim, um conjunto de percepções do viver urbano que passou a ser alvo de estudos de historiadores partidários de uma história cultural urbana. Para Pesavento,

[...] os estudos de uma história cultural urbana se aplicam no resgate dos discursos, imagens e práticas sociais de representação da cidade. E o imaginário urbano, como todo o imaginário, diz respeito a formas de percepção, identificação e atribuição de significados ao mundo, o que implica dizer que trata das representações construídas sobre a realidade – no caso, a cidade.¹³⁰

Ao tomar como referência esse novo olhar sobre a cidade, analisam-se neste capítulo os discursos construídos acerca de Parnaíba com relação a presença da ferrovia piauiense interligando-a a outras cidades da região norte do Estado. Nesse sentido, foram elencados diversos discursos produzidos entre os anos de 1916 e 1960, em torno da cidade associada ao ideário de modernidade e desejo de desenvolvimento ao buscar integrar a cidade às ferrovias, pois isso representava um elemento a mais na concretização do desejo de modernização.

A escolha desta cidade se impôs por uma série de elementos: Parnaíba, a partir de fins do século XIX, cresceu e se consolidou comercialmente devido ao desenvolvimento da economia piauiense, pautada no extrativismo vegetal, sobretudo da carnaúba e do babaçu, exportados por grandes empresas comerciais como a Morais S.A, a Casa Inglesa, a Casa Marc Jacob e o Pedro Machado S.A, e que provocou o florescimento de seu perímetro urbano, com calçamentos nas principais ruas, construção de casarões e abertura de novos estabelecimentos comerciais. Dentro desse contexto e aliada ao principal meio de transporte e comunicação da cidade – as estradas, a ferrovia marcou época ao se estender por muitos lugarejos e contribuir para o desenvolvimento de cidades e povoados ao longo dos trechos de sua implantação.

¹³⁰ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 53, jun./2007. p. 15.

Entretanto, os trechos ferroviários foram implantados lentamente até alcançarem a capital Teresina, em 1969. Nesse ínterim, as rodovias tomam a dianteira, sendo construídas algumas estradas ligando as cidades do sul e norte do estado a Fortaleza e Recife, o que provocou a reorientação da produção para essas cidades e a decadência gradativa do comércio parnaibano. No discurso dos seus administradores, os trilhos, ao atingirem Teresina, intensificariam o intercâmbio comercial entre Parnaíba e as cidades da região norte do estado, alterando o modo de vida das populações no sentido modernizador. Neste estudo, o interesse é pela pluralidade dos discursos construídos em torno da cidade de Parnaíba e sua relação com a ferrovia.

3.1 “Deusa do Igaracú”: Parnaíba, uma cidade com ares de moderna

A cidade de Parnaíba¹³¹ está situada no extremo norte do estado do Piauí, a 345 km da capital Teresina e a poucos quilômetros do mar, à margem direita do rio Igaracú¹³². Limita-se ao norte com o oceano atlântico; ao sul com os municípios de Buriti dos Lopes e Bom Princípio; a leste, com o município de Luís Correia e a oeste, com os municípios de Ilha Grande do Piauí e Araisos (MA).

Surgiu de uma fazenda de gado e começou por um agrupamento de casas sem ordem ou alinhamento, conforme grande maioria das cidades piauienses.¹³³ Durante o século XIX, a cidade era marcada por um espaço urbano acanhado: com ruas irregulares, cheias de curvas e sem orientação, o comércio exportador começava a se intensificar e o transporte das mercadorias era realizado principalmente através do rio Parnaíba e de animais, remetendo a uma ideia pautada no mundo rural.

¹³¹ No dia 18 de agosto de 1762 foi solenemente instalada a Vila de São João da Parnaíba pelo Governador da Capitania do Piauí, João Pereira Caldas. O ato realizou-se na Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, sendo o Termo da Vila desmembrado de Piracuruca. Como sede foi escolhida o lugarejo “Testa Branca”, situado a 6 km abaixo da atual cidade de Parnaíba, apesar do Porto das Barcas oferecer melhores condições e vantagens, tendo em vista o seu movimento comercial. Em 1770, no Governo Lourenço Botelho de Castro, foi transferida oficialmente a sede do município de São João da Parnaíba do lugar “Testa Branca” para o Porto das Barcas, fundado pelo português Domingos Dias da Silva. Em 25 de dezembro de 1844, de acordo com lei promulgada a 24 de agosto do mesmo ano, foi Parnaíba elevada à categoria de cidade.

¹³² Rio Igaracú na língua Tupi quer dizer “canoa grande”, ou Igaracú como chamam, um dos braços que compõem o Delta do rio Parnaíba. Ver: REBELO, Goethe Pires de Lima. *Tempos que não voltam mais: crônicas sobre a Parnaíba antiga*. Rio de Janeiro: Adois, [19--]. p. 79.

¹³³ Acerca da história das vilas e cidades do Piauí ver: ABREU, Irlane G. de; NUNES, Maria Célis Portella. Vilas e cidades do Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de. (Org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectiva*. Teresina: FUNDAPI, 1995.

Com o advento do período republicano, ocorreu o processo de modernização da cidade, que afetou a estrutura tanto urbana como cultural. No aspecto cultural, Parnaíba passou a ser dotada de grupos escolares de ensino primário, seguindo um ideal de progresso almejado pelos seus administradores e comerciantes, que apontavam a educação como instrumento para a formação de homens capazes ao trabalho, práticos e enérgicos, ou seja, “engajada no projeto de formação da capacidade produtiva e inovadora do homem da região, formando excelentes empreendedores e comerciantes”.¹³⁴

Nos primeiros anos do século XX, o aspecto acanhado da cidade cede lugar a melhoramentos, principalmente com novas edificações e uma preocupação maior com o saneamento e a estética. Para aqueles que idealizavam uma cidade bela, higiênica e ordenada, era necessário conduzir um projeto de remodelamento do espaço urbano e reorientação das condutas sociais da população, seguindo os moldes da civilização européia. A mobilização em torno da instrução como elemento principal de desenvolvimento ocorrerá com mais intensidade a partir de 1916, ano em que houve a inauguração da pedra fundamental da estação ferroviária de Parnaíba. Nesse ano, um cronista do jornal *A Semana* enquanto contemplava a chegada do “progresso” pela estrada de ferro, lamentava a falta de instrução:

[...] Lamentável, sobretudo, é a criança piauiense viver, em pleno século XX, século de luz, de progresso e de expansão intelectual, nas trevas do analfabetismo, da ignorância e da perdição e alheia aos movimentos da civilização mundial. Parnaíba, a primeira cidade do Piauí, depois da capital, não tem uma instrução regular. Os nossos *petitis garçons*, só compreendem o que os arrastem ao mal. São uns perdidos (especialmente os da plebe) e em suas cabecinhas infantis não, passa, sequer, um vislumbre do que nobilita, que é essa humanidade caprichosa, do que é a vida de um homem sem cultura e experiência. [...] Aprendi, portanto, tão somente, a conhecer as dificuldades com que o homem luta pela vida. Profiquemos, pois, para que seja dado, aos nossos conterrâneos, o caminho do bem, do Dever e do Trabalho, por meio da instrução, que, infelizmente, tem sido, até hoje, aqui, um sonho para os pais que não podem mandar educar os seus queridos filhos, no Maranhão ou Ceará.¹³⁵

De acordo com a citação acima, o cronista criticava a falta de “instrução regular” às crianças piauienses, principalmente em Parnaíba, ficando “alheia aos movimentos da civilização mundial” do século XX, um século significado pelas ideias de progresso,

¹³⁴ LOPES, Antônio de Pádua Carvalho. Luz, progresso e expansão intelectual: a elite comercial exportadora de Parnaíba e o lugar da educação no desenvolvimento do Piauí. In: CASTELO BRANCO, Edwar de Alencar; NASCIMENTO, Francisco Alcides do; PINHEIRO, Áurea Paz (Orgs.). *Histórias: Cultura, sociedade, cidades*. Recife: Bagaço, 2005. p. 66.

¹³⁵ AUXAN, René. Fragmentos. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 3, 3 dez. 1916. p. 2.

iluminação cultural e civilização. Nas principais cidades brasileiras, as ideias que moviam as elites, eram de trazer a “civilização” e o “progresso”, na tentativa de remodelar as cidades e os comportamentos da população de acordo com os moldes europeus. Nesse sentido, o comércio e os negócios assumiram uma importância significativa, pois foram capazes de provocar transformações culturais, econômicas, sociais e no espaço urbano. Para Sousa,

O comércio e os negócios que foram instalados ou persistiram nas áreas centrais das cidades talvez não tenham sido exatamente aqueles que imaginavam letrados e elites, mas não há como negar que, inspirados em ideais burgueses modernos, haviam transformado os centros de muitas cidades em exemplo do que concebiam como civilização e progresso, ou seja, lugares de circulação de transportes, pessoas e mercadorias num ritmo e de forma que atraíssem mais capitais e investimentos, escoimados tanto quanto possível dos velhos problemas remanescentes dos tempos coloniais e imperiais.¹³⁶

Na década de 1920, Parnaíba se destacará em âmbito regional numa atuação mais efetiva no que diz respeito à educação de seus habitantes. Para Antônio Lopes, “somente em 1922 efetivou-se uma política de modernização do sistema escolar da cidade” e, dentro dessa política estava “a criação dos grupos escolares”¹³⁷, como o Grupo Escolar Miranda Osório (1922), além da criação do Ginásio Parnaibano e da Escola Normal. Nesse sentido, nos discursos produzidos pela elite político-comercial de Parnaíba, a educação era apontada “como central para o desenvolvimento do fator humano da produção e devia ser implantada conjuntamente com o desenvolvimento das vias de comunicação”.¹³⁸ Em trabalhos publicados em prol da construção do porto de Amarração, representantes da elite comercial de Parnaíba consideravam que “o melhor meio do comercio se fortificar, robustecer, desenvolver”:

É procurar desenvolver a riqueza local simplificando e aperfeiçoando o aparelho de transportes e facilitando, auxiliando, dirigindo a vitalização da principal produtora de riqueza – a máquina humana. É condição primordial, pois do desenvolvimento econômico a intensificação e disseminação do ensino adequado ao desenvolvimento racional e prático do homem; não

¹³⁶ SOUSA, Fábio Gutemberg R. B. de. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1940). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 23, n. 46, 2003. p. 65.

¹³⁷ LOPES, Antônio de Pádua Carvalho. *Superando a pedagogia sertaneja: grupo escolar, escola normal e modernização da escola primária pública piauiense (1908-1930)*. 2001. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2001. p. 153.

¹³⁸ LOPES, 2005, p. 67.

existe ensino pedantocrata e de especialidades ideológicas, mas um cultivo geral sobre as condições da vida e sua concepção social, seguido de um estágio prático com aplicações industriais, estas necessariamente especializadas, segundo a destinação do indivíduo. Um corpo comercial culto não pode adstringir-se ao fatalismo indiano que se abandona ao curso livre dos acontecimentos em lugar de dirigi-lo auxiliado pela apreciação das leis naturais que os governam.¹³⁹

O processo de modernização de Parnaíba não acontecia somente no âmbito educacional, mas no aspecto comercial se fazia promissor, principalmente com o desenvolvimento alcançado nas últimas décadas do século XIX e início do século XX. Nesse período, intensificou-se o desejo de seus habitantes de alcançar a modernidade, pautados pela luta em prol da navegação do rio Parnaíba, ocorrendo o incremento do comércio, da indústria e da navegação a vapor e, principalmente, pelo porto marítimo.

Parnaíba sobressaía-se como empório comercial devido à existência de inúmeros estabelecimentos comerciais de exportações, importações, representações, navegações, lojas de moda, fazendas, armarinho, miudesas, estivas, etc. A seguir, relação das casas comerciais existentes em Parnaíba nos primeiros anos do século XX:

TABELA 9 – RELAÇÃO DAS CASAS COMERCIAIS DA PARNAÍBA (PIAUI, 1924)

FIRMAS	END. TELEGRAPHICO	RAMO DE NEGÓCIO
Almeida & Neves	Alneves	Exportadores
Antonio Guilherme de Mello & Filho	Mello	Escritorio
Arthur Nordman	Nordmannco	Exportações
Amador Santos & Carvalho	Liberdade	Representações
Antonio Machado Torres	TOTE	Fasendas e Estivas
Antonio Thomaz da Costa	Thomaz	Idem, idem
Banco do Brasil	Satellite	Operações Bancarias
Booth & C. (London) Ltd.	Booth	Navegações
Bessa e Cia.	Bessa	Representações
Benedicto dos Santos Lima &	Bembem	Conservas, Estivas, &
Bichara dos Santos Lima Armarinho	Balluz	Miudezas, Faz,
Correia & Cia.	Paludol	Pharmacia
Chaves & Cia.	Cretumutuo	Sorteios de mercadorias
C. N. a vapor Rio Parnahyba	Delbão	Idem, idem
Domingos de Freitas Diniz	Labor	Fazendeiro

¹³⁹ MADEIRA, Armando. Porto de Amarração. In: *Amarração e o comércio do rio Parnaíba*. Fortaleza, CE: Eugênio Gadelha & Filho, 1920. p. 49.

Ferreira & Cia.	Ferreira	Representações
Franklin Veras & Cia.	Frankveras	Fasendas & Estivas
Ferreira & Filhos	Notredame	Empresa de Cinema
Francisco Giz Cortez	Catolic	Fabrica de óleos e sabão
F. Barbosa & Cia.	Nestablo	Empresa de Cinema
João Issa & Cia.	Jonissa	Lojas de Modas
Jaime Coelho de Resende	Resende	Fasendas & Armario
James Frederick Clarck & C.	Hercules	Fasendas & Armario
J. Narciso & Cia.	Zenarciso	Idem, idem, idem
José Borges & Cia.	Exposição	Escritorio
J. R. P. de Carvalho & C.	Zecarvalho	Exportações
José Pires Filho	Zepires	Empresa de Navegação
João Neves & Cia.	Neves	Pharmacia
José Mentor & Cia.	Zementor	Escritorio
José Ignácio de Araújo	Zenacio	Fasendas e Armario
Manoel Martins	Palmeira	Padaria
Moraes Santos & Cia.	América	Faz, Miudezas e Estivas
Marc Jacob	Jacob	Exportador
Moraes Correia & C.	Francorreia	Escritorio
Monte Mello & Cia.	Melmonte	Estivas e Cereais
Manoel Pereira Pinto	Melpinto	Fazendas e Estivas
Neves & Filho Sucers	Seven	Modas e Representações
Salles Ignácio Cauás	Cauás	Tecidos de Malhas
S. Costa	Sarcos	Fazendas, Estivas, Louças
Samuel Bompét	Bompét	Exportador
Salles & Cia.	Salles	Estivas, Cereais e Louça
R. Machado & Cia	Machado	Fazendas e Estivas
R. Nunes & Cia.	Nunes	Estivas e Miudezas
Rabello, Basto & Cia.	Unidos	Representações
Pinheiro Gomes & Cia.	Vanguarda	Idem, idem
A. Estrella & Cia.	Estrella	Saboaria
Viúva José Alexandre Rodrigues & Cia.	Zealexandre	Estivas
E. Veras & Filho	Everas	Representações e Industria
Candido Assumpção & C.	Tenente	Commissões, Consignações
Madeira Veiga & Cia.	Madeira	Navegações e F. B. Cereais
José Basto Magalhães		Mercearia
Mavignier & Cia.		Botequins
Luiz Nelson		Fazendas e Estivas
Milton Ramos & Cia.		Mercearia
Nagib Lopes		Café e Estivas

Octavio Passos	Bar
Odílio Neves & Cia.	Estivas e Fazendas
Joaquim de Lucena Ramos	Alfaiataria
J. Bastos & Comp.	Padaria e Merceria
Antonio Lemos	Padaria
Fausto F. Basto	Typographia
Gonçalo Rego	Fazendas e Armazinhos
A. O. Mello	Agente da Singer
Genésio Pires Rebello	Pharmacia

Fonte: RELAÇÃO das casas comerciais da Parnaíba. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, Editado pela Merceria Bembem de B. S. Lima & C.a, ano 3, 1924. p. 43 – 44.

O *Almanaque da Parnaíba*, como veículo de informação, publicava diversas matérias de cunho político e social, poesias, anúncios, etc. Os anúncios, por exemplo, destacavam os principais estabelecimentos e firmas comerciais da cidade como: a Casa Inglesa, o Grupo Moraes Correia e C.A, os armazens dos Flanklin Veras e a casa Marc Jacob. A seguir, anúncio da casa comercial Moraes Correia & C.A:



Fotografia 8: Anúncio comercial dos Moraes Correia & Ca.

Fonte: ALMANAQUE DA PARNAÍBA. Parnaíba, Editado pela Merceria Bembem, 1926.

Além dessas casas comerciais, Parnaíba possuía, nesse período, uma elite político-comercial atuante que reivindicava do governo federal uma política de incentivo aos produtos do extrativismo vegetal, como a cera de carnaúba, considerado o produto de maior comercialização do estado. A cidade apresentava um espaço urbano moderno, com ruas calçadas, casarões grandiosos e lojas que comercializavam os mais diferentes artigos (roupas, perfumes, motores, etc.), provenientes de países da Europa e dos Estados Unidos, e que “funcionavam como entreposto de comércio e de distribuição de mercadorias entre o litoral e o interior do Piauí”.¹⁴⁰

Nesse sentido, a cidade de Parnaíba consolidou-se comercialmente num contexto em que se evidenciava a importância econômica do extrativismo vegetal (borracha de maniçoba, cera de carnaúba e côco babaçú) como elemento de exportação do Estado, tornando-se comercialmente importante devido à presença de inúmeras casas comerciais pertencentes a firmas particulares, diferenciando-se de outras cidades piauienses. Parnaíba era constituída de uma elite comercial atuante responsável pela maior parcela das rendas piauienses, colaborando para o surto de progresso ocorrido dentro do espaço urbano, através de um discurso que pregava a entrada do “progresso” e da “civilização”, ao propor mudanças estruturais dentro do espaço urbano e nos transportes.

Ao pensar Parnaíba nas três primeiras décadas do século XX, é interessante recortar os olhares que representavam, imaginavam e simbolizavam o espaço urbano da cidade, crendo que a “cidade é, por excelência, um objeto de múltiplos olhares, escritas e leituras, que traduzem, por sua vez, uma plenitude de saberes e sensibilidades sobre o fenômeno urbano”.¹⁴¹ Nos documentos oficiais e em revistas especializadas pode ser observado um discurso pautado pela ideia de progresso, procurando na cidade indícios de modernidade e de transformações urbanas.

As crônicas que descrevem Parnaíba como moderna e progressista encontravam, em 1924, um veículo de expressão preferencial, o *Almanaque da Parnaíba*, periódico fundado neste ano e que representa um importante instrumento documental de análise do comércio, lazer e modernização da cidade da segunda metade do século XX. De acordo com Manoel Domingos Neto, o *Almanaque da Parnaíba* teve sua publicação e circulação assegurada por dois fatores principais: primeiro, a presença de uma classe comercial que procurava, em suas

¹⁴⁰ ABREU, Irlane Gonçalves de; NUNES, Maria Célis Portella. Vilas e cidades do Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de. *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectiva*. Teresina: Halley, 1995. p. 100.

¹⁴¹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. Porto Alegre e as ilusões do espelho: Do mito das origens e a hegemonia simbólica do campo. In: *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano* – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: Ed. Universidade UFRGS, 2002. p. 282.

páginas, divulgar as “novidades” do mercado e, segundo, a existência de um grupo de homens cultos afeitos ao mundo literário, “amantes de crônicas, poesias, conversas espirituosas e longas discussões teológicas e filosóficas. Em boa parte este grupo era constituído de ‘caixeiros’, funcionários graduados de empresas comerciais”.¹⁴² Na primeira edição do Almanaque, o editor chefe Benedito Santos Lima (Bembem), expõe as pretensões desse periódico:

O almanaque constitui um repertório precioso de informações úteis, passatempos, curiosidades e distrações, sendo, portanto, um livro de necessidade em toda casa. Para o sertanejo, é às vezes, o livro único que guarda, cuidadosamente, para orientação de sua despreocupada vida, durante todo um ano. A MERCEARIA BEMBEM se propôs dirigir e iniciar a publicação do presente ALMANACK DA PARNAÍBA, mas o fez de modo a apresentar uma publicação atraente, caprichando na multiplicidade das leituras, ao mesmo tempo, que contendo o mais completo serviço de informações de toda espécie, sobretudo comerciais.¹⁴³

Nas primeiras publicações do *Almanaque da Parnaíba* constatam-se representações da cidade registradas nas crônicas, poesias e fotografias publicadas. Essas representações traduzem o dinamismo que a cidade vivenciava, manifestados pelo aumento populacional, pelas construções de grandes e belas residências, a abertura de avenidas, o calçamento das ruas, a construção e embelezamento das praças. A opulência das edificações residenciais são percebidas nas diversas fotografias publicadas no almanaque. Veja a seguir fotografia publicada no *Almanaque da Parnaíba*, de 1926:

¹⁴² NETO, Manoel Domingos. A trajetória do “Almanaque da Parnaíba”. *Almanaque da Parnaíba*, 60 ed. Parnaíba, Editora de Ranulpho Torres Raposo, 1985. p. 8.

¹⁴³ MERCEARIA BEMBEM. Ao público. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, Editado pela Mercearia Bembem de Benedito dos Santos Lima, ano 1, 1924. p. 1.



Fotografia 9: “Palacete de residência e propriedade do Coronel José de Moraes Correia, à Rua Grande, recentemente construído, com todos os requisitos de higiene, conforto e modernismo”.

Fonte: ALMANAQUE DA PARNAÍBA. Parnaíba, Editado pela Mercearia Bembem, 1926.

As fotografias publicadas no *Almanaque* eram, em grande medida, expostas em página inteira e registravam as transformações que a cidade experienciava no período. Muitas vezes, essas imagens eram acompanhadas de pequenos textos, que descreviam as edificações e espaços públicos como modernos, higiênicos, confortáveis e elegantes na tentativa de mostrar aos leitores como a cidade estava acompanhando o ideário de progresso então em voga. Na fotografia acima, o fotógrafo preocupou-se em registrar uma das inúmeras residências que Parnaíba possuía na década de 1920. Esta pertencia ao Coronel José de Moraes Correia, importante comerciante e político parnaibano.

A leitura do conjunto de crônicas e poesias encontradas no *Almanaque da Parnaíba*, nos primeiros anos de publicação, dá uma visão de como a cidade de Parnaíba e seus habitantes eram percebidos por seus intelectuais. Em 1924, um cronista evidenciava o progresso porque passou Parnaíba nos anos de 1920, considerando a participação ativa do povo parnaibano e do poder municipal como fator que permitiu a implementação de inúmeros melhoramentos dentro do espaço urbano, como “a usina de luz elétrica, melhoramento a que se juntaram logo outros, como ajardinamento de nossa principal praça pública, construções de prédios municipais, reforma de outros etc, etc”. Segundo o cronista,

Aquele que pela vez primeira visita hoje Parnaíba, quase impossível se lhe torna fazer uma apreciação exata do rápido ascendente que vem tendo nossa urbe, na senda do progresso, conquistando, pelo esforço exclusivo de seus habitantes e da Comuna, o principal logar entre as demais cidades do Estado. O mesmo já não sucede a quem a visitou um decênio antes e hoje a revê; ser-lhe-ha difícil ocultar a surpresa provocada pelo desenvolvimento, pela verdadeira transformação porque vem ela passando de ano para ano.¹⁴⁴

Outra descrição do espaço urbano de Parnaíba, em 1926, dá bem a medida dos melhoramentos porque passava a cidade:

É digno de registro o desenvolvimento por que tem passado, nestes últimos três anos, a cidade de Parnaíba. Escoadouro de toda a produção do Estado, devido à sua situação geográfica, é a primeira cidade que o viajante encontra em solo piauiense, sendo, por isso mesmo, a “sala de visita” do Piauí, como geralmente se chama. No que diz respeito às iniciativas particulares, que é um fato incontestável em Parnaíba, muitos palacetes modernos e estéticos se tem feito, outros se acham edificando e alguns em vias de se terminarem. Tudo isso vai dando graça à cidade que também se vai embelezando e se tornando como que simpática e risonha.¹⁴⁵

Parnaíba era avaliada nessa crônica como “sala de visita” do Estado por ser escoadouro natural da produção piauiense, devido à sua posição privilegiada próxima ao litoral. Diante disso, a cidade necessitava tornar-se atraente e moderna ao “viajante” ou visitante, mas para isso era preciso modernizar seu espaço urbano. Nesse sentido, precisava-se de representantes públicos atuantes, uma elite cultivada e engajada, além de fontes e financiamentos para implementar esse projeto de modernização. Para Marshall Berman, a modernidade representava “um conjunto de experiências” vivenciadas pelas pessoas “em todo mundo”, que propunha a união e transformação de tudo ao redor, mas, que ameaçava a destruição de crenças e tradições, em que o sólido se “desmancha no ar”.¹⁴⁶

Ao analisar Parnaíba sob o ponto de vista desse conceito de modernidade consegue-se perceber algumas transformações, mudanças e contradições. Nas primeiras décadas do século XX, observam-se diversos paradoxos que configuravam Parnaíba como uma cidade moderna, na acepção conceitual acima, com a presença de elementos “modernos” acessíveis a uma pequena parcela da população (casarões, cinema, etc.) mas, em contrapartida, existe a falta de

¹⁴⁴ PARNAÍBA. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, Editado pela Merceria Bembem de B. S. Lima & C.a, ano 3, 1924. p. 2

¹⁴⁵ PARNAÍBA. *Almanaque da Parnaíba*, Belém, PA, Editado pela Merceria Bembem de B. S. Lima & C.a, ano 3, 1926. p. 16.

¹⁴⁶ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. p. 15.

melhoramentos urbanos (saneamento básico, infra-estrutura urbana, etc.), principalmente na periferia da cidade.

Enquanto as páginas do *Almanaque da Parnaíba* traziam uma cidade progressista, marcada pelo desenvolvimento do espaço urbano e do comércio, outras crônicas da década de 1930 caracterizavam Parnaíba com aspectos contraditórios. Nas lembranças de infância de Renato Castelo Branco¹⁴⁷, Parnaíba foi descrita como espaço urbano marcado, de um lado, pela presença de traços modernos – palacetes, ruas calçadas, luz elétrica e considerado um grande centro de atividade econômica, com sua efervescência comercial e, do outro, pela presença constante da miséria e do esquecimento:

A cidade, propriamente, tinha em minha infância uns quinze mil habitantes – era o centro, com jardins arborizados, - ruas calçadas, luz elétrica, igrejas altas e bonitas e um palacete moderno e imponente erguendo-se, de quando em quando, entre o casario baixo, de estilo colonial.

Em frente à cidade fica o rio, onde ela termina com seu cais de pedra, bem alto, e uma fileira de grandes armazéns de propriedade dos exportadores. [...]. Daí Parnaíba se estendia, primeiro através das ruas comerciais, onde ficavam as casas exportadoras e importadoras e os escritórios de representação. Depois vinham as lojas dos turcos, os armarinhos, as casas de tecidos. Depois as residências dos empregados do comércio, casas baixas e antigas, pintadas de cores vivas – vermelho, amarelo, azul. E por fim, a zona chique, dos palacetes, dos chalés, dos bangalôs de estilo moderno, cercados de casuarinas, de mangueiras, de palmeiras, de jardins floridos.

Em torno deste núcleo, estendiam-se os bairros proletários, uma enorme cinta de palhoças e casebres, onde as ruas não eram calçadas, não havia jardins nem praças arborizadas e onde os fios elétricos não chegavam.¹⁴⁸

Como espaço de sonhos e desejos, a cidade tornava-se também lugar privilegiado das transformações advindas da modernidade, lugar de movimento onde se contrapõe urbano e rural, modernidade e tradição, novo e velho. Essa constante tensão pode ser percebida na grande maioria das cidades brasileiras e Parnaíba, sobretudo nos primeiros anos do século XX, foi marcada por contradições onde uma pequena parcela da população usufruiu dos

¹⁴⁷ Renato Pires Castelo Branco (Parnaíba-PI, 12-09-1914 – São Paulo-SP, 19-09-1995). Publicitário, ensaísta, romancista, poeta, historiador e cronista. Bacharelou-se em Direito pela Faculdade Nacional de Direito da Universidade do Brasil, em 1937. Foi uma das figuras mais representativas da cultura brasileira, tendo atuado com destaque na direção das seguintes entidades culturais: fundador e diretor da Escola Superior de Propaganda (1964), presidente da Associação Brasileira das Agências de Propaganda, diretor da Escola de Comunicação da USP, presidente da Delegação Brasileira do Festival de Cinema, presidente do Museu Nacional de Propaganda (1983). Em 1936, foi eleito o publicitário do ano. Pertenceu à Academia Piauiense de Letras, ocupando a Cadeira n.º 19; à Academia do Vale do Longá e à Academia Parnaibana de Letras. Dentre suas obras podemos destacar: *A Civilização do Couro*, estudo histórico-social, 1942 e *O Piauí, a Terra, o Homem e o Meio*, ensaio histórico-social do Piauí, 1970.

¹⁴⁸ CASTELO BRANCO, Renato. Tomei um ita no norte. São Paulo: L. R. Editores Ltda, 1981 apud FILHO, Alcenor Candeira. *Memorial da cidade amiga*. Teresina: COMEPI, 1998. p. 100-101.

elementos modernos já presentes no cenário urbano enquanto a maioria conviveu, em bairros pobres, com a falta de infra-estrutura e as péssimas condições de sobrevivência. É nesse ambiente de contradições que a cidade presenciava mudanças em seu cenário urbano, espaço de belezas, de trabalho, de vida comercial intensa, do ir e vir de trabalhadores, automóveis, pessoas em direção aos mais diferentes lugares: fábricas, lojas, cinemas, igrejas e praças. Enfim, um cenário marcado, também, por problemas: aumento populacional, falta de moradia, de higiene, de saneamento básico, além das lutas e disputas políticas que envolveram, sobretudo, a elite política e comercial da cidade.

Nesse ambiente de mudanças no cenário urbano de Parnaíba, o passado eminentemente rural, com características do período colonial, continuava fazendo parte e, assim, era necessário incutir um ideal de progresso. A elite comercial e política de Parnaíba tiveram papel decisivo nesse projeto de modernização da cidade. Em 1927 começava a ser veiculado em Parnaíba o jornal *A Praça* tendo como diretor Edison Cunha¹⁴⁹, gerente Benedito dos Santos (Bembem)¹⁵⁰ e secretário Ranulpho Torres Raposo¹⁵¹. Esse jornal foi criado pela Associação Comercial dos Varejistas com intuito “essencialmente comercial, acolhendo nas suas colunas a colaboração de quantos queiram trabalhar em prol deste rincão da terra piauiense, que é o município de Parnaíba” e, ao mesmo tempo, trazendo, nos diversos artigos publicados, referências ao progresso da cidade.¹⁵² Em 1927, uma crônica destacava uma cidade que prosperava e se desenvolvia,

¹⁴⁹ Édison da Paz Cunha (Teresina-PI, 1891 – Parnaíba-PI, 1973). Escritor, jornalista, filósofo e poeta. Um dos fundadores da Academia Piauiense de Letras. Bacharel em Direito pela Faculdade do Recife (1912). Promotor público. Subchefe do Gabinete do Governador Eurípedes de Aguiar. Ex-professor do Ginásio Parnaibano. Diretor da Imprensa Oficial do Estado. Jornalista com intensa atividade, colaborou em quase todos os órgãos da imprensa piauiense, entre os quais, destacam-se: *O Piauí*, 1916; *Correio de Teresina*, 1913; *Habeas corpus*, órgão político e noticioso de propriedade de Antonino Freire, do qual era um de seus editorialistas, 1916; *A Cultura*, Coelho Neto, 1912, em figurava como redator, ao lado de Higinio Cunha e Felon Castelo Branco; *Chapada do Corisco*, revista de letras e humorismo, 1918; *Revista da Academia Piauiense de Letras*, 1918; *A Pátria*, órgão da imprensa parnaibana; *Gazeta da Parnaíba*, 1923; *Almanaque da Parnaíba*, 1923; *A Tribuna*, 1924; *A Verdade*, 1924; *A Praça*, órgão da Associação Comercial de Parnaíba, 1927, e *A Voz da Parnaíba*.

¹⁵⁰ Benedito dos Santos Lima (Bembém). (São Bernardo-MA, 27-05-1893 – Parnaíba-PI, 21-08-1958). Comerciante e jornalista empreendedor e inteligente; deu a Parnaíba e ao Piauí uma extraordinária contribuição ao resgate de nossa história, fundando o *Almanaque da Parnaíba*, uma das mais ricas fontes de nossa história. Pertenceu à Academia Parnaibana de Letras.

¹⁵¹ Ranulfo Torres Raposo (Miguel Alves-PI, 1900 – Parnaíba, 1980). Comerciante e jornalista. Figura de destaque no comércio parnaibano, com projeções em todo o Estado do Piauí e do Maranhão. Jornalista. Proprietário do *Almanaque da Parnaíba*, publicação que legou uma preciosa fonte de nossa história. Dirigiu o SESC, por mais de 20 anos, com muita proficiência e dinamismo. Conselheiro fiscal do Banco do Nordeste do Brasil. Patrono da Cadeira n.º 29 da Academia Parnaibana de Letras.

¹⁵² DATA VÊNIA. *A Praça*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 01 nov. 1927. p. 1.

[...] Temos ouvido a diversos viajantes demonstrações como a de que tratamos; e é uma certeza que a nossa prosperidade, o nosso desenvolvimento se acentuam, de ano para ano já pelo crescimento contínuo de nossa população, já pelos melhoramentos sentindo partidos do poder público municipal como da iniciativa particular, que muito tem concorrido para o embelezamento da cidade, caracterizado pelo bom gosto na arquitetura das novas construções. Estas aumentaram continuamente, de sorte que, aos poucos vão desaparecendo aqueles aspectos que tínhamos de cidade colonial, com a casaria a afeiar-lhes as vias públicas. Por outro lado, cresce a cidade, sempre, sobretudo na direção da velha Catinga de Cima, hoje o excelente planalto da Nova Parnaíba, devidamente demarcado, com arruamentos retilíneos e elegantes praças, valioso serviço prestado ao Município pelo coronel Constantino Correia, a quando da sua gestão administrativa.¹⁵³

Nesse discurso o cronista procurou destacar que o processo de desenvolvimento de Parnaíba teve participação ativa tanto do poder público municipal quanto da iniciativa particular, principalmente da elite comercial da cidade que colaborou para o surto de progresso ocorrido dentro do espaço urbano, através de um discurso que pregava a entrada do “progresso” e da “civilização”, ao propor mudanças estruturais no espaço urbano e nos transportes.

Na década de 1930, Parnaíba ainda apresentava ruas “irregulares, cheias de curvas pronunciadas e sem orientação” e que terminavam “em praças triangulares na cidade velha”, algumas consideradas “modernas” e “belas”. A cidade passou a ser dotada de construções públicas e particulares modernas como Hospital, Leprosário e Mercado, além de calçamento de ruas e praças. No aspecto cultural, registra-se a presença de diversos periódicos: *O Popular*, *A Tribuna*, *O Norte*, *O Sino*, *O Cerebro*, *Flemulo* e o *Almanaque da Parnaíba*. No campo da aviação, a presença dos aviões da *Condor* e da *Panair*.¹⁵⁴ Assim, a cidade tornava-se cada vez mais “moderna” no intuito de alcançar o progresso almejado por parcela da população, principalmente da elite.

Nesse período, Parnaíba continuava conhecida como o principal empório comercial do Piauí, com a presença de várias indústrias de grande vulto: Fabrica Cortez, para extração do óleo de babaçu e fabricação de sabão; Usina São José, de beneficiar algodão; Fabrica Aliança, para beneficiamento de cereais; Fábrica Estrela, de fabricação de sabão; Fábrica de mosaicos. Ainda outras de sabão, curtumes, calçados, chapéus, vimes e oficinas gráficas. Em sua área de influência, vários povoados se beneficiavam economicamente de sua importância comercial como, por exemplo, Rosápolis, Morros da Mariana, Marruás, Bom Princípio e Cocal, “sendo

¹⁵³ AS REFORMAS da cidade. *A Praça*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 8 nov. 1927. p. 1.

¹⁵⁴ MONOGRAFIA n. 24, de Parnaíba. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 82, 11 abr. 1939. p. 2.

este de animadoras proporções, com destacado intercâmbio comercial com o Ceará, por meio de movimentada estrada carroçável para Viçosa”.¹⁵⁵

3.2 Porto e ferrovia: progresso no mar e na terra

O ideal de progresso e desenvolvimento, por parte dos comerciantes parnaibanos, pode ser justificado pela existência de grande quantidade de estabelecimentos comerciais importadores e exportadores na cidade de Parnaíba e, por ser esta considerada, durante muitos anos, um entreposto comercial de grande importância econômica para a região norte do Estado, lutando por sua independência no campo econômico. Essa luta foi deflagrada principalmente contra a praça comercial do Maranhão, que concorria ferreamente com o comércio piauiense, pois grande parte da produção do Piauí era comercializada diretamente no porto de Tutóia (MA), provocando inúmeros empecilhos à economia piauiense por ser contabilizada nas cifras maranhenses, além dos altos preços dos fretes denunciados pelos comerciantes.

A ideia do porto de Amarração era a que consumiria os maiores esforços da elite comercial parnaibana. Esse porto foi considerado, durante muitos anos, o único elemento de modernização capaz de permitir o escoamento da produção piauiense para as principais praças comerciais do país e do exterior. No período imperial, em 1817, D. João VI já reconhecia a necessidade de um escoadouro próprio da produção piauiense por considerar um “pesado e violento” problema ao Piauí a questão de grande parcela da produção piauiense escoar diretamente nas províncias vizinhas como, por exemplo, Maranhão e Pernambuco, sendo contabilizado em suas estatísticas orçamentárias.¹⁵⁶

Sobre esse melhoramento, Renato Castelo Branco faz uma observação acerca da questão da desobstrução do curso do rio Parnaíba, considerando indispensável a construção do porto de Amarração pois, para ele, “seria inútil, por motivos óbvios, a desobstrução do curso do rio”. Por isso, o porto de Amarração era mencionado por comerciantes e administradores públicos como elemento símbolo da “salvação única da economia e do progresso do Estado”. Isso ocorre desde o período imperial nos pronunciamentos e decretos dos governos provinciais.

¹⁵⁵ MONOGRAFIA, 1939, p. 2.

¹⁵⁶ CASTELO BRANCO, Renato. *O Piauí: a terra, o homem, o meio*. São Paulo: Livraria Quatro Artes editora, 1970. p. 114.

É, assim que, já em 1806, o governador Carlos Burlamaqui escrevia a Simplício Dias da Silva, comandante da então vila de Parnaíba, declarando ser “um dos primeiros passos a dar, para a fomentação da indústria e do comércio, a investigação do porto por onde se faz e há de se fazer este mesmo comércio”.¹⁵⁷

Os discursos em torno da construção do porto de Amarração sempre vieram acompanhados da necessidade de melhorar as condições de navegabilidade do rio Parnaíba, que continuamente apresentava dificuldades de navegação devido ao seu péssimo estado de conservação. Diante disso foram realizados inúmeros estudos na tentativa de esboçar um relatório das condições de navegação do rio Parnaíba, organizados pelos governos provinciais do Piauí. Podemos citar os realizados em 1806, por Simplício Dias da Silva, em 1853, pelo tenente Jauffret e, em 1867, por David Caldas.¹⁵⁸

Em 1867, o engenheiro Gustavo Dodt, em seu relatório, apontou as péssimas condições técnicas do rio por apresentar muitos bancos de areia e pedregulhos ocasionados pelos desmatamentos constantes das plantações às suas margens e pelos longos períodos de estiagem.¹⁵⁹ Além disso, sugeriu ao governo imperial que realizasse trabalhos de correção dos problemas que afligiam o transporte de mercadorias e pessoas no rio Parnaíba. Em primeiro lugar, apontou a necessidade de diminuir o desmatamento de suas margens ou efetivar plantações nas encostas; segundo, estreitar o leito do rio; terceiro, corrigir o seu curso e limpar o canal que se formar, dentre outras iniciativas.¹⁶⁰

Na tentativa de solucionar o problema da falta de um escoadouro natural da produção piauiense, o presidente da província do Piauí, em decreto n. 3.012, de 22 de outubro de 1880, resolveu ceder à província do Ceará dois municípios – Independência e Príncipe Imperial, por uma pequena faixa litorânea, na freguesia de Amarração, na perspectiva de dar acesso direto ao mar, através de um porto marítimo próprio. Segundo Castelo Branco

Este porto natural, entretanto, sem os benefícios necessários, não constitui, por si só, uma solução e anos são decorridos sem que tenha entrado um único navio em sua precária barra. O comércio piauiense tem, deste modo, que se valer dos portos dos Estados vizinhos, de Tutóia e Fortaleza, agravando o preço das mercadorias, pelas distâncias majoradas, e

¹⁵⁷ CASTELO BRANCO, 1970, p. 118.

¹⁵⁸ CASTELO BRANCO, 1970, p. 91.

¹⁵⁹ BARBOSA, Edison Gayoso C. Branco. *O Parnaíba: contribuição à história de sua navegação*. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1986. p. 91.

¹⁶⁰ BARBOSA, 1986, p. 90.

congestionando nosso aparelho circulatório, pelas dificuldades que apresenta a condução dos nossos produtos exportáveis até aquele escoadouro.¹⁶¹

Em 1898, o então governador do Estado do Piauí, Raimundo Arthur de Vasconcelos, em mensagem apresentada à Câmara Legislativa, informou a necessidade de realizar projetos que permitissem maior desenvolvimento e progresso da economia do Estado, através de medidas que conservassem a lavoura, estimulassem a indústria e o comércio e melhorassem a exploração da borracha de maniçoba, por considerar esse produto capaz de tirar o comércio piauiense da situação de crise em que jazia.¹⁶² Para tanto, considerou fundamental melhorar as condições de transporte e comunicação, em especial, da “barra da Tutoia”, considerado “o único porto de toda a costa do norte do Brasil, entre Pernambuco e Maranhão”. Além disso, procurou evidenciar a necessidade de implementar um tratado de limites territorial com o Maranhão, “passo mais acertado e oportuno, até que, em futuro mais remoto, possamos realizar o nosso sistema de viação”. E continua:

[...] com o prolongamento da estrada de ferro de Petrolina, pelo centro do Estado, até Amarante ou Floriano, unico traçado conveniente às nossas necessidades, e para cuja execução só bastaria maior conhecimento, por parte do governo federal, das condições gerais de nossa vida economica, propondo o mesmo governo aos concessionários da Petrolina à Parnaíba – a modificação acima apontada, que se impõe ao êxito da concessão, tornando-a praticamente realizável e vantajosa.¹⁶³

Nesse discurso pronunciado na Assembléia Legislativa do Piauí, o governador, mostrou-se preocupado em tomar medidas que pudessem garantir o desenvolvimento das bases de prosperidade e grandeza do Estado. Entende-se como base de prosperidade e grandeza a implementação de estruturas de transporte e comunicação, por meio de um porto marítimo e ferrovias, ou seja, o desenvolvimento dos transportes é percebido no contexto do Piauí como elemento de civilização, uma vez que era capaz de garantir “as condições gerais de nossa vida econômica”. Contudo, a preocupação do governador era mostrar a importância em se melhorar as condições de ancoragem do porto de Tutóia, por considerá-lo essencial para o escoamento da produção piauiense, em detrimento de um porto marítimo próprio. Esse

¹⁶¹ CASTELO BRANCO, 1970, p. 94.

¹⁶² PIAUÍ. Governo 1896-1900 (Vasconcelos). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Raimundo Artur de Vasconcelos, em 1 de junho de 1898*. Teresina, 1898. p. 19.

¹⁶³ PIAUÍ. Governo 1896-1900 (Vasconcelos). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Raimundo Artur de Vasconcelos, em 1 de junho de 1899*. Teresina, 1899. p. 21.

discurso é justificado pela importância atribuída à navegação do rio Parnaíba que, neste período, funcionava como via navegável entre o Piauí e o Maranhão.

Durante o século XIX, a navegação do rio Parnaíba era apontada como uma necessidade para o incremento da economia piauiense. Naquele momento, a ideia que prevalecia entre políticos, intelectuais e comerciantes importadores e exportadores, sobretudo de Parnaíba, era

Que a realização do objetivo nacional de integração no âmbito da divisão internacional do trabalho, por meio da exportação de produtos agrícolas, só seria possível na medida do aproveitamento das áreas situadas às margens do rio Parnaíba e de seus afluentes. Esta proposta estava visceralmente ligada à tese de que a abertura de vias de comunicação e maiores facilidades de transportes seriam os elementos indutores do processo de inserção da economia piauiense ao contexto nacional e internacional. A condição para o desenvolvimento era, pois, a ruptura do isolamento em que jazia a Província.¹⁶⁴

Outro elemento material, mencionado pelas autoridades públicas e comerciantes de Parnaíba, era o melhoramento do porto de Amarração, considerado capaz de garantir o desenvolvimento da economia piauiense por promover o aproveitamento das riquezas produzidas, permitir um maior intercâmbio comercial e, finalmente, tirar a produção piauiense da dependência econômica dos estados vizinhos. Apesar de sua característica artesanal, por não apresentar estrutura adequada de embarque e desembarque de mercadorias, devido à falta de um dique de proteção e cais, Sousa afirma que

A barra de Amarração foi uma referência de porto para o império e para os dirigentes da Província, porta de entrada para se desenvolver com mais agilidade o processo de exportação dos produtos piauienses e, também, a consciência de que Parnaíba estava mais próxima do oceano Atlântico e, por conseguinte, mais próxima comercialmente da Europa, pois era de direito e orgulho que se fizesse este trabalho de escavação do canal para que os produtos saíssem pelo próprio porto da Província.¹⁶⁵

Nos primeiros anos do século XX, o rio Parnaíba era frequentado por embarcações pequenas e maiores pertencentes a firmas particulares, ocasionando a intensificação do comércio piauiense com o transporte de passageiros e mercadorias. Nesse período, o rio Parnaíba enfrentava problemas inerentes às péssimas condições de navegabilidade que se

¹⁶⁴ QUEIROZ, Teresinha. *Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo*. Teresina: EDUFPI, 2006. p. 15.

¹⁶⁵ SOUZA, Alberto Magno Pereira de. Porto de Amarração: interligando o escrito e o oral. In: NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa; FILHO, Geraldo Pedro da Costa; SILVA, Sheila Maria Sousa da. *Fragmentsos Históricos: Experiências de pesquisa no Piauí. Parnaíba*: SIEART, 2005. p.131.

agravavam cada vez mais por falta de conservação. Apesar disso, grande parte dos produtos piauienses era comercializada por essa via através de embarcações de firmas privadas, como a Casa Marc Jacob. Segundo Marc Theophile Jacob,¹⁶⁶ “à medida que a navegação fluvial se desenvolvia, a empresa adquiriu rebocadores que vinham da Inglaterra” e outras empresas possuíam rebocadores e alvarengas operando no rio Parnaíba

[...] como a dos Nogueira e do Sr. João Luiz, em Floriano, a firma Poncion Rodrigues & Cia. e a filial local da Booth, no transporte de Parnaíba para os portos de embarque marítimo, Veras & Cia., no mesmo tipo de transporte, Moraes & Cia., na navegação fluvial, Delbão Rodrigues e outros.¹⁶⁷

Os produtos piauienses eram comercializados em diferentes portos, principalmente no porto de Tutóia, situado em território maranhense, provocando uma dependência comercial com a província vizinha, devido ao aumento considerável do contrabando e pela falta de um porto marítimo próprio em Amarração. Essa situação se prolongaria durante o período republicano, apesar da barra de Amarração ser frequentado por diversas embarcações provenientes, sobretudo, da Europa. Outra iniciativa correlata era a de construir uma ferrovia, em solo piauiense, que servisse de complemento para o transporte das mercadorias produzidas internamente até o porto marítimo. Um complementaria o outro, através de um ciclo onde os navios que chegassem no porto descarregariam as mercadorias diretamente no trem. De trem, seguiriam para as cidades de destino. E os nossos produtos de exportação fariam o percurso inverso, iriam ao porto de trem e daí para os navios.

No capítulo anterior foi discutido o processo de constituição das ferrovias no Piauí e como era representado esse meio de transporte no país após a proclamação da República, quando engenheiros elaboraram projetos detalhados e ambiciosos de transporte para o país, visando a “interligação das distantes e isoladas províncias com vistas à constituição de uma nação-estado verdadeiramente unificada”.¹⁶⁸ Havia a crença de que o crescimento econômico do país era inibido pela falta de um sistema nacional de comunicações e que seria necessário melhorar as condições de transporte para progredir. A presença de transportes adequados

¹⁶⁶ Empresário, dirigindo empresas comerciais e industriais sediados em Parnaíba, Teresina no Estado do Piauí e Fortaleza (CE). Nasceu em 1931, tornou-se bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. É membro, desde 1993, da Academia de Ciências de New York (USA) e tem patentes requeridas em áreas de pesquisas referentes a processos e produtos químicos.

¹⁶⁷ JACOB, Marc Theophile. A pequena e brava família Jacob. In: ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoíno de; EUGÊNIO, João Kennedy. *Gente de longe: Histórias e memórias*. Teresina: Halley, 2006. p. 292.

¹⁶⁸ GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, n. 13, jun. 1996. p. 186.

promoveria mudanças estruturais na economia brasileira, “ao permitir o povoamento das áreas de baixa densidade demográfica e, sobretudo, por possibilitar a descoberta e o desenvolvimento de novos recursos que jaziam ocultos no vasto e inexplorado interior da nação”.¹⁶⁹ Nesse sentido, de acordo com Hilma Brandão:

O trem foi representado, no Brasil, como nos demais países, como o grande condutor da civilização e veículo de integração nacional. Por onde passava, o trem trazia consigo a ilusão de que através dele seria possível a todas as classes sociais o acesso a instrução, a anulação de preconceitos e a prosperidade. O trem símbolo do progresso e da civilização molda novos hábitos, entre eles o de medir o tempo pelo relógio, colocado nas estações, que constitui o tempo natural, medido pelo sol e pelo sino.¹⁷⁰

Nesse período, o Piauí enfrentava problemas por falta de um sistema de transporte eficiente da produção, principalmente causada pelas dificuldades de navegação do rio Parnaíba e das péssimas condições de ancoragem das embarcações no porto de Amarração. Diante disso, grande parte da produção piauiense era escoada diretamente nas praças comerciais do estados vizinhos (Maranhão, Pernambuco e Ceará), que apresentavam condições fáceis de comunicação com o sul do país e países do exterior. Nesse contexto, almejava-se melhorar os transportes no Estado por meio da construção do porto marítimo em Amarração e do estabelecimento de linhas ferroviárias. Durante os primeiros anos do século XX foram implantados alguns quilômetros de trilhos, enquanto o porto até hoje não foi construído.

A primeira locomotiva a percorrer o Piauí, foi a chamada “Piauiense”, no dia 19 de novembro de 1916, com a inauguração do primeiro trecho de ferrovia entre Portinho e Cacimbão e da instalação da pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba. Essa inauguração foi comemorada por meio de festividades com a participação da população local e de representantes públicos dos municípios vizinhos. Esse acontecimento foi noticiado pela imprensa parnaibana:

O dia 19 amanhecera nublado mais cheio dessa claridade agradável do sol tépido do inverno. Um chuvisco fino, tenuíssimo, caía a intervalos. Grande era o movimento na cidade, sobretudo na Rua Grande e suas imediações.

¹⁶⁹ GALVÃO, 1996, p.186.

¹⁷⁰ BRANDÃO, Hilma Aparecida. *Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri*, início do século XX. 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005. p. 33.

Parnaíba desde cedo apresentava um ar vivo, acentuado, de festa. Música, ornamentação, flores, fortes tons de alegria em todas as ruas; riso franco e espontâneo aflorando em todas as bocas. É que naquele dia o povo ia ver a quase realização de seus desejos mais ardentes; ia ser lançada a pedra fundamental de nossa estação de caminho de ferro e uma locomotiva a primeira do Piauí, ia correr no trecho único até hoje construído neste Estado. Às sete horas da manhã começaram a trafegar os trollys da Construção, conduzindo famílias e cavalheiros ao local em que deviam realizar-se as cerimônias do lançamento da pedra e da inauguração da locomotiva Piauiense.¹⁷¹

A chegada do trem na cidade de Parnaíba foi algo festivo para seus habitantes, como nos sugere acima a nota publicada no jornal *A Semana*, alguns dias depois da festa de inauguração do estabelecimento da pedra fundamental da estação ferroviária da cidade e da passagem da primeira locomotiva piauiense. O trem representava o progresso almejado pelos piauienses representados pela população e pelas autoridades públicas da política e do comércio, que viam nessa máquina a possibilidade de maior facilidade de transporte de passageiros e mercadorias para várias regiões. No início do século XX, os transportes de mercadorias ainda continuavam precários entre as cidades piauienses, muitas vezes realizados por comitivas de animais de carga (cavalos, jegues, burros, etc.) que, por trafegarem caminhos difíceis, perdiam grande parte da carga, onerando cada vez mais o transporte. Outra via de transporte era o rio Parnaíba, que funcionou durante muitos anos como principal escoadouro das mercadorias piauienses.

A chegada da locomotiva provocou entre os parnaibanos um sentimento de entusiasmo com o “progresso” da cidade. Em 1916, um cronista evidenciou esse sentimento quando da realização das festas que davam conta da chegada do “novo” melhoramento, pois “cada uma destas imponentes solenidades, deixou em nossos corações de Piauienses e Patriotas, a verdadeira impressão de uma nova era de progresso e adiantamento para o nosso querido Estado”.¹⁷² Esse progresso interpretado pelo cronista pode ser percebido através de símbolos da modernidade vistos na cidade, dentre os quais a locomotiva, o automóvel, etc. A locomotiva, por exemplo, representava um desses elementos dos novos tempos. Essa ideia de progresso atingia as mentes e corações da elite econômica e intelectual de Parnaíba, podendo ser encontrada em poesias publicadas no *Almanaque da Parnaíba*:

¹⁷¹ ESTRADA DE FERRO festa cívica. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 26 nov. 1916. p. 2.

¹⁷² ESTRADA..., 1916, p. 2.

PROGRESSOS

Parnaíba progride!... Acorda o footbal.
De danças se organiza um clube colossal!
O cinema atingindo o máximo ideal,
Um prédio construiu brilhante como um sol!

O Auto ou Caminhão não teme o caracol
Das ruas da cidade, e corre triunfal.
Fundou-se um restaurante, correto, especial,
Onde se vê do Povo, o verdadeiro escol!

Da moda ou “bataclan”, se cuida com desvelo.
Uma Estrada de Ferro invade o sertão nu
Ligando o litoral ao centro em um só elo.

Não deixamos, porém, de ser “Jeca tatu”,
Porque também progride o velho pesadelo
Do Porto em abandono, e seco o Igarassú!...¹⁷³

Conforme soneto acima, o poeta Lívio Castelo Branco¹⁷⁴ destacou os principais progressos pelos quais a cidade de Parnaíba passou nos primeiros anos do século XX, representados pela presença do futebol, das danças nos clubes, do cinema, do automóvel ou caminhão, do restaurante e da ferrovia. O cinema, por exemplo, foi um dos elementos símbolo desse progresso no espaço urbano com a exibição de produções hollywoodianas. Para Frederico Ozanam, “esse pionerismo cultural da cidade foi possível, em grande parte, pelo próprio desenvolvimento comercial e industrial da cidade nesse período”.¹⁷⁵ As primeiras projeções eram realizadas nas ruas da cidade, ganhando aos poucos a confiança daqueles que desejavam montar uma estrutura de cinema. Com a confiança adquirida foram formados vários espaços para exibição dos filmes: Cine Ritz, Cine Guarita, Cine São Sebastião, Cine Gazeta e Cine Teatro Éden. Este último foi inaugurado em 1924, constituindo símbolo de modernidade e progresso ao provocar mudanças significativas nos modos de vestir, falar e comportar-se em público por parcela significativa da população da cidade.

Outro elemento de progresso mencionado por Lívio Castelo Branco foi a ferrovia que alcançou o espaço urbano ao invadir “o sertão nu / Ligando o litoral ao centro em um só elo”,

¹⁷³ CASTELO BRANCO, Livio. Progressos. *Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, J. B. dos Santos, ano 4, 1927. p. 20.

¹⁷⁴ Lívio Castelo Branco (Fazenda Veremos, Barras do Marataoan-PI, 1876 – Parnaíba-PI, 1929). Poeta, cronista e jornalista. Foi, por muitos anos, chefe de contabilidade de uma importante firma de Parnaíba – A Casa Inglesa. Jornalista, figurando com suas crônicas e poesias no *Almanaque da Parnaíba*. Escrevia os seus trabalhos com o pseudônimo “João de Matos” ou “Sabino Ferreira”.

¹⁷⁵ LIMA, Frederico Ozanam Amorim. Sobre a tela da ilusão: Fascínio e Impacto do Cinema em Parnaíba. In: NASCIMENTO, Francisco de A. de S; FILHO, Geraldo P. da C; SILVA, Sheila M. S. da (Orgs.). *Fragments Históricos: Experiências de pesquisa no Piauí*. Parnaíba: SIEART, 2005. p. 12.

ou seja, contribuindo para uma maior comunicação entre os povoados que possuíam estações ferroviárias. No entanto, no final do soneto, o poeta lamentava a continuação de um “velho pesadelo”: o abandono de uma das maiores aspirações dos parnaibanos, a construção do porto de Amarração. Esse porto marítimo constituía o único meio de transporte que permitiria o escoamento rápido e seguro da produção do Estado às praças comerciais dos estados vizinhos e do exterior e, ao mesmo tempo, era a justificativa principal para a implantação da ferrovia no Piauí. A ferrovia representava, desde as suas origens, um importante elemento de progresso e “instrumento concreto do desenvolvimento do capitalismo, de uma forma de ocupação mais tecnologizada e rápida” que permitiu uma maior aproximação entre regiões longínquas.¹⁷⁶

Apesar da ferrovia já fazer parte do cenário econômico de Parnaíba desde 1916, houve um intervalo entre seis a dezoito anos para que os trilhos alcançassem as cidades de Amarração (1922), Bom Princípio, Cocal, Piracuruca (1923) e Piripiri (1937), e para que esta fosse continuada era necessário o melhoramento do porto de Amarração, que apresentava péssimas condições de ancoragem das embarcações de pequeno e grande calado. Foi nesse contexto de transformações significativas no espaço urbano, em que a cidade deixava de ser uma pequena província para se tornar uma cidade na acepção moderna, avançada até para os padrões das cidades da região norte do Piauí, e de lutas em prol do desenvolvimento dos transportes e comunicação, que a ferrovia atingiu suas paragens e, com sua composição, representou, em conjunto com as rodovias, um importante transporte para a economia piauiense. Partia de Parnaíba, estendendo-se, em 1923, às cidades de Cocal e Piracuruca, onde eram embarcadas diversas mercadorias: tucum, mamona, cera de carnaúba, óleo de babaçu e mandioca, enfim, produtos típicos do Piauí que eram levados, ao longo dos trilhos, até as cidades dotadas de estações ferroviárias e, muitos anos depois, a Piripiri (1937), Campo Maior (1952) e Teresina (1969).

Em Parnaíba, os primeiros trilhos de ferro foram assentamentos ao longo da Rua Grande¹⁷⁷, a partir do Porto Salgado, e, depois de preparado um pequeno trecho de linha, passaram a ser transportados em troles os que se destinavam à continuação do assentamento. Esse pequeno ramal do porto, que entroncava com a linha principal na esplanada da estação

¹⁷⁶ POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru, SP: EDUSC, 2001. p. 46.

¹⁷⁷ A Rua Grande passou a se chamar Dr. João Pessoa e, atualmente, Presidente Getúlio Vargas.

de Parnaíba e se manteve até 1931, tinha por fim facilitar o transporte de toda espécie de material necessário aos trabalhos, não só no início destes como também no futuro.¹⁷⁸

As estradas de ferro foram se estendendo por muitos lugarejos e formando povoados ao longo de sua implantação. A ideia que movia seus administradores era que os trilhos atingissem a capital Teresina, na perspectiva de beneficiar o intercâmbio comercial entre a capital e as cidades da região norte do estado.¹⁷⁹ A história da implantação dos primeiros trilhos de ferro no Piauí é marcada por muitos entraves, pois os projetos de construção ferroviária piauiense eram esbarrados antes de serem efetivados. As justificativas apontadas eram: quebra de cláusulas dos contratos celebrados, falta e desvios de verbas, de ação concreta dos administradores públicos e, quando existiam recursos outras províncias as adquiriam por luta de suas bancadas parlamentares. Mas em 1911, por meio de Decreto lei n. 8. 711, de 10 de maio daquele ano, foi aprovada a construção da primeira estrada de ferro piauiense que ligaria Amarração (Atual Luís Correia) a Campo Maior. A empresa escolhida para os trabalhos ferroviários foi a Companhia South American Railway, que concluiu somente 23 quilômetros de trilhos, ficando a ferrovia abandonada durante cinco anos.

Como foi dito anteriormente, mesmo depois de várias suspensões e adiamentos, foi somente em 1916 que houve a construção, na cidade de Parnaíba, da primeira estrada de ferro do Piauí, depois de muitas reivindicações por parte das autoridades públicas piauienses e da elite comercial, sobretudo de Parnaíba. Refere-se a Estrada de Ferro Amarração/Campo Maior, subordinada à Rede de Viação Cearense. Contudo, entre os anos de 1912 a 1919, quando continuava sob administração da Rede de Viação Cearense, não foi entregue nenhum quilômetro ao tráfego. Em portaria de 28 de maio de 1920, da Superintendência da Inspeção Federal das Estradas, ocorre o desligamento da ferrovia piauiense da administração cearense, passando a denominar-se Estrada de Ferro Central do Piauí. Nesse período, os trilhos avançaram, apesar da morosidade, às cidades de Cocal e Piracuruca, cujas estações foram inauguradas respectivamente em 13 de fevereiro de 1923 e 19 de novembro de 1923, incorporadas ao tráfego pelo engenheiro chefe Miguel Furtado Bacelar. A partir daí, o almejado sonho dos piauienses de ver a locomotiva passando por diversas cidades da região norte do estado, tornou-se realidade, facilitando o transporte de mercadorias e passageiros.

¹⁷⁸ Segundo documento do Ministério da Viação e Obras Públicas sobre a Estrada de Ferro Central do Piauí encontrado no acervo do Museu do Trem do Piauí (Parnaíba-PI).

¹⁷⁹ VIEIRA, Lêda Rodrigues. *O progresso vem de jegue: modernização no Piauí entre ânsia e inércia (o caso de Parnaíba, 1889-1930)*. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) – Licenciatura Plena em História, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2007.

A ferrovia fez parte da vida urbana. Crianças brincavam em seus trens e trilhos, mulheres e homens trabalhavam e observavam a chegada e partida da locomotiva e os velhos e os jovens compartilhavam histórias. Enfim, as estações ferroviárias funcionavam como espaço de entretenimento, diversão e trabalho para uma população ansiosa em partir na busca de uma nova vida, visitar amigos e parentes em outras regiões ou apenas percorrer os trilhos observando a paisagem que passava diante de seus olhos. No espaço ferroviário os trabalhadores tiveram ação decisiva na implantação dos trilhos pelo país, pois, de sol a sol, com suas ferramentas abriram caminhos, fincaram os dormentes e trilhos, construíram assentamentos, estações e, com suas famílias, se anexavam em lugares remotos rumo a um destino desconhecido. Esses homens, mulheres e crianças contribuíram para o prolongamento dos trilhos em regiões distantes, para o transporte rápido e seguro da produção econômica e, sobretudo, para a formação de povoados e cidades ao longo da ferrovia. Eduardo Campos, em conferência de 1982, afirmava que:

[...] um trem não é simplesmente um trem. É toda a envolvência de estilos de vida, de sobrevivência, de troca de conhecimentos; estabelecimentos de novos hábitos e costumes. É caldeira, água, e graxa. É apito. É Maria Fumaça; - máquina “diesel”, e elétrica. É abnegação de operários sem identidade exibível, servidores como o que vi, aos meus verdíssimos anos, em Pacatuba, meter-se no ventre ainda ardente de uma caldeira, para lhe reparar os tubos rompidos.¹⁸⁰

Entre a população existiam também aqueles que tinham medo da locomotiva que soltava no ar faíscas que, muitas vezes, provocavam incêndios nas casas próximas aos trilhos de ferro. Francisco Marques lembra histórias de incêndios que ocorreram em “Bom Princípio, por exemplo, Bom Princípio foi o lugar que mais queimou casas por aqui. Bom Princípio sempre queimava casa, sempre. Era tal que na hora que o trem passava o povo botava água, ficava com a lata d’água”.¹⁸¹ Isso demonstra que os incêndios nas casas de palha eram constantes e provocavam medo naqueles que moravam às margens da linha ferroviária e que, para prevenção de possíveis desastres, aguardavam a chegada da locomotiva em frente às suas casas munidos de baldes d’água.

Os acidentes na ferrovia não diziam respeito somente aos incêndios nas casas de palha situadas às margens da linha ferroviária, provocados pelas faíscas expelidas pela máquina, como também aos riscos constantes de atropelamentos de crianças que insistiam muitas vezes

¹⁸⁰ CAMPOS, Eduardo. *Estrada de Ferro de Baturité: história e ação social*. Fortaleza: [s.n.], 1982.

¹⁸¹ MARQUES, Francisco de Sousa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

em brincar à beira ou sobre os trilhos, arriscando suas vidas. No jornal *A Semana*, em 1916, o cronista Paulo de Tarso registrava uma denúncia:

O maquinista da locomotiva Piauhense procurou nesta segunda o sr. Coronel delegado de polícia para pedir-lhe providências no sentido de evitar que os meninos continuem a trepar-se na linha férrea, propositalmente, ao aproximar-se a locomotiva e só de lá saírem no último momento. Achamos ter toda razão o Sr. maquinista, pois, por qualquer escorrego, pode ser um dos meninos afoitos sair dali já nos últimos momentos. Temos visto mais de uma vez, grupos deles se assentarem e até mesmo deitarem sobre os trilhos, a charquear e com grande perigo de vida só de lá se retirarem depois da máquina estar muito perto, apesar dos constantes, ininterruptos e repetidos apitos.¹⁸²

Na citação acima se percebe a preocupação do cronista em registrar o perigo da presença de crianças na linha férrea e os possíveis transtornos causados ao maquinista, que acaba por apelar à instância policial “providências no sentido de evitar que os meninos continuem a trepar-se na linha férrea”. Esse apelo de providências a polícia, feito pelo maquinista, sugere-nos uma pouca atuação por parte da própria administração da ferrovia em realizar uma fiscalização adequada da via férrea, principalmente nas proximidades de cidades e povoados quando da chegada e partida do trem, para impedir possíveis acidentes vitimando a população.

Ao longo da estrada de ferro Central do Piauí aconteceram vários acidentes: descarrilhamentos, incêndios nas casas de palha próximas aos trilhos, atropelamentos e choques de trens. Em 1935, foi noticiado na imprensa escrita um “desastre de trem”. Diz a nota:

Pelo aéreo de antes de ontem tivemos notícia de um choque de trens entre Parnaíba e Amarração, na parada Catanduvas, no dia 29 do recém findo, por ocasião da festa do Bom Jesus dos Navegantes. O choque se deu por ocasião da volta dos rumeiros para Parnaíba, do qual resultou saírem oito pessoas feridas, algumas com certa gravidade, sendo todos recolhidos à Santa Casa daquela cidade.¹⁸³

O medo da locomotiva também veio acompanhado pela admiração da população do interior pelo novo meio de transporte que aparecia e pela sua velocidade e segurança em transportar mercadorias e passageiros. Nesta notícia, podemos constatar que a ferrovia

¹⁸² REGISTRO da semana. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 3, 3 dez. 1916. p. 2.

¹⁸³ DESASTRE de trem. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 507, 3 jul. 1935.

piauiense funcionava como transporte de passageiros, ao permitir o movimento das pessoas de outros povoados da região norte do Estado até Parnaíba. Para Cecília Nunes, a ferrovia marcou “parte da população do interior piauiense” por significar a chegada do “novo”, que “produz imagens que passam a povoar a mente das pessoas de novas idéias e novas ações, de novos costumes e novos valores, revelando, assim, novas relações, símbolos e evidências”.¹⁸⁴ Ao seguir os rastros deixados pelos depoimentos realizados em Parnaíba, Nunes percebe que a locomotiva fez parte do cotidiano da população parnaibana marcando-a sensivelmente, pois:

[...] Essas pessoas viam o trem como algo fantástico, maravilhoso, de grande utilidade, pois transportava pessoas, animais, pedras, madeiras, carga de cereais e frutas para outros locais do Piauí e também algo do extrativismo vegetal para fora do Estado através de Parnaíba. Segundo essas pessoas, deveria “está no céu quem criou a locomotiva”.¹⁸⁵

A ferrovia, portanto, marcou época na cidade de Parnaíba e se tornou um importante transporte de mercadorias e passageiros, deixando nas pessoas uma reconfortante sensação de, por mais distantes que estivessem, estarem ligadas ao mundo, de serem civilizadas e contemporâneas. A memória ferroviária piauiense se encontra nos lugares onde parte da população conviveu em seu cotidiano com a locomotiva, parando nas estações ferroviárias das cidades do interior. Como podemos alcançar essa memória? Através das fontes orais e das crônicas produzidas pelos habitantes das cidades dotadas de trilhos e estações ferroviárias. As crônicas, por exemplo, representam a memória escrita daqueles que escolheram deixar de herança, para outras gerações, lembranças de seu tempo. Algumas crônicas parnaibanas trazem memórias de “tempos que não voltam mais”, de uma cidade ainda com traços provincianos e que acompanhava lentamente o progresso de outras regiões do país. Na década de 1930, dentre os inúmeros símbolos modernos inseridos no cotidiano da cidade de Parnaíba, o trem marcou significativamente a memória de Goethe:

Para a garotada do meu tempo, dezembro era um mês maravilhoso. Época de férias, os rapazes e moças conterrâneos que estudavam fora de Parnaíba voltavam para a casa. Para cada um que chegara, organizávamos festinhas de boas-vindas. Mas o evento principal, sem dúvida, eram as festas

¹⁸⁴ NUNES, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. *Espaço e Tempo*, Teresina, v.4, dez. 1996. p. 97.

¹⁸⁵ NUNES, 1996, p. 98.

comemorativas do Natal, principalmente do dia 24 de dezembro, que culminavam com a Missa do Galo.

Chegava gente por todos os lados da cidade e de todas as maneiras: de trem, a pé, a cavalo e até de canoa. O centro de convergência dessa multidão que se somava ao povo do lugar, era a Praça Nossa Senhora das Graças, a principal praça de Parnaíba.

O trem, o Maria Fumaça de bitola estreita, que vinha desde o terminal de Piracuruca, apanhava sua lotação total nas estações intermediárias de Freicheiras, Bom Princípio, Cocal e etc., para onde convergiam as inúmeras pessoas que moravam perto dessas estações, em sítios e roçados, e que, juntos, demandavam à Parnaíba.¹⁸⁶

O cronista percebeu a ferrovia, juntamente com outros meios de transporte, como meio que foi capaz de possibilitar a movimentação de “gente por todos os lados da cidade” para acompanhar as festas natalinas. Nesses momentos a cidade se enchia de uma “multidão” proveniente de outras cidades e povoados e “se somava ao povo do lugar” convergindo para o principal espaço festivo de Parnaíba: a Praça Nossa Senhora das Graças. A memória do cronista se apoiou “nas pedras da cidade” e escolheu “lugares privilegiados de onde retirou sua seiva”.¹⁸⁷ Esses lugares são os espaços festivos da cidade (as praças, a igreja, etc.) onde a população convergia para encontrar parentes e amigos.

Outros memorialistas traduzem em suas crônicas sentimentos saudosistas de um tempo em que o trem acompanhou as vivências de infância, principalmente no período das férias, quando os parnaibanos rumavam em direção a Amarração, na busca dos banhos de mar ou dos festejos religiosos. Carlos Araken, em tom nostálgico, lembra das “férias de junho em Amarração”, pois considerava “uma aventura gostosa a viagem de trem Parnaíba/Amarração”:

A “Maria Fumaça” brilhando e fumegante, soltando fagulhas pela chaminé, os vagões que formavam o comboio; primeiro o carro de carga e logo os de 1ª e 2ª classe. Às 17 hs o trem apitava anunciando a partida. Os últimos retardatários, carregados de pacotes de pães e biscoitos, escapando pelos dedos, eram empurrados para o vagão. Todos se acomodavam; muitos sentados, muitos a pé, proseavam sobre os acontecimentos do dia. Com um apito longo o trem deixava para trás a zona urbana, e eu com os olhos compridos, tentava vislumbrar na casa amarela encimada com uma estrela branca (meus avós paternos) algum vulto amigo. Passávamos o São João, agora todos já descontraídos, chegávamos ao Catanduvás. Mais duas paradas Floriópolis e Berlamina, e já divisávamos a velha e fascinante ponte de ferro sobre o rio Portinho. O ranger oco das rodas de ferro sobre os trilhos, a fumaça do trem, a altura da ponte, que se nos afigurava enorme, com o rio caudaloso lá embaixo, as fagulhas entrando pelas janelas, o medo do enxame

¹⁸⁶ REBELO, Goethe Pires de Lima. *Tempos que não voltam mais: crônicas sobre a Parnaíba antiga*. Rio de Janeiro: Adois, [19--]. p. 81.

¹⁸⁷ BOSI, Ecléa. Memória da cidade: lembranças paulistanas. *Estudos avançados*, v. 17, n. 47, 2003. p. 200.

dos maribondos que podiam atacar, tudo conspirava para aumentar o medo, e dar asas à nossa imaginação infantil. Respiração presa, até o trem chegar novamente em terra firme. Outro apito prolongado e triunfante, passávamos o Cemitério Branco, os primeiros casebres, e logo a estação cheia de gente, principalmente de meninos já com a cor local, para saudar efusivamente os recém-chegados. Todos muitos limpos, e de tamancos, muitos à vontade naquela verdadeira terra prometida. A chegada era uma festa. Todos falavam ao mesmo tempo, davam ordens e faziam perguntas. Trouxe as bolachas? E a carne? Peixe que é bom, hoje não apareceu. Fomos à Atalaia pela manhã, o João se queimou com uma caravela. O banho do trapiche hoje a tarde foi sensacional!¹⁸⁸

Nessa citação, o cronista faz o itinerário de viagem do trem que saía de Parnaíba rumo ao litoral (Amarração), no período de sua infância. Nessa memória, constata-se impressões e sentimentos, principalmente de medo. O medo se fazia presente pelo “ranger oco das rodas de ferro sobre os trilhos”, da fumaça, da “altura da ponte” sobre o rio Portinho, das “fagulhas” que entravam pelas janelas e dos “enxames de maribondos”. Desde quando foi inventado, o trem provocou diversos sentimentos: medo, desconfiança, susto e fascínio – medo da velocidade, susto dos apitos estridentes e do “novo” mecanismo; fascínio pela máquina que expelia fumaça e faíscas por todo lado. Nesse período, a ferrovia representou à população piauiense uma conquista importante por contribuir com o transporte adequado da produção, pois ainda se utilizava o cavalo e o carro de boi para transportar mercadorias e pessoas. A população do interior passou a conviver, em seu cotidiano, com homens trabalhando na construção da estrada de ferro e, ao mesmo tempo, com a esperança de dias melhores, pois significou:

[...] uma fase de desenvolvimento para o comércio local [parnaibano], e a população sentia-se feliz por ver, também, os produtos da terra, como: algodão, cera de carnaúba, serem levados a outras cidades, realizando assim, um intercâmbio comercial.¹⁸⁹

O Piauí sofreu por inúmeras calamidades provocadas pela seca, principalmente com a presença de retirantes ociosos a perambular pelas cidades.¹⁹⁰ Diante disso, os governos estadual e federal procuravam amenizar esses efeitos, contratando diversos trabalhadores para

¹⁸⁸ ARAKEN, Carlos. *Estórias de uma cidade muito amada*. Parnaíba: Academia Parnaibana de Letras, [19--]. p. 22-23.

¹⁸⁹ ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: SIEART, 2002. p. 138.

¹⁹⁰ Acerca desse tema, ver: BORGES, Geraldo Almeida; DOMINGOS NETO, Manuel. *Seca seculorum: flagelo e mito na economia rural piauiense*. Teresina: Fundação CEPRO, 1987; ARAÚJO, Maria Mafalda Balduino de. *Cotidiano e pobreza: a magia da sobrevivência em Teresina: 1877-1914*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

a construção de açudes, poços, estradas e ramais ferroviários. Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Central do Piauí foram realizados por operários provenientes, sobretudo, do Ceará, fugitivos da seca que assolava sua terra natal. No Piauí, esses homens e mulheres procuravam melhores condições de sobrevivência e, muitas vezes, por onde passavam se anexavam e formavam novos povoados. Para projetarem os serviços das ferrovias em solo piauiense, os engenheiros precisaram de mão-de-obra barata, sendo os cearenses uma opção.

Esses operários trabalhavam em diversos cargos: eram maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, tunileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitistas, bagageiros, carregadores, etc. Esses homens eram alvos de muitos acidentes de trabalho que levavam até a morte. Em 1930, a esposa de um operário da Estrada de Ferro Central do Piauí moveu uma ação judiciária contra a União pedindo indenização depois que seu marido foi acidentado quando trabalhava na construção da estrada de ferro. Segundo o processo judiciário,

Trata-se de uma ação sumária movida contra a Fazenda Federal, para que esta seja condenada a pagar a D. Maria da Natividade Silva, viúva de Zacarias Braga, lubrificador da Estrada de Ferro Central do Piauí, vítima de um acidente quando, na cidade de Parnaíba, trabalhava na mesma Estrada, - soma igual ao salário de dois anos daquele operário, a razão de 5\$000 diários, além de 100\$000 para as despesas de enterramento.¹⁹¹

Na construção das estradas de ferro exigia-se um grande número de trabalhadores, entre engenheiros, técnicos, pessoal qualificado e semiqualificado, além de uma quantidade ainda maior de mão de obra sem qualquer tipo de qualificação. Os engenheiros ferroviários, por exemplo, tinham a função de comandar a construção da ferrovia, efetuando a localização do traçado da linha férrea ao realizar estudos topográficos no terreno para concluir sua viabilidade ou não para o assentamento dos trilhos. Depois de escolhido o traçado e aprovado o projeto, iniciavam as obras. Os trabalhos de construção e manutenção da estrada de ferro no Piauí tiveram a atuação de muitos trabalhadores qualificados e especializados (engenheiros) e braçais (operários), que trabalhavam na perspectiva de ver concluída um dos maiores sonhos dos piauienses – o solo piauiense cortado por ferrovias. Esta temática será objeto de análise no próximo capítulo.

¹⁹¹ JUÍZO Federal. *O Piauí*, Teresina, ano 39, n. 263, 6 dez. 1930. p. 5.

3.3 Paisagens (re)criadas: legado da ferrovia em Parnaíba

No final do século XIX e início do século XX, tem-se o advento das ferrovias no Brasil, ocasionando mudanças no comportamento da população de várias cidades, que passou a se orientar pelos horários de chegada e partida dos trens na estação, do corre-corre frenético e do trabalho diário e árduo do operário em manter conservado todo material rodante (trens, trilhos, dormentes, etc.) da ferrovia. As cidades contempladas por estradas de ferro tiveram sua paisagem urbana transformada devido à presença de diferentes edificações construídas para auxiliar as diversas atividades profissionais realizadas no espaço ferroviário, bem como para o atendimento dos passageiros: estações, armazéns de carga e mercadorias, oficinas de manutenção, local para manobra de composições, caixas d'água suspensas, casas para funcionários (vilas ferroviárias), depósito de carvão, curral, etc. Essas edificações tornaram-se o maior legado das ferrovias em cidades dotadas por essa modalidade de transporte, pois contribuíram para o surgimento de cidades e povoados em regiões antes desertas e consolidou os núcleos urbanos já existentes.

Nesse sentido, realiza-se uma análise do legado das ferrovias no Piauí, sobretudo na cidade de Parnaíba, uma das primeiras do Estado a ter seu solo cortado por trilhos de ferro e a ter sua paisagem transformada com a passagem do trem. O historiador, ao narrar a história da cidade, precisa investigar, recolher e analisar diversos vestígios de uma determinada época desde o material ao simbólico. Para isso, o pesquisador precisa de um olhar mais atento e apurado para perceber nos traços materiais da cidade diferentes temporalidades. Para Bresciani, “na cidade, a história se constrói no espaço e no edifício público; nesses espaços, instauram-se possibilidades de ação pela presença coletiva dos atores sociais e pelo registro dessa presença dramatizada em espetáculo”,¹⁹² e os espaços da ferrovia traduzem muito bem esse fervilhar humano: do passageiro ao trabalhador ferroviário.

No entanto, não são somente os elementos materiais que dão a ver o passado de uma cidade, mas também as memórias escritas e orais dos atores sociais. Desse modo, na perspectiva de compreender as transformações que ocorreram no espaço urbano de Parnaíba, principalmente com relação à ferrovia, recorreremos à metodologia da História Oral, por permitir uma maior aproximação das trajetórias de ferroviários aposentados no mundo do trabalho e na cidade através de suas memórias.

¹⁹² BRESCIANI, Maria Stela. Cidade e história. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p. 30.

As entrevistas de história oral permitem ao historiador realizar comparações das diferentes versões sobre o acontecido, compreender que o passado não constitui um só, mas é plural. Ecléa Bosi, ao realizar entrevistas com antigos moradores de São Paulo, percebeu que “a memória dos velhos desdobra e alarga de tal maneira os horizontes da cultura que faz crescer junto com ela o pesquisador e a sociedade em que se insere”.¹⁹³ Nesse sentido, faz-se a análise das memórias de ferroviários aposentados da Central do Piauí, na busca de compreender as diversas experiências de vida (trabalho, sociabilidade, família e lazer) e a relação com a história da cidade. Nas entrevistas realizadas com esses atores sociais pode-se perceber que ao lembrarem de seu tempo de trabalho na ferrovia apoiavam-se muitas vezes nas “pedras da cidade”, remetiam aos lugares de vivência ainda hoje existentes no cenário urbano como, por exemplo, a estação. De acordo com Vera Dodebei:

[...] Para a imaginação histórica, há a necessidade de dar sentido ao material do passado, ao material morto ou às ruínas. Tais ruínas estão sempre presentes nas construções da memória, de tal sorte que não representam a degradação ou perda de uma possível identificação cultural; ao contrário, fundam o imaginário histórico.¹⁹⁴

A história da construção da ferrovia no Piauí pode ser narrada por antigos ferroviários que trabalharam de sol a sol para ver concluído um grande sonho, ver o território piauiense cortado por trilhos de ferro. São trabalhadores constituídos de engenheiros e operários que povoavam os mais diferentes espaços da ferrovia acompanhados do desejo de trabalhar para o sustento próprio e de sua família. Esses trabalhadores eram contratados para os diversos serviços: construção de pontes, pontilhões e bueiros, implantação de dormentes e trilhos, manutenção e conservação do material rodante, etc. Na lembrança de Francisco de Sousa Marques, admitido em 9 de setembro de 1950 e aposentado em 30 de setembro de 1979 como supervisor especial de linha da Central do Piauí, e filho de ex-ferroviário João Marques de Melo, que trabalhou na construção do primeiro trecho ligando Portinho a Cacimbão, afirmava-se que uma das obras mais importantes de uma ferrovia é a construção de uma ponte. Francisco Marques citou o exemplo de seu pai que

[...] foi um dos primeiros funcionários, ele veio pra construir, ele veio pra construir os serviços de obras artes, obras artes que chamamos era bueiros e

¹⁹³ BOSI, 2003, p. 199.

¹⁹⁴ DODEBEI, Vera. Memória, circunstância e movimento. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô. (Orgs.). *O que é memória social*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2005. p. 47.

pontes não sabe? Chamam-se obras artes, ele veio pra fazer estas construções. Primeiro veio construir os pilares da ponte lá do rio Portinho depois foi que os engenheiros veio localizar a parte metálica, já com as placas e o concreto armado.¹⁹⁵

As obras artes que Francisco Marques mencionou eram representadas pelas pontes metálicas, aterros, bueiros e pontilhões, construídos ao longo da ferrovia para permitir a passagem do trem em lugares cortados por rios, riachos e pequenas serras. Na construção da Estrada de Ferro Central do Piauí foram edificadas diversas obras artes, dentre os quais, se pode destacar a ponte metálica sobre o rio Portinho, inaugurada em 1922 e cuja implantação objetivava ligar a localidade de mesmo nome a Cacimbão (fotografia 10). Atualmente essa ponte encontra-se abandonada, precisando de reparos e manutenção.



Fotografia 10: “Estrada de Ferro Central do Piauí, Ponte do Portinho – vão total: 130 m. Bate-estacas a vapor no serviço de fundação do último encontro – junho – 1922”.

Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba (Parnaíba-PI).

¹⁹⁵ MARQUES, Francisco de Sousa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

Em 1920, quando foi aberto o tráfego provisório no trecho Portinho-Cacimbão, a ponta dos trilhos continuou ainda na margem esquerda deste rio, o que impedia a inauguração, na mesma data, da estação do município de Amarração, atual cidade de Luís Correia. Na imagem é possível observar ao fundo a ponte metálica e um carro de passageiro e, no primeiro plano, a presença de equipamentos e materiais de trabalho. Esse momento registrado pelo fotógrafo pode sugerir diversas interpretações como, por exemplo, a finalização dos serviços de fundação da ponte, bem como a necessidade da administração da estrada de ferro em deixar registrada a realização dessa importante obra para o transporte da região. De fato, a montagem da ponte só ficou concluída em princípio de 1922, e foi esse o motivo por que somente a 1º de maio daquele ano pôde ser entregue ao público o trecho Amarração a Bom Princípio, com uma extensão de 51 quilômetros.

No município de Parnaíba, cidade situada a 345 km da capital Teresina e a poucos quilômetros do mar, à margem direita do rio Igaracú, nos tempos de movimentação intensa da ferrovia entre os anos de 1920 a 1960, diversos povoados circunvizinhos se formaram e se desenvolveram pela presença da estrada de ferro, como Marruás¹⁹⁶, Bom Princípio e Cocal. Sobre este último, diz-se que a proximidade da:

[...] cidade de Parnaíba, a cujo município pertencia e do qual passou a receber influência comercial, e ainda a condição de ser uma estação da Estrada de Ferro Central do Piauí e de estar localizado à margem da rodovia que liga esta cidade à capital do Estado, foram fatores decisivos para que Cocal se desenvolvesse.¹⁹⁷

A cidade de Cocal também se destacou no intercâmbio comercial com o Ceará através da cidade de Viçosa, ao absorver parte da produção agrícola e pecuária da Ibiapaba. A estação de Cocal foi inaugurada em 13 de fevereiro de 1923, pelo então diretor da Central do Piauí, Miguel Furtado Bacelar. Com o início do tráfego ferroviário, a cidade passou por um desenvolvimento comercial muito significativo, contribuindo para a formação de pequenas aglomerações populacionais que atualmente são cidades ou povoados como Cocal dos

¹⁹⁶ Antigo povoado situado à margem do Parnaíba, porto de atracação de barcos que desciam e subiam o rio, entre Parnaíba e Teresina. A lei estadual n. 970, de 25 de junho de 1920, elevou o povoado à categoria de vila e município, com o nome de Marruás, desmembrado de Barras. A partir de 1.º de janeiro de 1944 passou a denominar-se Porto.

¹⁹⁷ FRANCO, José Patrício. *O município no Piauí*. Teresina: COMEPI, 1977. p. 145.

Alves¹⁹⁸ e Freicheiras¹⁹⁹. Quando perguntado sobre as atividades econômicas existentes na cidade de Cocal no período das ferrovias, Francisco Marques lembra:

[...] Cocal era uma cidade agrícola. Aqui se produzia tudo. Aí nessa época, antes de Cocal se tornar Vila se transportava tudo pra Parnaíba, frutas ia de Viçosa em animal em lombo de jumento, tá entendendo? O pessoal saía como hoje de Viçosa viajava o dia todo, dormia pelo caminho, de madrugada botava a carga nos animais chegava aqui de manhã. O trem passava aqui onze horas para Parnaíba, aí as cargas já estavam todas embaladas, elas vinham em vários animais, elas embarcavam em comboio. Aí aqui se se transportava, aqui se produzia o tucum, a amêndoa de tucum, se produzia a goma, produzia a farinha, a mamona, tudo isso era embarcado pra Parnaíba, a cera de carnaúba, que naquela época era chamado, era ouro branco, não, era ouro amarelo, tá entendendo? Era considerado, a cera de carnaúba era exportada para o exterior, ia pra Parnaíba, para os Moraes Sousa naquela época existia os Moraes Sousa, lá eles dividiam, faziam uma separação da cera boa.²⁰⁰

Os primeiros trilhos chegaram a Parnaíba depois de implantados no litoral, ligando Amarração a esta cidade. Nessa cidade, os trilhos se conectavam em um prédio conhecido como Guarita, atual bairro São Francisco, onde era feito o desvio da estrada de ferro Cocal ou Igaracú e abrigava o guarda ferroviário encarregado da sinalização dos trens. No entorno próximo desta guarita foram construídos casebres onde morava a maioria dos trabalhadores da ferrovia, além de estabelecimentos comerciais “começando assim um comércio com seus famosos cabarés e cortiços”.²⁰¹ Atualmente esta guarita não existe mais, foi derrubada e instaladas outras edificações comerciais. Entretanto, a população parnaibana continua mantendo a memória dos tempos da ferrovia ao continuar denominando o atual bairro São Francisco, como bairro São Francisco da Guarita. Na memória de Raimundo Ribeiro Nascimento, antigo funcionário da Central do Piauí,²⁰² quando perguntado sobre o endereço

¹⁹⁸ O município foi criado pela Lei nº 4.811 de 27/12/1995 e está localizado na microrregião do Litoral Piauiense, compreendendo uma área de 287,14 km², tendo como limites ao norte os municípios de Cocal e o estado do Ceará, ao sul Piracuruca, a leste o estado do Ceará, e a oeste Piracuruca e Cocal.

¹⁹⁹ Freicheiras é um povoado situado a 13 km de Cocal, no qual a estação ferroviária foi inaugurada em 19 de janeiro de 1923.

²⁰⁰ MARQUES, 2006.

²⁰¹ RAMOS, José Nicodemos Alves. *Parnaíba de A a Z: Guia afetivo*. Brasília: MultCultural Arte e Comunicação, 2008. p. 110-111.

²⁰² De acordo com documento de certificado de tempo de serviço na Rede Ferroviária Federal S.A, Raimundo Ribeiro Nascimento foi admitido no cargo de Artífice Especial Gráfico em 12 de abril de 1949 ficando até 30 de outubro de 1977, contabilizando 28 anos e 19 dias de tempo de serviço bruto.

de sua residência denomina o bairro onde reside de São Francisco da Guarita²⁰³, em referência à antiga guarita que existia no entorno.

Em algumas cidades brasileiras os trilhos percorriam diversos lugares, principalmente cortando ruas e avenidas ocasionando um novo reordenamento e assumindo novos significados dentro do espaço urbano. Em Parnaíba, o visitante, ao percorrer os trilhos de ferro, podia observar uma cidade dividida entre o “pra cá” e o “pra lá” dos trilhos, setorizando, parte das vezes, as classes sociais e, em seu percurso, visualizar paisagens diversas como edificações comerciais, fábricas, praças e residências.

A paisagem urbana sofreu diversas modificações com a presença da ferrovia quando o silêncio foi interrompido pela passagem rápida e esfolegante da locomotiva e de seus apitos estridentes, que avisavam a população a hora da partida e chegada, e quando o ar era envolvido por rolos de fumaça e faíscas. Para Certeau, dentro do vagão de trem o viajante é “uma célula racionalizada” e, ao chegar na estação experienciava a “imobilidade de uma ordem” onde “reinam o repouso e o sonho” para, logo ao adentrar no trem, deparar-se com a imobilidade das coisas de fora “montanhas solenes, extensões verdes, aldeias sossegadas, colonatas de prédios, negras silhuetas urbanas contra a rosa do entardecer, brilhos e luzes noturnas em um mar de antes ou depois de nossas histórias”.²⁰⁴ O historiador, para chegar ao conhecimento do passado da cidade, acumula, através da investigação, diferentes fontes que o auxiliam em sua interpretação.

[...] A cidade, processo de construção coletiva, acumula em sua paisagem os momentos da história de uma coletividade e os elementos da paisagem urbana, manifestações da vida social e, portanto, prova viva de valores, culturas, memórias e identidades de uma época.²⁰⁵

A fotografia assume uma importância fundamental ao historiador, pois fornece “o testemunho visual e material dos fatos aos espectadores ausentes da cena”; por significar ao pesquisador “o que resta do acontecido, fragmento congelado de uma realidade passada, informação maior de vida e morte, além de ser o produto final que caracteriza a intromissão de um ser fotógrafo num instante dos tempos”.²⁰⁶ Na fotografia 11, o fotógrafo selecionou

²⁰³ NASCIMENTO, Raimundo Ribeiro. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 e 11 mar. 2009.

²⁰⁴ CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Rio de Janeiro: Vozes, 1996. p. 194.

²⁰⁵ PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. Paisagem ferroviária: memória e identidade na metrópole paulista. *Exacta*, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 363-373, jul./dez. 2006. p. 370.

²⁰⁶ KOSSOY, Boris. *Fotografia e história*. São Paulo: Ática, 1989. p. 22.

intencionalmente a rua Dr. João Pessoa, em Parnaíba, para registrar qual a visão do viajante ao chegar à cidade pelo trem:



Fotografia 11: “Rua Dr. João Pessoa – Parnaíba – Piauí. Ao chegar a Parnaíba, vindo pela via férrea, é esta a rua que dá entrada ao visitante amigo”.

Fonte: ALMANAQUE DA PARNAÍBA. Parnaíba, Benedito dos Santos Lima, ano 13, 1936.

Com as ferrovias a paisagem urbana e rural se modificam, as ruas assumem novos contornos e funções. O que antes funcionava como símbolo do movimento de pedestres, com o trem passa a ter outros significados: espaço de velocidade, barulho das locomotivas, perigo dos atropelamentos, etc. Na fotografia acima, registra-se o pequeno trecho de trilhos ferroviários na rua Dr. João Pessoa, em que os passageiros do trem percebiam uma paisagem com características urbanas: o calçamento da rua, as casas residencias e a iluminação pública. A viagem no trem permite aos seus passageiros a percepção de diferentes paisagens: do rural (rios, riachos, pequenas serras, árvores, animais, etc.) a elementos do próprio espaço urbano (belas residencias, lojas comerciais, edifícios públicos, etc).

A chegada da ferrovia na cidade representou uma mudança na rotina das pessoas. A velocidade do trem impõe aos passageiros uma nova percepção da paisagem e os horários de chegada e partida do trem passam a controlar o tempo, obrigando “os passageiros a ajustarem suas particularidades e o próprio cotidiano”.²⁰⁷ A estação ferroviária se coloca como referência arquitetônica e urbana do lugar, “pelo fato de ligar a via férrea com as respectivas aglomerações” e, muitas vezes, chegar a originar uma avenida ou praça à sua frente. Para Possas,

A presença dos trens e trilhos, cortando a cidade, alteraram, substancialmente, o cenário urbano, introduzindo expressões arquitetônicas tão grandiosas como as catedrais do século XVI. Consolidaram-se os hábitos e costumes de viajar a partir de um ponto estrategicamente localizado e cuidadosamente elaborado: a estação ferroviária.²⁰⁸

As fotografias podem trazer imagens de um tempo movido pelos horários do trem, quando o relógio da estação marcava as passadas, corridas, o ir e vir da população em sua esplanada. Na imagem a seguir (fotografia 12), na perspectiva de registrar um dia de festividades com a inauguração da estação, o fotógrafo selecionou um fragmento da realidade: uma locomotiva parada na estação, alguns homens, mulheres e crianças à espera ao redor da estação. Será que esperavam aquela máquina dar seus primeiros movimentos rumo ao destino pretendido ou aguardavam aquela tapioca, farinha, melancia, alimentos típicos da feira livre? Talvez nunca se possa saber o “real” objetivo desses passantes, mas é possível imaginar que “[...] no mundo móvel da estação, a máquina, agora parada, parece de repente monumental e quase incongruente por sua inércia de ídolo mudo. Deus desmanchado”.²⁰⁹

²⁰⁷ POSSAS, 2001, p. 57.

²⁰⁸ POSSAS, 2001, p. 63.

²⁰⁹ CERTEAU, 1996, p. 196-197.



Fotografia 12: “Inauguração do serviço de tráfego ferroviário no Estado do Piauí. O trem inaugural aguardando o momento de partida, em frente a estação de Parnaíba, onde o Engenheiro-Chefe, Dr. Miguel Bacellar, em sessão solene, comunica o fato às autoridades e ao povo. Parnaíba, 19 de novembro de 1920”.

Acervo: Fundação Dr. Raul Bacellar (Parnaíba-PI).

Em Parnaíba, a estação embora fosse de passagem, atuou como terminal²¹⁰, situada numa região central da cidade, onde foi construída uma praça denominada Praça Miguel Furtado Bacellar, em homenagem ao primeiro engenheiro da Central do Piauí. Junto à estação localizava-se a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. Em sua esplanada, nos horários de movimentação do trem, corria para lá uma multidão de pessoas provenientes das mais diferentes partes da cidade e de outras regiões levadas pela curiosidade, pelo comércio ou apenas para ver parentes e amigos.

As ferrovias, quando de sua implantação, transformaram paisagens, fazendo parte das representações do próprio espaço das cidades. Elas eram representadas de diversas maneiras

²¹⁰ As estações podem ser classificadas de diversas maneiras como, por exemplo, de acordo com o trajeto da linha: estações de passagem (ou intermediárias); estações terminais (onde iniciavam ou terminavam as viagens) e estações de transferência ou entroncamento (onde usuários podiam trocar de percurso).

pelos moradores que tiveram seus hábitos e costumes moldados pela técnica ferroviária. Nesse sentido, a memória de uma cidade se constrói com os vários símbolos que fizeram parte de sua história. As estações ferroviárias, por exemplo, guardam em suas paredes, em suas plataformas, em seus trilhos, o murmurinho das pessoas em dias em que o trem “quando em movimento, produzia um barulho rústico e deixava o ar envolvido por rolos de fumaça escura, enquanto seu estrídulo apito chamava a atenção da população”.²¹¹ Em Parnaíba, o espaço da estação ferroviária tinha vários significados: sociabilidade, diversão e trabalho. Enquanto espaço de sociabilidade a estação funcionava como centro de convergência da população proveniente de diversos lugares da região e a aproximação do trem representava a alegria da chegada e a tristeza da partida de parentes e amigos, além de

[...] alegrar as tardes de quarta e sexta-feira, chegando a esplanada da estação de Parnaíba com sua composição repleta de frutas para vender, animais para abate, beijus, farinha, goma e as gostosas tapiocas de Marruás tão apreciadas por todos.²¹²

A estação de Parnaíba ainda hoje persiste no cenário urbano da cidade, funcionando como museu que guarda objetos que remetem ao cotidiano do mundo ferroviário, resistindo às transformações inerentes ao espaço urbano e, ao mesmo tempo, permitindo contar a história local e entender o processo de desenvolvimento da cidade e sua relação com a ferrovia. Nas memórias de antigos trabalhadores a estação era caracterizada como espaço múltiplo, onde convergiam para lá muitas pessoas movidas por interesses diversos, como trabalhar, aguardar a chegada do trem, observar o movimento dos transeuntes e, principalmente, pela curiosidade. Para Aluísio da Costa Quaresma, que trabalhou no restaurante do trem no final da década de 1960 até 1980, a estação era bastante movimentada:

Era, o movimento era muito grande, gente demais, esperando a chegada do trem porque nesse tempo vinha muita coisa pra vender: galinha, vinha bode, carneiro, boi, tapioca, melancia, piqui e eram vendido uma parte aqui e o pessoal vinha comprar, quer dizer era quase uma feira que nós tínhamos aí na época. [...] Tinha um movimentozim bom porque nós tínhamos muita gente aqui esperando o trem porque o trem era um meio de transporte popular por um seguinte muita gente não conhecia. Gente de fora que chegava aqui queria ver, olhar a Maria Fumaça aí, como era o trem, como era o funcionamento, aquela coisa. Tinha gente que tinha essa curiosidade de saber como era que movimentava uma bicha daquela toda de ferro. Então, o

²¹¹ ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: SIEART, 2002. p. 137.

²¹² ARAÚJO, 2002, p. 138.

peçoal tinha curiosidade de saber. Muita gente queria conhecer, o peçoal daqui não, mas gente que vinha de fora não sabia como era o funcionamento. Então, queria ver como era.²¹³

A locomotiva e a estrada de ferro sempre representaram símbolos de curiosidade e estranhamento: trouxeram também a sensação de civilização e contemporaneidade, não obstante a distância. Nessa narrativa, Aluísio mencionava que o movimento na esplanada da estação ferroviária de Parnaíba era marcado pela presença da população movida pela curiosidade em descobrir “como era que movimentava uma bicha daquela toda de ferro”, principalmente pessoas vindas de outras localidades. Além disso, nas proximidades da estação caracterizava-se uma feira livre onde eram comercializadas as mercadorias desembarcadas na plataforma como alimentos, animais e outros artigos.

No espaço urbano atual, novos elementos marcam a paisagem, como as estradas asfaltadas, edifícios comerciais, casas residenciais, escolas, etc. No entanto, mesmo depois da desativação da ferrovia no Piauí, no final da década de 1980, ainda hoje persistem, ao longo do traçado ferroviário, edificações que remetem ao tempo em que a ferrovia representava um importante meio de transporte de mercadorias e passageiros: estações, almoxarifado, vilas operárias, caixas d’água, etc.

Ao percorrer a estrada de ferro que ligava Parnaíba a Teresina, pode-se perceber que grande parte dessa estrutura ferroviária está atualmente em péssimo estado de conservação (a maioria das estações encontra-se abandonada ou foi cedida às prefeituras para realizarem algum trabalho de revalorização dos espaços como, por exemplo, museus) ou foi arrancado todo o material rodante (dormentes, trilhos, pontilhões, etc.), sinalizando a desativação do sistema ferroviário no Piauí. No entanto, nas narrativas de ferroviários aposentados, alguns elementos continuam marcando a memória de um tempo em que o trem mantinha um intercâmbio com diversos povoados e cidades vizinhas, transportando passageiros e mercadorias. O ferroviário aposentado José Ricardo da Silva que trabalhou como assistente de manutenção da via férrea entre Parnaíba e Piripiri, ao ser perguntado sobre o movimento da estação ferroviária em dias da chegada do trem, lembrava:

[...] no dia de chegada de trem era um movimento mais monstro do mundo porque o trem trazia muita coisa. Era assim de gente (gesto), carro na estação ninguém podia nem, nem botar outra, outra, tinha vez que a gente não podia nem passar naquela frente daquela estação de gente, um movimento muito grande. [...] Vinha gente de todo lugar, vinha gente do, de Piripiri pra cá,

²¹³ QUARESMA, Aluísio da Costa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 11 mar. 2009.

esses comerciante vinha fazer tudo compra era aqui, daqui levava pro trem porque o frete era barato. Acabou-se tudo, acabou com tudo.²¹⁴

Nessa lembrança José Ricardo destacava a estação ferroviária como espaço de grande movimento de pessoas vindas de várias regiões, principalmente comerciantes de cidades vizinhas como Piripiri em busca de efetivarem compras no comércio local e, posteriormente, retornarem às suas localidades de origem levando mercadorias e outros artigos pelo trem. Esse transporte era o mais utilizado pela população, principalmente, ao frete ser considerado bastante reduzido, além da possibilidade das mercadorias chegarem mais rapidamente ao lugar desejado com poucos riscos de perda. No entanto, a memória de José Ricardo é marcada pelo ressentimento da desativação da ferrovia e, com isso, da finalização desse movimento ferroviário.

Na estação de Parnaíba foi montado um grandioso pátio de operação que conciliava diversas funções: operação ferroviária e de caráter administrativo, o que incluía a diretoria e os demais serviços da ferrovia. Nesse sentido, concomitante à estação foram surgindo outras edificações que auxiliavam os trabalhos ferroviários como oficinas de manutenção, concerto e reforma; almoxarifado, para administração interna; posto telegráfico, comunicação entre as estações; caixas d'água, abastecimento das locomotivas; posto médico, atendimento aos funcionários e passageiros acidentados; vila ferroviária, que servia para dar suporte ao funcionamento e à manutenção das linhas abrigando os funcionários da via férrea. Nas oficinas, por exemplo, fundiam-se peças e reformavam-se vagões danificados, com um pessoal altamente qualificado, capaz de solucionar quaisquer problemas ao longo da via permanente, como era chamada a linha de ferro. Desde o início, a estação de Parnaíba foi a mais importante da Estrada de Ferro Central do Piauí. Alguns dos entrevistados mencionavam as estruturas da ferrovia e da estação de Parnaíba. O senhor Geraldo Alves, que trabalhou na Rede Ferroviária Federal S.A, lotado no sexto distrito de Parnaíba como artífice de via permanente, quando perguntado sobre a estação, afirmava que:

Enquanto lugar de trabalho ele tinha a pasta de, de, de, a bilheteria pra vender o bilhete para os passageiros primeiro, segundo, terceira classe, tinha a pasta do, do, do, da, da, das comunicações e a outra ficava recebendo é... no caso se tivesse um trem em Piripiri, em Bom Princípio pra vim pra cá se tivesse outro voltando daqui pra, pra passar em Bom Princípio aí o de lá tinha que esperar o daqui depois que o daqui passasse lá aí dava linha franca pro outro lá vim pra cá. [...] Tinha a comunicação. [...] Tem o almojarifado,

²¹⁴ SILVA, José Ricardo da. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 24 fev. 2009.

tinha o encadernamento dos próprio livros, dos cadernos, tinha uma tipografia. [...] As oficinas funcionavam era uma das melhor do nordeste, das mais, das maior que tinha aqui no nordeste era aqui em Parnaíba, aqui fez, fizeram até peça para avião, um avião deu um problema aqui e fizeram a peça trouxeram aí os torneiro fizeram.²¹⁵

Na memória de Geraldo Alves, a estação funcionava como espaço de venda de passagens; existia comunicação entre as estações, pois antes da partida do trem era comunicado às outras estações o horário; existia o almoxarifado, onde era realizado o trabalho administrativo; a tipografia e as oficinas mecânicas consideradas a “melhor do nordeste” pela presença de mão-de-obra qualificada.

Atualmente a ferrovia passou a ser patrimônio cultural²¹⁶ no Piauí, ao fornecer novos significados e representações às diversas estruturas construídas e denominar com nomes que fazem referência ao mundo ferroviário as avenidas, ruas e praças de várias cidades. Em Parnaíba, um dos exemplos dignos de nota é a homenagem ao primeiro diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, o engenheiro Miguel Furtado Bacelar²¹⁷. Como forma de homenagear as ações deste engenheiro na construção dos primeiros trilhos ferroviários em solo piauiense, batizou-se com seu nome a praça em frente ao edifício da estação da EFCP, que é agraciado com um busto no qual possui a seguinte inscrição:

A Central do Piauí à memória de seu primeiro diretor Eng. Miguel Furtado Bacelar na administração de quem foram assentados os primeiros 147 km de caminhos de ferro em terras do Piauí. Homenagem da Administração Eng. Alberto Tavares Silva (1953).

²¹⁵ ALVES, Geraldo Graças. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

²¹⁶ Segundo José Reginaldo Santos Gonçalves: Os patrimônios culturais são estratégias por meio das quais grupos sociais e indivíduos narram sua memória e sua identidade, buscando para elas um lugar público de reconhecimento, na medida mesmo em que as transformam em “patrimônio”. Transformar objetos, estruturas arquitetônicas e estruturas urbanísticas em patrimônio cultural significa atribuir-lhes uma função de “representação”, que funda a memória e a identidade. GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso*. In: OLIVEIRAS, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p. 121.

²¹⁷ Miguel Furtado Bacelar nascido em 1877 na cidade de Brejo (MA), casou-se com Flora Castelo Branco Clark Bacelar, filha de James Frederick Clark, inglês que chegou em Parnaíba em 1869 e se tornou um dos grandes empreendedores comerciais de Parnaíba, através da *Casa Inglesa*. Bacelar formou-se em Engenharia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e, atuou como fiscal da antiga construção ferroviária do Estado.



Fotografia 13: Busto do diretor Miguel Furtado Bacelar localizado na Praça Miguel Furtado Bacelar, na cidade de Parnaíba-PI.

Acervo: Particular da pesquisadora Lêda Rodrigues Vieira.
Data: fev. 2009.

As cidades em que não há mais movimento ferroviário, em geral, tiveram os trilhos arrancados e as construções ocupadas pela prefeitura, que geralmente transforma as estações em museus, como forma de preservação da memória ferroviária. O complexo arquitetônico mais importante da Estrada de Ferro Central do Piauí foi a estação ferroviária de Parnaíba (Fotografia 14), inaugurada em 1920 e situada na região central da cidade, no cruzamento das atuais avenidas Chagas Rodrigues e Presidente Getúlio Vargas (Antiga Rua Grande). De acordo com Maria Elita S. de Araújo:

Na avenida Presidente Vargas (Rua Grande), os trilhos da Estrada de Ferro Central do Piauí, já desceram por ela, indo até ao Porto das Barcas (Porto Salgado), favorecendo a ida e vinda de vagões puxados pela Maria Fumaça, no transporte de cargas destinadas a vários lugares, através de gaiolas que ali aportavam (o rio era navegável).²¹⁸

A antiga rua Grande era a porta de entrada da elite parnaibana nas primeiras décadas do século XX. Residir nessa rua era sinônimo de riqueza e poder. Os casarões de importantes famílias da cidade situavam-se nela, que era conhecida como grande corredor da vida social do período. Acerca dessa rua, Cecília Nunes destacava:

A Rua Grande foi a primeira porta aberta da cidade, pelo rio Igaracu, e que vai até a praça da estação, atualmente Praça Engenheiro Miguel Furtado Bacelar. Essa rua, com suas construções de sobrados revestidos de azulejos importados, além de casas comerciais possuía várias residências, palacetes e bangalôs que foram instaurados, de vez, no governo Ademar Neves. Era prioridade, embelezar a cidade como representação do progresso e da modernização.²¹⁹

Dentre as edificações existentes nas proximidades dessa rua, pode-se destacar a estação ferroviária composta de outras edificações anexas: plataformas, rampas, prédios onde funcionavam a Inspetoria de Telégrafo e Iluminação, a Tipografia, a Caixa d'água, além de um espaço do velho curral, onde desembarcava o gado transportado pelo trem. A estação ferroviária de Parnaíba atualmente abriga um pequeno e representativo museu, o Museu do Trem do Piauí, inaugurado em 2002. Foi criado através de convênio entre a prefeitura de Parnaíba e a Rede Ferroviária Federal S. A., que concedeu à prefeitura todo o terreno do parque da antiga estação de passageiros com seus diversos imóveis e uma coleção de peças e equipamentos da época de funcionamento da ferrovia.

Em Parnaíba, o acervo de bens móveis históricos do Museu do Trem do Piauí é constituído de um aparato completo que auxiliava os operários e passageiros da ferrovia como uma estação de passageiros, pátio de manobra, inspetoria de transportes e comunicação, arquivo, almoxarifado, posto médico, tipografia e uma oficina de manutenção das linhas férreas, da locomotiva, dos vagões, locomoveis, gôndolas, troles, etc. Além de fotografias que retratam a história da ferrovia (do primeiro engenheiro, Miguel Furtado Bacelar, das antigas

²¹⁸ ARAÚJO, 2002, p. 36.

²¹⁹ NUNES, Maria Cecília S. de Almeida. A influência britânica em Parnaíba. In: ARAÚJO, Maria Mafalda Balduino de; EUGÊNIO, João Kennedy (Orgs.). *Gente de longe: histórias e memórias*. Teresina: Halley, 2006. p. 348.

locomotivas, de operários, do universo do trabalho, etc.) e equipamentos de apoio da estação e dos funcionários (relógios, cadeiras de passageiros, telefones, carimbos, alicates perfuradores de passagens, carregador de bateria, relógio de pressão, tacógrafo de locomotiva, máquinas de calcular, dentre outros).



Fotografia 14: Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba, atual Museu do Trem do Piauí (Parnaíba-PI).

Acervo: Particular da pesquisadora Lêda Rodrigues Vieira. Data: fev. 2009.

A cidade de Parnaíba pode ser considerada “ponta de trilho”, por convergirem cargas e passageiros de toda a região, principalmente de povoados e cidades como Luís Correia, Floriópolis, Cocal, Bom Princípio, Frecheiras e Piracuruca. Assim, a cidade garantiu por longos anos sua solidez econômica e comercial por ter realizado esse intercâmbio comercial, utilizando tanto o transporte fluvial via rio Parnaíba, quanto terrestre através da estrada de ferro. Na década de 1930, a ferrovia ainda não havia atingido a capital Teresina, sendo inaugurada a estação ferroviária na cidade de Piri-piri em 1937. A lentidão na continuação do traçado impossibilitou o desenvolvimento econômico da região e, conseqüentemente, a

ferrovia foi perdendo sua importância inicial enquanto meio de transporte, sendo substituída gradativamente pelas rodovias.

Nesse ínterim, entra em cena a rodovia, que já vinha conquistando espaço desde a década de 1920, com o aparecimento dos primeiros automóveis no país. No Piauí, entre as décadas de 1930 a 1960, a propaganda de incentivo ao rodoviarismo tornar-se-á uma constante tanto por parte dos governos estaduais, através das mensagens e relatórios governamentais, quanto pelos comerciantes (revendedores de automóveis, lojas de autopeças, etc.), que passam à promover campanhas de incentivo a construção de estradas e melhoramentos das já existentes.

3.4 Rodovias em cena: decadência ferroviária e advento rodoviário em Parnaíba

Em 1949, no *Jornal do Comércio* de Teresina, foi publicado um artigo de Celso Nunes intitulado “A importância comercial de Parnaíba exige uma Estrada de Rodagem”, cujo objetivo era mostrar aos representantes públicos do Piauí a necessidade da continuação dos serviços de construção da estrada de rodagem ligando as cidades de Piracuruca a Parnaíba. Segundo Nunes, Parnaíba era considerada um empório comercial, mas que sofria a queda das exportações devido à falta de meios adequados de transporte. Enquanto isso, regiões dotadas de estradas de rodagem apresentavam um aumento considerável das exportações, pois “se atentarmos no movimento de caminhões que correm diariamente pelas rodovias que levam do Piauí para Fortaleza e Recife, e compararmos-lo com o tráfego de poucos anos a esta parte, a diferença, o aumento será impressionante”. As mercadorias piauienses circulavam diretamente por estradas de rodagem aos vizinhos estados do Ceará e Pernambuco, e isso acabava por dinamizar economicamente esses estados e, ao mesmo tempo, “o próprio Ceará, para cuja capital convergem excelentes estradas, começa a sentir a pujança de Recife, que, na sua posição de maior cidade do Norte Brasileiro, está atraindo os comerciantes dos sertões do Ceará, Piauí, Maranhão e Goiás”. Para Nunes,

A circulação das mercadorias sempre foi e será o fator preponderante do comércio. Tudo radica que o comércio, nesta região, inclina-se para onde levam as estradas de rodagem, porque, por estas, o transporte é mais ligeiro e mais seguro, - livre de avaria e furtos, hoje são comuns em outros meios de transporte, - que pela via marítima ou fluvial, onde existe este, como no Piauí. E, no entanto, Parnaíba, é a única praça de importância do Nordeste brasileiro, que ainda não é servida por uma estrada de rodagem. É incrível

que isso seja real. Mas, infelizmente, os dirigentes do Piauí inclusive sua luzida representação na Câmara e no Senado, ainda até hoje nada positivaram nesse sentido. No entanto, Parnaíba na direção interior do Estado, servida apenas por uma navegação fluvial, que se torna precária dia a dia, além da curta estrada de ferro, aliás bem dirigida e útil, que vai somente até Piripiri, - vê passar ao longe, em direção de outros mercados, a mercadoria que devia ser veiculada por seus armazéns modelares, como principal entreposto comercial que é do Estado do Piauí.²²⁰

Entre as décadas de 1930 e 1940 tem-se um avanço nas construções de estradas carroçáveis e de rodagem no Estado, além de melhoramentos dos trechos já existentes que apresentavam muitas dificuldades de trafegabilidade. Nesse período, a campanha por melhoramentos das estradas partia não somente de autoridades públicas, mas também de representantes do comércio e intelectuais das principais cidades do Estado, que utilizavam os jornais como forma de divulgar os benefícios atinentes à construção de rodovias. A preocupação de Celso Nunes era devido à falta de estrada de rodagem em Parnaíba, cidade de grande importância comercial do Piauí, pois mesmo com o transporte fluvial deficitário e pequenos trechos de estrada de ferro até Piripiri, as mercadorias circulavam “em direção de outros mercados” que eram servidos por estradas de rodagem.

A partir do final da década de 1950, em decorrência principalmente da nova conjuntura advinda da rede de rodovias que cortavam o território piauiense, de leste a oeste, intensificou-se o processo de decadência econômica de Parnaíba. Entre os anos de 1950 e 1960, Parnaíba passou por dificuldades que afetaram profundamente o desenvolvimento comercial atacadista e varejista assumindo a segunda posição, entre Teresina e Floriano. Ou seja,

No setor comercial, em que se destacavam os grandes atacadistas – exportadores e importadores – localizados em Parnaíba, começa a ocorrer a ascensão do comércio varejista, impulsionado pela utilização das vias internas. Teresina, para onde convergem as principais estradas, assume papel preponderante na economia do Piauí. Com efeito, a melhoria do transporte rodoviário coloca a Capital como o principal centro comercial do Estado e lhe facilita o intercâmbio com outros mercados regionais. Dos Estados do Ceará, Pernambuco e Maranhão, através dos seus atacadistas, vinham 90% dos produtos que abasteciam o mercado local, o que, já em meados da década, começa a mudar, graças ao vigoroso crescimento industrial do sul do país, que começa a abastecer todo o mercado mundial, através de seus vendedores-viajantes ou representantes comerciais.²²¹

²²⁰ NUNES, Celso. A importância comercial de Parnaíba exige uma estrada de rodagem. *Jornal do Comércio*, Teresina, ano 4, n. 806, 8 out. 1949. p. 4.

²²¹ TAJRA, Jesus Elias; JAJRA FILHO, Jesus Elias. O comércio e a indústria no Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de. (Org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectiva*. Teresina: FUNDAPI, 1995. p. 146.

Em 1971, foi publicado um estudo realizado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, cujo objetivo era “identificar a capacidade de Parnaíba de impulsionar o desenvolvimento do extremo norte do Estado e suas adjacências”²²², no qual se revelava que o declínio comercial de Parnaíba, a partir da década de 1950, foi causado, sobretudo, pela nova conjuntura, criada com o advento do transporte rodoviário no Estado. Parnaíba, antes da chegada das rodovias, apresentava um comércio atrativo, pois “a maior parte do Estado do Piauí e do nordeste maranhense, assim como inúmeros comerciantes do noroeste cearense, tinham na cidade de Parnaíba o centro mais credenciado para realizarem o seu abastecimento”, devido à proximidade do litoral.²²³ O transporte de mercadorias em Parnaíba era feito através da navegação do rio Parnaíba, apesar das dificuldades provocadas pelo assoreamento, de estradas carroçáveis e rodovias, além da ferrovia que nesse período atingia somente algumas cidades da região norte, sendo as principais: Luís Correia, Parnaíba, Bom Princípio, Cocal, Frecheiras, Piracuruca e Piripiri.

No entanto, com a presença das rodovias atingindo grande parte do território piauiense, Parnaíba sofreu a concorrência de outras praças comerciais como Teresina, Floriano e Picos, restringindo significativamente as relações comerciais, principalmente com municípios do Piauí (Luís Correia, Buriti dos Lopes, Cocal e Piracuruca) e do Maranhão (Tutóia, Araisos e Barreirinhas). O estudo realizado pelo IBGE sugeriu a realização de algumas iniciativas que contribuíssem para a “retomada do dinamismo comercial da cidade” como: a implantação de indústrias; a construção do porto de Luís Correia; a impulsionalidade das atividades rurais; o estabelecimento de linhas de créditos e a melhoria no setor dos transportes terrestres.²²⁴ Quanto a este último ponto, o estudo considerava de fundamental importância as:

Ligações rodoviárias eficientes de Parnaíba com o restante do Estado e também com os vizinhos viriam não só favorecer o fluxo de pessoas como também servir de complementação à função do futuro porto de Luís Correia, pois facilitaria a penetração das mercadorias chegadas por mar.²²⁵

A integração entre as rodovias e o porto de Luís Correia era apontada como uma das principais medidas para o desenvolvimento econômico da região. Ou seja, para que Parnaíba retomasse a característica de importante centro comercial do Estado “não depende somente da

²²² BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia. *Subsídios ao planejamento da área nordestina: cidade de Parnaíba*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971. v. 16, apresentação.

²²³ BRASIL, 1971, p. 4.

²²⁴ BRASIL, 1971, p. 6.

²²⁵ BRASIL, 1971, p. 6.

construção do porto”, mas de melhorar o transporte por rodovias, criando as condições necessárias para que houvesse uma maior integração nos transportes da produção piauiense.

De acordo com estudo da Campanha Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, em 1956, as estradas de rodagem no Piauí eram muito reduzidas, correspondendo a um total de 9.555 quilômetros distribuídos entre rodovias: federais (1.110 km), estaduais (438 km) e municipais (8.007 km). Dentre as ligações rodoviárias federais no estado, a CAPES destacou as seguintes: BR-22, ligando Teresina a Fortaleza; BR-52, entre Teresina e Petrolina (PE); BR-24, entre Teresina e Icó (CE). Já com relação às rodovias estaduais o destaque foi para a PI-4, que atinge o sul do estado e a PI-13, de Parnaíba a Luís Correia. Esse sistema de transporte por rodovias no estado “fortaleceu as correntes de comércio que se orientavam”, sobretudo, no sentido sudeste (atingindo o Ceará em direção ao porto de Recife e sul do país) repercutindo sensivelmente na economia estadual. Por outro lado,

[...] trouxeram estímulo às atividades agrícolas, em particular à produção de gêneros alimentícios, uma vez que facilitaram a integração da mesma no mercado de gêneros alimentícios do Nordeste. Também, em certa medida, limitaram o papel econômico das vias de comercialização do litoral, reduzindo de certo modo as funções de entreposto comercial da Parnaíba. Em oposição, cresceram de importância numerosas cidades ao longo das principais rodovias (Floriano, Campo Maior, etc.).²²⁶

No Piauí, diante da nova conjuntura dos transportes rodoviários, alterou-se a economia e colaborou-se para a redução da projeção de Parnaíba como empório comercial da região norte do Estado. Segundo estudo do IBGE:

[...] se por um lado a penetração das rodovias no Estado criava condições para que outros centros passassem a exportar os produtos de municípios até então caudatórios de Parnaíba, concorrendo para uma redução da tonelagem que por ela se escoava, por outro, ocorreu a desvalorização da maior parte dos produtos exportados, sendo que a mais acentuada foi exatamente a da cera de carnaúba, de maior significação para a cidade. Na realidade, a hinterlândia de Parnaíba, que no período de sua maior dimensão abrangia a quase totalidade do Estado, grande parte do leste e sul maranhense e noroeste cearense, já vinha sofrendo um processo de retração desde épocas bem anteriores à chegada das rodovias. Todavia, tratava-se de uma retração que se processava numa escala menos acentuada que a atual e que se devia à lenta progressão das ferrovias na referida área. Sendo assim, a importância de Parnaíba como centro comercial não se via substancialmente abalada,

²²⁶ CAMPANHA NACIONAL DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR (CAPES). *Estudos de desenvolvimento regional: Piauí*. 1959. Série levantamentos e análises, v. 9. p. 66.

pois, além do fato da progressão das ferrovias se processar lentamente, crescem outros, relacionados com as cidades de onde elas se originavam.²²⁷

Em 26 de maio de 1951, Parnaíba teve a visita do ministro da Viação e Obras Públicas, Álvaro de Souza Lima, sendo recebido pelos representantes da política e do comércio da cidade. Nessa ocasião, o presidente da Associação Comercial de Parnaíba, Ranulfo Tôres Raposo, entregou ao ministro um memorial “expondo as necessidades e as reivindicações do povo parnaibano, que são aliás, as mesmas de todo o povo piauiense”. O conteúdo do memorial foi pronunciado em discurso do Presidente da ACP, enumerando “os principais problemas do Piauí” como a necessidade do Porto de Luiz Correia, assistência à navegação do rio Parnaíba, a “renovação do material rodante” da Estrada de Ferro Central do Piauí e a reivindicação de “[...] mais estradas, ligando não só todos os municípios piauienses, como estes aos dos Estados vizinhos, especialmente os do Maranhão, cujo comércio é, em sua grande parte, feito através do Piauí”.²²⁸ Acerca das rodovias, o memorial apontava o trecho rodoviário considerado mais importantes “Presentemente, todas as nossas vistas estão voltadas para a construção da rodovia – PARNAÍBA a Piripiri, cujo serviço consideramos de suma importância para o desenvolvimento comercial do Piauí” (grifo do autor)²²⁹. Nesse sentido, ocorreu uma mobilização por parte de representantes do comércio parnaibano em prol do melhoramento dos transportes da região, sobretudo da construção de rodovias.

Na década de 1950, a ferrovia na região norte do Estado possuía pequena extensão, compreendendo algumas cidades como Luís Correia, Parnaíba, Cocal, Frecheiras, Piracuruca e Piripiri. Foi a partir do final da década de 1950, através do plano de reaparelhamento e prolongamento das ferrovias do governo federal, que continuaram os trabalhos de construção de alguns trechos paralisados no Piauí. Dentre os ramais em conclusão pode-se destacar: Piripiri-Campo Maior, entregue ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro em 13 de maio de 1958; Campo Maior-Altos, entregue ao tráfego em 8 de março de 1965 e Altos-Teresina, em 11 de março de 1969. Nesse sentido, a conclusão desta ferrovia, ligando as cidades de Luís Correia e Teresina, aconteceu de forma muito lenta, com intervalos entre cinco a vinte anos para conclusão de um trecho ferroviário a outro. De acordo com a citação a seguir, uma das causas principais do processo de retração da economia parnaibana se deve primeiramente à “lenta progressão das ferrovias na referida área” e ao advento das rodovias no Estado. Este último fator acelerou esse processo de retração econômica da cidade, pois

²²⁷ BRASIL, 1971, p. 7.

²²⁸ ECOS da visita do Ministro Souza Lima a Parnaíba. *O Dia*, Teresina, ano 1, n. 20, 17 jun. 1951. p. 4.

²²⁹ ECOS..., 1951, p. 4.

[...] uma vez estabelecidas ligações rodoviárias de cidades piauienses com Fortaleza e Recife, grande parte da produção a ser exportada deixou de ser orientada para Parnaíba, diante das deficiências do transporte fluvial realizado pelo rio Parnaíba e das do sistema portuário Parnaíba-Tutóia.

Desse modo, em várias cidades do interior piauiense onde, até então, haviam filiais das empresas de Parnaíba que funcionavam como agências de compra das matérias-primas por ela exportada, verificou-se substancial modificação na atuação destes estabelecimentos, que passaram a realizar sua própria exportação.

Outros estabelecimentos surgiram, com o tempo, apresentando a mesma finalidade e, sendo assim, estas cidades que, por muitas décadas, funcionaram como abastecedoras de Parnaíba, transformaram-se em concorrentes, o que afetou sensivelmente a posição do antigo centro exportador.

Neste particular, deve-se fazer referência especial às cidades de Teresina e Floriano, as quais favorecidas pela posição geográfica capturaram grande parte da hinterlândia de Parnaíba, não só em território piauiense como também maranhense.

Outro fato decorrente da implantação rodoviária no Piauí, que também vem concorrendo para o esvaziamento do comércio exportador de Parnaíba, é que grande parte das matérias-primas são exportadas diretamente das áreas produtoras, através dos caminhões, prescindindo portanto da intermediação de empresas exportadoras.²³⁰

Nesse período, as principais estradas construídas no Estado convergem para Teresina e Floriano, impulsionando suas economias, pois grande parte da produção piauiense passou a ser comercializado diretamente nessas cidades, enquanto Parnaíba foi perdendo gradativamente sua posição de principal entreposto comercial. O caminhão tornou-se um dos principais transportes de mercadorias do Estado ao facilitar o abastecimento de estabelecimentos comerciais de pequenas e grandes cidades e receber de firmas distribuidoras e exportadoras de outras cidades vizinhas, eliminando a dependência que existia anteriormente com Parnaíba, dotada das principais firmas importadoras e exportadoras do Estado.

Com isso, a ferrovia, durante muitos anos, representou importante modalidade de transporte, principalmente até os três primeiros anos da segunda metade do século XX, quando seu movimento atingiu cidades como Parnaíba, Cocal, Piripiri, Piracuruca, Campo Maior, Altos e Teresina. No entanto, houve uma demora significativa no andamento da construção de importantes trechos ferroviários entre Teresina e Luís Correia, ocasionando reclamações constantes, principalmente da elite comercial dessas cidades que buscavam nesse transporte a alternativa para facilitar o escoamento rápido e seguro de suas mercadorias. Em Parnaíba, por exemplo, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento comercial da cidade,

²³⁰ BRASIL, 1971, p. 7-8.

sendo lembrado por cronistas e representantes da elite comercial como símbolo do progresso dentre outros elementos já existentes. Para construção e manutenção da ferrovia teve a participação de muitos trabalhadores: engenheiros e operários, que realizavam diferentes serviços na estrada de ferro. É acerca da relação entre trabalho e ferrovia que se refletirá no próximo capítulo.

4 TRABALHAR NA FERROVIA: AS RELAÇÕES DE TRABALHO E O LAZER DOS FERROVIÁRIOS EM PARNAÍBA



Fotografia 15: Trabalhador ferroviário.

Acervo: Museu do Trem do Piauí, antiga Estação Ferroviária de Parnaíba. (Parnaíba-PI).

PARNAÍBA

Toda entregue ao labor, vive abastada,
é a musa do trabalho, envaidecida,
expressiva, bonita e recatada,
cheia de vida.

[...]

Noto no povo o amplo cavalheirismo,
a conhecida polidez,
num símbolo de honra e patriotismo,
num reconhecimento de altivez.

Félis Aires

Almanaque da Parnaíba, 1935

4 TRABALHAR NA FERROVIA: AS RELAÇÕES DE TRABALHO E O LAZER DOS FERROVIÁRIOS EM PARNAÍBA

A história das ferrovias no Brasil e no mundo foi narrada por diversas perspectivas que abrangeram desde aspectos econômicos a políticos. No entanto, outras histórias ainda aguardam por ser desvendadas, principalmente acerca do cotidiano do trabalho de operários e engenheiros contratados para efetuarem diversas funções no mundo ferroviário. Francisco Foot Hardman, em *Trem fantasma: a modernidade na selva*²³¹, realizou uma incursão até o palco da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, nos confins da Amazônia, e encontrou histórias conflituosas de magia/encantamento e medo/espanto em um ambiente marcado por sentimentos também contraditórios de sonho/pesadelo e satisfação/decepção de engenheiros e operários, recrutados para por em ação a implantação dos trilhos ferroviários em território amazônico. Para Hardman:

[...] A história do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda está por ser escrita. Por toda a parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar novo mapa-múndi decisivo à circulação de mercadorias dali em diante.²³²

Na implantação das ferrovias brasileiras foram recrutados centenas de trabalhadores, que realizavam diversas atividades ao longo do traçado. No entanto, poucos são os estudos produzidos acerca das relações de trabalho e dos momentos de tempo livre dos trabalhadores ferroviários.²³³ Para Maria Lúcia Lamounier, “a principal razão para essa lacuna reside, provavelmente, na grande dificuldade em rastrear seus integrantes nas fontes”, pois muitos desses trabalhadores não eram contratados pelas companhias ferroviárias ou eram contratados temporariamente para realizarem trabalhos de longo ou curto prazo, dependendo da complexidade das obras a serem realizadas.²³⁴

²³¹ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

²³² HARDMAN, 2005, p. 150.

²³³ Acerca dessa temática, ver: MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora UNESP, 2008; TENCA, Álvaro. *Senhores dos trilhos: Racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do Curso de Ferrovários da Antiga Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

²³⁴ LAMOUNIER, Maria Lúcia. A construção de ferrovias no Brasil imperial. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). *Caminhos do trem: profissão ferroviária*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008. p. 8.

A proposta deste capítulo é discutir e problematizar quais foram as relações de trabalho de ferroviários que atuaram na construção, manutenção e administração da estrada de ferro Central do Piauí. Para isso, foi dividido em três partes: na primeira, rastreou-se nos documentos, encontrados nas pastas de assentamento individual de alguns engenheiros designados para direção da Central do Piauí, objetivando, especialmente, conhecer qual relação que mantinham com a empresa e os trabalhadores ferroviários; na segunda, perscrutou-se o mundo dos trabalhadores braçais: os operários contratados para diversas funções na ferrovia, desde assentamento e manutenção de trilhos e dormentes à supervisão e fiscalização dos trabalhos e, na terceira, centrou-se na análise dos modos de sentir e vivenciar os momentos de folga do trabalho. Nesse sentido, analisaram-se memórias orais e escritas na perspectiva de compreender como antigos trabalhadores da Central do Piauí percebiam e experienciavam o mundo do trabalho, como se relacionavam no ambiente ferroviário com os colegas e que formas de sociabilidades praticavam no tempo livre.

As narrativas desses ferroviários que trabalharam na ferrovia Central do Piauí tornavam-se um dos caminhos para analisar os modos de pensar e sentir o mundo do trabalho, as relações de apego e conflito entre os colegas e a chefia e os lazeres praticados tanto nas folgas quanto no espaço de trabalho. A metodologia da História Oral tornou-se importante por considerá-la uma das diversas possibilidades de ampliar o olhar acerca das experiências desses trabalhadores na ferrovia. No entanto, isso só se tornou possível mediante uma pesquisa prévia acerca do desenvolvimento ferroviário no Piauí, tratado nos capítulos anteriores, na perspectiva de compreender as histórias narradas desses entrevistados.

Na ferrovia, cada trabalhador, desde o engenheiro ao operário da via permanente, possuía uma determinada função, seguindo a estrutura organizacional da empresa ou companhia ferroviária. Os engenheiros, por exemplo, atuavam diretamente no estudo e execução do projeto ferroviário, enquanto outros trabalhadores eram subdivididos em diversas competências como de construção de edificações, implantação e conservação dos trilhos, dormentes e pontilhões, supervisão, manutenção, etc. Ou seja, o trabalho na ferrovia era realizado por diversos trabalhadores qualificados ou semi-qualificados que atuavam diretamente para o bom andamento dos serviços ferroviários: construção, fiscalização e administração. A partir de documentos pesquisados no acervo da inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. localizado em São Luís (MA), acerca de ferroviários que trabalharam, sobretudo entre as décadas de 1940 e 1980 na Estrada de Ferro Central do Piauí, e de memórias orais de antigos ferroviários evidenciou-se histórias acerca das relações de trabalho e o que faziam no tempo livre.

4.1 Trabalhador especializado: engenheiros, diretores ferroviários...

No final do século XIX as ferrovias e seu imaginário de progresso eram vitoriosos no mundo inteiro por terem se tornado um dos instrumentos mais poderosos de penetração em regiões remotas, tornando-se “o primeiro monumento espetacular da conquista da natureza pela tecnologia” e por terem sido capazes de intensificar as trocas comerciais, a popularização das viagens e os deslocamentos de enormes contingentes populacionais.²³⁵ O avanço das ferrovias pelo sertão brasileiro foi realizado por inúmeros trabalhadores recrutados para o trabalho intenso: engenheiros²³⁶, projetistas, trabalhadores que vieram de outras regiões para construir o progresso tão almejado e proclamado pelos republicanos. Os engenheiros, por exemplo, designados para planejar a construção das ferrovias, acreditavam na ideia de progresso e na missão de trazer a civilização a todos os povos do país, viam-se no papel de construtores de um mundo “novo” e “moderno”, pela formação especial e capacidade de transformar a natureza de acordo com suas necessidades. No entanto, tiveram que enfrentar muitos desafios para por em ação essas obras colossais de engenharia, desde as péssimas condições do meio natural ao terreno irregular do solo brasileiro, que dificultavam o andamento dos trabalhos de implantação do traçado ferroviário.

As obras de construção das ferrovias dependiam inicialmente de análise, escolha e planejamento da área onde deveriam ser implantados os trilhos. Os engenheiros e técnicos passavam vários dias investigando qual a melhor área, pois o terreno precisava ser exaustivamente analisado antes de ser escolhido para, a partir daí, se certificarem da sua viabilidade ou não para a passagem da ferrovia. Escolhida a área onde seriam implantados os trilhos e aprovado o projeto, iniciavam-se as obras. Na construção das primeiras ferrovias do país os trabalhos foram realizados manualmente por centenas de trabalhadores, pois inexistiam máquinas capazes de fazer o serviço pesado como abertura do leito e terraplanagem, sendo utilizados pás, picaretas e carros de mãos ou de tração animal.

Depois de vencidos esses primeiros obstáculos, a dificuldade dos engenheiros e construtores passava para o planejar e executar as obras mais sofisticadas de engenharia, que

²³⁵ ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: EDUSC, 2000. p. 107.

²³⁶ Inicialmente as obras foram realizadas por engenheiros estrangeiros com a participação de engenheiros civis. Muitos brasileiros foram estudar Engenharia Civil e Engenharia Ferroviária em escolas estrangeiras, principalmente nos EUA, Inglaterra e França. No Brasil, os engenheiros civis estudavam na Escola Central – Rio de Janeiro (criada para a Engenharia Militar), transformada em Escola Politécnica (também em São Paulo), onde também se formaram Engenheiros Ferroviários. MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. *Ferrovia: Patrimônio Cultural Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)*. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. p. 86-87.

dependiam de maior técnica e atenção como túneis, bueiros, pontes, viadutos, etc. Essas construções serviam para permitir a passagem dos trilhos em terrenos que apresentavam alguns empecilhos naturais como lagoas, rios, riachos, pequenas serras, etc. A maioria desses engenheiros era contratado não somente para planejar e construir ferrovias, mas como dirigente de companhias ou empresas ferroviárias, geralmente em uma determinada divisão do sistema ferroviário.

Na área da engenharia, os serviços eram realizados por duas especialidades principais: engenharia civil e engenharia mecânica. Os engenheiros civis atuavam diretamente na análise do terreno e execução do projeto, além da implantação de linhas, construção de esplanadas, estações, pontes, e outras estruturas. Já os engenheiros mecânicos dedicavam-se a construção e montagem do material rodante (vagões, carros, gaiolas, gôndolas) e do material de tração (locomotivas, automotrizes), bem como da conservação e manutenção desses materiais. Outras funções na ferrovia se referem ao tráfego (organização da circulação dos trens como construção, reparação e conservação do sistema de sinalização e dos meios de comunicação telegráfica e telefônica), a conservação da via permanente (reforma do lastro ou troca de trilhos e dormentes), a contadoria da empresa (registros de entrada e saída do dinheiro recebido nas estações, etc.), compra e tesouraria (organização de compra, estoques e distribuição de materiais).²³⁷ As empresas ferroviárias, portanto, apresentavam uma organização de serviços específicos, diferenciando-se de acordo com as necessidades de cada ferrovia.

Ao longo da implantação da Estrada de Ferro Central do Piauí passaram vários diretores na administração da ferrovia (Anexo E) sendo, a maioria deles, engenheiros. No período de 1916 a 1958, a Central do Piauí foi administrada por diretores designados para atuarem diretamente nos estudos, implantação, fiscalização e manutenção do traçado ferroviário no Piauí, dentre os quais destacam-se: engenheiro Miguel Furtado Bacelar (Primeiro Diretor Superintendente, atuou entre os anos de 1916 a 1923), engenheiro José Gayoso Neves (Diretor em 1931), oficial administrativo Benedito Ferreira Campos (Diretor em vários períodos, de 1942, 1955, 1956 e 1958), engenheiro civil Samuel Antonio dos Santos (1947-1950), engenheiro civil, engenheiro eletricitista e engenheiro mecânico Alberto Tavares Silva (Diretor em dois períodos, de 1951 a 1953 e 1961) e Major-engenheiro Wilson de Santa Cruz Caldas (25 de março a 30 de dezembro de 1955 e de 18 de maio de 1956 a 31 de março de 1958).

²³⁷ MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora UNESP, 2008. p. 44-45.

O primeiro diretor que atuou na direção da Estrada de Ferro Central do Piauí foi Miguel Furtado Bacelar²³⁸, engenheiro civil formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro.²³⁹ Em 1915, Bacelar foi nomeado Diretor Superintendente da Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior, que era subordinada à Rede de Viação Cearense, e tinha a cidade de Parnaíba como sede do escritório central. Os trabalhos iniciais realizados pelo engenheiro foram de refazer os serviços de locação executados pela *South American Railway*, primeira companhia a realizar os serviços de implantação ferroviária no Piauí, mas que, por conta da demora em cumprir cláusulas de contrato, acabou perdendo o direito de construção, ficando esta sob fiscalização federal. Além disso, Miguel Bacelar realizou diversas obras de importância para a passagem da locomotiva em áreas de difícil acesso como a ponte sobre o rio Portinho, localizado entre as cidades de Parnaíba e Luís Correia (antiga Amarração). De acordo com o Ministério de Viação e Obras Públicas:

A construção dessa ponte, nas proximidades de Amarração (hoje Luiz Correia), constituiu a maior dificuldade que se entulhou à primeira administração. O primeiro traçado não consignava naquele ponto a menor obra de arte corrente, e até que se lograsse convencer as autoridades superiores da necessidade de se construir ali uma obra de arte especial de 90 metros de extensão, decorreram vários meses em tentativas baldadas para atravessar o rio com aterros de piçarra que desaparecia nas águas por ocasião das marés de preamar. Afinal foi autorizada a construção da ponte, mas tão ingratos eram as condições locais para uma obra dessa natureza e tão precários os recursos para levá-la a efeito, que em 1920, quando foi aberto o tráfego provisório do trecho Portinho-Cacimbão, a ponta dos trilhos continuavam ainda na margem esquerda deste rio, o que impedia se inaugurasse na mesma data a estação de Luiz Correia.²⁴⁰

²³⁸ Nasceu em “Mangabeira”, fazenda de seu pai, município de Brejo (MA), em 25 de outubro de 1877. Filho de Antonio José da Costa Bacelar e Maria Vicência Furtado Bacelar. Formado em engenharia civil pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Casado com Flora Castelo Branco Clark Bacelar, da tradicional família James Clark de Parnaíba. O casal teve uma prole de quatro filhos; dois homens e duas mulheres. Os homens: Dr. Mário Clark Bacelar, Engenheiro Civil e Arquiteto e Dr. Renato Clark Bacelar, médico, atualmente residente no Rio de Janeiro. Depois que deixou a direção da Estrada de Ferro Central do Piauí, foi trabalhar no Ministério de Viação e Obras Públicas no Rio de Janeiro, onde veio a falecer em 1952, com 75 anos de idade.

²³⁹ De acordo com o histórico da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro: “Em 4 de dezembro de 1810, o Príncipe Regente - futuro Rei D. João VI - assinou uma lei criando a Academia Real Militar, que veio suceder e substituir a Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, e de onde descendem, em linha direta, a famosa Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, posteriormente chamada de Escola Nacional de Engenharia, alterada em seguida para Escola de Engenharia da UFRJ e, hoje, voltando a ser a Escola Politécnica, agora da UFRJ”. Disponível em: http://www.poli.ufrj.br/politecnica_historia.php. Acesso em: 30 jan. 2010.

²⁴⁰ MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Estrada de Ferro Central do Piauí*. São Luís: Serviço de Administração da RFFSA, [199?]. p. 3.

Miguel Bacelar obteve da Estrada de Ferro Mogiana, situada na região sul do país, uma locomotiva que foi reformada, ficando destinada ao transporte de materiais para assentamento dos trilhos de ferro no Piauí. Além de ter adquirido outras locomotivas, prolongou trechos ferroviários, como os 148 km de via permanente entre Luiz Correia e Piracuruca, e construiu várias edificações para auxiliar os serviços da ferrovia: casas de turma, depósitos e estações ferroviárias nas cidades de Luiz Correia, Floriópolis, Parnaíba, Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto e Piracuruca.

Dentre os ramais mais importantes construídos pelo engenheiro, destaca-se o de Igaracú, que partia da estação 807, da antiga locação da linha principal, e que devia se prolongar até Rosápolis²⁴¹, mas não ocorreu devido a “imposição do proprietário do terreno, que exigia exagerada indenização pela desapropriação do mesmo”. A estação de Floriópolis²⁴² foi significativa para a região, foi inaugurada em 1922 e está localizada entre Parnaíba e Luiz Correia, antes da ponte metálica que separa os dois municípios. Essa estação era uma das mais antigas e movimentadas da época, contava com um prédio de embarque, uma casa de turma ou da estação, onde os funcionários trabalhavam, servindo como alojamento. Atualmente, esta estação encontra-se abandonada, aguardando das autoridades públicas a preservação de sua memória (fotografia 16). De acordo com estudos realizados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), na estação de Floriópolis,

[...] O trabalho era gerenciado pelo chefe da estação ou feitor, cuja residência localizava-se ao lado da estação. O trem saía de Parnaíba, passava por Catanduvas (antigo aeroporto), Estação Floriópolis, Pau d'Arco (próximo ao Country Club) e Bela Mina (ponte metálica na divisa dos dois municípios) para então chegar a Estação Central de Luis Correia. Em 1974, o trecho foi desativado, permanecendo ativa por mais alguns anos apenas a linha Parnaíba-Teresina. Atualmente, a estação é parte de um espólio abandonado e encontra-se em péssimo estado de conservação. Ao longo dos trilhos, é possível encontrar outras pequenas estações, galpões, pontos de embarque, todos igualmente abandonados e deteriorados. Somente a casa do chefe da estação, habitada pela família de um antigo feitor, está parcialmente conservada.²⁴³

²⁴¹ Povoado situado a 6 km da cidade de Parnaíba, na foz do rio Igaracú.

²⁴² Estação de passagem onde o trem era abastecido com mercadorias e passageiros da região.

²⁴³ ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil: Floriópolis. Disponível: www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em: 11 mar. 2010.



Fotografia 16: Estação Ferroviária de Floriópolis.
Acervo: Patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A em São Luís (MA).
Fotógrafo: Júlio César Lima Carvalho, Técnico da Inventariança da Extinta RFFSA de São Luís (MA). Data: 200?

A grande maioria das estações ferroviárias inauguradas por Bacelar foi noticiada pela imprensa. Em telegramas enviados à redação do jornal *O Piauí*, o engenheiro comunicou as datas de inauguração das estações e obras ferroviárias. Em 19 de novembro de 1923, Bacelar informou aos piauienses a entrega da estação de Piracuruca aos serviços ferroviários. Diz o telegrama,

PIRACURUCA, 19 – Congratulo-me com essa distinta redação pela inauguração que realizei nesta data da estação de Piracuruca, situada no quilômetro 147.295 da linha tronco da Central do Piauí e tráfego em toda sua extensão de acordo com o projeto aprovado pelo decreto n.9930, de 11 de dezembro de 1912. Saudações afetuosas. – Miguel Bacelar, Diretor E. F. C. Piauí.²⁴⁴

Antes da entrega desta estação aos serviços ferroviários piauienses a população de Piracuruca recebia as obras da estrada de ferro com muita ansiedade registrada, pelas festas de

²⁴⁴ DE AMARRAÇÃO a Piracuruca. *O Piauí*, Teresina, ano 34, n. 708, 22 nov. 1923. p. 1.

inauguração que tiveram a participação de autoridades políticas e comerciantes dos municípios da região (Parnaíba, Piripiri, Campo Maior, Pedro II, Batalha, Boa Esperança, Buriti dos Lopes, Amarração, Barras). A inauguração desta estação ferroviária provocou entre os piracuruquenses, um grande entusiasmo, por representar um importante evento que anunciava mudanças significativas na economia do Piauí e, especialmente, da região servida pela locomotiva, pois era “necessária ao nosso progresso, pela facilidade do transporte, em zonas produtoras, quais as que terão que percorrer a mesma estrada”. Um articulista sintetizou esse sentimento de entusiasmo da população de Piracuruca:

Si é certo que, por agora, reduzidos serão os benefícios desse empreendimento, pela pequena extensão territorial ainda trafegada, e em pontos que não constituem, no presente, centros de grandes lavouras, menos certo não será, no entanto, que, num futuro próximo, esses benefícios aumentarão, quando mais se fizer o caminho percorrido pela locomotiva, na conformidade do traçado a se observar e cumprir. Por outro lado, e no próprio trecho inaugurado, é de se assegurar a relevância das vantagens adquiridas, já pela ligação de Piracuruca a Parnaíba, já pelo incentivo que terão os lavradores daquelas paragens, no cuidar, com mais animação e intensidade, dos seus trabalhos rurais, na certeza de que poderão, mais facilmente, levar ou transportar os respectivos produtos a Parnaíba – praça de grande e movimentado comércio.²⁴⁵

É interessante destacar que o cronista mostrava-se satisfeito com a continuação dos serviços ferroviários no Piauí, ao prever sua viabilidade econômica em um “futuro próximo” para as cidades da região norte, contempladas pelo traçado ferroviário. O transporte ferroviário tornava-se elemento importante para o escoamento da produção piauiense aos grandes centros comerciais do Estado como, por exemplo, a cidade de Parnaíba. Outras estações foram entregues aos serviços ferroviários pelo engenheiro Bacelar. Dentre elas, podem-se destacar as das cidades de Frecheiras e Cocal, ambas situadas na região norte do estado. A entrega dessas estações foi noticiada através da imprensa por telegramas enviados à redação do jornal *O Piauí*. A seguir transcrição desses telegramas:

Parnahyba, 20 – Tenho a honra de comunicar v. exc. foram ontem entregues ao tráfego por autorização do inspetor das estradas e pedido diretoria estrada mais 24 quilômetros de linha inaugurando-se estação de Frecheiras. Aguardamos término construção estação Cocal quilômetros 87 entregar mais 12 quilômetros se acham terminados. Saúde e fraternidade, - Eurico Telles de Macedo, 1º Engo. Enc. Exp. Central do Piauí.²⁴⁶

²⁴⁵ AUSPICIOSO evento. *O Piauí*, Teresina, ano 34, n. 710, 2 dez. 1923.

²⁴⁶ E. F. CENTRAL DO PIAUÍ. *O Piauí*, Teresina, ano 34, n. 636, 1 fev. 1923.

PARNAHYBA, 13 – Tenho a honra de participar a essa ilustre redação que nesta data incorporei ao tráfego desta estrada a estação de “Cocal” situada no Km oitenta e sete (87) da sua linha tronco. Saúde e fraternidade. – Miguel Bacelar, Diretor E. F. Central Piauí.²⁴⁷

Depois do engenheiro Miguel Furtado Bacelar seguiram-se outros diretores na administração da Central do Piauí como Carneiro da Rocha, Carlos Caminha Sampaio, Alberto Cândido Martins, Eugênio Ramos Carneiro, Vicente de Brito Pereira, José Gayoso Neves, etc. A maioria desses dirigentes foi responsável pela administração dos trabalhos ferroviários na região norte do Estado e enfrentou muitos problemas como, por exemplo, a necessidade de empregar uma quantidade cada vez maior de retirantes fugitivos da seca que assolava sua terra natal, sobretudo do Ceará. Em 1931, na administração de José Gayoso Neves, mais uma vez a estrada de ferro funcionaria para “amparar flagelados da seca”, pois nesse período a seca provocou a confluência de inúmeros retirantes do Ceará e mais Estados do Nordeste a Parnaíba e a outras cidades do norte piauiense, que “buscavam nelas meios de subsistência impossível de encontrar nas suas terras de origem”. Nesse sentido, como forma de diminuir os efeitos da seca

[...] determinou o governo da República o prolongamento da Central desde Piracuruca até Piripiri. Os trabalhos tiveram início no fim de 1932 e ficaram concluídos em princípios de 1937, quando a 13 de fevereiro, o Eng.º Gayoso Neves entregou ao tráfego esse novo trecho de 43.400 km, inaugurando também as estações de Brasileira e Piripiri, no mesmo compreendidas. Em consequência a extensão total da linha foi elevada para 191 quilômetros.²⁴⁸

Muitas das ferrovias implantadas na região nordeste do país eram associadas à calamidade da seca, sendo denominadas no período imperial de “ferrovias da seca”, por serem esses campos de trabalho adotada a mão-de-obra de retirantes de regiões assoladas pela estiagem.²⁴⁹ No Ceará, sobretudo em Fortaleza, a cidade ficou abarrotada de uma massa “pobre e esquelada” de pedintes, homens, mulheres e crianças expostas a péssimas condições de vida: sem moradia, alimentação, vivendo em bairros da periferia sem qualquer melhoramento na infra-estrutura básica (saneamento, água tratada, energia elétrica, etc.) ou esmolando no centro da cidade. De acordo com Tyrone Apollo Pontes Cândido, no período de

²⁴⁷ E. F. CENTRAL DO PIAUÍ, 1923.

²⁴⁸ MINISTÉRIO..., [199?], p. 3.

²⁴⁹ Sobre essa temática, ver: CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção das Estradas de Ferro de Baturité (1872-1926). *Trajetos: Revista de História da UFC*. Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 83-101, 2002; CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

1877 e 1889, como forma de diminuir o quadro de calamidade pública, os governos utilizaram a maioria desses retirantes como mão-de-obra barata na construção de açudes, portos, estradas, ferrovias, etc.

A construção da Estrada de Ferro Baturité, no Ceará, apresentou-se como um dos atenuantes contra a calamidade da seca que atingiu a região nesse período, sendo recrutados entre 20 e 30 mil homens, mulheres e crianças para as frentes de trabalho na ferrovia. Esses trabalhadores atuaram em diversas atividades: na limpeza, nivelamento de terrenos, assentamento de trilhos, construção de estações, depósitos e oficinas.²⁵⁰ Entretanto, essas histórias de ferrovia como socorro público são acompanhadas de outras – a ocorrência de confrontos entre trabalhadores e engenheiros, muitas vezes motivados pela disciplina rígida, multas e tratamentos severos impostos por esses últimos. Como forma de protesto, inúmeros retirantes recusavam-se a trabalhar, deixando os acampamentos rumo ao espaço urbano da cidade de Fortaleza.

O último diretor da Central do Piauí antes da incorporação desta à Estrada de Ferro São Luís-Teresina, por Decreto-Lei n. 4.255, de 15 de abril de 1942, foi Álvaro da Cunha e Melo²⁵¹. Durante sua administração foram construídas diversas edificações para auxiliarem nos serviços dos trabalhadores da estrada como almoxarifado, escritório de tráfego, casa de agente em Luís Correia, escritório das oficinas, posto médico, garagem e casa da extinta Cooperativa do pessoal da Estrada. Nesse período, atuou também como diretor substituto da estrada Luiz Correia-Piripiri Benedito Ferreira Campos²⁵², até que o Governo federal resolveu desincorporar essa estrada da São Luís-Teresina, a partir de janeiro de 1947, através de Decreto-Lei n. 9.774, em 6 de setembro de 1946. Após a desincorporação foi nomeado como diretor da Central do Piauí o engenheiro Samuel Antonio dos Santos²⁵³, realizando a substituição “por concreto armado as superestruturas provisórias de madeira de duas das diversas pontes provisórias de madeira [...] e a de um pontilhão [...], e montado um girador

²⁵⁰ CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Motins nos trilhos da seca. *Nossa História*, ano 2, n. 16, p. 46-49, fev. 2005.

²⁵¹ Em pesquisa realizada no acervo da Rede Ferroviária Federal S. A. em São Luís (MA) não foi encontrado nenhuma pasta com documentação referente a vida profissional do ferroviário Álvaro da Cunha e Melo.

²⁵² Benedito Ferreira Campos nasceu em Parnaíba-PI, em 21 de agosto de 1894. Foi admitido em 3 de janeiro de 1916 na Estrada de Ferro Central do Piauí com a função de feitor, assumindo vários outros ofícios durante o período em que trabalhou na ferrovia como, por exemplo Apontador, 1.º Escriturário, Oficial Administrativo e, Diretor Substituto em vários mandatos (1955, 1956 e 1958) até ser aposentado por Decreto do Sr. Presidente da República, Juscelino Kubitschek, publicado no Diário Oficial de 16 de dezembro de 1957.

²⁵³ Samuel Antonio dos Santos nasceu em Teresina-PI, em 20 de agosto de 1891. Filho de Joaquim Antonio dos Santos e Marcolina Portela dos Santos. Foi nomeado pelo Presidente da República por Decreto de 24 de dezembro de 1946 para exercer o cargo, em comissão de Diretor, padrão P, da Estrada de Ferro Central do Piauí do Quadro XI – Parte Permanente – do Ministério da Viação e Obras Públicas, criado pelo Decreto-Lei n. 9.774, de 6 de setembro de 1946, ficando no cargo até 25 de fevereiro de 1951 quando faleceu, totalizando mais de quatro anos de tempo de serviço nesta ferrovia.

mecânico na estação de Cocal”.²⁵⁴ Em seguida foi nomeado o engenheiro Alberto Tavares Silva²⁵⁵, que assumiu as funções do cargo, de provimento de comissão, de Diretor, Padrão CC-3 em 24 de abril de 1951, sendo exonerado em agosto de 1953. Nessa administração foram construídos grandes armazéns para as cargas que transitavam pela Estrada, sendo um na estação de Piripiri e outro na estação de Parnaíba. Além disso, realizou outros trabalhos como a substituição

[...] por vigas de concreto armado as vigas provisórias de madeira existentes na ponte do km 171 e outros pontilhões. Foi também construído um pavimento superior no prédio onde funciona o Almojarifado, em condições modernas, para instalação dos escritórios da administração, até então funcionando em prédios impróprios. Foram iniciadas ainda outras obras de importância, providências essas que vieram atender a uma grande necessidade da Estrada.²⁵⁶

O engenheiro Alberto Silva ficou no cargo até 1953, quando foi exonerado para concorrer às eleições municipais de Parnaíba como Prefeito, sendo eleito em 1954. Em 1961, retornou à direção da Central do Piauí pela Resolução da Diretoria da RFFSA n. 128, de 11 de abril de 1961, exercendo o cargo no período de 10 de maio de 1961 a 2 de dezembro de 1961. De acordo com artigo publicado no jornal *O Piauí*, de 24 de janeiro de 1952, o articulista procurou o engenheiro para interrogá-lo sobre as ações realizadas no exercício de sua administração e elencou as principais:

Em Piripiri (estação terminal) e Parnaíba (sede da administração) foram construídos novos armazéns para recebimento e acondicionamento de cargas, que estarão prestando serviços a partir do próximo 18 de fevereiro. Ambos os armazéns construídos tem capacidade para oito mil sacos cedo, e constituem eficaz segurança para os carregadores que, anteriormente, eram forçados a depositar suas cargas do lado de fora das estações, sujeitas a chuvas e etc. [...] Também, o prédio da administração da Estrada está

²⁵⁴ MINISTÉRIO..., [199?], p. 6.

²⁵⁵ Alberto Tavares Silva nasceu em Parnaíba-PI, em 10 de novembro de 1918 e faleceu em Brasília-DF, em 28 de setembro de 2009. Em Parnaíba, fez o primário no Grupo Escolar Miranda Osório e o ginásio no Ginásio Parnaibano, sendo formado como engenheiro civil, engenheiro eletricitista e engenheiro mecânico pela Escola de Engenharia de Itajubá-MG. Foi nomeado engenheiro-chefe dos Serviços de Transportes elétricos da Estrada de Ferro Central do Brasil no Rio de Janeiro entre 1941 e 1947. No Piauí, filiado a UDN, foi eleito prefeito de Parnaíba em 1948 e deputado estadual em 1950, renunciando ao mandato após ser nomeado diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, em Parnaíba (1951/1953). Eleito prefeito de Parnaíba pela segunda vez em 1954, retornou à direção da respectiva estrada de ferro em 1960. No ano seguinte foi nomeado diretor-técnico da Companhia de Força e Luz de Parnaíba e depois passou a residir no Ceará onde dirigiu a Companhia de Eletricidade do Ceará (1962/1970) nos governos de Parsifal Barroso, Virgílio Távora e Plácido Castelo.

²⁵⁶ MINISTÉRIO..., [199?], p. 7.

passando por uma reforma radical, pois que se tornara demasiadamente pequeno para abrigar o pessoal e serviços. A atual direção está construindo mais um pavimento, que espera ver ultimado por toda a decorrência do próximo mês de maio. As oficinas da ferrovia foram objeto de especial atuação por parte da atual direção, que adquiriu várias máquinas e aparelhos destinados a facilitar e ampliar seus trabalhos. [...] Além disso, o diretor Tavares Silva conseguiu a construção de uma ponte de concreto em Frecheiras, de um gerador – mecânico para locomotivas, em Cocal, e um galpão para pequenas reparações ao lado das oficinas, dotado de 2 velas. A Escola de Cooperação Educacional à Família do Operariado está funcionando e produzindo os melhores frutos. Sessenta e cinco alunos do sexo masculino ali recebem instrução; criou-se um Corpo de Escoteiros para melhor prender a atenção dos meninos e foi doada a respectiva farda, completa. Conseguiu, dessarte, a direção da Estrada, aliar o ensino didático ao esporte e à educação física. Cento e trinta alunas, aproximadamente, estão matriculadas nos cursos femininos da Escola, onde recebem ao mesmo tempo que a instrução propriamente ditas lições de corte, costura, bordados, trabalhos manuais diversos. O ensino dessas especialidades foi confiado a professoras diplomadas em alta costura, e podemos admitir como magníficos os resultados obtidos.²⁵⁷

A Resolução da Diretoria da RFFSA n. 189, de 21 de março de 1962 designou o engenheiro Alberto Tavares Silva para o cargo de Assessor da Presidência da RFFSA, com os vencimentos de Engenheiro nível “C”, e nomeou para função de Coordenador Técnico das Estradas de Ferro Bragança e Central do Piauí, São Luís-Teresina e Rede de Viação Cearense com as seguintes atribuições específicas: “1. Coordenar os trabalhos de implantação e manutenção do sistema Diesel de tração nas quatro U.O [Unidades de Operação] indicadas; 2. Supervisionar a execução do orçamento de Capital das Estradas mencionadas”. Ao mesmo tempo, esta resolução estabeleceu que a coordenação das atividades do engenheiro tivesse como sede a cidade de Fortaleza e autorizou o Superintendente da Rede de Viação Cearense a ceder uma sala, material de trabalho e pessoal ao coordenador, bem como fornecer passagens e diárias, ficando a RFFSA responsável pelo pagamento dos débitos referentes a esses gastos.²⁵⁸ O engenheiro Alberto Tavares Silva continuou nesse cargo até que Resolução do Interventor da RFFSA, de 27 de maio de 1964, o dispensou e agradeceu pelos “bons serviços prestados no desempenho daquelas funções”, além de “fazê-lo retornar ao serviço de sua estrada de origem”, a Central do Piauí.²⁵⁹

²⁵⁷ PELA E. F. Central do Piauí. *O Piauí*, Teresina, ano 62, n. 753, 24 jan. 1952. p. 2.

²⁵⁸ Resolução do Coordenador da Diretoria da Rede Ferroviária Federal S. A., Antônio P. L. Teixeira de Freitas. Diretor, com o n. 189, de 21 de março de 1962.

²⁵⁹ Resolução do Interventor da Rede Ferroviária Federal S. A., Afonso Augusto de Albuquerque Lima, com n. 45, de 27 de maio de 1964.

Ainda na década de 1950, foram nomeados para o cargo de diretor da Central do Piauí os engenheiros Edison Medeiros da Fonseca²⁶⁰, exercendo o cargo no período de 11 de dezembro de 1953 a dezembro de 1954 e Wilson Santa Cruz Caldas²⁶¹, no período de 23 de março de 1955 a 31 de março de 1958. No período de 1955 a 1956, sob a direção de Wilson Santa Cruz Caldas foram realizados diversos serviços na Central do Piauí, como a substituição por concreto armado das superestruturas de três pontes e nove pontilhões de madeira e foi construído:

um bloco de 14 casas, formando uma vila, para moradia de seus operários em Parnaíba, um galpão para as Oficinas de Carpintaria, com 800 metros quadrados de área e ainda 12 casas ao longo da linha para moradia dos trabalhadores das turmas de conservação, e 2 casas para mestres. Foram ainda construídas 3 caixas d'água de concreto armado e uma rede de poços tubulares ao longo da linha.²⁶²

²⁶⁰ Edson Medeiros da Fonseca nasceu em Assis-RN. Administrou a Estrada de Ferro Mossoró Sousa no período de 19 de agosto de 1952 até 30 de novembro de 1953. Exerceu o cargo de Diretor CC-3 da Estrada de Ferro Central do Piauí no período de 1953 à 1954. Em 19 de janeiro de 1955, foi desligado da Central do Piauí e assumiu o cargo de Diretor da Estrada de Ferro Sampaio Correia conforme comunicação do telegrama n. 85 de 25 de janeiro de 1955.

²⁶¹ Wilson Santa Cruz Caldas nasceu em Parnaíba-PI, em 2 de março de 1921. Foi Major T, do Exército, Engenheiro Civil e Militar, nomeado pelo Presidente da República, Juscelino Kubitschek, de acordo com o Art. 12, item III da Lei 1711, de 28 de outubro de 1952, Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, padrão CC-3, do quadro XI – Parte Permanente, do Ministério da Viação e Obras Públicas, vago em virtude da posse de Edison Medeiros da Fonseca em outro cargo.

²⁶² MINISTÉRIO..., [199?], p. 7.



Fotografia 17: Major Wilson Santa Cruz Caldas, em 1956, como Diretor da EFCP, em Parnaíba. De pé, da esquerda para a direita: Raimundo da Dá, Benedito Campos (Vice-diretor), Darcy Mavignier e Clóvis Ximenes.

Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI).

A Rede Ferroviária Federal S.A. administrou as estradas de ferro brasileiras desde 1957, quando começou a gerenciar algumas ferrovias regionais. A Estrada de Ferro Central do Piauí foi incorporada à RFFSA pela Lei n. 3.115, de 16 de março de 1957. A partir daí a ferrovia piauiense passou a ser subordinada a outras estradas de ferro como a Rede de Viação Cearense e a Estrada de Ferro São Luís-Teresina. Em Resolução da Diretoria da RFFSA n. 151-A/64, de 23 de julho de 1964, a Estrada de Ferro Central do Piauí passou a denominar-se Distrito de Operações do Piauí, subordinado à Rede de Viação Cearense, ficando sob sua jurisdição até 31 de dezembro de 1968. Nesse período, foram designados três chefes do Distrito: Valdivino Leão Carvalho²⁶³, Manoel Alves da Silva²⁶⁴ e Darcy Furtado Mavignier²⁶⁵. Este último continuou no exercício do cargo ainda no período em que, pela Resolução do

²⁶³ Valdivino Leão de Carvalho foi designado como Chefe do Distrito de Operações do Piauí pela Portaria n. 113/SUP, de 4 de setembro de 1964, ficando no exercício do cargo no período de 05 de agosto de 1964 a 14 de abril de 1967.

²⁶⁴ Manoel Alves da Silva foi designado como Chefe do Distrito de Operações do Piauí pela Portaria n. 4/SPcc/SUP, de 5 de abril de 1967, ficando no exercício do cargo no período de 15 de abril de 1967 a 31 de dezembro de 1968.

²⁶⁵ Darcy Furtado Mavignier foi designado como Chefe do Distrito de Operações do Piauí pela Portaria n. 93-SP-sdd/SUP, de 20 de abril de 1965, iniciando seus serviços no cargo em 01 de janeiro de 1969.

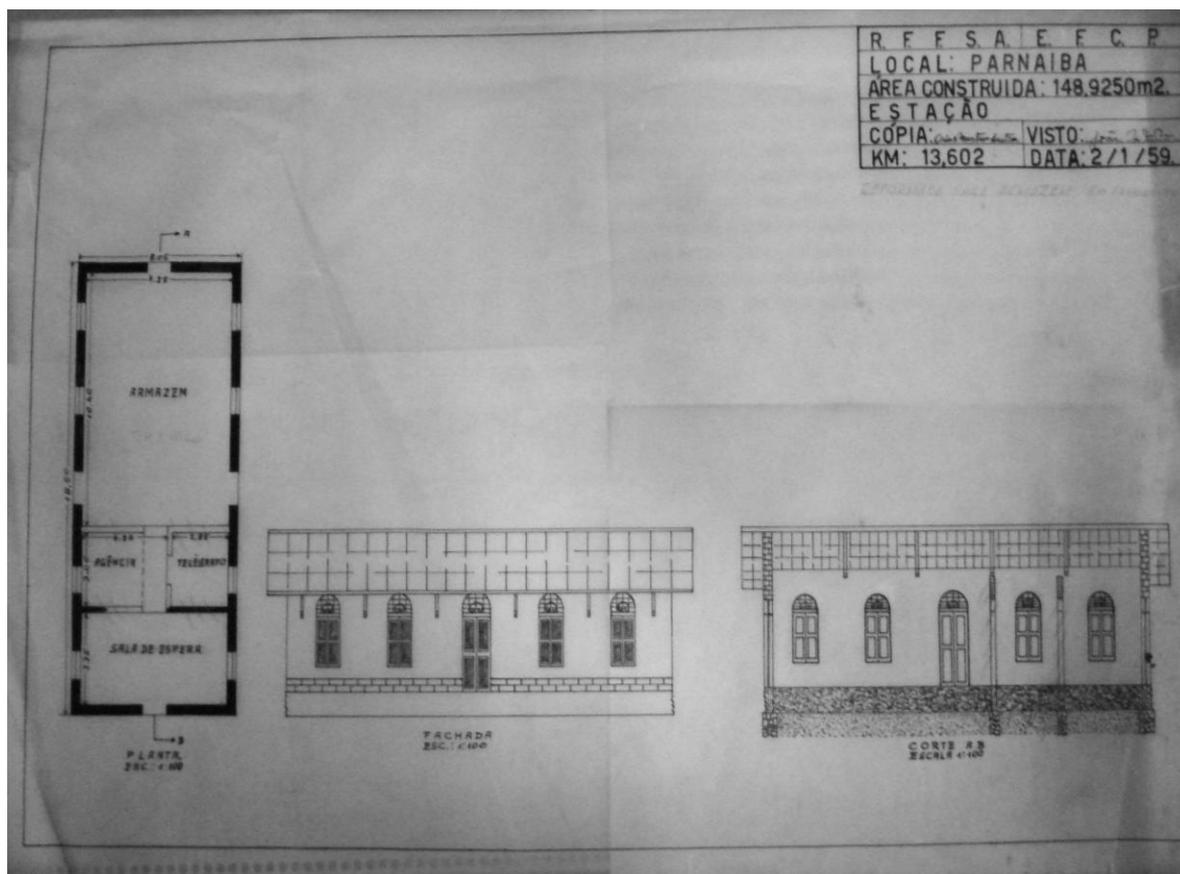
Presidente da RFFSA, n. 24/68, de 17 de outubro de 1968, o Distrito de Operações do Piauí, foi subordinado à Estrada de Ferro São Luís-Teresina, com a designação de Distrito de Transportes do Piauí.

Esses diretores eram designados para realizar diversas funções como: planejar a construção de estruturas da ferrovia, fiscalizar, expedir qualquer ordem especial e atestar conclusão de trabalhos na via permanente, constituir comissão de inquérito administrativo, etc. Em Portaria N.º 113/SUP, de 4 de setembro de 1964, o superintendente da Rede de Viação Cearense, José Walter Barbosa Cavalcante, resolveu, de acordo com suas atribuições, designar algumas competências ao diretor superintendente da Estrada de Ferro Central do Piauí, Valdivino Leão de Carvalho que foram:

- a) instruir e encaminhar pedidos de aposentadoria;
- b) propor as listas de promoção por antiguidade e merecimento do pessoal integrante dos quadros do referido D.O. [Distrito de Operações];
- c) decidir sobre direito e vantagens a que faça jus o pessoal por sua qualidade de servidor da UNIÃO, especialmente:
 - 1) reconhecer direito à gratificação adicional, por tempo de serviço;
 - 2) reconhecer direito a licença especial;
 - 3) reconhecer direito à estabilidade;
 - 4) reconhecer direito ao salário-família;
- d) Assinar caderneta profissional do pessoal regido pela Consolidação das Leis do Trabalho e a que se refere ao art. 13 da citada Consolidação;
- e) Despachar os empréstimos contrariados pelo pessoal do aludido Órgão à Caixa Econômica Federal.²⁶⁶

Essas funções eram apenas algumas das diversas atividades realizadas pelos diretores ou superintendentes designados pela superintendência geral da rede ferroviária. A maioria desses diretores era composta por engenheiros contratados para realizarem o planejamento e a construção dos projetos da linha férrea, produzindo plantas de edificações destinadas ao auxílio dos trabalhadores da ferrovia como, por exemplo, estações ferroviárias, armazéns, casas de agentes, almoxarifados, vilas ferroviárias, casa de motor de luz, centro telefônico e estação de rádio, escritório e refeitório, galpão de carpintaria, arquivo geral, posto médico, depósito de materiais das divisões, etc. Veja a seguir uma planta da estação ferroviária de Parnaíba no qual o engenheiro projetista informou a área e o quilômetro onde deveria ser construída a edificação:

²⁶⁶ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Portaria N.º 113/SUP, de 4 de setembro de 1964, do Superintendente da Rede de Viação Cearense.



Fotografia 18: Planta da Estação de Parnaíba, 2 jan. 1959.

Acervo: Inventariança do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. situada na Estação João Pessoa, em São Luís (MA).

Nessa planta da estação de Parnaíba percebe-se que o projetista reservou uma área maior ao armazém, espaço destinado para estocagem das mercadorias desembarcadas pelo trem. Enquanto que a sala de espera dos passageiros, a agência e o telégrafo foram destinados pequenos espaços. Ou seja, as companhias ferroviárias valorizavam o transporte e conservação adequada das mercadorias, pois visavam o lucro proveniente do escoamento de produtos variados que chegavam das cidades servidas pelo trem, beneficiando comerciantes e industriais.

As companhias e empresas ferroviárias, por meio de portarias elogiavam os diretores como forma de recompensar os serviços prestados na ferrovia. Em portaria n. 2497/58, de 11 de março de 1958, o diretor da Central do Piauí elogiou Benedito Ferreira de Campos pelas diversas funções em que atuou na estrada de ferro qualificando-o como um funcionário “íntegro, inteligente, competente, de grande capacidade de trabalho e possuindo grande experiência dos assuntos ferroviários, constituindo-se um elemento eficiente e indispensável à

administração desta ferrovia”.²⁶⁷ Na análise das pastas de assentamento individual de alguns ferroviários, os diretores das estradas de ferro faziam uso dos elogios aos funcionários como forma de “agradecer a colaboração” daqueles que auxiliavam no andamento dos trabalhos na ferrovia. Em Portaria n. 1208/56, de 14 de janeiro de 1956, o diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, Wilson de Santa Cruz Caldas, resolve elogiar as ações do ferroviário Darcy Furtado Mavignier:

Sr. Diretor, ao deixar a direção desta Estrada, cumpre-me por um dever de justiça, agradecer a colaboração prestada à minha administração pelo Aux. de Eng.º Darcy Furtado Mavignier, desse Departamento, posto a disposição desta ferrovia.

O referido funcionário exerce nesta Estrada, a função de Chefe da Secção Técnica. Honesto e leal mostrou-se sempre disposto a cooperar com esta Diretoria para a boa execução do plano de desenvolvimento desta Estrada.

Solicitando que esta referência seja transcrita nos assentamentos do referido funcionário, aproveito a oportunidade para apresentar os meus protestos de alto apreço e consideração.²⁶⁸

No entanto, não só elogios marcaram profissionalmente esses ferroviários, muitas vezes ocorriam penalidades como suspensões convertidas em multas devido a várias infrações cometidas. Dentre as principais infrações, destacam-se: abandono ou falta no serviço, lutas corporais com colegas de serviço, indisciplina, acidentes provocados, etc. Na ficha de elogios e penalidades de Manoel Alves da Silva, que atuou como Chefe de Distrito de Operações do Piauí no período de 15 de abril de 1967 a 31 de dezembro de 1968, consta inúmeras suspensões no período em que exerceu as funções de limpador, graxeiro, artífice e maquinista na Estrada de Ferro de Bragança onde por diversas portarias da diretoria geral foi suspenso ou responsabilizado por algumas infrações como, por exemplo:

[...] 1957 – Port. 22 – 12.6.1957 – Chefe da 3.ª Divisão: Suspenso por seis (6) dias, por ter abandonado o serviço de acendedor sem motivo justificado de acordo com o Art. 205 da E. F.

1958 – Port. 10 – 26.3. 1958 – Chefe da 3.ª Divisão: Suspenso por dez (10) dias, por ter se empenhado em luta corporal com seu colega de serviço de acordo com o Art. 205 da E. F. [...].²⁶⁹

²⁶⁷ Segundo informações das fichas de elogios e penalidades constantes na pasta de assentamento individual do funcionário arquivado no acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S. A., em São Luís (MA).

²⁶⁸ Segundo informações das fichas de elogios e penalidades do ferroviário Darcy Furtado Mavignier constante na pasta de assentamento individual do funcionário no acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S. A., em São Luís (MA).

²⁶⁹ Segundo informações das fichas de elogios e penalidades constantes na pasta de assentamento individual do funcionário arquivado no acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S. A., em São Luís (MA).

Outro exemplo de penalidade da empresa a ferroviários é o de um engenheiro chefe de tráfego e locomoção da Estrada de Ferro Central do Piauí que, por ato de “indisciplina e descortesia”, teve a “pena de repreensão” da Diretoria da Estrada, como consta na Portaria n. 00026, de 23 de fevereiro de 1957 do Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, Wilson de Santa Cruz Caldas, o qual, usando da atribuição que lhe conferia o item III do art. 210 do Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União, resolveu:

[...] aplicar a JADIHEL JOSÉ DE ALMEIDA CARVALHO, Engenheiro, classe “N”, Chefe de Tráfego e Locomoção desta Estrada, a pena de repreensão, por infringência dos números IV e V do art. 194, do nosso Estatuto, visto como, no dia 19 do corrente, sob pretexto infundado e em telegrama que teve largamente repercussão entre os funcionários desta Repartição, dirigiu-se ao Diretor desta ferrovia, manifestando o seu descontentamento, em sinal de protesto, contra um ato que supunha tivesse sido praticado por esta Diretoria, embora duvidasse, constituindo o fato uma indisciplina e descortesia, ou seja, uma violação dos elementos fundamentais da hierarquia administrativa, acrescida da circunstância agravante de ser o faltoso pessoa investida de função de chefia. (Processo n.º 469/57).²⁷⁰

A empresa ferroviária mostrava-se detentora de racionalização ao fazer uso de estatutos que regulamentassem ou influenciassem diretamente na vida do ferroviário, cujo objetivo era “a intensificação da produção e o controle do processo de trabalho”. Nesse sentido, a regulamentação do trabalho na ferrovia “visava manter a disciplina e obediência dos trabalhadores no espaço produtivo”.²⁷¹ Por outro lado, existia entre os trabalhadores posturas de insubordinação e resistência com relação à empresa, como no caso acima mencionado, no qual o ferroviário possuidor de cargo de chefia sentiu-se no direito de protestar contra atos praticados pela diretoria da empresa, infringindo, com essa postura, a regra do respeito à hierarquia administrativa. No entanto, na pasta de assentamento individual deste funcionário pode ser encontrada outra portaria no qual o diretor Wilson de Santa Cruz Caldas da Central do Piauí resolve tornar sem efeito a portaria anterior onde penalizava o mesmo por ato considerado contrário a hierarquia da empresa. De acordo com a Portaria N./DA. – RF, de 08 de novembro de 1958:

²⁷⁰ Portaria n. 00026, de 23 de fevereiro de 1957 do Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, Wilson de Santa Cruz Caldas, constante na pasta de assentamento individual do funcionário Jadihel José de Almeida Carvalho.

²⁷¹ MOREIRA, 2008, p. 103.

O DIRETOR DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ, no uso de suas atribuições e, CONSIDERANDO que a punição aplicada a JADIHEL JOSÉ DE ALMEIDA CARVALHO, Engenheiro classe “N”, desta Estrada, pela Portaria D.A. n.º 26 de 23 de fevereiro de 1957, atingiu plenamente o seu objetivo que foi o de resguardar e preservar os elementos fundamentais da hierarquia administrativa, evitando que um ato de indisciplina – não reprimido trouxesse como consequência o enfraquecimento do princípio de autoridade, o que poderia acarretar fatos de gravidade imprevisível. CONSIDERANDO que o referido servidor reconhecendo, em seu próprio pedido de reconsideração, que foi infundada a razão do seu gesto, e declarando que “não foi como demonstração pública de indisciplina que dirigiu o telegrama ao Diretor”, atenua a sua falta; CONSIDERANDO que o Dr. Jadihel, após a punição que lhe foi aplicada, manteve nas suas relações de serviço com o Diretor o mesmo espírito de cordialidade anteriormente existente; RESOLVE tornar sem efeito, de acordo com o art. 168 do Estatuto dos Funcionários Cíveis da União, a pena de repreensão que lhe foi aplicada pela referida Portaria. (Processo n. 1067/57).²⁷² (grifo do autor)

Nesse documento constata-se que o funcionário, depois de penalizado pela diretoria, resolveu fazer um “pedido de reconsideração” do gesto praticado, como forma de manter um relacionamento adequado com a empresa. No entanto, outras leituras podem ser feitas dessa postura do funcionário, como o poder institucional das empresas de influenciarem diretamente nas ações dos trabalhadores, mantendo-os “na linha”, ou seja, seguindo as regras impostas no regimento interno da empresa ferroviária, cujo objetivo maior era coibir qualquer ato que contrariasse suas normas. Então, como recompensa ao ato de “reconsideração” do funcionário, a diretoria da ferrovia resolveu “tornar sem efeito” a “pena de repreensão” dada anteriormente e, ao mesmo tempo, essa ação servia de exemplo para que episódios de má conduta ou desrespeito às regras da empresa não viessem a ocorrer novamente.

Outra função desses engenheiros era contratar trabalhadores para realizarem serviços temporários como de implantação de dormentes e trilhos, conservação e manutenção do material rodante, construção de estações e outras edificações da ferrovia. José Ricardo da Silva, em sua narrativa, destacou como conseguiu ser admitido na empresa depois de ter sido contratado para prestar serviço temporário na ferrovia:

Pelo menos eu entrei na época do Major Santa Cruz, foi, era tão tal que na época que ele, quando ele chegou aqui abriu a portaria pra botar a gente entrou quase duas mil pessoa, no dia que eu cheguei já tinha encerrado, encerrou cinco hora da tarde. Aí tinha uma multidão mais monstra de gente o

²⁷² REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Portaria N./DA. – RF, de 08 de novembro de 1958, do Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, Wilson de Santa Cruz Caldas, constante na pasta de assentamento individual do funcionário Jadihel José de Almeida Carvalho.

que eu faço pra falar com esse homem? Aí eu chamei o guarda e disse rapaz vai falar com ele na casa dele, vai esperar ele lá. Aí eu fui quando deu seis hora, seis e meia ele entrou no carro. Aí o guarda disse assim: Seu Cruz tem um rapaz que quer falar com o senhor. Aí ele disse: “Mande ele entrar”. Aí eu entrei. “O que que você deseja?” Aí eu contei a minha situação pra ele. Doutor eu queria, eu cheguei na, na..., quando chegou na minha vez encerrou, sou pai de família, sou necessitado, eu queria trabalhar, eu tinha desejo de trabalhar na RFFSA. Aí ele pegou na minha mão assim (gesto): “Você quer trabalhar?” Eu disse quero. “Pois se apresente amanhã e fale comigo lá no escritório”. Eu digo não senhor eu quero que me dê a orde por escrito porque se eu chegar lá me pelejar pra entrar aí eles me botam até pra fora e eu com uma orde sua eu entro direto. Aí só foi tirar a caneta do bolso. “Se apresente amanhã com a ordem ao guarda e pode falar comigo lá no meu gabinete”. Aí quando foi nessa noite eu nem dormi. Aí quando foi de manhã oito hora eu fui cheguei lá: Rapaz eu quero falar com o Major Santa Cruz. “Não, só com a orde por escrita dele”. Pois tá aqui, tá aqui a orde. Aí me levou até lá. Na hora que ele me viu disse: “Pode entrar”. Aí entrei, ele começou fazendo um bucado de pergunta, conversando comigo. Aí ele disse assim: “Olha amanhã oito hora, sete hora você teje lá na vila operária e vai sair, você vai ser o primeiro, o primeiro da lista vai ser você”. Bem fácil quando eu cheguei lá na chamada o primeiro nome era, foi o meu, José Ricardo da Silva, aí pronto desde desse dia pra cá nunca mais eu parei, nenhum dia, as vezes tinha um doente em casa. Mas, quem resolvia era minha mulher mesmo, eu nunca, em dia de febre, quando um menino tá doente ela nunca deixou eu falhar, faltar um dia de serviço.²⁷³

As lembranças remetem também ao cumprimento dos horários de trabalho, dos comportamentos adequados para que determinado ferroviário seja qualificado como bom trabalhador, o respeito aos colegas e a chefia. As relações de trabalho existentes entre os trabalhadores ferroviários e a chefia eram, muitas vezes, mediadas por compensações. Ao recordar os momentos de trabalho na gráfica da estação ferroviária de Parnaíba, Raimundo Ribeiro Nascimento²⁷⁴, Artífice Especial Gráfico, lembrava-se de como conseguiu, através dos bons serviços prestados na ferrovia, a primeira residência. Em narrativa longa e detalhada expôs que durante o período de trabalho na gráfica gostou de dois diretores, “Doutor Jádihel Carvalho e o Doutor Manoel”, o primeiro, o engenheiro Jádihel José de Almeida Carvalho²⁷⁵ e o segundo, Manoel Alves da Silva²⁷⁶, ambos designados para assumirem respectivamente os

²⁷³ SILVA, José Ricardo da. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 24 fev. 2009.

²⁷⁴ Raimundo Ribeiro Nascimento nasceu em Parnaíba-PI, em 29 de novembro de 1924. Foi admitido em 09 de setembro de 1950 na Rede Ferroviária Federal S. A. na Estrada de Ferro Central do Piauí, exercendo o cargo de Artífice especial gráfico, até 01 de janeiro de 1978 quando foi aposentado.

²⁷⁵ Jádihel José de Almeida Carvalho nasceu em Caxias (MA) em 14 de abril de 1920, foi admitido em 01 de julho de 1947 na Divisão Operacional São Luís da Rede Ferroviária Federal S. A. no cargo de Engenheiro classe C do Departamento Divisional de Operações, se aposentando em 30 de outubro de 1980.

²⁷⁶ Manoel Alves da Silva pela Portaria n. 4/SPsc/SUP., de 5 de abril de 1967 foi designado a chefe do Distrito de Operações do Piauí antiga Estrada de Ferro Central do Piauí, subordinada à Rede de Viação Cearense pela Resolução n. 151-A/64 e 265/64 de 23 julho e 26 agosto 1964 do Interventor da RFFSA, ficando no cargo até 31 de dezembro de 1968.

cargos de diretor superintendente e chefe do Distrito da Central do Piauí, sendo este último o que mais gostou. Raimundo Nascimento lamentava que, antes do diretor Manoel Alves da Silva assumir a administração da ferrovia, havia requerido uma das residências de operários da empresa, mas que entravam e saíam diretores e não conseguia ver seu requerimento concedido. Nesse sentido, ao ser procurado por este diretor para encadernar um livro de formatura, percebeu que, ao assumir o compromisso, poderia conseguir algo em troca e, quando terminou a encadernação, procurou o diretor em seu escritório para entregá-lo. Nessa passagem da narrativa, Raimundo Nascimento destacou que o diretor havia gostado do trabalho e indagava-o “Quanto é o seu serviço?”, nesse momento aproveitou para solicitar a residência:

[...] Não doutor não é nada não. “Diga”. Aí ele ficou ali com aquela insistência. Doutor é um seguinte não é nada o seu serviço não, não tô cobrando nada, mas aqui tem um requerimento meu eu requerendo uma das casa pra mim morar ali na vila, essa vila foi feita pra, pra operário, funcionário de baixa renda, mas vejo escriturário, vejo oficial administrativo, vejo agente de estação, enfim não é tanto assim não, aí ele olhou pra mim e disse: “Rapaz eu tô fresquim aqui”. Parece que ele tava, não tava com dez mês. “Eu vejo aqui coisa errada e quando eu corro, corro a polca do parafuso aparece tanto padrim rapaz, as casas, as casas, ele disse, as casas foram para operários e aí então os afilhado né? Porque você diz assim?” Porque quero sentir o gosto, do doce, do doce do seu governo aqui. Aí ele rio, aí ele rio dona. “Como seu Raimundo?” Porque desocupou a primeira casa que entra pra o grupo e lá morreu um marceneiro caindo os pedaços numa lepra mais cedo e tá fechado né? resolve hoje resolve amanhã e eu, e eu queria levar minha família pra lá. Aí [...] quando eles querem fazer uma coisa eles não faz? Não faz? Você concorda? Você concorda? “É só isso seu Leiteirim?” É porque o papel é branco o requerimento eu pedindo uma morada né? E... e muito tempo você aqui já passou cinco engenheiro, seis com você e não resolve o meu requerimento. Ele achou graça e disse: “O senhor vai morar na casa, agora você vai sentir o gosto do meu, do doce do meu governo. [...] dentro de uma semana ele resolveu. Mandou me chamar: “Tá aqui seu Raimundo Ribeiro Nascimento você vai morar na, na casa de doação”... Morei vinte e seis ano, saí de lá pra cá.²⁷⁷

As casas das vilas ferroviárias eram construídas pelas empresas na perspectiva de fixar o ferroviário ao local de trabalho, através da dependência que mantinha com a moradia. Ao longo do traçado ferroviário da Central do Piauí, por exemplo, foram construídas muitas vilas cujo objetivo era abrigar, principalmente, “operários, funcionário de baixa renda”, mas Raimundo Nascimento lamentava que a maioria dessas casas eram geralmente cedida para

²⁷⁷ NASCIMENTO, Raimundo Ribeiro. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 e 11 mar. 2009.

funcionários de maior renda como escriturário, oficial administrativo e agente de estação. No entanto, os diretores da ferrovia, para compensar ou agradecer os bons serviços prestados por ferroviários, acabavam concedendo moradia em uma das residências das vilas ferroviárias. Mas existiam outras formas de reconhecimento como a distribuição de diplomas e medalhas aos funcionários que agissem exemplarmente durante o tempo de trabalho na ferrovia. No tópico a seguir faz-se uma análise dos tipos de relações de trabalho praticados entre a empresa e os trabalhadores da ferrovia, bem como entre os próprios ferroviários.

4.2 Trabalhador braçal: operários, artífices, maquinistas...

A construção das estradas de ferro no Brasil e em outras partes do mundo dependeu-se de elevado número de trabalhadores concentrados em diversas atividades profissionais como planejamento, construção, supervisão, manutenção, direção, etc. Dentre esses profissionais, os trabalhadores braçais correspondiam à maioria contratada pelas empresas ferroviárias. Essa mão de obra era proveniente de diversas partes do país, principalmente migrantes que saíam de regiões assoladas pela seca e buscavam, em outros estados, oportunidades de trabalho para o sustento da família, sendo uma das alternativas os serviços ferroviários.

As notícias acerca de dramas sociais relacionados ao clima na história do Piauí até 1877, referem-se à chegada de cearenses fugitivos das estiagens e que depois continuavam em pauta nas mensagens e relatórios de governo, pois “[...] o Piauí viria a desempenhar um notável papel de anteparo às periódicas perturbações da economia de seus vizinhos, atuando sempre no sentido de preservação de mão-de-obra ameaçada”.²⁷⁸ A partir da seca de 1915, o Piauí não tinha as condições favoráveis para acolher a leva de migrantes cearenses devido à queda das exportações da borracha, que abalou consideravelmente a economia do Estado. Com isso, as calamidades provocadas pela seca “passava efetivamente a ser um fenômeno também piauiense”.²⁷⁹ Em 1932, tem-se uma maior intervenção por parte do governo federal através da execução de planos de retenção de mão-de-obra como os “campos de concentração”²⁸⁰ que abrigavam milhares de pessoas e eram organizados, sobretudo no Ceará.

²⁷⁸ BORGES, Geraldo Almeida; DOMINGOS NETO, Manuel. *Seca seculorum*: flagelo e mito na economia rural piauiense. Teresina: Fundação CEPRO, 1987. p. 33.

²⁷⁹ BORGES; DOMINGOS NETO, 1987, p. 46.

²⁸⁰ Locais onde as vítimas das estiagens “eram reunidas para serem alimentadas às custas do Estado durante meses a fio”. BORGES; DOMINGOS NETO, 1987, p. 47.

Além disso, a mão de obra dessa população flagelada foi empregada em “frentes de serviços” como na construção de açudes, estradas e ferrovias.

Na construção das ferrovias, por exemplo, foram contratados temporariamente centenas de trabalhadores – homens e mulheres, analfabetos ou semi-analfabetos – que exerceram diversas funções nesses campos de trabalho. Neste tópico analisa-se a trajetória profissional de ferroviários que trabalharam na Estrada de Ferro Central do Piauí, tomando como principais fontes as entrevistas realizadas com cinco ferroviários aposentados e um locatário do restaurante do trem, além de documentação referente à vida profissional desses e de outros trabalhadores, pesquisados e digitalizados no acervo do Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A, em São Luís (MA). O objetivo foi analisar como esses trabalhadores significavam o mundo do trabalho na ferrovia e quais as relações existentes entre a empresa e os ferroviários.

Esses trabalhadores exerceram diversas atividades profissionais na ferrovia: eram maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, tunileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, etc. Os ferroviários entrevistados compõem um grupo social vinculado ao Distrito de Transporte do Piauí, antiga Estrada de Ferro Central do Piauí, subordinada à 1.^a Divisão Maranhão-Piauí do Sistema Regional Nordeste da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

As narrativas desses antigos ferroviários remetiam-se, muitas vezes ao trabalho vivenciado pelos seus pais quando atuaram na construção e conservação da estrada de ferro no Piauí. Dos cinco ferroviários aposentados entrevistados, dois deles eram filhos de ex-ferroviários provenientes do Ceará, Francisco de Sousa Marques e Geraldo Graças Alves. O pai de Francisco Marques, João Marques de Melo, nasceu em Granja (CE) e trabalhou na Estrada de Ferro de Sobral antes de ser transferido em 1915 para a Central do Piauí onde atuou como mestre de obras na construção da ponte metálica sobre o rio Portinho, na região norte do Estado. Ao recordar-se dos trabalhos realizados por seu pai na ferrovia piauiense, relatava com orgulho:

Meu pai é que construiu, meu pai foi da época da construção, como ele era mestre de obra, ele fazia as pontes, os bueiros e as estações, as plataformas, ele era mestre de obra e supervisionava esses serviços que ele era mestre de obra, ele era um profissional, era um profissional de peso e medida, não porque era meu pai, mas ele um profissional de peso e medida. Ele supervisionava, é por isso que não houve erro nas construções das estações, dos bueiros, das pontes, nunca houve erro [...] porque ele era um

profissional, o engenheiro dava as plantas pra ele e ele detalhava as plantas. Meu pai veio aprender a ler depois que se casou com a minha mãe, que ele veio aprender a ler. Ele era semi-analfabeto na época sabia só o nome e quando casou-se com a minha mãe foi que veio a aprender a ler e escrever.²⁸¹

Para Francisco Marques, o pai era um exemplo de bom profissional por ter realizado com dedicação os trabalhos estabelecidos pelos engenheiros da ferrovia. Ser bom trabalhador, portanto, era fazer o trabalho com atenção para não prejudicar o andamento dos serviços ferroviários. Nesse sentido, destacou que nas construções efetuadas por seu pai “não houve erro”, enfatizando a profissionalização como principal característica para que se pudesse ser reconhecido como excelente ferroviário.

Outro caso de pai ferroviário foi de Geraldo Alves que, ao ser perguntado sobre a descendência de seus pais, respondeu: “[...] meus pais a descendência deles era cearense, eles eram do Ceará, eu não posso nem lhe dizer aonde foi o lugar em que eles nasceram, mas a permanência deles mesmo foi em Bom Princípio [...]”²⁸², onde se conheceram e constituíram família. O pai de Geraldo Alves se chamava Benedito Anselmo Alves, ex-ferroviário que “[...] trabalhou na via permanente, nos trilhos ali, na manutenção dos trilhos ali (gestos)” durante as décadas de 1950 a 1980, quando se aposentou. Geraldo Alves destacou que nesse período em que seu pai trabalhava na ferrovia, a empresa ferroviária contratava os trabalhadores temporariamente e, foi a partir daí que “meu pai me botou na ferrovia [...] através das amizades dele com a chefia”, sendo contratado durante um período “de um mês, de três mês, mas eu fiquei efetivo na ferrovia a partir de setenta e cinco, de setenta e cinco eu fiquei até me aposentar, até noventa e três”. Acerca desses contratos temporários estabelecidos pela ferrovia destacou:

Era um contrato que eles faziam, eles pegavam uma turma de 20 homem e botavam aquele contrato, passava seis meses, terminava o contrato, a gente ia, saía. Depois apareceu outro contrato, a gente entrava de novo, trabalhava quatro mês, cinco mês. Eu ia até desistindo da ferrovia, eu tava até indo embora pra, pra Brasília, pra São Paulo quando surgiu em setenta e cinco eu fui, eu já tinha muito conhecimento com o pessoal da ferrovia, com os engenheiro, com os chefes, eles me chamaram de, me falaram que a coisa agora ia ser esperta, ia ser segura, eu tava até duvidando graças a Deus deu certo...²⁸³

²⁸¹ MARQUES, Francisco de Sousa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

²⁸² ALVES, Geraldo Graças. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

²⁸³ ALVES, 2009.

Os contratos temporários, muitas vezes, provocavam entre os trabalhadores um sentimento de instabilidade, pois como não eram efetivados pela empresa podiam a qualquer momento perder o trabalho e ficarem ociosos por vários meses. Como no caso de Geraldo Alves que preocupado com a situação de trabalhar por poucos meses na ferrovia, pensou até mesmo em desistir da carreira ferroviária, mas acabou sendo compensado por ter sido efetivado nos quadros de trabalhadores da Central do Piauí na década de 1970, onde exerceu as funções de artífice de via permanente.

Cada um desses ferroviários contratados exercia determinado ofício dentro da ferrovia como artífice de via permanente, supervisor especial de linha, assistente de manutenção, artífice especial gráfico, maquinista, agente de estação, fundidor, etc. Dos cinco ex-ferroviários entrevistados, por exemplo, quatro eram trabalhadores braçais, operários que atuavam diretamente na via permanente, desenvolvendo diversas atividades como pedreiro, ajudantes de pedreiro, supervisores de obras, manutenção, etc. Já um deles atuava como artífice especial gráfico, realizando atividades de tipografia na gráfica da estação. Quando perguntados sobre o cotidiano de trabalho na ferrovia, os ferroviários aposentados, muitas vezes, buscavam descrever as principais atividades profissionais exercidas pelos trabalhadores da Central do Piauí. José Ricardo da Silva lembrava que a ferrovia constituía um espaço de oportunidades, pois:

[...] na ferrovia é um seguinte, na ferrovia tem o carpinteiro, tem o pedreiro, tem o ferreiro, tem aqueles pessoal que, que o trem, quando o trem cai que eles vão levantar, tem o maquinista, tem o pintor, tem o funileiro, tem o que faz a, [...] tem o eletrícista, tem o que faz aqueles moldes pra, pra, que trabalha na fundição que faz aqueles moldes, aquelas coisas do trem, aquelas caixa de frei, aquelas coisa pra frear o trem, cada, cada um, um setor tem uma função.²⁸⁴

O trabalho assume, nas narrativas desses ferroviários aposentados, um caráter dominante: passava a ser valorizado como momento de concretização da vida social e familiar. Ao narrar, muitos sentiam estar novamente no espaço do trabalho quando, no esforço de recordar, expressavam-se através de movimentos das mãos na tentativa de descrever como era realizada a implantação dos trilhos e dormentes, ou o uso de pás e picaretas. As lembranças parecem tomar forma pelo movimento do corpo, as palavras são acompanhadas de gestos, de sons e de sentimentos. Geraldo Graças Alves, ferroviário aposentado pela RFFSA

²⁸⁴ SILVA, 2009.

do Sistema Regional 12, da Superintendência Regional São Luís, admitido em 1.º de novembro de 1975 e desligado por aposentadoria em 18 de novembro de 1996, ele trabalhou no setor do Departamento de Engenharia como artífice de via permanente, numa jornada de trabalho de oito horas diárias. Ao ser perguntado sobre as primeiras atividades realizadas na ferrovia, buscava responder fazendo dos gestos e sons produzidos em extensão as palavras:

A minha primeira profissão quando eu entrei na ferrovia era botando dormentes debaixo dos trilhos, era furando com aqueles estalhosim viu? Aqueles estalhosim que você furava com a... [gestos] os dormentes pra poder botar aquele, o grampo pra poder segurar o trilho, era trabalhando com a pá, com inchada, com picareta, com alavanca, com essas coisas, viu?²⁸⁵

Nesse sentido, no esforço de descrever as atividades exercidas no ambiente de trabalho, o ferroviário aposentado Geraldo Alves fez uso de gestos e sons, sendo uma representação dos acontecimentos vivenciados ao longo dos anos de trabalho desempenhado na ferrovia. Assim, a memória pode ser compreendida como um processo, no qual as representações tornam-se apenas uma parte, pois “ela exerce também em uma esfera irrepresentável: modos de sentir, modos de querer, pequenos gestos, práticas de si, ações poéticas inovadoras”.²⁸⁶

A condição do ambiente de trabalho e os objetos manuseados por esses ferroviários também eram variados. Alguns exerciam atividades expostos ao calor intenso, manuseando pás, picaretas, trilhos e dormentes pesados, etc., bem como existiam aqueles que trabalhavam em lugares fechados – nos escritórios, na gráfica, nas casas de telegrafia e telefonia, nas estações, oficinas, etc., - expostos a condições melhores de trabalho, mas não menos passíveis de possíveis acidentes. O Artífice de via permanente, por exemplo, trabalhava na via férrea, realizando serviços braçais de assentamento de trilhos e dormentes, construção de edificações e, para isso, manuseava materiais pesados e utilizava a própria força do corpo. A documentação pericial médica de concessão do adicional de insalubridade da RFFSA, constante na pasta de assentamento individual do funcionário Alciomar Soares de Araújo²⁸⁷, contratado como Artífice de via permanente, são descritas as atividades exercidas por esses trabalhadores:

²⁸⁵ ALVES, 2009.

²⁸⁶ GONDAR, Jô. Quatro proposições sobre memória social. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô (Orgs.). *O que é memória social*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005. p. 24.

²⁸⁷ Alciomar Soares de Araújo nasceu em Luís Correia-PI, em 10 de janeiro de 1943. Foi admitido em 01 de janeiro de 1964 na Rede Ferroviária Federal S. A. na Estrada de Ferro Central do Piauí, exercendo o cargo de trabalhador de linha ou artífice de via permanente, desligado por aposentadoria em 31 de outubro de 1988, com um total de 25 anos 11 meses e 27 dias de tempo de serviço bruto.

[...] trabalham na preparação do lastro com laterita, manuseando enxadas, picaretas, pás, trados férreos, alavancas e ainda removem dormentes velhos e estragados, colocando ou substituindo por outros novos, sobre os mesmos; colocam trilhos férreos presos por parafusos metálicos e algumas vezes colocam pedra brita sobre os mesmos. [...] Trabalham expostos ao vento, poeira e chuvas, quando necessário; trabalham mais intensamente expostos a radiação solar, onde a temperatura ambiente atinge as proporções retro-mencionadas, em regime de trabalho intermitente, com descanso de duas horas para o almoço, geralmente no próprio local de trabalho.²⁸⁸

Ao ser perguntado acerca do cotidiano de trabalho na ferrovia, Alciomar Araújo dizia:

Ah! Minha filha era pesado demais, ave Maria, aquentava porque eu queria me aposentar mesmo, mas, não era mole não, viu? Dá dez dormentes pra pregar por dia não era moleza não, ainda tinha chefe rui que ficava encima dando, num instante passava o dia e num instante a gente ia embora.²⁸⁹

Para o ex-ferroviário era “pesado” trabalhar na ferrovia, pois requeria do trabalhador muita força física para manusear materiais pesados como dormentes, trilhos, etc., e tinham que suportar, muitas vezes, a autoridade dos chefes de divisão, os supervisores de obras que fiscalizavam a execução dos serviços, pois “[...] Eles eram tudo uma boas pessoas porque todo chefe se a gente fizer por onde pra eles ter raiva da gente não tem chefe, não tem trabalhador bom, agora se fizer por onde que ele seja uma boa pessoa, que seja uma boa pessoa pra ele toda vida eles são bom pra gente”. Além disso, com relação aos colegas, afirmava: “[...] tudo era amigo, aqui aculé aparecia um puxa saco pelo meio eu não ligava não, eu lhe juro que eu não ligava não, deixa ele puxar o saco do chefe pra lá que ficava na nossa pra cá”.²⁹⁰ Ou seja, existia entre os trabalhadores aqueles considerados “puxa saco” dos superiores, muitas vezes para conseguir proveitos referentes a possíveis faltas no trabalho ou outras regalias.

O trabalho na via férrea era realizado com a participação de muitos operários, geralmente exercendo atividades em diversos lugares que dependiam da força bruta do trabalhador e, muitas vezes, os ferroviários eram sujeitos a todo tipo de intempéries, desde chuva e sol escaldante a materiais corrosivos e ferrugem. A documentação do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), contendo informações sobre atividades com

²⁸⁸ Informações retiradas do Laudo médico-pericial de insalubridade do empregado da RFFSA, Alciomar Soares de Araújo, da Superintendência Regional São Luís constante na pasta de assentamento individual do funcionário no acervo do patrimônio da extinta RFFSA em São Luís.

²⁸⁹ ARAÚJO, Alciomar Soares de. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

²⁹⁰ ARAÚJO, 2009.

exposição a agentes agressivos (físicos, químicos, biológicos, etc.), cujo objetivo era constatar nos processos de aposentadoria especial dos ferroviários os locais onde eram exercidas as atividades e os serviços realizados, indicavam-se os agentes agressivos (ruídos, calor, poeira, etc.) existentes no local descrito, bem como, informava se o empregado estava exposto a esses agentes de modo habitual e permanente. Essa documentação encontra-se em algumas pastas de assentamento individual de funcionários da RFFSA, em São Luís. Na pasta de Geraldo Alves, por exemplo, esse documento descreve as funções, os locais e a que tipo de material o artífice de via permanente estava sujeito no cotidiano de trabalho:

Trabalha, na conservação das linhas férreas, a céu aberto, sujeito a poeira, insolação, frio, umidade e ventos; em contato com agentes biológicos em operações sujeitas à poeira de sílica e emprego de aldrim e nitrozim quando necessário. Tem, ainda, contato com dormentes de madeira, tratados com pentaclorofenol, com inseticidas clorados, derivados de hidrocarbonetos, etc... Executa trabalhos braçais para construção, reconstrução e conservação da Via Ferroviária, assim:

- coloca, retira e substitui trilhos, chaves de desvios, dormentes, na Via Férrea;
- executa e mantém o empedramento da Linha Ferroviária;
- capina, roça e limpa o leito da Linha Férrea;
- impulsiona “trolley” manual, para transporte de pessoas e materiais;
- carrega e descarrega materiais ao longo da Linha Férrea; e
- executa outras tarefas correlatas.

A atividade profissional do Artífice de Via Permanente, corresponde ao antigo TRABALHADOR DE LINHA, que é exercida de modo habitual e permanente.²⁹¹

Além do trabalhador de linha, outros profissionais da ferrovia eram sujeitos a péssimas condições no ambiente de trabalho. Nas proximidades das estações ferroviárias trabalhavam diversos profissionais, exercendo nas oficinas mecânicas atividades de manutenção, concerto, reforma de locomotivas, fundição e outras funções expostos, muitas vezes, a agentes agressivos à saúde do trabalhador. Os fundidores, por exemplo, exercem diversas atividades na ferrovia como “fundir blocos de ferro e bronze para diferentes fins; fundir peças de máquinas e motores; modelar em areia refratária as peças a serem fundidas; preparar cadinhos para receber os metais e fundir; executar outras tarefas correlatas”. Com isso, esse trabalho de fundição expõe os profissionais a materiais como “poeira de areia de moldagem, de soldagem e arrebarbação”, bem como ao “calor radiante proveniente de materiais em fusão ou

²⁹¹ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Instituto Nacional de Previdência Social: Informações sobre atividades com exposição a agentes agressivos (físicos, químicos, biológicos, etc.), para fins de instrução de processo de aposentadoria especial. São Luís (MA), 16 out. 1996.

incandescente, sujeito, ainda a gases tóxicos emanados das metalizações”.²⁹² A seguir fotografia, expondo a atividade de fundição de ferro nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Piauí, em Parnaíba:



Fotografia 19: “Fundição de ferro de 3.000 kg, em 25 de setembro de 1964”.

Acervo: Doação do fundidor aposentado da Central do Piauí, Raimundo Pereira do Nascimento ao Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI).

O maquinista que “dirige locomotivas e zela pelo seu bom funcionamento” precisa de atenção redobrada na realização do trabalho, pois também está exposto a agentes agressivos à saúde. A pasta de assentamento individual do maquinista Secídio da Silva Galvão²⁹³ apresentam-se as principais funções realizadas por esses profissionais na ferrovia que eram “examinar a locomotiva quanto à lubrificação, existência de combustível necessário,

²⁹² Informações do Instituto de Previdência Social sobre atividades penosas, insalubres ou perigosas para fins de aposentadoria especial do funcionário Raimundo Pereira do Nascimento que atuou como fundidor da Estrada de Ferro Central do Piauí, admitido em 13 de setembro de 1924 nos quadros de funcionários da RFFSA na 1.ª Divisão Operacional Maranhão-Piauí, sendo aposentado em 30 de julho de 1975.

²⁹³ Secídio da Silva Galvão nasceu em 21 de julho de 1927 na cidade de Parnaíba-PI. Filho de Antonio Fortes Diniz e Antonia Galvão da Silva. Admitido em 10 de maio de 1953 e aposentado em 11 de maio de 1975 na 1.ª Divisão Operacional Maranhão-Piauí da Rede Ferroviária Federal S.A. Atuou como maquinista da Estrada de Ferro Central do Piauí.

funcionamento do sistema de freios, da parte elétrica e peças em geral”, além de “verificar se o trem está completo, olhando o sinal convencional; conduzir a locomotiva na velocidade adequada à operação (partida, parada, manobra, etc.) e executar outras tarefas correlatas”. O ofício do maquinista requer do profissional prudência nas atividades a serem realizadas, mas as condições ambientes do local de trabalho nem sempre eram propícias, pois trabalhavam em “área limitada, semi-fechada, com calor radiante, sofrendo efeitos de gases e vapores tóxicos de monóxido de carbono e sujeitos a ruídos excessivos” e, ao mesmo tempo, realizavam “ao longo do percurso, quando necessário, pequenos concertos na locomotiva, utilizando ferramentas e óleos lubrificantes”,²⁹⁴ materiais de trabalho possíveis de provocar algum prejuízo à saúde do ferroviário.

A pasta de assentamento individual do maquinista Luís Gonzaga Alves de Araújo²⁹⁵, admitido em 17 de outubro de 1955 e aposentado em 18 de novembro de 1985, no Departamento de Operações da Superintendência Regional Nordeste da 1.^a Divisão Operacional Maranhão-Piauí da Rede Ferroviária Federal S.A., consta uma “ficha individual de controle de atividades insalubres”²⁹⁶ onde se descrevem as condições do ambiente de trabalho e os agentes agressivos aos quais o maquinista estava sujeito, como “área limitada, semi-fechado, com ruído excessivo e penetração de gases tóxicos”, bem como informa que atuava na operação de locomotivas por “períodos prolongados de trabalho”, podendo assim sofrer problemas de saúde “com possível evolução para surdez por lesão do ouvido interno” devido ao progressivo e permanente contato com intensos barulhos da tração da máquina. A seguir fotografia do maquinista Luís Gonzaga Alves de Araújo que atuou na operação de locomotivas no trecho ferroviário de Parnaíba à Teresina:

²⁹⁴ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Divisão Operacional São Luís. Instituto Nacional de Previdência Social: Informações sobre atividades penosas, insalubres e perigosas para fins de aposentadoria especial do segurado Secídio da Silva Galvão, maquinista da Estrada de Ferro Central do Piauí. São Luís (MA), 19 dez. 1977.

²⁹⁵ Luís Gonzaga Alves de Araújo nasceu em 21 de novembro de 1938 na cidade de Parnaíba-PI. Filho de Raimundo Clarindo de Araújo e Maria Alves de Araújo. Atuou nas funções de auxiliar de maquinista e maquinista especial no trecho ferroviário de Parnaíba à Teresina da 1.^a Divisão Maranhão-Piauí da RFFSA.

²⁹⁶ Ficha individual de controle de atividades insalubres do maquinista Luís Gonzaga Alves de Araújo expedido pela Rede Ferroviária Federal S. A., Superintendência Regional – Recife e Superintendência de Produção – Fortaleza.



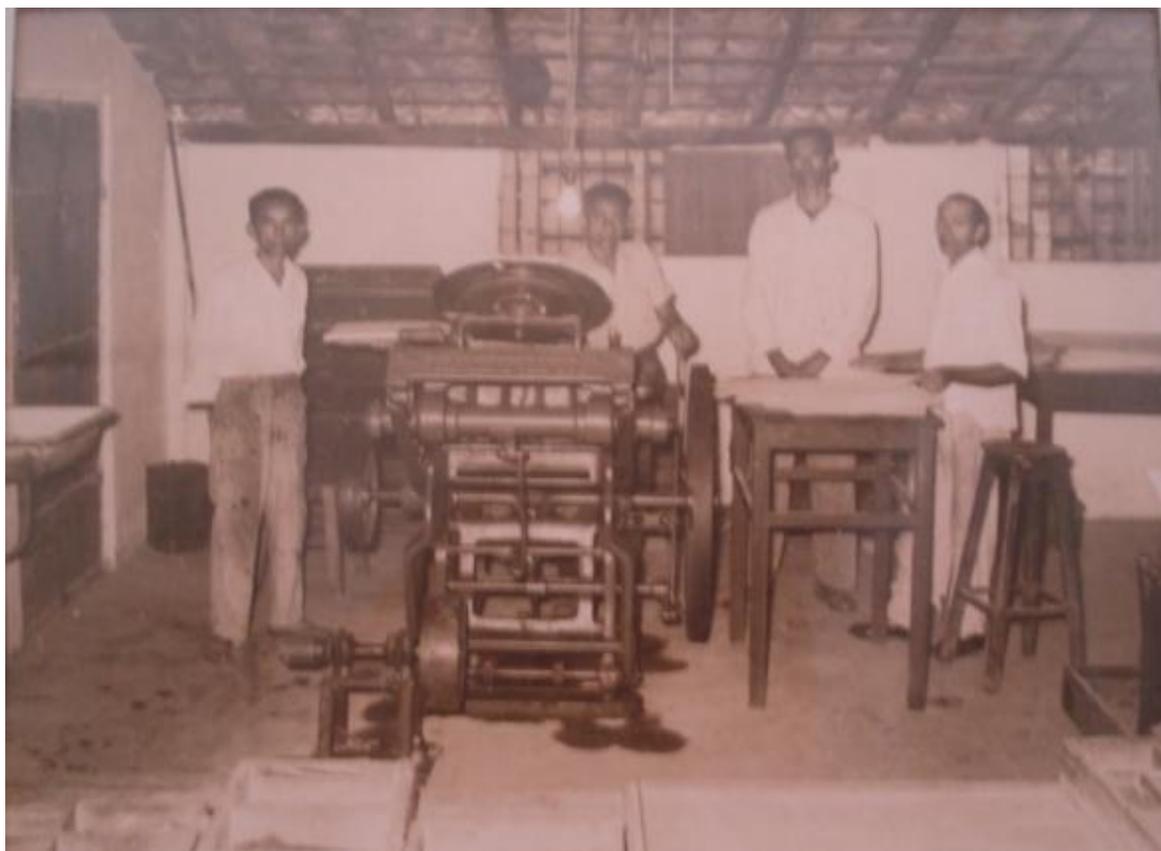
Fotografia 20: Maquinista Luís Gonzaga Alves de Araújo.

Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI).

Outra especialidade funcional na ferrovia era do Artífice especial gráfico que atuava diretamente na gráfica da ferrovia, geralmente localizada próxima às estações. Na realização desse ofício, o trabalhador gráfico realizava “impressões em máquinas como: prelo, platina, etc.,” e essas impressões eram feitas “com chapas feitas de tipos e linotipos”. O local e o ambiente no qual exerciam o trabalho gráfico é descrito como “área coberta, fechado, local comum a tipógrafo”, estando o trabalhador “sujeito a ruído, poeira, calor, gases, etc.,” onde “manipula tinta cópia e outras”, como “carbono, chumbo, antimônio”.²⁹⁷ Raimundo Ribeiro Nascimento, aposentado como Artífice especial gráfico da Central do Piauí, lembrava que na gráfica “[...] onde eu trabalhava tinha seis, era o chefe, chefe de portaria, e seis auxiliar” e “[...] era subordinada a primeira divisão que era ligada a sessão almoxarifado”, onde exercia a função de tipógrafo que “[...] trabalha com chumbo com material tóxico, tinta, que a gráfica, a tinta da gráfica não é como essa tinta, não é como essa tinta feita com cópia duplicada, não é,

²⁹⁷ INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL (INPS). Informações sobre atividades penosas, insalubres ou perigosas para fins de aposentadoria especial do empregado da RFFSA, Raimundo Ribeiro Nascimento que exerceu a função de impressor. São Luís, 13 dez. 1977.

é muito ofensiva”.²⁹⁸ Ou seja, o gráfico ou tipógrafo, mesmo trabalhando no interior de um espaço fechado protegido de chuva, sol intenso e outras intempéries da natureza, não estava isento de sofrer problemas de saúde, por manusear materiais nocivos como tinta, chumbo, etc. A seguir fotografia de trabalhadores na gráfica da estação de Parnaíba:



Fotografia 21: Trabalhadores na Gráfica da Estação Ferroviária de Parnaíba.
Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI).

O cotidiano de trabalho na ferrovia requeria dos trabalhadores muita atenção, principalmente daqueles responsáveis pela segurança e eficiência da linha férrea como os chefes de estação, guarda-freios, maquinistas, foguistas e outros, pois eram constantemente vítimas de acidentes. Alguns entrevistados quando perguntados sobre a ocorrência de acidentes de trabalho, em seus relatos mencionavam os mais comuns que eram: descarrilamentos de trens, quedas de dormentes e trilhos ferindo trabalhadores, quedas de operários dos troles, etc. Geraldo Alves ao relatar os frequentes acidentes ocorridos no trabalho afirmava que:

²⁹⁸ NASCIMENTO, 2009.

Os acidentes mais frequentes eram mesmo queda de trole, era às vezes a pessoa se cortava quando tava trabalhando no fogo numa coisa assim. Era quando os carros eles tavam, às vezes, até batendo naqueles grampo, naquelas pra segurar os trilho aquela marreta escorregava e batia nos pé. Naquele tempo não tinha proteção, não tinha uma bota, não tinha nada. Aí depois com o desenvolvimento foi que foi aparecendo, aí apareceu o CIPA, apareceu a assistente social.²⁹⁹

O trole era um dos meios de transporte dos turmeiros, trabalhadores braçais que atuavam nos serviços de manutenção e supervisão dos trechos ferroviários, para se deslocarem de um lugar para outro, utilizavam essa espécie de carro que apesar de lento por ser tracionado manualmente através de varas, oferecia perigo devido às possíveis quedas de trabalhadores. Abaixo fotografia de ferroviários da RFFSA que atuaram na Central do Piauí em trole manual:



Fotografia 22: Trabalhadores em trole manual.
Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI).

²⁹⁹ ALVES, 2009.

Alguns acidentes de trem vitimavam pessoas e animais que passavam sobre os trilhos. Geraldo Alves, em uma passagem de sua narrativa, lembrava-se de um acidente no qual o trem atingiu uma vaca, causando a sua morte e o descarrilhamento do trem:

O trem era um transporte muito seguro, foi muito difícil disso acontecer, foi muito difícil, nessa minha vida ferroviária foi muito difícil. Foram poucos que caíram, que aconteceu. Uma vez eu ia daqui de Parnaíba pra Teresina quando chegamo num povoado depois de Piracuruca, no povoado Frecheira, eu ia na locomotiva com o pessoal, com a tripulação dela, com o maquinista e um auxiliar e tinha uma cadeira pra mim aí eu tava no meio deles, entre os dois. Aí muitas vezes eu ia na frente, quando tava fazendo muito calor, eu ia na frente dela mesmo, aí quando nós passamo, deu tempo de passar uma ponte, a ponte do Piranji atravessou uma vaca e aí a locomotiva pegou ela, pegou a va, a vaca e ela caiu com a, com o chifre em cima do trilho você acredita que derribou dois trilhos da locomotiva quase que o trem ia virando. Eu fiquei mesmo... ela ficou só mesmo o bolão mesmo mas o diabo do chifre dela derribou o trem pra botar essa máquina de novo em cima dos trilho foi preciso pedir socorro daqui de Parnaíba pro pessoal vim pra botar, era o trem de passageiro.³⁰⁰

Outro caso foi relatado pelo ex-ferroviário Alciomar Soares, quando ocorreu um descarrilhamento de trem quando este seguia para Bom Princípio:

[...] sessenta e três nós pegamo, nós fomo pra Bom Princípio buscar um campanha de lenha aí vinha na máquina, a chuva muito pesada, quando nós chegava ali no quilômetro quarenta e sete, [...] a chuva, a água já tinha levado tudo que for de dormente, com aterro, com tudo, a linha tava como daqui aquela casa só os trilho empendurado, nós batemos lá no cano no cangapé até quando batemo como naquele pau aculá (gesto). O negócio foi assim bem veio, mas nesse dia ninguém se acidentou, caiu todo mundo, virou, vagão tombaram, todo mundo bem, não teve nada, nada, e dia e noite chovendo. Mas, para não dizer que não teve nada, o maquinista era o Valdemar, Valdemar não, era o Anastácio Pedrosa, ele cortou o pé dele dentro da botina. A botina cortou o pé dentro da botina e a botina nem rasgou e nem cortou, só o pé dele, ele não sabia como foi aquilo não, mas ninguém nunca, nunca aconteceu nada com ninguém. Esse foi o maior acidente que eu tive na minha vida, durante toda a vida foi esse...³⁰¹

A Rede Ferroviária Federal S.A. possuía um órgão destinado ao aperfeiçoamento dos funcionários, onde eram fornecidos cursos teóricos e práticos de treinamento cujo objetivo era formar pessoal qualificado para atuar em diferentes situações dentro da empresa ferroviária, sendo os principais relacionados à prevenção de acidentes e conservação da via férrea.

³⁰⁰ ALVES, 2009.

³⁰¹ ARAÚJO, 2009.

Francisco de Sousa Marques, aposentado como supervisor especial de linha, ao relatar o início de sua carreira ferroviária mencionava a importância dos cursos de aperfeiçoamento que realizou:

Trabalhei aqui no Cocal até 67, 66, 66 fui trabalhar em Campo Maior depois voltei novamente pra cá fiquei trabalhando até 70 e tantos. Aí fui pra Recife trabalhar em Recife meu trabalho foi pouco, trabalhei dois meses em Recife era me especializando tinha a prática de trabalho, mas nós não tínhamos teoria, trabalhava só na prática, mas todo o pessoal daqui do Maranhão e do Ceará todos trabalhavam prática não existia teoria. Aí fui pra Recife e outros colegas, nós éramos treze, era um do Maranhão, do Piauí, do Ceará, de Minas Gerais, da Bahia, de Alagoas, de Pernambuco, do Rio Grande do Norte todos foram, nós éramos treze, nos reunimos passamos dois meses no Recife fazendo curso de teoria de se beneficiar. Nós tínhamos prática, mas nós não tínhamos teoria e a gente foi aprender a teoria e ensinar a prática porque quem tava nos ensinando, os engenheiros que nos ensinava eles tinham a teoria, mas não tinha a prática, nós tínhamos a prática, mas não tínhamos a teoria entendeu? Nós trocamos os conhecimentos. Prática por teoria e teoria por prática.³⁰²

Ao analisar os documentos disponíveis na pasta de assentamento individual de Francisco Marques pode-se constatar um histórico dos cursos de aperfeiçoamento concluídos durante o período em que trabalhou na ferrovia:

- 1 – Curso de Conservação de Via (Conserva Cíclica), no período de 29/5 a 9/6/72, expedido pela RFFSA – Treinamento Ferroviário.
- 2 – Curso de Conservação de Via (Conserva Cíclica), realizado no período de 13 a 24-11-72, expedido pela RFFSA – 1.^a Div. MA-PI. (Treinamento Ferroviário).
- 3 – Curso de Conservação de Via, realizado no período de 29/07 a 01/08/74, pela RFFSA – Centro de Formação Profissional de S. Luís – Treinamento Ferroviário.³⁰³

Outro caso foi do maquinista Luís Gonzaga de Araújo, que tem em sua pasta de assentamento individual de funcionário da RFFSA um certificado de conclusão de curso de prevenção e combate a incêndio realizado no Centro de Formação Profissional de São Luís no período de 30 e 31 de agosto de 1982. O ofício de maquinista exigia do profissional muita

³⁰² MARQUES, 2006.

³⁰³ Histórico dos concursos prestados, cursos de aperfeiçoamento concluídos e diplomas de conclusão de cursos superiores e técnicos constante na ficha n.º 4 da pasta de assentamento individual do funcionário da RFFSA – 1.^a Divisão MA-PI, Francisco de Sousa Marques, matrícula n.º 26. 481.

preparação, pois trabalhava sob intenso calor durante longas jornadas de trabalho, sujeito a possíveis acidentes como, por exemplo, incêndios nas locomotivas.

As lembranças de alguns ferroviários são também acompanhadas de ressentimentos acerca de posturas consideradas “inadequadas” pela empresa durante o período em que trabalharam na ferrovia. Alciomar Soares de Araújo, aposentado como Artífice de via permanente, antes de ser admitido nesse cargo pela RFFSA, em 1962, foi contratado para trabalhar temporariamente por um período de três meses e, como muitos trabalhadores temporários, acabou sendo enquadrado definitivamente por determinação da empresa. A carga horária de trabalho na ferrovia era de oito horas diárias, iniciando-se de sete às onze da manhã e de uma às cinco da tarde. No período em que trabalhou na ferrovia, Alciomar Araújo destacava que foi convidado a assumir vários cargos, trabalhando nas oficinas, no escritório, como maquinista ou chefe de trem. No entanto, essa memória é marcada por ressentimento ao lamentar a perda do cargo de maquinista devido às faltas no serviço que em certa ocasião atrasou a partida do trem na estação por ter ingerido anteriormente bebida alcoólica (cachaça) impossibilitando-o de realizar o serviço determinado e, acrescentava

[...] que quando não era nos dias da minha viagem eu passava três, quatro semana sem beber, no dia que eu ia viajar enchia a cara de cachaça hoje e amanhã não tinha condições de viajar colocavam outro e me mandava, tirava de lá, voltava pra aculá de novo (gesto), aí me esquecia de mim, eu não sei o que é isso não.³⁰⁴

Ao relembrar essa passagem de sua experiência de trabalho na ferrovia, culpava-se por ter perdido o cargo de maquinista, sendo substituído por outro funcionário que “[...] não sabia ler, nem escrever, nem assinar nem o nome dele ele sabia, aí botaram ele pra trabalhar” e este acabou sendo aposentado como supervisor de trem. Com isso, lamentava ao dizer que “a chance era minha com o que eu sei dava pra mim passar lá e lá botaram ele e ele ficou, foi pra São Luís, trabalhava de São Luís pra Teresina e de Teresina à Parnaíba foi aposentado como supervisor e eu fiquei no que tou ainda hoje”, ou seja, hoje é aposentado como Artífice de via permanente, cargo considerado de nível “inferior”. Portanto, era fundamental seguir adequadamente as regras da empresa, respeitando principalmente os horários de trabalho na ferrovia para não prejudicar o andamento dos serviços ferroviários. Para Batistina Maria de Sousa Corgozinho:

³⁰⁴ ARAÚJO, 2009.

O trabalho bom e disciplinado possibilitava aos funcionários oportunidades de ascensão na hierarquia. Isso trazia prestígio, um salário melhor e avanços na carreira ferroviária. O comportamento adequado do pessoal era medido através de atitudes como: fazer o serviço pontualmente; ter boa vontade; apresentar produção; não ficar bêbado em serviço; seguir as ordens dadas; não faltar, não tirar licença. Além disso, o bom funcionário era aquele que se preocupava em usar as ferramentas adequadamente, evitando estragos desnecessários e procurando não se acidentar.³⁰⁵

O trabalho na ferrovia requer do funcionário atenção redobrada e sobriedade, qualquer fato que contrariasse as normas da empresa era penalizado. Na pesquisa realizada no acervo da RFFSA em São Luís (MA), as documentações existentes nas pastas de assentamento individual de cada ferroviário permitiram conhecer como a empresa influenciava diretamente na vida profissional desses funcionários. Nessas fichas individuais constatam-se as irregularidades cometidas por cada ferroviário durante os serviços prestados na ferrovia, bem como as devidas punições. Na pasta do ferroviário aposentado Alciomar Araújo encontra-se um certificado de ofício no qual apontava as infrações praticadas e penalidades sofridas durante o exercício do trabalho:

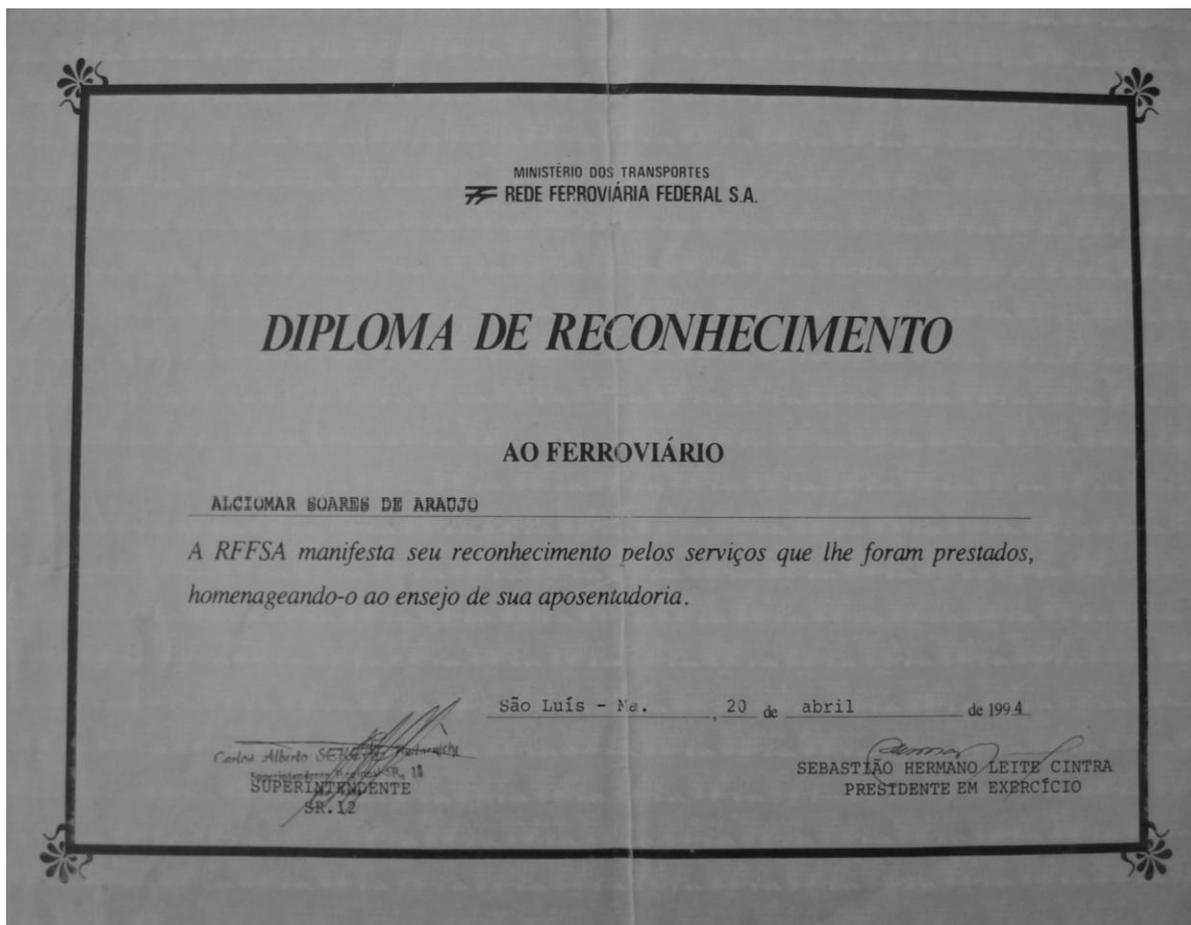
Suspenso, por 02 dias, no período de 31/08 a 01/09/67, visto como suas constantes faltas não justificadas, vêm prejudicando a marcha normal dos serviços desta Empresa. Processo n.º 01748/67.

Suspenso, por 15 dias, no período de 16 a 30/04/79, na forma da CLT, por desobediência ao seu chefe imediato e faltas sucessivas ao trabalho. Port. 27-A/MEN-11, de 11/04/79.³⁰⁶

Em contrapartida, como forma de “reconhecimento” do esforço de ferroviários que trabalharam na empresa, a Rede Ferroviária Federal S.A. distribuía certificados e medalhas de honra ao mérito. Alciomar Soares, mesmo com as suspensões efetuadas pela empresa por infrações realizadas no trabalho, em sua narrativa destacava o reconhecimento da empresa aos anos de trabalho na ferrovia, mostrando um diploma concedido pela RFFSA:

³⁰⁵ CORGOZINHO, Batistina Maria de Sousa. Ferroviário: cruzamento de linhas. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). *Caminhos do trem: profissão ferroviária*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008. p. 35.

³⁰⁶ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Fé de Ofício do funcionário Alciomar Soares de Araújo*. Divisão Operacional de São Luís: Coordenação de Pessoal, 25 abr. 1983.



Fotografia 23: Diploma de Reconhecimento de serviços prestados pela RFFSA, do ferroviário aposentado Alciomar Soares de Araújo.

Acervo: Particular do artífice de via permanente aposentado Alciomar Soares de Araújo.

Outro exemplo foi do ferroviário aposentado José Ricardo da Silva³⁰⁷ que ao relatar como era sua relação com a empresa ferroviária enfatizou os anos que trabalhou sem solicitar licença e devido a isso acabou sendo reconhecido pela empresa ferroviária:

[...] É tão tal que eu recebi até um, no dia que eu me aposentei eu rec..., ho devido eu ter trabalhado esse horror de ano e nunca tirei uma licença recebi, recebi esse, esse título... “Obrigado ferroviário. Ao colega ferroviário José Ricardo da Silva ao ensejo de sua aposentadoria o reconhecimento e agradecimento de seu esforço, lealdade e competência nesses anos de trabalho dedicados a empresa. São Luís, Maranhão quinze de junho de mil novecentos e noventa. Rede Ferroviária Federal S.A”. É tão tal que nessa época nós se aposentemo, se aposentou-se oito nesse mesmo dia, no dia 15 de nove..., de junho de noventa, só quem recebeu esse título só foi eu, os

³⁰⁷ José Ricardo da Silva nasceu em Araióses-MA, em 18 de junho de 1935. Foi admitido em 01 de setembro de 1953 nos quadros de empregados da Rede Ferroviária Federal S. A. SR-1, Divisão Operacional São Luís, exercendo os cargos de pedreiro, artífice especial de obras e supervisor auxiliar de obras, sendo desligado por aposentadoria em 15 de junho de 1990.

outro até reclamaram que diz que... aí o engenheiro falou e disse: “Olha nós tamo dando esse, dando esse título ao seu Zé Ricardo porque ele trabalhou trinta e cinco ano sem tirar licença, aí ele teve esse privilégio de ganhar esse título, isso aí não foi eu que fiz isso aí vei da, da direção da RFFSA e as, e as medalha do mérito”.³⁰⁸

Nessa narrativa percebe-se o sentimento de honra do ex-ferroviário ao destacar os anos de serviços prestados à empresa, principalmente quando ampliava o tempo dispensado ao trabalho na ferrovia por não solicitar licenças que tinha direito. Nesse sentido, prevalecia a ideia de que quanto maior o tempo e a forma adequada como era prestada o serviço à empresa, maiores as chances do trabalhador ser reconhecido. Esse ex-ferroviário da RFFSA, que trabalhou como Artífice de via permanente e, depois, como Supervisor auxiliar de obras na 1.^a Divisão Operacional São Luís na Central do Piauí foi admitido no quadro de pessoal da empresa em 01 de setembro de 1953 e, ao relatar esse começo de carreira ferroviária enfatizou que:

[...] desde desse dia pra cá nunca mais eu parei, nenhum dia. Às vezes tinha um doente em casa, mas quem resolvia era minha mulher mesmo. Eu nunca, em dia de febre, quando um menino tá doente ela nunca deixou eu faltar, faltar um dia de serviço.³⁰⁹

Ou seja, mesmo com possíveis problemas em âmbito familiar como, por exemplo, um dos filhos adoecia quem assumia o papel de auxiliar nos assuntos familiares era a esposa do trabalhador ferroviário. A jornada de trabalho do marido na empresa ferroviária precisava ser cumprida e, com isso, qualquer fato que ocorresse em âmbito familiar era de responsabilidade das esposas para que não prejudicasse o bom andamento dos trabalhos ferroviários. O tempo do trabalhador era regido pelos horários da empresa ferroviária e, muitas vezes, era obrigado a se deslocar para a linha férrea quando acontecia algum imprevisto fora do horário regulamentado como descarrilhamento de trens, atropelamentos de animais e pessoas, etc. Assim, o tempo do ferroviário era limitado para participação de outras atividades que não fossem relacionadas ao trabalho como, por exemplo, a família e o lazer.

³⁰⁸ SILVA, 2009.

³⁰⁹ SILVA, 2009.

4.3 Da mesa do bar aos banhos de mar: diversões dos trabalhadores ferroviários

As narrativas de alguns ferroviários aposentados da E. F. Central do Piauí, mencionavam os tipos de sociabilidades praticados no tempo livre: ir à igreja ou à praia nos finais de semana acompanhados da família; frequentar bares para beber, dançar ou jogar dominó; além de jogar futebol com os colegas de trabalho. Os lazeres eram múltiplos, mas nem sempre possíveis de serem desfrutados devido a pouca disponibilidade de tempo. Ao analisar os depoimentos dos ferroviários aposentados da Central do Piauí, constatou-se pouca referência aos momentos de folga, pois a experiência do trabalho se tornou elemento principal em suas narrativas. Para Ecléa Bosi, quando o trabalhador é convocado a falar sobre sua vida, sobressaem histórias em torno de sua experiência no trabalho em detrimento de outras, pois “a memória do trabalho é o sentido, é a justificação de toda uma biografia”,³¹⁰ sendo a arte do saber fazer significada como parte inerente da própria vida do trabalhador, justificando os longos minutos que detém quando descrevem as atividades do ofício.

A jornada de trabalho do ferroviário era intensa. Iniciava-se antes do amanhecer quando acordava para tomar o café e se preparava para seguir em direção aos locais de trabalho. A carga horária era estabelecida pela própria empresa ferroviária que perfazia uma jornada de oito horas diárias, de segunda a sexta, e que incluía às vezes os sábados. Em algumas ocasiões, o trabalhador podia ser convocado para realizar algum serviço extra de urgência, estendendo o tempo dispensado pela empresa para atender às necessidades da ferrovia.

Essa extensão do tempo de serviço para além da jornada regulamentada pela empresa pode explicar, em parte, as raras referências nos relatos dos ferroviários entrevistados acerca dos momentos de lazer. O trabalho do ferroviário era medido pela rotina e horários de entrada e saída. Nesse sentido, a empresa regulava o tempo do trabalhador e, conseqüentemente, acabava por influenciar diretamente no seu cotidiano familiar. Ao lembrar-se do tempo de trabalho na ferrovia, Francisco de Sousa Marques³¹¹ destacava:

A gente [...] pensava e vivia da estrada de ferro, nós não tínhamos, nós não tínhamos outra coisa, outra lida se não fosse a estrada de ferro. A rotina era

³¹⁰ BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 481.

³¹¹ Francisco de Sousa Marques nasceu em Cocal-PI, em 14 de agosto de 1930. Foi admitido em 09 de setembro de 1950 na Rede Ferroviária Federal S. A, lotado no Departamento Divisional de Engenharia – MEN-1, da Divisão Operacional São Luís – Sistema Regional Recife, exercendo o cargo de Supervisor especial de linha da Estrada de Ferro Central do Piauí, ficando no exercício deste ofício até 14 de outubro de 1983 quando foi concedida aposentadoria previdenciária especial.

aquela de segunda a sexta. Era de segunda a sexta, era de segunda a sexta, era de segunda a sábado, depois a gente ganhou quatro horas de sábado e depois ganhamos o dia de sábado [...]. A gente trabalhava de segunda à sábado direto, depois nós ganhamos meio dia de sábado e depois ganhamos o dia de sábado completo. Se fazia o que, quando era três horas da manhã, quatro horas da manhã, a gente saía de casa, se deslocava pra linha da estrada de ferro, a gente pegava o transporte que o trabalhador usava pra se locomover daqui da sede, aqui em Cocal era uma das sedes, era a sede do distrito que eu era mestre de linha e a sede da turma de conservação, a gente saía pra Frecheiras e saía para Deserto, vamos dizer. Dependendo do local que se escolhia previamente, por exemplo, sábado a gente fazia o planejamento: segunda-feira, nós vamos trabalhar lugar tal, tal e tais, segunda-feira, terça, dependendo da necessidade, fazia parte da manutenção, troca de dormentes, é reposição de aterro, era rotina e de madrugada se chegava aqui cinco horas, seis da tarde todo dia. No outro dia só dava tempo de chegar em casa, tomar banho, jantar e arriar pra começar tudo de novo. Não tinha essa história não, vamos pra festa, negativo, a gente chegava em casa, a gente, as esposas tavam, a minha por exemplo, chegava tava me esperando já tava com aquele jantar pronto, essas coisas toda.³¹²

O trabalho na ferrovia ocupava grande parte do tempo do ferroviário, pois “a rotina era aquela de segunda a sexta”, além dos sábados. O tempo era regido pela labuta diária, onde o trabalhador só “pensava e vivia da estrada de ferro” e, muitas vezes, não podia se interessar em praticar algum tipo de lazer nos momentos de folga, pois, na finalização de mais um dia de trabalho, o conforto do lar era solicitado pelo corpo cansado. A casa era representada como lugar de descanso e do aconchego familiar. A esposa aguardava a chegada do marido com o “jantar pronto” na perspectiva de bem servi-lo.

O tempo do trabalho era estabelecido pelas necessidades da ferrovia, impossibilitando, muitas vezes, ao trabalhador exercer outro tipo de atividade que não fosse aquela relacionada ao mundo ferroviário. Para Geraldo Alves:

O horário de trabalho, não tinha horário naquele tempo era escravidão você saía, às vezes naqueles trolisim, você já viu trolisim que você empurrando aqueles pausim, aquelas varas, a gente saía às vezes de casa era três hora da manhã, era quatro hora da manhã, aí iniciava o trabalho era seis e meia, sete hora do dia, aí trabalhava até onze hora almoçava quando dava meio dia, só era uma hora de descanso, aí trabalhava até as quatro hora da tarde às vezes até as cinco hora.³¹³

³¹² MARQUES, Francisco de Sousa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

³¹³ ALVES, 2009.

Mesmo com grande parte do tempo do ferroviário dispensado para o trabalho na ferrovia, alguns relatos mencionavam práticas de lazeres ligados aos espaços³¹⁴ disponíveis da cidade de Parnaíba, como os cinemas, as praças, os bares, os clubes de futebol, etc. A cidade com seus espaços de lazer faziam os habitantes circularem, movimentarem-se rumo à satisfação dos desejos do corpo e da mente. Ao relatar os lazeres praticados no tempo livre, o ferroviário aposentado Alciomar Soares dizia: “Pra mim era só a cachaça mesmo, eu bebia” e complementava que era só nas férias que se divertia a vontade, sem preocupação, pois “[...] nas férias a gente tem aquelas folga pra sair bebendo aquelas cachaça mais as nega, os nego (risos)”, principalmente “nesses bazim por aí a fora, aí não tinha lugar certo não, a gente ia pra um, a gente ia pra outro, não tinha lugar certo não”. Além dos bares, o senhor Alciomar frequentava outros espaços: “[...] tinha esses matinê [...] dia de domingo, tinha aqui, tinha aculá, tinha animado aquela coisa todo chei de gente [...]”.³¹⁵ Os bares e “matinês” eram os mais frequentados pelos trabalhadores como espaços de diversão, onde o que não era permitido no trabalho se tornava regra: o consumo da cachaça, bebida preferida da maioria dos trabalhadores.

O ferroviário aposentado Geraldo Graças Alves, que trabalhou na Central do Piauí como Artífice de via permanente, ao ser perguntado sobre os lazeres praticados no tempo livre destacava que:

Aqui em Parnaíba a gente andava nesses bares, às vezes jogar dominó, carta. Aí no final de semana era praia. Nesse período, eu assumi esse escritório aqui nós fomo muito pra praia, nós saia daqui sexta-feira e ficava lá nessa casa lá essa casa lá era grande a gente cuidava bem dela também que ela tinha, tinha todo tipo de coisa de utensílios de cozinha, tinha tudo de cama, tinha beliche, tinha tudo, tinha oito beliche dessas de três lugar, tinha três cama de casal, tinha rede que eu comprava aí pra pessoa usar, eu hospedava até quarenta pessoas, trinta pessoas viu? Era muito grande lá. Aí a gente ia sexta, de dentro da casa a gente via o marzão quebrando viu? Aí as, essas minha menina tudo era pequenininha eu levava pra lá e ficava lá e quando a gente não ia daqui pra Bom Princípio que meus pais morava lá aí a gente ia pra lá no final de semana, elas estudavam, no final de semana ia pra lá [...].³¹⁶

Os bares funcionavam como espaço de entretenimento, não somente para a ingestão de bebida alcoólica, mas também para jogos entre os colegas. Os jogos de dominó e as cartas de

³¹⁴ Para Certeau, espaço “é um cruzamento de móveis”, “é um lugar praticado” pelos usuários e pedestres da cidade. Sobre esse assunto, ver: CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

³¹⁵ ARAÚJO, 2009.

³¹⁶ ALVES, 2009.

baralho eram um atrativo a mais para os trabalhadores que buscavam diversão nesses espaços. No entanto, Geraldo Alves destacava a praia como divertimento familiar dos finais de semana, pois, enquanto durante a semana saía aos “bares às vezes jogar dominó, carta”, esses dias eram reservados aos banhos de mar acompanhado da família saindo de trem de Parnaíba a Luís Correia e se hospedavam em residência construída próximo à praia. Segundo ele, essa residência foi edificada pela própria empresa ferroviária (RFFSA) para que os trabalhadores ferroviários usufríssem dos momentos de folga com sua família na praia. A ferrovia fornecia à população um trem para transportar até à praia de Atalaia, em Luís Correia, cujo itinerário fora descrito por Geraldo Alves:

A gente tinha um trem que ele transportava quando funcionava até Luís Correia, até Atalaia. Ele vinha de Cocal, pernoitava em Cocal sábado e domingo de manhã ele vinha pra trazer o pessoal pra ir pra praia, pras praia aí. Aí quando era tanto passageiro que os vagões não comportava aí eles botavam umas, uns caixotão que eles chamavam gôndolas, aí botava aquelas tábua no mei pra servir de bancada como esses romeiros, não tem os romeiro que vão pra Canindé, que vão pra fazer romaria? Aí botava aquelas pessoas no meio.³¹⁷

Nessa narrativa, percebe-se que, mesmo com muitos passageiros, eram improvisados vagões abertos, chamados de gôndolas, que comportavam um número cada vez maior de pessoas, mas que, muitas vezes, provocavam acidentes aos passageiros. Acerca disso, Geraldo lembrava que “queimava muita gente, porque aquelas locomotivas Maria fumaça jogava aquelas larvas aí caía em cima das pessoas. Outra coisa também que perturbava muito era as abelhas daqueles monte, daquelas abelha italiana elas picavam muitas pessoas”.³¹⁸ Mesmo com todos os perigos da viagem o que prevalecia entre os passageiros era a satisfação em poder desfrutar um momento de diversão com a família e os amigos na praia.

Para Aluísio da Costa Quaresma³¹⁹, que trabalhou como locatário do restaurante do trem:

O meu lazer mesmo sempre foi praia, não tinha assim um lugar específico, o único que nós tínhamos mesmo aqui na época era só praia porque eu não tinha quase tempo de me divertir porque trabalhava desde novo, não tinha tempo pra esse tipo de, de lazer ou, o meu lazer era só aos domingos assim

³¹⁷ ALVES, 2009.

³¹⁸ ALVES, 2009.

³¹⁹ Aluísio da Costa Quaresma nasceu em Parnaíba-PI, em 25 de maio de 1946. Foi locatário do restaurante do trem que servia os passageiros da Estrada de Ferro Central do Piauí.

pegava o trem aqui e ia pra praia, só mesmo isso assim na época minha. Aí como a gente já foi ficando adulto não, aí a gente já saía pras festinhas pro lado pro outro. Então, aí começou a gente frequentar os clube Fluminense, clube dos Trabalhador, Ferroviário, então, aí já foi se desenvolvendo mais.³²⁰

A praia de Atalaia em Luís Correia era a mais solicitada como espaço de diversão pelos banhistas parnaibanos, sendo lugar de inspiração aos poetas que traduziram em versos a importância desse lazer natural à população citadina. Veja um pequeno trecho dos versos do poema *Atalaia*, de Alarico da Cunha³²¹:

É a nossa chic e divertida praia...
Rainha para nós das praias brasileiras!
O sol doira-lhe a face, e as brisas presenteiras.
Num doce galanteio e ameno percossar
Undivagando o Mar,
Dão-lhe beijo e frescor,
Cantarolando amor!

É uma praia carinho, uma praia sedução.
Que enobrece e dá vida a velha Amarração!
[...].³²²

Outros espaços foram mencionados pelos ferroviários aposentados em seus relatos, como, por exemplo, os cinemas que representavam uma das oportunidades de divertimento da população de Parnaíba, principalmente da elite. As projeções cinematográficas começaram a ser assistidas pelos parnaibanos a partir de 1924, com a inauguração do Cine Teatro Éden. Durante o século XX, outros espaços de exibição foram inaugurados como o Cine Ritz, Cine Guarita, Cine São Sebastião e o Cine Gazeta. Alciomar Araújo destacava o cinema como divertimento também comum entre os trabalhadores ferroviários:

[...] Há mais aqui nesse tempo tinha muita coisa boa aqui na Parnaíba. Só aqui na Parnaíba nessa época tinha quatro cinema cada qual mais bonito. Eu queria que você visse o movimento todo domingo, todo dia e tinha tanta coisa animada. [...] Esses cinema dia de domingo era aqui na Guarita

³²⁰ QUARESMA, Aluísio da Costa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 11 e 12 mar. 2009.

³²¹ Alarico da Cunha (Timon-MA, 31-12-1883 – Rio de Janeiro-RJ, 22-09-1965). Poeta, jornalista, folclorista e sociólogo. Pertenceu à Academia Piauiense de Letras, à Academia Maranhense de Letras e à Associação Piauiense de Imprensa. Residiu em Parnaíba, onde foi vice-cônsul de Portugal. Presidente de honra da Associação Parnaibana de Letras. Colaborou com o *Almanaque da Parnaíba*.

³²² CUNHA, Alarico da. *Atalaia. Almanaque da Parnaíba*, Parnaíba, Benedito dos Santos Lima, 1936. p. 103.

tinha um, bem aí tinha outro, na rua tinha dois lá, lá na rua tinha o Éden que hoje é o Gazeta e tinha o Hits.³²³

Além dos cinemas, a população frequentava geralmente os festejos religiosos acompanhados com a família na perspectiva de ver não somente o movimento das pessoas, mas participar das festas animadas promovidas nas praças. Alciomar se lembrava da animação dos festejos:

[...] O festejo aqui da São Sebastião era animação muita aqui. Tinha o mês de maio ave Maria, os folguedos no mês de junho, era muito animado. Oh minha filha ai se aquele tempo voltasse, voltasse menos as animação, a idade da gente não volta mais não, eu queria pelo menos aquela animação que tinha naquele tempo...³²⁴

A memória de Alciomar é acompanhada do desejo da volta ao passado, do saudosismo de um tempo que não volta mais, mas que são retomados pelo ato de rememorar os momentos considerados animados pelo narrador. Outro espaço de divertimento bastante mencionado pelos trabalhadores que atuaram na ferrovia eram as praças da cidade. A principal delas foi a Praça da Graça, cujo nome faz referência a padroeira da cidade Nossa Senhora da Graça e, em seu entorno, situa-se a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Graças. Essa praça significou durante décadas palco central do lazer dos parnaibanos pelas atrações oferecidas: as missas aos domingos na Igreja matriz, os cinemas, os cassinos, as festas cívicas e populares, foi também “palco de retretas animadas, festas cívicas, novenários, desfiles de blocos carnavalescos, comícios políticos, etc.”³²⁵ Acerca dessa praça, Aluísio Quaresma afirmava:

A Praça da Graça ela era muito mais bonita do que é hoje, ela era, quer dizer, ela era uma praça, ela era dividida ali eram duas praças a do Rosário que fica pelo lado de lá da Igreja do Rosário e a de cá que era a Praça da Graça onde tem a igreja matriz hoje. A gente rodeava por ali, tinha uma rua, aquela rua que entra no Pálace Hotel ali a gente ia sair lá no correio direto no Banco do Brasil ali não era fechada como ela é hoje só uma praça unindo as duas. [...] Era separada tinha a Praça do Rosário e a Praça da Graça e ela era muito mais bonita do que é hoje, tinha uma perbula tipo aquela ali do lado do, dos Correios. Nós tínhamos o coreto, tem um coreto lá, mas esse, o de hoje é muito ruim, tinha um coreto central dentro da praça que era pra aquelas retreta dia de domingo. Era muito divertido o pessoal frequentava muito a Praça da Graça dia de domingo era muito movimentada a noite. O

³²³ ARAÚJO, 2009.

³²⁴ ARAÚJO, 2009.

³²⁵ ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: O espaço e o tempo*. Parnaíba: Sieart, 2002. p. 103.

movimento maior era lá, tinha missa ali na igreja matriz, tinha missa na igreja do Rosário, quer dizer, então tinha essa frequência mesmo era o divertimento pro parnaibano tinha na época era a Praça da Graça.³²⁶

Os ferroviários também se divertiam com os clubes de futebol criados por empresários ou esportistas interessados pelo desenvolvimento do esporte. Na cidade de Parnaíba existiram muitos times de futebol como destaque: o Parnahyba Sport Clube (fundado em 13 de maio de 1913); o Esporte Clube Fluminense (criado em 14 de julho de 1927); o Payssandu Esporte Clube (12 de agosto de 1928); o Flamengo Esporte Clube (14 de outubro de 1928); o Belga Esporte Clube (14 de novembro de 1940); o Ferroviário Atlético Clube (06 de julho de 1946); o Santos Futebol Clube (01 de maio de 1952); a Sociedade Esportiva Palmeiras (14 de setembro de 1967); o Cruzeiro Esporte Clube (07 de dezembro de 1972); a Sociedade Esportiva Vasco da Gama (20 de março de 1974); a Sociedade Esportiva Figueirense (18 de outubro de 1979); o Litorâneo Esporte Clube (08 de agosto de 1980), etc. Os jogos de futebol faziam a alegria dos torcedores parnaibanos, principalmente no Estádio Internacional (atual Petrônio Portela). Nas lembranças de Goethe Rebelo, em Parnaíba foram erguidos “os dois primeiros estádios de futebol no Piauí”, pertencentes ao Parnaíba Sport e Internacional Athletic e destacava:

Conheci muito bem o estádio do Internacional, de quem fui atleta infantil. Tinha todas as comodidades para seus jogadores, além de outras tantas para os clubes visitantes. Possuía sistema privativo de água encanada, com uma caixa d'água para muitos litros, que era enchida por força de um catavento. Banheiros com chuveiros, vasos sanitários de louça inglesa – marca Twyford Hanley, fossa, dormitório, refeitório para os dias de concentração (uso de rede para dormir), somente aos sábados, véspera dos jogos do campeonato local, realizados em turno e retorno.³²⁷

A narrativa do senhor Raimundo Ribeiro Nascimento,³²⁸ mais conhecido por Leiteirinho, traduz a paixão pelo futebol. Iniciou sua carreira profissional no esporte ao atuar em vários times de futebol de Parnaíba, como, por exemplo, no Belga Futebol Clube, no Parnaíba Futebol Clube e no Ferroviário Atlético Clube. No Belga Futebol Clube, time fundado em 14 de novembro de 1940, foi onde Raimundo Nascimento começou aos 17 anos sua carreira futebolística e, ao relatar o início de sua experiência nesse clube considerado

³²⁶ QUARESMA, 2009.

³²⁷ REBELO, Goethe Pires de Lima. *Tempos que não voltam mais: crônicas sobre a Parnaíba antiga*. Rio de Janeiro: Adois, [19--]. p. 63.

³²⁸ NASCIMENTO, 2009.

“muito pobre” na época, mas que “cresceu”, acabando por disputar a “primeira divisão [...] do campeonato regional da Liga Parnaibana de Futebol e cresceu mesmo, o Belga cresceu”. A partir do sucesso dessa primeira experiência no Belga, recebeu convite do compadre de seu pai para atuar como atacante no Parnaíba Esporte Clube: “O compade do meu pai, Gutemberg dono da Gráfica Comercial ali na rua Riachuelo, falou com meu pai: ‘compade me dê o Leiteirim pra jogar no Parnaíba’”. Esse convite veio acompanhado de outro no qual “Leiteirinho”, além de atuar no futebol, trabalharia na gráfica do cunhado de seu pai e, conseqüentemente, aprenderia algum ofício para seguir adiante profissionalmente, tornando-se conhecedor da arte de tipógrafo ou gráfico. Essa experiência na gráfica acabou por ajudá-lo na carreira de artífice gráfico da Estrada de Ferro Central do Piauí, quando foi convidado a assumir esse cargo e atuar como jogador no time do Ferroviário Atlético Clube, de Parnaíba.

Depois da primeira atuação no futebol de Parnaíba, Raimundo Nascimento lembrava que atuou em outros times de futebol, como o Moto Clube, do Maranhão, e no Ferroviário Atlético Clube, de Parnaíba. Nesse último, fez história quando foi convocado a assumir a posição de atacante, “o homem gol” e onde acabou vitorioso em alguns campeonatos da Liga Parnaibana de Futebol. A seguir, fotografia do time do Ferroviário Atlético Clube, que foi tricampeão parnaibano nos campeonatos de 1949, 1951 e 1952.



Fotografia 24: “Ferroviário Atlético Clube. Tricampeão parnaibano: 1949-1951-1952. (Em 1950, não houve campeonato). De pé da esquerda para direita: Toinho, Riba Porto, Leiteirinho, Sol, Raimundo Rasga, Ição e Palanqueta; João Carrapato (técnico); ajoelhados: Alemão, Cuncunha, Newton Diniz, Luizinho, Vicente Rasga e Cafuringa”.

Acervo: Museu do Trem do Piauí. Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba – Parnaíba (PI).

As experiências desses ferroviários no ambiente de trabalho também foram marcadas por momentos de descontração entre os colegas, principalmente quando faziam dos apelidos forma de brincadeiras e de “quebrar o gelo”. Raimundo Nascimento destacava em seu relato que “Apelido, na estrada todo mundo tinha apelido”, pois “[...] era bonito cada um se divertia com aquela, aquela brincadeira, passava as horas e assim por diante”. Em muitas passagens de sua narrativa, foram mencionados diversos apelidos de colegas tanto na gráfica local da ferrovia onde trabalhou quanto nos clubes de futebol em que atuou. Dentre os apelidos mencionados destacam-se: Palanqueta, Ição, Camurupim, Cucunha, Antõe da Marica, Dudu, Paraense, Doca, Doquinha, Manel Baleco, Raimundo Rasga, Pachequinho, Cafuringa, Vicente Rasga, Tiquiral, Agarradinho, Cavalo Velho, Luizinho Cabaça, João Carrapato, Cavalinho, Pererê, etc. No entanto, esses apelidos nem sempre eram levados na “esportiva” por quem os recebia, especialmente quando eram pejorativos ou de baixo calão:

[...] Tinha um funcionário que apelidaram ele “bosta de gato”. Você ver que o coco do gato é fedorento (risos). Apelidaram ele nesse apelido. Ele fez um pedido, uma carta pro diretor pra diminuir aquela propaganda em cima dele. Escute bem o que eu vou lhe dizer (risos). Aí o diretor, não sei se foi o Petrarca ou se foi seu Alberto Silva mandou chamar ele. Chegou lá aí pronto, se apresentou a ele e disse, parece que foi o Alberto Silva ou foi o Petrarca não me lembro bem quem foi o engenheiro, o senhor, o nome dele é Edmundo Monteiro, seu Edmundo eu recebi sua cartinha e li bem o que você tá pedindo, mas seu Edmundo eu, eu olhei no estatuto do funcionário não tem, não tem sentido nenhum o que você mandou na carta isso é uma brincadeira de amigo pra amigo porque ganha tempo, passa as, passa as hora, porque é assim seu Edmundo nós viemo e nós voltamo e vocês são os principal dono da casa Central do Piauí não é isso seu Edmundo? Aí não gostou não, ele (risos) aí ele pediu desculpa o engenheiro parece que foi o Doutor Petrarca. Aí ele engrossou a língua, engrossou a língua, engrossou a língua, engenheiro vagabundo que se forma lá na casa do cassete e vem ganhar tempo aqui na Central do Piauí. Aí ele e... Tinha aquele, aquele ligado a ele (risos) tocou nos ouvido dele [Engenheiro] a agressão que ele usava com o nome do rapaz não sabe? Pois bem, aí o rapaz mandou chamar ele. Quando ele chegou lá disse: “Seu Edmundo a primeira vez você veio pedindo o sentido que não tinha, não tinha nada ver uma coisa com a outra, você pediu uma coisa e eu olhei pro estatuto do funcionário público não tinha era o tempo, ganhar tempo brincando um com outro e não tem um funcionário aí que chamam Checheu, tem, portanto Checheu é um pássaro não chamam o rapaz de Checheu (risos). Ele dizendo pro Edmundo, mas agora que você não deixar meu nome de mão de saída, DE SAÍDA, eu lhe dou sessenta dia de guindache, guindache é suspensão. Eu lhe dou de saída seu Edmundo, seu Edmundo de saída eu lhe dou sessenta dia de suspensão que você tá usando meu nome viu seu Edmundo? (risos). O engenheiro foi se embora e nunca mais ele falou no nome do engenheiro (risos). Quando era na hora do café de manhã, de tarde, de manhã era dez minuto e a tarde era quinze, a turma fazia proposta nele pra, ele tava na banca tomando café a turma puxava o assunto pra ver que que ele dizia, ele saia de bandinha e a

turma: vem cá Edmundo. Não, não, não, não. O engenheiro foi embora e nunca mais ele falou no nome dele (risos). E ele ficou conhecido, ele ficou conhecido com esse apelido, e a turma “ei cadê o Edmundo”, ele era marceneiro por sinal um bom marceneiro [...].³²⁹

Nessa passagem da narrativa de Raimundo Nascimento, constata-se que os apelidos eram uma constante entre os colegas ferroviários, mas que podiam causar entre alguns deles sentimentos de repulsa e pedidos de intervenção por parte da direção da empresa contra àqueles que insistissem em continuar proferindo tais apelidos. Entretanto, como era uma prática comum e não constava no estatuto dos funcionários nada a respeito, a diretoria da empresa ferroviária ficava impossibilitada de aplicar qualquer tipo de punição. As brincadeiras que existiam entre os trabalhadores eram uma forma de descontração e de passar o tempo do trabalho. Para Geraldo Alves:

[...] as brincadeiras eram boas, eram boas [...] Era aqueles momentos que a gente trabalhando suava, no meio do sol, era sol quente demais. Aí a gente começava aquelas brincadeiras mesmo pra gente se distrair pro tempo passar mais rápido.³³⁰

Nesse sentido, as sociabilidades entre os trabalhadores ferroviários aconteciam de várias formas, podendo ocorrer em espaços oferecidos pela cidade, como também no próprio ambiente de trabalho. Assim, a ferrovia pode ser pensada como espaço habitado por diferentes personagens conduzidos também por diversos objetivos: trabalhar, viajar, ouvir, ver, sentir, aparecer, etc. Nesse mundo de possibilidades, dentre esses personagens, os trabalhadores ferroviários, entre um afrouxar de polcas ou um deslocamento de trilhos, ensaiavam brincadeiras entre os colegas: contavam piadas, cantarolavam, assobiavam, xingavam, empurravam uns aos outros, nem sempre na intenção da descontração do ambiente de trabalho, mas que permitiram a esses homens alguns momentos onde podiam compartilhar histórias e experiências de vida.

³²⁹ NASCIMENTO, 2009.

³³⁰ ALVES, 2009.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a finalização deste trabalho, buscou-se sintetizar as principais conclusões acerca do tema proposto pela pesquisa cujos objetivos eram: compreender o processo de constituição das ferrovias no Piauí, como esse transporte atuou no espaço urbano de Parnaíba, quais as relações de trabalho praticadas pelos trabalhadores ferroviários da Estrada de Ferro Central do Piauí e as formas de lazer vivenciadas no tempo livre.

Neste trabalho, concluiu-se que muitos projetos de viação do país no início do século XIX estavam direcionados para implantação de ferrovias e navegação fluvial e marítima, sobretudo na região sul, beneficiando províncias como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. A partir de 1850, ocorreu a expansão ferroviária do país cujo objetivo era facilitar a entrada de capital estrangeiro, principalmente o inglês, e contribuir para o crescimento da principal economia exportadora: o café. Enquanto isso, predominava na região norte o transporte fluvial, sendo as ferrovias gradativamente construídas em regiões produtoras de açúcar, como Pernambuco e Bahia.

No entanto, com a perda do poder político associado ao açúcar no Nordeste, algumas províncias não foram beneficiadas por ferrovias, como Maranhão e Piauí. No caso deste, o governo central justificava a não necessidade de estradas de ferro por haver um rio navegável – o Parnaíba, que já estava com dificuldades de navegabilidade devido aos problemas de assoreamento provocado pelas estiagens. No início do século XX, depois de várias reclamações da elite política e comercial piauiense, as ferrovias começavam a ser construídas, especialmente na região norte do Estado. A construção de linhas ferroviárias foi significada como uma alternativa de transporte da produção interna do Estado até ao porto marítimo em Amarração e capaz de tirar a economia piauiense do quadro de dependência econômica com os estados vizinhos, principalmente o Maranhão, pois o escoamento de parte considerável da produção piauiense ocorria diretamente no porto de Tutóia (MA).

A estrada de ferro foi considerado sinônimo de progresso em todo o país e o Piauí não poderia ficar de fora desse ideal, ocorrendo o aparecimento de inúmeros projetos voltados para a construção de trechos ferroviários interligando, principalmente, regiões produtoras aos mercados consumidores, como as que ligariam as cidades de Petrolina (PE) a Teresina (PI), São Luís (MA) a Teresina, Crateús (CE) a Teresina e esta cidade a Amarração (Atual Luís Correia). Esses projetos ferroviários sofreram, durante várias décadas, paralisações provocadas pela falta de verbas para continuação dos serviços de implantação. A ferrovia

chegou em território piauiense no início do século XX, com a inauguração em 1916 do primeiro trecho ferroviário de 24 km entre Portinho e Cacimbão na região norte do Estado e do lançamento da pedra fundamental da Estação de Parnaíba.

Com as reivindicações de comerciantes e representantes políticos do Piauí, o governo federal assumiu a continuação dos serviços ferroviários, concluindo a implantação de pequenos trechos entre as principais cidades da região norte, como Parnaíba (1920), Cocal (1923), Piracuruca (1923) e Piripiri (1937). A ferrovia chegou no Piauí num período em que as rodovias se tornavam elemento principal dos planos de viação do país. Nesse sentido, a construção de ferrovias foi ficando cada vez mais em segundo plano nas preocupações dos governos federal e estadual e as rodovias e estradas carroçáveis começavam a ser planejadas e construídas em todo o território brasileiro. No Piauí, entre os anos de 1923 a 1930, as mensagens governamentais davam conta dos investimentos federais e estaduais em melhoramentos na área dos transportes: construção de estradas carroçáveis, implantação de trechos ferroviários e desobstrução do rio Parnaíba. Mas, os investimentos em estradas carroçáveis foram cada vez maiores tanto para construção de novos trechos quanto para reparos dos já existentes.

Na década de 1950, esse quadro de investimentos na construção e melhorias de rodovias cresceu, enquanto as ferrovias sofreram uma gradativa diminuição, sendo um dos fatores da derrocada do sistema ferroviário no país. No Piauí constata-se que nesse período houve um crescimento na construção e melhorias de estradas carroçáveis, sobretudo na região sul do Estado, ocasionando a reorientação da produção piauiense e a estagnação da principal praça comercial do Estado, a cidade de Parnaíba. Com relação às ferrovias, existiam pequenos trechos construídos em território piauiense, como o da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Estrada de Ferro São Luís-Teresina e Estrada de Ferro Central do Piauí. Esta última teve sua conclusão em 1969 com a inauguração do trecho ferroviário entre Altos e Teresina.

A Estrada de Ferro Central do Piauí, que visava ligar algumas cidades da região norte do Estado à capital Teresina, sofreu durante longos anos com as paralizações na construção de trechos e edificações ferroviárias. Apesar dessa demora, a ferrovia marcou significativamente as cidades contempladas, intensificando o intercâmbio comercial e o movimento de pessoas. Em Parnaíba, por exemplo, vivia um processo de desenvolvimento comercial que já vinha ocorrendo desde o final do século XIX ao qual a presença das ferrovias nos primeiros anos do século XX acrescentou um transporte rápido e seguro das

mercadorias e passageiros entre as cidades dotadas de estações ferroviárias, como Amarração, Cocal, Piracuruca e Piripiri.

A ferrovia chegou em Parnaíba num momento em que se intensificava a discussão por parte de representantes do comércio acerca da melhoria dos transportes no Piauí, principalmente da construção do porto de Amarração, implantação de trechos ferroviários, ligando os estados do Ceará, Pernambuco e Maranhão a capital Teresina e estradas carroçáveis. Essa discussão ocorria pela falta de transporte adequado da produção piauiense, que era escoada em grande parte nos portos dos estados vizinhos, como Ceará e Maranhão, beneficiando suas economias. Nesse sentido, representantes políticos e do comércio piauiense discutiam a urgência da construção do porto e da finalização da ferrovia Central do Piauí, consideradas adequadas para o escoamento rápido e seguro da produção do Estado.

No entanto, constatou-se que dos dois sistemas de transporte, somente a ferrovia saiu do papel com a construção de pequenos trechos ferroviários na região norte do Estado. A chegada da ferrovia em Parnaíba foi comemorada com grande festa pelos habitantes da cidade e as crônicas produzidas no período traduziam o sentimento de entusiasmo pela presença do novo transporte, considerado elemento de “progresso” e transformação e, ao mesmo tempo, trouxe sensações de medo e desconfiança, por muitas vezes provocar acidentes que vitimavam crianças e trabalhadores.

Com relação as transformações no espaço urbano de Parnaíba, a ferrovia trouxe edificações construídas para auxiliar os serviços ferroviários desenvolvidos por diversos trabalhadores: estação, almoxarifado, armazéns de carga e mercadorias, oficinas de manutenção, local para manobra de composições, caixas d’água suspensas, casas dos funcionários (vilas ferroviárias), depósito de carvão, curral, etc. A presença da ferrovia contribuiu para uma mudança de sentido dos espaços e do dia a dia da população. A rua, por exemplo, construída para o movimento do caminhante, passou a simbolizar espaço de velocidade e perigo, mudando os hábitos das pessoas com a redobrada atenção dos possíveis atropelamentos provocados pela locomotiva e automóveis. Outro espaço que trouxe mudanças na rotina da população parnaibana foi a estação ferroviária por apresentar vários significados: trabalho, sociabilidade e diversão. Enquanto espaço de sociabilidade pelo movimento da população a procura de mercadorias ou encontrar parentes e amigos. Atualmente, a estação persiste com a nova função de “guardiã da memória”, funcionando nela um museu que guarda objetos associados ao mundo ferroviário.

Todos esses espaços da ferrovia foram construídos pelas mãos de trabalhadores provenientes de diferentes regiões, sobretudo do Ceará, que migravam para o Piauí nos

períodos de seca, buscando nas frentes de trabalho em cidades de outros estados a oportunidade do sustento familiar. Seu trabalho foi utilizado na construção de açudes, estradas e ferrovias. No Piauí, os primeiros trilhos implantados tiveram como mão de obra, principalmente cearenses que fugiam da seca que assolavam sua terra natal. Na ferrovia, essa mão de obra exercia diversos serviços, dentre os quais: construção, implantação de trilhos, supervisão e manutenção da via férrea. Contudo, antes da construção da ferrovia era realizado o planejamento da área onde seria localizado o material rodante e esse tipo de função era exercido pelos engenheiros e técnicos que podiam realizar outras atividades no espaço ferroviário, como participar da administração da estrada.

A construção da Estrada de Ferro Central do Piauí teve muitos engenheiros que atuaram na direção da ferrovia, cujas funções eram variadas: desde planejamento de edificações que auxiliavam os serviços ferroviários (estações, almoxarifados, armazéns, etc.) até contratação de funcionários (operários, maquinistas, agentes de estações, etc.). Muitos desses diretores ferroviários eram provenientes de outras estradas de ferro do país, sendo designados pela empresa para exercerem as funções de administradores da Central do Piauí e possuíam o poder de punir os trabalhadores que não seguissem as regras da empresa ferroviária. As punições podiam ser suspensões, multas, repreensões, etc. Mas também, elogiavam aqueles que seguiam adequadamente as regras, fornecendo diplomas ou medalhas de reconhecimento dos bons serviços prestados à ferrovia, além de se beneficiarem com a concessão de moradia nas residências das vilas ferroviárias.

Para conhecer as relações de trabalho na ferrovia, foram realizadas entrevistas com antigos ferroviários e pesquisado as pastas de assentamento individual de funcionários da Rede Ferroviária Federal S. A., antiga Estrada de Ferro Central do Piauí. Chegou-se a conclusão que os trabalhadores exerciam diversos serviços em diferentes espaços na ferrovia, manuseando objetos variados e sujeitos à chuva e sol escaldante, materiais corrosivos e ferrugem, acidentes, etc. A empresa ferroviária fornecia aos trabalhadores cursos de treinamento e prevenção de possíveis acidentes, além de promoção aos funcionários que exerciam adequadamente as atividades estabelecidas pela chefia ou diretoria.

O tempo de trabalho na ferrovia era de oito horas diárias, limitando, muitas vezes, o trabalhador na realização de outras atividades como a atenção à família e à prática do lazer. Entretanto, mesmo com um curto tempo livre, alguns ferroviários aposentados entrevistados mencionavam lazes praticados no espaço da cidade de Parnaíba, como os cinemas, as praças, os bares e os clubes de futebol. O lazer poderia também ser realizado no próprio

ambiente de trabalho por meio de brincadeiras entre os colegas de serviço, geralmente empurrões, apelidos, assobios, etc.

A intenção deste trabalho foi instigar a realização de outras pesquisas acerca das ferrovias no Piauí, devido aos poucos trabalhos produzidos sobre esse tema. Há ainda muitas questões em busca de respostas dentre as quais: Quais os motivos que levaram a desativação de ramais ferroviários no Piauí? Como os trabalhadores ferroviários pensavam acerca dessa desativação? Como a população de algumas cidades servidas pelo trem reagiu quando da paralisação de suas atividades? Qual o papel e o lugar da escola para filhos de ferroviários na política de assistência da companhia aos trabalhadores? Esta é uma das diversas funções do historiador: estimular o aprofundamento das pesquisas de determinado tema, como um detetive que busca incessantemente vestígios para responder as perguntas que surgem das fontes.

REFERÊNCIAS E FONTES

INSTITUIÇÕES DE PESQUISA

Arquivo Público do Piauí (Casa Anísio Brito) – Teresina (PI)

Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho – Teresina (PI)

Biblioteca Municipal Abdias Neves – Teresina (PI)

Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO) – Teresina (PI)

Universidade Federal do Piauí – Teresina (PI)

Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba – Parnaíba (PI)

Academia Parnaibana de Letras – Parnaíba (PI)

Fundação Dr. Raul Bacellar – Parnaíba (PI)

Museu do Trem do Piauí – Parnaíba (PI)

Arquivo Público do Maranhão – São Luís (MA)

Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) – São Luís (MA)

Biblioteca Municipal Benedito Leite – São Luís (MA)

1 REFERENCIAS

1.1 ARTIGOS, TESES, DISSERTAÇÕES, LIVROS E CAPÍTULOS DE LIVROS

ABREU, João Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. 4. ed. Brasília: INL, 1975.

ABREU, Irlane G. de; NUNES, Maria Célis Portella. Vilas e cidades do Piauí. In: SANTANA, R. N. Monteiro de. (Org.). *Piauí: Formação, desenvolvimento, perspectiva*. Teresina: FUNDAPI, 1995.

ALBERTI, Verena. *Manual de história oral*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2005.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 145-151, 1995.

ARAKEN, Carlos. *Estórias de uma cidade muito amada*. Parnaíba: Academia Parnaibana de Letras, [19--].

ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: SIEART, 2002.

ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoino de. *Cotidiano e pobreza: a magia da sobrevivência em Teresina: 1877-1914*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995.

BARBOSA, Edison Gayoso C. Branco. *O Parnaíba: contribuição à história de sua navegação*. Teresina: Projeto Petrônio Portela, 1986.

BASTOS, Cláudio de Albuquerque. *Dicionário histórico e geográfico do estado do Piauí*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves/PMT, 1994.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BORGES, Geraldo Almeida; DOMINGOS NETO, Manuel. *Seca seculorum: flagelo e mito na economia rural piauiense*. Teresina: Fundação CEPRO, 1987.

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRANDÃO, Hilma Aparecida. *Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri, início do século XX*. 2005. Dissertação (Mestrado em História)/Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

BRASILEIRO, Anísio et. al. *Transportes no Brasil: história e reflexões*. Brasileira, DF/Recife, PE: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)/Ed. Universitária da UFPE, 2001.

BRESCIANI, Maria Stela. Cidade e história. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002.

CAMPANHA NACIONAL DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR (CAPES). *Estudos de desenvolvimento regional: Piauí*. 1959. Série levantamentos e análises, v. 9.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Motins nos trilhos da seca. *Nossa História*, ano 2, n. 16, p. 46-49, fev. 2005.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Os trilhos do progresso: episódio das lutas operárias na construção das Estradas de Ferro de Baturité (1872-1926). *Trajetos: Revista de História da UFC*. Fortaleza, v. 1, n. 2, p. 83-101, 2002.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880)*. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

CASTELO BRANCO, Renato. *O Piauí: a terra, o homem, o meio*. São Paulo: Livraria Quatro Artes editora, 1970.

CASTELO BRANCO, Renato. Tomei um ita no norte. São Paulo: L. R. Editores Ltda, 1981 apud FILHO, Alcenor Candeira. *Memorial da cidade amiga*. Teresina: COMEPI, 1998.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

CORGOZINHO, Batistina Maria de Sousa. Ferroviário: cruzamento de linhas. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). *Caminhos do trem: profissão ferroviária*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

DECRETOS e resoluções do governo do Estado do Piauí. Teresina: Tip. O Piauí, 1891.

DODEBEI, Vera. Memória, circunstância e movimento. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô. (Org.). *O que é memória social*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*, n. 13, jun. 1996.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRAS, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002.

GONÇALVES, Wilson Carvalho. *Dicionário enciclopédico piauiense ilustrado*. Teresina: Halley, 2003.

GONDAR, Jô. Quatro proposições sobre memória social. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô (Orgs.). *O que é memória social*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). *O Brasil Monárquico: declínio e queda do Império*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1971.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

JACOB, Marc Theophile. A pequena e brava família Jacob. In: ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoíno de; EUGÊNIO, João Kennedy. *Gente de longe: histórias e memórias*. Teresina: Halley, 2006.

JORGE, Miécio de Miranda. *Álbum do Maranhão*. São Luís: [s.n.], 1950.

KOSSOY, Boris. *Fotografia e história*. São Paulo: Ática, 1989.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. A construção de ferrovias no Brasil imperial. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). *Caminhos do trem: profissão ferroviária*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2003.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização (1880-1930)*. 2003. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Uberlândia, 2003.

LOPES, Antônio de Pádua Carvalho. Luz, progresso e expansão intelectual: a elite comercial exportadora de Parnaíba e o lugar da educação no desenvolvimento do Piauí. In: CASTELO BRANCO, Edwar de Alencar; NASCIMENTO, Francisco Alcides do e PINHEIRO, Áurea Paz (Orgs.). *Histórias: cultura, sociedade, cidades*. Recife: Bagaço, 2005.

LOPES, Antônio de Pádua Carvalho. *Superando a pedagogia sertaneja: grupo escolar, escola normal e modernização da escola primária pública piauiense (1908-1930)*. 2001. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2001.

MADEIRA, Armando. *Interesses piauienses*. Parnaíba: Comissão de Propaganda do Porto de Amarração, 1920.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte agrário e o Império, 1871-1889*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

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

MENDES, Francisco Iweltman Vasconcelos. *Parnaíba: educação e sociedade*. Parnaíba: SIEART, 2007.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Estrada de Ferro Central do Piauí*. São Luís: Serviço de Administração da RFFSA, [199?].

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. *Ferrovia: Patrimônio Cultural Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)*. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. O processo de modernização de Teresina nos anos 30 e 40: encurtamento do tempo e espaço. *Carta CEPRO*, Teresina, v. 18, n. 1, jan./jun. 2000.

NASCIMENTO, Osvaldo Soares do. Esboço de um projeto de desenvolvimento para o Piauí. *Econômica piauiense*, Teresina, v. 1, n. 2, abr./jun. 1957.

NEVES, Abdias. *Política das estradas de ferro e finanças da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP. São Paulo, 1993.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. Paisagem ferroviária: memória e identidade na metrópole paulista. *Exacta*, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 363-373, jul./dez. 2006.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro et. al. (Org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho D'água, 2004.

PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? *História Revista*, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45-69, jan./jun. 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Porto Alegre e as ilusões do espelho: Do mito das origens e a hegemonia simbólica do campo. In: *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris*, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: Ed. Universidade UFRGS, 2002.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 53, jun./2007.

PINHEIRO, Áurea da Paz. *O desmoronar das utopias Abdias Neves (1876-1928): anticlericalismo e política no Piauí nas três primeiras décadas do século XX*. 2003. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2003.

POSSAS, Lúcia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo*. Teresina: EDUFPI, 2006.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Os literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo*. João Pessoa/Teresina: EDUFPB/EDUFPI, 1998.

RAMOS, José Nicodemos Alves. *Parnaíba de A a Z: Guia afetivo*. Brasília: MultCultural Arte e Comunicação, 2008.

REBELO, Goethe Pires de Lima. *Tempos que não voltam mais: crônicas sobre a Parnaíba antiga*. Rio de Janeiro: Adois, [19--].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Sistema ferroviário RFFSA 1974*. Departamento Geral de Estatística: Setor Geral de Desenho e Impressão, 1974.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Estrada de Ferro São Luís-Teresina*. Distrito de Transporte do Piauí. São Luís: Serviço de Administração, [199-].

SAES, Flávio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.

SAES, Flávio Azevedo Marques. *Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870 – 1900*. In: SZMRECSÁNY, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. (Org.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Edusp, 1993.

SANTANA, R. N. Monteiro de. *Evolução histórica da economia piauiense e outros estudos*. Teresina: FUNDAPI, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geo-econômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SÍNTESE histórica do 2.º BEC. *Boletim Interno*, n. 176, 23 set. 2004. Disponível em: www.2becnst.eb.mil.br. Acesso em: 15 fev. 2010.

SOUSA, Fábio Gutemberg R. B. de. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1940). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 23, n. 46, p.65. 2003.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. As etapas de estruturação dos meios de transporte no Brasil e o desenvolvimento desigual. *Geoambiente On-line*. Jataí-GO, n. 4, jan./jun. 2005.

SOUZA, Alberto Magno Pereira de. Porto de Amarração: interligando o escrito e o oral. In: NASCIMENTO, Francisco de Assis de Sousa.; FILHO, Geraldo Pedro da Costa.; SILVA, Sheila Maria Sousa da. *Fragmentos Históricos: Experiências de pesquisa no Piauí*. Parnaíba: Sieart, 2005.

SOUZA, Candice Vidal e. *A pátria geográfica: sertão e litoral no pensamento social brasileiro*. Goiânia: Ed. da UFG, 1997.

TENCA, Álvaro. *Senhores dos trilhos: Racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do Curso de Ferroviários da Antiga Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VASQUEZ, Pedro (Org.). *Caminhos do trem: as grandes ferrovias*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. *O progresso vem de jegue: modernização no Piauí entre ânsia e inércia (o caso de Parnaíba, 1889-1930)*. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) – Licenciatura Plena em História, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2007.

2 FONTES

2.1 RELATÓRIOS E MENSAGENS DE GOVERNO

PIAUI. Governo 1896-1900 (Vasconcelos). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Raimundo Artur de Vasconcelos, em 1 de junho de 1898*. Teresina, 1898.

PIAUÍ. Governo 1896-1900 (Vasconcelos). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Raimundo Artur de Vasconcelos, em 1 de junho de 1899*. Teresina, 1899.

PIAUÍ. Governo. 1910-1912 (Silva). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Antonino Freire da Silva, em 1 de junho de 1910*. Teresina: Tip. do Piauí, 1910.

PIAUÍ. Governo. 1912-1916 (Rosa). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel de Paiva Rosa, em 1 de junho de 1913*. Teresina: Tip. Paz, 1913.

PIAUÍ, Governo. 1912-1916 (Rosa). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Miguel de Paiva Rosa, em 1 de junho de 1915*. Teresina: Tip. Paz, 1915.

PIAUÍ. Governo. 1920-1924 (Ferreira). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira, em 1º de junho de 1922*. Teresina: Tip. do Piauí, 1922.

PIAUÍ. Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1925*. Teresina: Tip. do Piauí, 1925.

PIAUÍ, Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1926*. Teresina: Tip. do Piauí, 1926.

PIAUÍ, Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1927*. Teresina: Tip. do Piauí, 1927.

PIAUÍ. Governo. 1925-1928 (Melo). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador Matias Olímpio de Melo, em 1º de junho de 1928*. Teresina: Tip. do Piauí, 1928.

PIAUÍ. Governo. 1935-1937 (Melo). *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Interventor Leônidas de Castro Melo*. Teresina: Imprensa Oficial, 1938.

RELATÓRIO com que Firmino Lucínio da Silva Soares passou a administração da Província para Raimundo José Vieira da Silva no dia 26 de setembro de 1888. Teresina: Tip. da Imprensa, 1888.

RELATÓRIO apresentado ao Exm. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Chefe do Governo Provisório da República, pelo Capitão Landri Sales Gonçalves, Interventor Federal no Piauí, relativo ao exercício de 1932. *Diário Oficial*, Teresina, ano 3, n. 194, 29 ago. 1933.

2.2 JORNAIS, REVISTAS E PERIÓDICOS

A Imprensa. Parnaíba, 1926-1927.

A Praça. Parnaíba, 1927-1928.

A Semana. Parnaíba, 1916.

O Piauí. Teresina, 1923-1930.

Piauí. Teresina, 1906-1913.

Diário Oficial. Teresina, 1930-1950.

O Dia. Teresina, 1950-1960.

O Tempo. Teresina, 1935.

Almanack da Parnahyba. Parnaíba, Editado pela Mercaria Bembem de B. S. Lima & C.a, ano 3, 1924.

Almanack da Parnahyba. Pará-Belém, Editado pela Mercaria Bembem de B. S. Lima & C.a, ano 5, 1926.

A Propaganda Revista Comercial e Literária. Parnaíba, 1930.

Econômica Piauiense. Teresina, v. 1, n. 3, jul./set. 1957.

2.3 FONTES HEMEROGRÁFICAS

A PRIMEIRA viagem. *O Dia*, Teresina, ano 18, n. 2.588, 6 dez. 1968. p. 1.

AS REFORMAS da cidade. *A Praça*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 8 nov. 1927. p. 1.

AUSPICIOSO evento. *O Piauí*, ano 34, n. 710, Teresina, 2 dez. 1923.

AUXAN, René. Fragmentos. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 3, 3 dez. 1916. p. 2.

A CONTRIBUIÇÃO da Ford para a economia nacional. *Jornal do Comércio*, Teresina, ano 4, n. 808, 19 out. 1949. p. 4.

A SOLENIDADE memorável da inauguração da ponte “João Luiz Ferreira”. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 274, 4 dez. 1939. p. 1.

BACELAR, Renato. O Dia no interior. *O Dia*, Teresina, ano 18, n. 2.588, 6 dez. 1968. p. 1.

CORREIA, Jonas de Moraes. Memorial. *Piauí*, Teresina, ano 16, n. 866, 1 set. 1906. p. 3.

COSTA, Heitor da Silva. Estrada de Ferro do S. Francisco a Parnaíba. *Piauí*, Teresina, ano 20, n.1039, 5 jan. 1910. p. 1.

CLARK, Mendonça. Retrato vivo do Piauí e dos grandes problemas da terra e do homem. *O Dia*, Teresina, ano 5, n. 299, 20 out. 1955. p. 1.

DATA VÊNIA. *A Praça*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 01 nov. 1927. p. 1.

DE AMARRAÇÃO a Piracuruca. *O Piauí*, Teresina, ano 34, n. 708, Teresina, 22 nov. 1923. p. 1.

DESASTRE DE TREM. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 507, 3 jul. 1935.

DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul.1934. p. 7.

ECOS da visita do Ministro Souza Lima a Parnaíba. *O Dia*, Teresina, ano 1, n. 20, 17 jun. 1951. p. 4.

ESTATÍSTICA Vias de comunicação no Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 6, n. 288, 22 dez. 1936. p. 13.

ESTRADA DE FERRO festa cívica. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 26 nov. 1916. p. 2.

ESTRADA de ferro Central do Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 1, n. 2, 3 jan. 1931. p. 2.

E. F. CENTRAL DO PIAUÍ. *O Piauí*, Teresina, ano 34, n. 636, 1 fev. 1923.

ESTRADA de rodagem Teresina-Fortaleza Mais 15 quilômetros entregues ao tráfico. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 250, 31 out. 1939. p. 1.

FILHO, A. Tito. Problemas e soluções. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 885, 18 jun. 1961. p. 1.

FILHO, A. Tito. Ainda problemas. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 887, 21 jun. 1961. p. 1.

FILHO, A. Tito. Revista de fatos. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 890, 6 jul. 1961. p. 2.

GURGUÉIA, João. Aspectos da vida econômica piauiense. *O Dia*, Teresina, ano 3, n. 156, 17 jan. 1954, p.6.

JUÍZO Federal. *O Piauí*, Teresina, ano 39, n. 263, 6 dez. 1930. p. 5.

MELHORAMENTOS. *Piauí*, Teresina, ano 20, n. 1066, 7 jul. 1910. p. 1.

MONOGRAFIA n.24, de Parnaíba. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 82, 11 abr. 1939. p. 2.

NUNES, Celso. A importância comercial de Parnaíba exige uma estrada de rodagem. *Jornal do Comércio*, Teresina, ano 4, n. 806, 8 out. 1949. p. 4.

O PIAUÍ rodoviário. *Diário Oficial*, Teresina, ano 10, n. 126, 7 jun. 1940.

OS PROBLEMAS do Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 6, n. 130, 10 jun. 1936. p. 1.

PARTE OFICIAL – Governo do Estado. Lei n. 569. *Piauí*, Teresina, ano 20, n. 1066, 7 jul. 1910. p. 1.

PASSOS, Artur. Uma grande realização. *O Dia*, Teresina, ano 11, n. 840, 8 jan. 1961. p. 1.

PELA E. F. Central do Piauí. *O Piauí*, Teresina, ano 62, n. 753, 24 jan. 1952. p. 2.

PROGRESSO dos meios de transporte. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 655, 30 dez. 1935. p. 1.

REGISTRO DA SEMANA. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 3, 3 dez. 1916. p. 2.

RELATÓRIO apresentado ao Exm. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Chefe do Governo Provisório da República, pelo Capitão Landrú Sales Gonçalves, Interventor Federal no Piauí, relativo ao exercício de 1932. *Diário Oficial*, Teresina, ano 3, n. 194, 29 ago. 1933. p. 4.

REPAROS urgentes nas estradas carroçáveis. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 642, 13 dez. 1935. p. 1.

2.4 DEPOIMENTOS

ARAÚJO, Alciomar Soares de. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

ALVES, Geraldo Graças. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

MARQUES, Francisco de Sousa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

NASCIMENTO, Raimundo Ribeiro. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 e 11 mar. 2009.

QUARESMA, Aluísio da Costa. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 11 e 12 mar. 2009.

SILVA, José Ricardo da. *Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 24 fev. 2009.

ANEXOS

ANEXO A³³¹

³³¹ Fichas de registro das entrevistas realizadas com funcionários aposentados da antiga Estrada de Ferro Central do Piauí subordinada a Rede Ferroviária Federal S.A. Esses depoimentos podem ser encontrados no acervo do Núcleo de História Oral (NHO), da Universidade Federal do Piauí.

	MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL <i>Campus Universitário Min. Petrônio Portela, Ininga • Sala 372</i> <i>CEP 64049-550 – Teresina – Piauí</i>	 <small>NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL</small>
---	--	---

FICHA DE REGISTRO DA ENTREVISTA


<p>Alciomar Soares de Araújo Fotografia tirada em sua residência no dia 4 de novembro de 2009</p>
<p>DADOS DA ENTREVISTA</p>
<p>Responsável pela pesquisa e elaboração do roteiro: Lêda Rodrigues Vieira</p>
<p>Entrevistadora: Lêda Rodrigues Vieira</p>
<p>Tipo de Entrevista: Trajetória de vida</p>
<p>Linha de pesquisa: História, cidade, memória e trabalho</p>
<p>Projeto de pesquisa: Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960.</p>
<p>Responsável pelo projeto de pesquisa: Lêda Rodrigues Vieira³³²</p>

³³² Entrevista realizada sob orientação do Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes desenvolvida para o projeto de mestrado do Programa de Pós-graduação em História do Brasil intitulado “Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916-1960”, de Lêda Rodrigues Vieira.

DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO	
Entrevistado: Alciomar Soares de Araújo	
Nacionalidade: Brasileiro	Estado civil: Casado
Naturalidade: Luís Correia – PI	Data de Nascimento: 10 de janeiro de 1943
HISTÓRICO PROFISSIONAL	
(registrar em ordem decrescente de ocorrência ou os principais)	
Profissão: Conservador de via permanente.	
DADOS DO CONTEÚDO DA ENTREVISTA	
Sumário:	
Ficha de registro da entrevista.....	3
Ficha de depoimento.....	4
Sessão de direitos sobre depoimento oral/escrito.....	4
Primeira seção da entrevista com Alciomar Soares de Araújo	6
Palavras-Chave: Piauí. Parnaíba. Transportes. Ferrovia.	
DADOS TÉCNICOS DA ENTREVISTA	
Datas da entrevista: 10 de março de 2009	
Local da entrevista: Residência do entrevistado situada na Avenida Armando Cajubá, n. 702, Bairro São Francisco na cidade de Parnaíba-PI.	
Duração da entrevista: 01:33:55 h	
Equipamentos: mp3 e Câmara Digital Sony 6.0	
Transcrição e revisão: Lêda Rodrigues Vieira	
Data de assinatura do termo de autorização: 04 de novembro de 2009 (quando a autorização não ocorreu no ato da entrevista)	
Número de páginas: 33 p	

	MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL <i>Campus Universitário Min. Petrônio Portela, Ininga • Sala 372</i> <i>CEP 64049-550 – Teresina – Piauí</i>	 <small>NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL</small>
---	--	---

FICHA DE REGISTRO DA ENTREVISTA

	
Aluísio da Costa Quaresma Fotografia tirada próximo a sua residência no dia 4 de novembro de 2009	
DADOS DA ENTREVISTA	
Responsável pela pesquisa e elaboração do roteiro: Lêda Rodrigues Vieira	
Entrevistadora: Lêda Rodrigues Vieira	
Tipo de Entrevista: Trajetória de vida	
Linha de pesquisa: História, cidade, memória e trabalho	
Projeto de pesquisa: Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960.	
Responsável pelo projeto de pesquisa: Lêda Rodrigues Vieira ³³³	
DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO	
Entrevistado: Aluísio da Costa Quaresma	
Nacionalidade: Brasileiro	Estado civil: Casado

³³³ Entrevista realizada sob orientação do Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes desenvolvida para o projeto de mestrado do Programa de Pós-graduação em História do Brasil intitulado “Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916-1960”, de Lêda Rodrigues Vieira.

Naturalidade: Parnaíba – PI	Data de Nascimento: 25 de maio de 1946
HISTÓRICO PROFISSIONAL (registrar em ordem decrescente de ocorrência ou os principais)	
Profissão: Locatário do Restaurante do Trem da Estrada de Ferro Central do Piauí.	
DADOS DO CONTEÚDO DA ENTREVISTA	
Sumário:	
Ficha de registro da entrevista.....	3
Ficha de depoimento.....	4
Sessão de direitos sobre depoimento oral/escrito.....	4
Primeira seção da entrevista com Alúcio da Costa Quaresma	6
Palavras-Chave: Piauí. Parnaíba. Transportes. Ferrovia.	
DADOS TÉCNICOS DA ENTREVISTA	
Data da primeira seção: 11 de março de 2009	
Data da segunda seção: 12 de março de 2009	
Local da entrevista: Residência do entrevistado situada na Praça Miguel Furtado Bacelar, n. 100 na cidade de Parnaíba.	
Duração da primeira seção: 01:18:12 h	
Duração da segunda seção: 00:50:32 h	
Equipamentos: mp3	
Transcrição e revisão: Lêda Rodrigues Vieira	
Data de assinatura do termo de autorização: 04 de novembro de 2009 (quando a autorização não ocorreu no ato da entrevista)	
Número de páginas: 44 p	

	MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL <i>Campus Universitário Min. Petrônio Portela, Ininga • Sala 372</i> <i>CEP 64049-550 – Teresina – Piauí</i>	 <small>NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL</small>
---	--	---

FICHA DE REGISTRO DA ENTREVISTA

	
Francisco de Sousa Marques e sua esposa Maria Madalena Miranda Marques Fotografia tirada no dia 22 de dezembro de 2006	
DADOS DA ENTREVISTA	
Responsável pela pesquisa e elaboração do roteiro: Lêda Rodrigues Vieira	
Entrevistadora: Lêda Rodrigues Vieira	
Tipo de Entrevista: Trajetória de vida	
Linha de pesquisa: História, cidade, memória e trabalho	
Projeto de pesquisa: Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960.	
Responsável pelo projeto de pesquisa: Lêda Rodrigues Vieira	
DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO	
Entrevistado: Francisco de Sousa Marques	
Nacionalidade: Brasileiro	Estado civil: Casado
Naturalidade: Cocal – PI	Data de Nascimento: 14 de agosto de 1930

HISTÓRICO PROFISSIONAL (registrar em ordem decrescente de ocorrência ou os principais)
Profissão: Supervisor especial de linha.
DADOS DO CONTEÚDO DA ENTREVISTA
Sumário: Ficha de registro da entrevista.....3 Ficha de depoimento.....4 Sessão de direitos sobre depoimento oral/escrito.....4 Primeira seção da entrevista com Francisco de Sousa Marques6
Palavras-Chave: Piauí. Parnaíba. Transportes. Ferrovia.
DADOS TÉCNICOS DA ENTREVISTA
Datas da entrevista: 22 de dezembro de 2006
Local da entrevista: Residência do entrevistado situada na Avenida coronel João Marques nº 355, na cidade de Cocal-PI.
Duração da entrevista: 00:57:22 h
Equipamentos: mp3
Transcrição e revisão: Lêda Rodrigues Vieira
Data de assinatura do termo de autorização: Autorização gravada durante a entrevista. (quando a autorização não ocorreu no ato da entrevista)
Número de páginas: 24 p

	MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL <i>Campus Universitário Min. Petrônio Portela, Ininga • Sala 372</i> <i>CEP 64049-550 – Teresina – Piauí</i>	 <small>NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL</small>
---	--	---

FICHA DE REGISTRO DA ENTREVISTA


<p>Geraldo Graças Alves Fotografia tirada em sua residência no dia 04 de novembro de 2009</p>
DADOS DA ENTREVISTA
Responsável pela pesquisa e elaboração do roteiro: Lêda Rodrigues Vieira
Entrevistadora: Lêda Rodrigues Vieira
Tipo de Entrevista: Trajetória de vida
Linha de pesquisa: História, cidade, memória e trabalho
Projeto de pesquisa: Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960.
Responsável pelo projeto de pesquisa: Lêda Rodrigues Vieira ³³⁴
DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO
Entrevistado: Geraldo Graças Alves

³³⁴ Entrevista realizada sob orientação do Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes desenvolvida para o projeto de mestrado do Programa de Pós-graduação em História do Brasil intitulado “Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916-1960”, de Lêda Rodrigues Vieira.

Nacionalidade: Brasileiro	Estado civil: Casado
Naturalidade: Bom Princípio – PI	Data de Nascimento: 14 de maio de 1949
HISTÓRICO PROFISSIONAL (registrar em ordem decrescente de ocorrência ou os principais)	
Profissão: Artífice de via permanente.	
DADOS DO CONTEÚDO DA ENTREVISTA	
Sumário:	
Ficha de registro da entrevista.....	3
Ficha de depoimento.....	4
Sessão de direitos sobre depoimento oral/escrito.....	4
Primeira seção da entrevista com Geraldo Graças Alves	6
Palavras-Chave: Piauí. Parnaíba. Transportes. Ferrovia.	
DADOS TÉCNICOS DA ENTREVISTA	
Datas da entrevista: 10 de março de 2009	
Local da entrevista: Residência do entrevistado situada na Avenida Armando Cajubá, n. 534, Bairro São Francisco na cidade de Parnaíba-PI.	
Duração da entrevista: 01:41:43 h	
Equipamentos: mp3	
Transcrição e revisão: Lêda Rodrigues Vieira	
Data de assinatura do termo de autorização: 04 de novembro de 2009 (quando a autorização não ocorreu no ato da entrevista)	
Número de páginas: 37 p	

	MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL <i>Campus Universitário Min. Petrônio Portela, Ininga • Sala 372</i> <i>CEP 64049-550 – Teresina – Piauí</i>	 <small>NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL</small>
---	--	---

FICHA DE REGISTRO DA ENTREVISTA

	
José Ricardo da Silva Fotografia tirada em sua residência no dia 04 de novembro de 2009	
DADOS DA ENTREVISTA	
Responsável pela pesquisa e elaboração do roteiro: Lêda Rodrigues Vieira	
Entrevistadora: Lêda Rodrigues Vieira	
Tipo de Entrevista: Trajetória de vida	
Linha de pesquisa: História, cidade, memória e trabalho	
Projeto de pesquisa: Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960.	
Responsável pelo projeto de pesquisa: Lêda Rodrigues Vieira ³³⁵	
DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO	
Entrevistado: José Ricardo da Silva	
Nacionalidade: Brasileiro	Estado civil: Casado
Naturalidade: Araioses – MA	Data de Nascimento: 18 de junho de 1935

³³⁵ Entrevista realizada sob orientação do Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes desenvolvida para o projeto de mestrado do Programa de Pós-graduação em História do Brasil intitulado “Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916-1960”, de Lêda Rodrigues Vieira.

HISTÓRICO PROFISSIONAL (registrar em ordem decrescente de ocorrência ou os principais)
Profissão: Trabalhador de linha (pedreiro), artífice especial de obras e assistente de manutenção.
DADOS DO CONTEÚDO DA ENTREVISTA
Sumário: Formulário de registro da entrevista.....3 Ficha de depoimento.....5 Sessão de direitos sobre depoimento oral/escrito.....5 Entrevista com José Ricardo da Silva6
Palavras-Chave: Piauí. Parnaíba. Transportes. Ferrovia.
DADOS TÉCNICOS DA ENTREVISTA
Datas da entrevista: 24 de fevereiro de 2009
Local da entrevista: Residência do entrevistado situada na Rua Inhaguera, n. 359, Bairro São Francisco na cidade de Parnaíba.
Duração da entrevista: 01:33:31 h
Equipamentos: mp3 e Câmara Digital Sony 6.0
Transcrição e revisão: Lêda Rodrigues Vieira
Data de assinatura do termo de autorização: 04 de novembro de 2009 (quando a autorização não ocorreu no ato da entrevista)
Número de páginas: 35 p

	MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL <i>Campus Universitário Min. Petrônio Portela, Ininga • Sala 372</i> <i>CEP 64049-550 – Teresina – Piauí</i>	 <small>NÚCLEO DE HISTÓRIA ORAL</small>
---	--	---

FICHA DE REGISTRO DA ENTREVISTA

	
<p>Raimundo Ribeiro Nascimento Fotografia tirada em sua residência no dia 11 de março de 2009</p>	
<p>DADOS DA ENTREVISTA</p>	
<p>Responsável pela pesquisa e elaboração do roteiro: Lêda Rodrigues Vieira</p>	
<p>Entrevistadora: Lêda Rodrigues Vieira</p>	
<p>Tipo de Entrevista: Trajetória de vida</p>	
<p>Linha de pesquisa: História, cidade, memória e trabalho</p>	
<p>Projeto de pesquisa: Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1960.</p>	
<p>Responsável pelo projeto de pesquisa: Lêda Rodrigues Vieira³³⁶</p>	
<p>DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO</p>	
<p>Entrevistado: Raimundo Ribeiro Nascimento</p>	
<p>Nacionalidade: Brasileiro</p>	<p>Estado civil: Casado</p>

³³⁶ Entrevista realizada sob orientação do Prof. Dr. Antônio de Pádua Carvalho Lopes desenvolvida para o projeto de mestrado do Programa de Pós-graduação em História do Brasil intitulado “Caminhos de ferro: história e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916-1960”, de Lêda Rodrigues Vieira.

Naturalidade: Parnaíba – PI	Data de Nascimento: 29 de novembro de 1924
HISTÓRICO PROFISSIONAL (registrar em ordem decrescente de ocorrência ou os principais)	
Profissão: Trabalhou na gráfica do almoxarifado da estação ferroviária de Parnaíba.	
DADOS DO CONTEÚDO DA ENTREVISTA	
Sumário:	
Ficha de registro da entrevista.....	3
Ficha de depoimento.....	4
Sessão de direitos sobre depoimento oral/escrito.....	4
Primeira seção da entrevista com Raimundo Ribeiro Nascimento.....	6
Segunda seção da entrevista com Raimundo Ribeiro Nascimento.....	33
Palavras-Chave: Piauí. Parnaíba. Transportes. Ferrovia.	
DADOS TÉCNICOS DA ENTREVISTA	
Datas da entrevista: Primeira seção: 10 de março de 2009 Segunda seção: 11 de março de 2009	
Local da entrevista: Residência do entrevistado situada na Rua Guaporé, n. 128, Bairro São Francisco da Guarita na cidade de Parnaíba-PI.	
Duração da primeira seção: 02:17:34 h	
Duração da segunda seção: 01:46:03 h	
Equipamentos: mp3	
Transcrição e revisão: Lêda Rodrigues Vieira	
Data de assinatura do termo de autorização: Autorização gravada durante a entrevista. (quando a autorização não ocorreu no ato da entrevista)	
Número de páginas: 51 p	

ANEXO B³³⁷

³³⁷ Relatórios dos trabalhos da ferrovia Teresina a Piripiri no trecho de Piripiri a Campo Maior, produzido pela secção técnica do 2.º Batalhão de Engenharia e Construção, em Teresina.

M. G.
D. V. T.
1.º GPT. E.
2.º BEC
SECCÃO TÉCNICA

MVOP
DNEF

FERROVIA: - TERESINA – PIRIPIRI
TRECHO: - PIRIPIRI – CAMPO MAIOR – 77,398 km

RELATÓRIOS DOS TRABALHOS

I – GENERALIDADES:

O projeto da Estrada foi aprovado pelo Decreto n.º 12.841, de 10 de julho de 1943.

O 1.º Grupamento de Engenharia iniciou os trabalhos de regularização e alargamento de cortes e aterros, e lançamento da superestrutura em julho de 1955, tendo concluído o referido entre Piripiri e Campo Maior – 77. 398 km em setembro de 1961.

II – TRABALHOS REALIZADOS

1 – Terraplanagem – Volume escavado para regularização, alargamento e revestimento dos aterros.....	550.000 m ³
2 – Obras D’arte –	
2.1 – Obras D’arte correntes	(anexo)
2.2 – Obras D’arte especiais	(anexo)

III – VIA PERMANENTE – BITOLA 1,00 m

3.1 – Largura em corte	4,80 m
3.2 – Largura em aterro	4,00 m
3.3 – Extensão total	77.398,00 m
3.4 – Extensão em curva	7.999,11 m
3.5 – Extensão em tangente	69.398,89 m
3.6 – Raio mínimo	300,300 m
3.7 – Rampa máxima	1,3%
3.8 – Extensão em rampa máxima	–
3.9 – Desvios	41.200,00 m
3.10 – Triângulo de Reversão	2

De Piripiri a Sambaíba – 48 km de linha é de TR-32;
De Sambaíba a Campo Maior a linha é de TR-37.

IV – EDIFICAÇÕES Anexo

Há um total de 39 casas, 2 estações e 1 Posto Telegráfico.

V – LINHA TELEGRÁFICA E TELEFÔNICA

Extensão	77.398,00 m
Aparelho Telefônico	– 4 –

VI – CERCA MARGINAIS

Extensão 154.796,00 m

VII – INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS

- 4 – Reservatórios de 10.000 litros nos grupos de casa dos km: 10 – 38 – 48 e 58;
- 1 – Reservatório de 5.000 litros no grupo de casa do km 18;
- 1 – Reservatório de 30.000 litros nas Estações de Campo Maior;
- 1 – Reservatório de 25.000 litros na Estação de Capitão de Campos.

Teresina-Piauí, 19 de setembro de 1962.

M. G.
D. V. T.
1º Gpt. E.
2º E. E. C.

M. V. O. P.

D. N. E. F.

FERROVIA: TERESINA - PIRIPIRI

TRECHO: PIRIPIRI - CAMPO MAIOR

= RELAÇÃO DAS OBRAS D'ARTES CORRENTES =

VISTO: -
Flamilton
CMT 2º DE ONST
Tunil Ant.

Nº	DISCRIMINAÇÃO	ESTACAS	- OBSERVAÇÃO -
1	-BA 1,00 x 0,80.....	41 + 5,28	-Const. pelo DNEF -
2	-Pontilhão de 2,00.....	92 + 13,08	- " " "
3	-BA 1,35 x 0,75	110 + 17,51	- " " "
4	-BSC de 3.00 x 1,50.....	134 + 7,00	- " " "
5	-BSC de 1,00 x 0,80.....	176 + 10,00	- " " "
6	-BA de 1,25 x 0,90.....	211 + 6,50	- " " "
7	-BDC de 2,00 x 2,00.....	284 + 2,00	- " " "
8	-BA de 1,80 x 0,80.....	365 + 14,29	- " " "
9	-BSC de 0,90 x 0,60.....	489 + 8,00	- " " "
10	-BSC de 0,43 x 0,67.....	508 + 10,50	- " " "
11	-BSC de 0,60 x 0,90.....	515 + 13,50	- " " "
12	-BSC de 0,80 x 0,60.....	550 + 2,00	- " " "
13	-BSC de 0,80 x 0,60.....	618 + 17,80	- " " "
14	-BA de 0,60 x 0,50.....	629 + 17,70	- " " "
15	-Pontilhão de 6,00.....	847 + 1,45	- " " "
16	-BSC de 1,50 x 2,00	934 + 2,60	- " " "
17	-BSC de 0,80 x 0,60.....	969 + 12,70	- " " "
18	-BA de 1,50 x 0,50.....	1029 + 17,89	- " " "
19	-BSC de 0,80 x 0,60.....	1124 + 7,05	- " " "
20	-BSC de 1,20 x 0,60.....	1221 + 16,30	- " " "
21	-Pontilhão de 4,00	1235 + 8,61	- " " "
22	-BA de 1,30 x 0,60.....	1270 + 15,92	- " " "
23	-BA de 1,00 x 0,90	1271 + 6,05	- " " "

- Continua -

Nº	DISCRIMINAÇÃO	ESTACAS	OBSERVAÇÃO:
24	-Pontilhão de 4,00.....	1.339 + 16,30	-Const. p/INEF -
25	-Pontilhão de 4,00.....	1.384 + 18,03	- " " "
26	-BA de 0,65 x 0,40.....	1.394 + 7,67	- " " "
27	-BSC de 1,00 x 0,90.....	1.465 + 4,23	- " " "
28	-BSC de 0,90 x 0,60.....	1.510 + 15,47	- " " "
29	-BA de 0,60 x 0,50.....	1.532 + 0,88	- " " "
30	-BSC de 0,90 x 0,60.....	1.585 + 10,35	- " " "
31	-BA de 1,55 x 0,75.....	1.606 + 17,65	- " " "
32	-BDC de 1,00 x 1,00.....	1.640 + 5,00	- " " "
33	-BSC de 0,80 x 0,60.....	1.721 + 12,00	- " " "
34	-BA de 0,50 x 0,40.....	1.826 + 1,10	- " " "
35	-BSC de 1,00 x 1,00.....	1.913 + 5,00	- " " "
36	-Pontilhão.....	1.937 + 14,95	- " " "
37	-BA de 1,50 x 0,90.....	2.024 + 6,68	- " " "
38	-BDC de 0,90 x 0,90.....	2.116 + 17,00	- " " "
39	-Pontilhão de 4,00.....	2.185 + 9,00	- " " "
40	-BA de 1,60 x 0,40.....	2.239 + 9,31	- " " "
41	-BDC de 1,40 x 1,10.....	2.251 + 7,50	- " " "
42	-BA de 1,50 x 0,60.....	2.282 + 9,84	- " " "
43	-BA de 0,80 x 0,60.....	2.295 + 12,71	- " " "
44	-BA de 1,95 x 0,50.....	2.310 + 5,50	- " " "
45	-BA de 0,75 x 0,60.....	2.409 + 6,80	- " " "
46	-BSC de 1,20 x 1,00.....	2.459 + 16,70	- " " "
47	-BSC de 1,00 x 0,80.....	2.633 + 6,37	- " " "
48	-BDC de 1,50 x 1,20.....	2.685 + 17,50	- Const.p/4º BFv.
49	-BSC de 1,50 x 1,10.....	2.739 + 18,00	- Const.p/ INEF -
50	-BA de 0,60 x 0,60.....	2.771 + 11,13	- " " "

M. G.
D. V. T.
1º Gpt. E.
2º B. E. C.

M. V. O. P.
D. N. E. F.

FERROVIA: TERESINA - PIRIPIRI
TRECHO: PIRIPIRI - CAMPO MAIOR

VISTO:
Flamilton
CMT DO 2º BE CNST
Tullius

- RELACÃO DAS OBRAS D'ARTES ESPECIAIS -

Nº	DISCRIMINAÇÃO	ESTACA	EXTENSÃO	OBSERVAÇÃO
1	-Ponte Rio dos Matos de // 65,00m de Vão em viga con- tínua em concreto armado.	134	65,00	Prova de Carga a realizar Construída pelo DNEF
2	-Ponte Riacho Santo Antônio de 16,00m de Vão em viga / bi-apoiada, em concreto / armado.....	315	16,00	Prova de Carga a realizar Construída pelo DNEF
3	-Ponte Rio Correntes de // 65,00m de Vão com viga con- tínua, em concreto armado.	1.225	65,00	Infra. DNEF/4º BFV Superestrutura Construída pelo 4º B Fv
4	-Ponte Riacho Fundo de // 31,60m de Vão com viga bi- -apoiada, em concreto arma- do.....	2.356	31,60	Construída pelo 4º B Fv
5	-Ponte Rio Titara de 25,60m de Vão com viga bi-apoiada, em concreto armada....	2.690	25,60	Construída pelo 4º B Fv e 2º B E Cnst
6	-Ponte Braço do Titara de 15,00m de Vão com viga bi- -apoiada, em concreto arma- do.....	2.699	15,00	Construída pelo 2º BE Cnst
7	-Ponte Rio Jenipapo de // 147,60m de Vão com viga bi- -apoiada, em concreto arma- do.....	3.469	147,60	Construída pelo 2º BE Cnst
8	-Ponte Riacho Pedrinha de 15,00m de Vão com viga bi- -apoiada, em concreto arma- do.....	3.642	15,00	Realizada Prova de Carga Construída pelo D N E F
9	-Ponte Rio Longá de 39,20 m de Vão com viga bi-apoiada, em concreto armado.....	3.674	39,20	Construída pelo 2º BE Cnst
10	-Ponte Riacho Longazinho de 10,00m de Vão com viga bi- apoiada, em concreto arma- do.....	3.726	10,00	Realizada Prova de Carga Construída pelo D N E F

- Continua -

- Continuação - Fl. 2 (dois) -

Nº	DISCRIMINAÇÃO	ESTACA	EXTENSÃO	= OBSERVAÇÃO =
11	Ponte Riacho Pintada de 15,00 de Vão com viga bi-apoiada, em concreto armado.....	3.821	15,00	Prova de Carga a realizar Construída pelo D N E F

Teresina-Piauí, 11 de setembro de 1962.

Amel. J. Brasil
Cap. T. de Engenharia

Ass/Dat.

M. G.
D. V. T.
1º Gpt. E.
2º B. E. C.

M. V. O. P.

D. N. E. F.

FERROVIA:- TERESINA - PIRIPIRI
TRECHO:- PIRIPIRI - CAMPO MAIOR
= RELACÃO DAS EDIFICAÇÕES =

ISTO:
Campos
CMT 2º BE CNST
Trabalho

Nº	DISCRIMINAÇÃO	ÁREA COBERTA m ²	Quilômetro	OBSERVAÇÃO
1	-Grupo de casas de Taboas: 1 Casa para feitor..... 4 Casas para trabalhador.. 1 Caixa d'água 10.000lts.. 1 Poço tubular c/bomba....	71,94 222,80 = =	10 10 10 10	Const.p/DNEF. Idem Idem Idem Const.p/2º BEC Idem Idem Idem
2	-Grupo de casas de São Joa- quim: 1 Casa de feitor..... 4 Casas para trabalhador.. 1 Caixa d'água 5.000 lts.. 1 Poço tubular c/bomba....	71,94 222,80 = =	18 18 18 18	Const.p/DNEF Idem Idem Idem Idem Idem Idem Const.2º BEC
3	-Estação de 4ª Classe de Ca- pitão de Campos: 1 Estação de passageiro... 1 Casa de Agente..... 1 Casa de Feitor..... 1 Casa de Guarda-Chave... 4 Casas para trabalhador.. 1 Caixa d'água 25.000lts.. 1 Poço tubular c/bomba....	155,76 85,07 61,33 61,33 221,92 = =	28 28 28 28 28 28 28	Const.p/DNEF Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Idem Const.2º BEC.
4	-Grupo de Casas de Cocal de Telha: 1 Casa de Feitor..... 4 Casas para trabalhador.. 1 Caixa d'água 10.000lts.. 1 Poço tubular c/bomba....	133,29 381,60 = =	38 38 38 38	Const.p/DNEF Idem Idem Idem Const.2º BEC. Idem Idem Idem
5	-Pósto Telegráfico de Sam- baíba: 1 Pósto Telegráfico..... 1 Casa de Feitor..... 4 Casas p/trabalhador.... 1 Caixa d'água 10.000lts.. 1 Poço tubular c/bomba....	167,57 153,75 480,50 = =	48 48 48 48 48	Const.p/DNEF Idem Idem Idem Idem Idem Idem Const. 2º BEC. Idem Idem Idem
6	-Grupo de Casa de Angelim: 1 Casa de Feitor..... 4 Casas p/trabalhador.... 1 Caixa d'água 10.000lts.. 1 Poço tubular c/bomba....	133,29 381,60 = =	58 58 58 58	Const.p/DNEF Idem Idem Idem Const.2º BEC Idem Idem Idem

- Continua -

- Continuação - Fl nº 2 (dois) -

Nº	DISCRIMINAÇÃO	ÁREA COBERTA m2	Km	OBSERVAÇÃO
7	-Estação de 3ª Classe de // Campo Maior.			
	1 Estação de Passageiros..	507,22	78	Const. p/INEF
	1 Casa de Agente.....	360,21	78	Idem Idem Idem
	1 Casa de Guarda Chaves...	103,51	78	Idem Idem Idem
	1 Casa de Feitor.....	103,51	78	Idem Idem Idem
	4 Casas p/trabalhador.....	323,52	78	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'Água 35.000lts..	=	78	Const. p/2ª BEC
	1 Fogo tubular o/bomba....	=	78	Idem Idem -Idem

Teresina-Piauí, 11 de setembro de 1962.

Aluísio J. Rod

ABS/Dat.

ANEXO C³³⁸

³³⁸ Termo de recebimento e entrega do trecho ferroviário entre as estações das cidades de Altos a Teresina, no Piauí entregue pelo 1.º Grupamento de Engenharia, responsável pelos trabalhos de construção, ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e por este, entregue a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) – Estrada de Ferro São Luís – Teresina (EFSLT).

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO
DIRETORIA DE VIAS DE TRANSPORTE
1º GRUPO DE ENGENHARIA
2º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO

COPIA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRA-
DAS DE FERRO.
RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A

Térmo de recebimento e entrega simultânea do trecho ferroviário com 41.700 Km de extensão, situado entre as Estações de Altos a Teresina, no Estado de Piauí entregue pelo 1º Grupo de Engenharia, responsável pelos trabalhos de construção, ao DNEF e por este, entregue a Rêde Ferroviária Federal S. A - Estrada de Ferro São Luis - Teresina para exploração comercial.

Após 11 (onze) dias do mês de março do ano de 1969 (hum mil novecentos e sessenta e nove), reuniram-se na cidade de Teresina, Estado do Piauí, as Comissões de recebimento e entrega do trecho Ferroviário Altos - Teresina constituídas pelos Eng.ºs. Roberto Freyre Costa, assistente do Eng.º. Chefe do 3º Distrito Ferroviário, e Esmeraldina Pereira da Silva Chefe da Seção de Fiscalização do 3º Distrito Ferroviário, como representantes do DNEF designados pelas Portarias nºs. 45/DG de 21 NOV 68 e 36/DG de 21 JAN 69; Major Eng.º. QEM Joel da Silva Ribeiro, Capitão Eng.º. QEM Estevam Teixeira de Carvalho Neto e 1º Ten. Eng.º. Antonio de Padua Sousa Lopes representantes do 1º Grupo de Engenharia; Eng.º José Ribamar Araújo Superintendente da Estrada de Ferro São Luis - Teresina e Agostinho Pignataro, da SGP, representantes da RFFSA.

Após haver sido procedida a vistoria do trecho, foram feitas as seguintes observações:

a) O trecho Piripiri - Teresina foi entregue em outubro de 1965 ao 1º Grupo de Engenharia para construção da infra e superestruturas. O trecho Altos (estaca zero) - Teresina (estaca 2085) é a última etapa desse trecho;

b) Descrição e apreciação sucinta do traçado - O traçado desenvolve-se em terreno ondulado, conduzindo-se sempre que possível pelos divisores de água e embora atravessando uma série de vales secundários, não exigem obras de arte de vulto. Já nas proximidades de Teresina, antes da travessia do Rio Poti, foi inevitável a passagem por terreno que obriga a atêrros elevados;

c) Características técnicas do traçado :

- Extensão real.....	41.700 Km
- Raio mínimo	305,632 m
- Rampa máxima	1,5 %
- Número de curvas	39 Ud
- Número de curvas de raio mínimo	1 Ud
- Extensão em curvas	8.689 Km(21%)
- Extensão em reta	33.011 Km(79%)

Cont...

- d) O lastro é constituído por picarra (laterita) e seixos rolados com 0,20m de espessura, facejando a superfície superior dos dormentes.
- e) Os dormentes são de madeiras não tratadas, de 0,14 X 0,18 X 1,80 m, de sucupira, Gongalo Alves, aroeira, piqui e jatobá, com distribuição média de 1.700 / unidades por quilômetro. Devido ao tempo decorrido desde o lançamento desses dormentes, alguns d'êles já apresentaram sinais de deteriorização havendo necessidade de substituição de cerca de 15% dos mesmos.
- f) Os trilhos são de 37 kg/n com 12m e 10m de comprimento, fixados diretamente/ sobre os dormentes com grampos de 3/4". Entre os Km 490 e 494 foram empregadas talas de 32 Kgs, havendo necessidade de substituição das mesmas.
- g) Drenagem nos cortes com valetas. Devido ao inverno rigoroso, já se tornam necessários alguns serviços de limpeza, bem como roço da faixa.
- h) Marcos quilométricos constituídos de postes de trilhos com placas de chapa de ferro. Nêstes trechos a quilometragem já está feita em prosseguimento a da Estrada de Ferro São Luís - Teresina; em São Luís Km zero, Teresina Km 452 e Altos Km 494.
- i) Cerca com 4 fios de arame farpado com moirões de madeira espaçados em 2 metros
- j) O trecho está provido de linha telefônica e telegráfica com postes de trilho espaçado de 60 metros, fio de ferro galvanizado nº 10 e cruzetas de madeira.
- k) Em Altos (Km 494) foi construído um triângulo de reversão no entroncamento da L-1 (Altos - Luis-Corrêia) e T-1 (Altos - Castelo).

l) As obras d'arte são as seguintes:

- Ponte sobre o Rio Potí:		1947
- Estaca do sino		Km 38,940
- Posição quilométrica.....		201,00 m
- Comprimento total.....		15,80 m
- Altura máxima		
- Tipo estrutural - Pórticos bi-rotulados ligados entre si por vigas bi-apoiadas ; encontros de concreto armado, calculados como pilos de forma retangular.		
- Bueiros tubulares simples (ETS) de 1,00 m	12 Ud	
- Bueiros tubulares simples (ETS) de 0,90 m	3 Ud	
- Bueiros tubulares simples (ETS) de 0,60 m	2 Ud	
- Bueiro celular (B C)	1 Ud	
T o t a l	24 Ud	

m) Desapropriações :

A faixa do domínio do trecho foi entregue e recebida sem nenhuma indenização das desapropriações. Foi somente realizado o levantamento cadastral / das propriedades pela faixa da estrada.

n) Edificações:

- Em Altos - Na esplanada da Estação de Altos existe uma Estação de 3ª classe, como casas, uma casa de força, uma caixa d'água e poço. Quando da entrega do trecho Campo Maior - Altos, foram entregues à
- Cont...

RFFSA a Estação, a casa de força, 5 casas e a caixa d'água. As 6 (seis) casas restantes, fronteiras à Estação, permanecerão sob a responsabilidade do 1º Grupamento de Engenharia, para utilização durante a construção do trecho ferroviário Castelo-Altos, devendo ser entregues quando do término da construção do referido trecho, conforme consta do Termo de entrega e recebimento a título/precário, do trecho Campo Maior - Altos, lavrado em 27 OUT. 65. Ainda de acordo com o referido Termo, o poço passou a fazer parte do sistema de abastecimento d'água da cidade de Altos.

- Em Carangueijos -

- Cinco casas de trabalhadores
- Caixa d'água e poço
- Casa de bomba
- Um abrigo de trolley.

- Em Alegria -

- Um posto telegráfico
- Dose casas de trabalhadores
- Caixa d'água e poço
- Uma casa de bomba
- Um abrigo de trolley

- Em Vista Alegre -

- Dois Grupos de casas geminadas (4 casas)
- Uma casa de conferente
- Caixa d'água e poço
- Um abrigo da bomba

- Em Todos os Santos -

- Dez casas de trabalhadores
- Um abrigo de trolley
- Uma casa de bomba
- Caixa d'água e poço.

Tôdas as edificações estão em perfeito estado de conservação e as casas em condições de serem habitadas.

o) Documentação:

Tôda a documentação relativa a construção do trecho, discriminada / em relação anexa, foi entregue ao Engº. José Ribamar Araújo, Superintendente da EFSLT e representante da RFFSA, comprometendo-se a aquele engenheiro a fornecer posteriormente ao DNEF os elementos que se fizerem necessários. Ao DNEF foram entregues 2 (duas) cópias da planta cadastral da estrada, com indicação da faixa de domínio e dos confrontantes, na escala de 1 : 2.000; 2 (duas) cópias do perfil longitudinal (3 pranchas) nas escalas 1:2.000 e 1 : 200; 2 (duas)

Cont...

= Fôlha - 4 =

cópias da planta e perfil reduzidos (4 pranchas) nas escalas -
1 : 20.000 e 1 : 2.000.

E, por haverem concordado as Comissões com tudo o que vai aqui escrito,
lavrou-se o presente Têmo, em 8 (oito) vias, que assinadas por todos os Mem
bros das Comissões, terão o seguinte destino: 3 (três) vias para o 1º Grup
mento de Engenharia, 3 (três) vias para o Departamento Nacional de Estradas
de Ferro e 2 (duas) vias para a Rêde Ferroviária Federal S.A./ Estrada de
Ferro São Luis - Teresina.

Teresina-Pí, 11 de março de 1969

ROBERTO FREYRE COSTA
Engº. do DNEF - 3º DF

JOEL DA SILVA RIBEIRO
Major Engº QEM

ESMERALDINA FERREIRA DA SILVA
Engº. do DNEF - 3º DF

ESTEVAM TEIXEIRA DE CARVALHO NETO
Capitão Engº QEM

JOSÉ RIBAMAR ARAÚJO
Engº da RFFSA / EFSLT

ANTONIO DE PADUA SOUSA LOPES
1º Tenente Engº

AGOSTINHO PIGNATARO
Engº. da RFFSA / SGT

(Têmo de recebimento e entrega do trecho ferroviário Altos-Teresina).

ANEXO AO TERMO DE ENTREGA E RECEBIMENTO

- Documentação relativa a construção, entregue pelo 2º B E Const. à R.F.F.S.A.
- Original e 3 cópias da planta cadastral Altos-Teresina..... 23 pranchas
 - Original da planta e perfil redizados..... 4 pranchas
 - Original do perfil entre as estacas 0 e 2085..... 5 róis
 - Original da casa para trabalhadores planta e cortes..... 1 prancha
 - Original da casa para conferente - planta e corte..... 1 prancha
 - Original para casa para agente - planta, corte e fachada... 1 prancha
 - Original da casa para trabalhador - novo projeto..... 1 prancha
 - Original da casa para conferente - novo projeto..... 1 prancha
 - Original do posto telegráfico tipo Nordeste..... 1 prancha
 - Original da casa de trolley e ferramenta 1 prancha
 - Original da memória do cálculo da ponte sobre o rio Poti, -
constando de 125 fôlhas.
 - Original da planta de formas e ferragens da ponte sobre o
rio Poti constante de 12 pranchas.
 - Original de modificação do projeto de encontro da ponte sobre
rio Poti..... 1 prancha e
nove fôlhas de memória de cálculo.
 - 1 Pasta contendo 28 originais do cálculo da ponte sobre o
rio Poti
 - 9 Pastas contendo memórias do cálculo e plantas da ponte sobre
rio Poti
 - 12 Pastas contendo dados diversos sobre a Ferrovia.
 - 38 Cadernetas do trecho Teresina - Campo Maior
 - 30 Cadernetas do trecho Campo Maior Altos.
 - 6 Cadernetas do trecho Piripiri - Campo Maior
 - 38 Cadernetas do trecho Altos - Teresina
 - 2 Cadernetas de Desapropriação do trecho Piripiri - C. Maior
 - 1 Caderneta da Planta cadastral do trecho C. Maior - Altos
 - 1 Caderneta de cadastro do trecho Altos - Teresina.
 - Original da planta cadastral do trecho C. Maior - Altos constando de 22 /
pranchas
 - Original do perfil e planta reduzidos do trecho C. Maior - Altos com 2
pranchas
 - Original da planta cadastral do trecho Piripiri - C. Maior c/41 pranchas.
 - Original da planta reduzida do trecho Piripiri - C. Maior c/4 pranchas.
 - Original do perfil reduzido do trecho Piripiri - C. Maior 1 rôlo.
 - Original do perfil definitivo do trecho Piripiri - C. Maior 5 rolos
 - Original do perfil definitivo do trecho C. Maior - Altos 3 rolos.
 - Original dos Pátios do Miradouro e Fôgo de Pedras 2 rolos
 - Original de perfis da sondagem da ponte sobre o rio Poti 11 fôlhas.
 - Original do triângulo de reversão da cidade de Altos
 - Original do estudo do trecho Teresina - Altos 23 pranchas

Teresina-Pi, 11 de março de 1969

R.F.F.S.A. - ERSLT
 DISTRITO DE TRANSPORTE DO PAVI
 - CONFERE COM O ORIGINAL
 Em 26/03/1969
 Hansen/Albino

ANEXO D³³⁹

³³⁹ Mapa das principais cidades servidas por ferrovias no Piauí, com as datas de inauguração dos trechos.

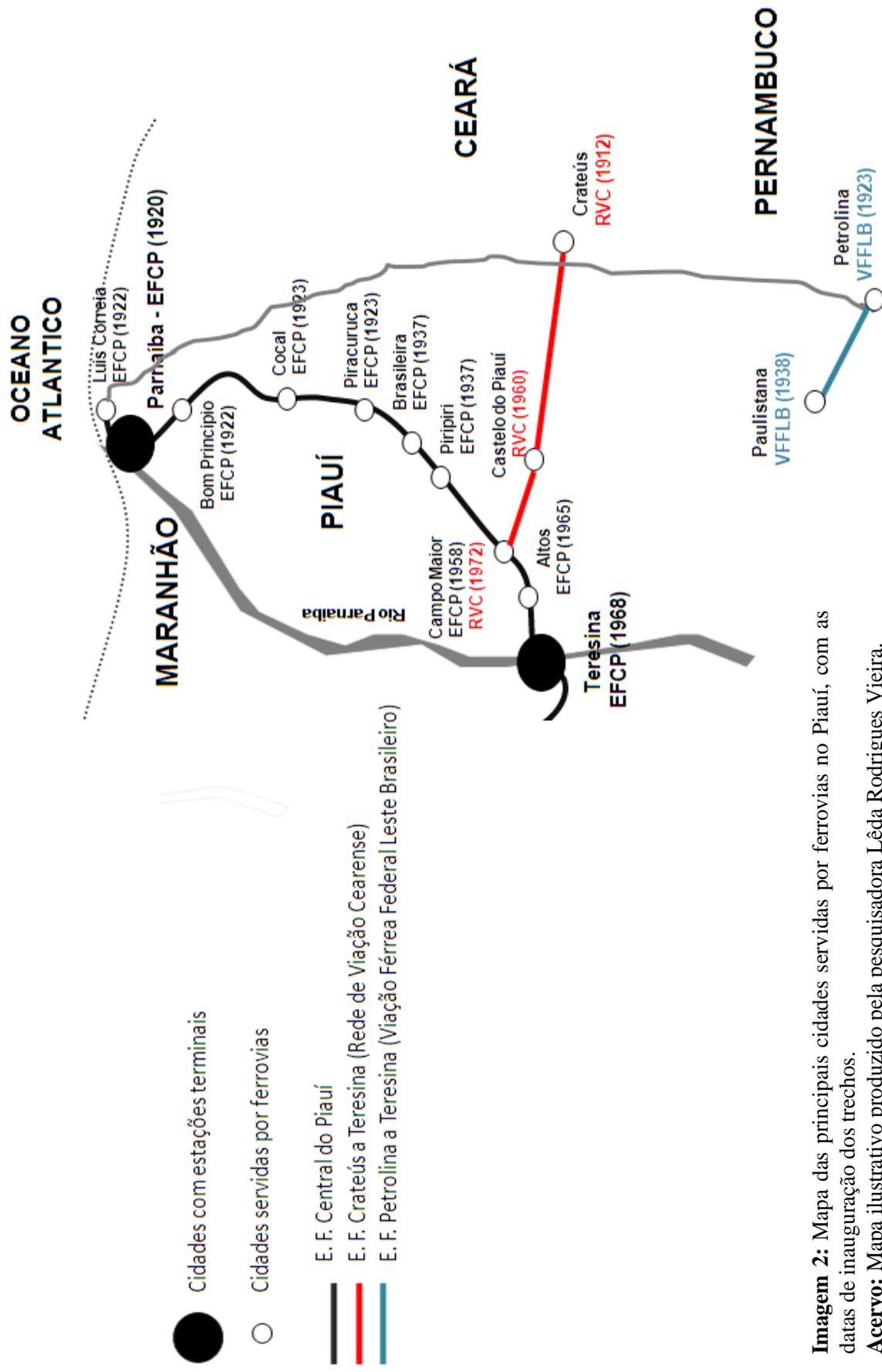


Imagem 2: Mapa das principais cidades servidas por ferrovias no Piauí, com as datas de inauguração dos trechos.

Acervo: Mapa ilustrativo produzido pela pesquisadora Lêda Rodrigues Vieira.

ANEXO E³⁴⁰

³⁴⁰ Listagem dos diretores da Estrada de Ferro Central do Piauí.

DIRETORES DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ

Nº DE ORDEM	CARGO	OCUPANTE	ATO DE NOMEAÇÃO	EXERCÍCIO	
				INÍCIO	TÉRMINO
1.	Diretor Superintendente	Miguel Furtado Bacelar		1916	1920
2.	Diretor	Carneiro da Rocha			
3.	Diretor	Carlos Caminha Sampaio			
4.	Diretor	Alberto Cândido Martins			
5.	Diretor	Eugênio Ramos Carneiro			1930
6.	Diretor	Vicente de Brito Pereira			
7.	Diretor	José Gayoso Neves		Out. 1931	
8.	Diretor	Álvaro da Cunha e Melo			
9.	Diretor	Benedito Campos		15 de abril de 1942	
10.	Diretor	Samuel Antônio dos Santos		1947	
11.	Diretor	Alberto Tavares Silva		24 de abril de 1951	Agosto de 1953
12.	Diretor	Edilson Medeiros da Fonseca		11 de dezembro de 1953	Dezembro de 1954

13.	Diretor Substituto	Benedito Campos	-	10 de março 1955	15 de março de 1955
14.	Diretor CC-3	Wilson de Santa Cruz Caldas	Dec. Puc. D.O. 10.3.1955	25 março 1955	30 dezembro 1955
15.	Diretor Substituto	Benedito Campos	-	31 de dezembro de 1955	17 maio 1956
16.	Diretor CC-3	Wilson de Santa Cruz Caldas	Dec. Puc. D.O 23.4. 1956	18 maio 1956	31 março 1958
Incorporada a Estrada de Ferro Central do Piauí á Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, de acordo com a lei n. 3.115, de 16 de março de 1957					
17.	Diretor Superintendente Substituto	Benedito Ferreira Campos	-	1 abril 1958	17 agosto 1958
18.	Diretor Superintendente	Carlos Alberto Padilha	Resolução da Diretoria n. 31 de 13.04.1958	18 agosto 1958	14 julho 1959
19.	Diretor Superintendente	João de Mendonça	-	15 julho 1959	24 julho 1959
20.	Diretor Superintendente	Petrarca da Rocha Sá	Resolução da Diretoria n. 53, de 14.07.1959	25 julho 1959	9 maio 1961
21.	Diretor Superintendente	Alberto Tavares Silva	Resolução da Diretoria n. 128, de 11 abril 1961	10 maio 1961	2 dezembro 1961
22.	Delegado Especial da RFFSA	João de Mendonça	Resolução da Diretoria n. 172 de 13 dezembro 1961	13 dezembro 1961	25 janeiro 1962
23.	Delegado Especial da RFFSA	Vicenti Nanni Nardelli	Resolução da Diretoria n. 177 de 26 janeiro 1962	26 janeiro 1962	14 fevereiro 1962
24.	Diretor Superintendente Substituto	Samuel Tupinambá	Portaria GD – 00143 de 14.02.1962	15 fevereiro 1962	21 março 1962
25.	Diretor Superintendente	Heitor Castelo Branco Filho	Resolução da Diretoria n. 188 de 14 março 1962	22 março 1962	7 maio 1962
26.	Diretor Superintendente Substituto	José da Costa e Silva	Portaria GD – 00354 de 7 maio 1962	8 maio 1962	8 julho 1962
27.	Diretor Superintendente	João Alberto de Araújo	Resolução da Diretoria n.	9 julho 1962	10 agosto 1962

			201 de 13 junho 1962		
28.	Diretor Superintendente	Jadihel José de Almeida Carvalho	Portaria GD – 00689, de 30 agosto 1962	11 agosto 1962	13 agosto 1962
29.	Diretor Superintendente	Geraldo Cozzi Pereira	Resolução da Diretoria n. 208 de 31 julho 1962	14 agosto 1962	29 janeiro 1963
30.	Diretor Superintendente	Jadihel José de Almeida Carvalho	Autorização verbal do Presidente da RFFSA	30 janeiro 1963	17 fevereiro 1963
31.	Diretor Superintendente	Waldo Sette de Albuquerque	Resolução da Diretoria n. 257 de 6 fevereiro 1963	18 fevereiro 1963	17 junho 1963
32.	Diretor Superintendente Substituto	Antero Cardoso Filho	Portaria DA – 00355, de 17 junho 1963	18 junho 1963	28 junho 1963
33.	Diretor Superintendente	Diniz Alberto da Mota Solheiro	Resolução da Diretoria n. 281 de 12 junho 1963	29 junho 1963	6 abril 1964
Foi ocupada militarmente a Estrada de Ferro Central do Piauí, pelo Capitão de Corveta e Capitão dos Portos do Piauí – Julio Cezar de Almeida Dutra, - à título de interventoria, em 16 de abril de 1964.					
34.	Interventor	Julio Cezar de Almeida Dutra	-	6 abril 1964	6 julho 1964
35.	Diretor Superintendente	Ruy do Ceará	Teleg. XND 74/1820, número – 14 CGPR/64 do Interventor da RFFSA, de 2 julho 1964	7 julho 1964	20 julho 1964
36.	Diretor Superintendente Substituto	Valdivino Leão de Carvalho	Portaria GD – 00148, de 13 julho 1964	21 julho 1964	4 agosto 1964
Pela Resolução do Interventor da RFFSA, à Estrada de Ferro Central do Piauí, foi subordinada à Rede de Viação Cearense, passando a denominar-se – Distrito de Operações do Piauí. (Resolução n. 151-A/64 e 265/64 de 23 julho e 26 agosto 1964).					
37.	Chefe do Distrito	Valdivino Leão de Carvalho	Portaria n. 113/Sup, de 4 setembro 1964	5 agosto 1964	14 abril 1967
38.	Chefe do Distrito	Manoel Alves da Silva	Portaria n. 4/SPsc/SUP., de 5 abril 1967	15 abril 1967	31 dezembro 1968
39.	Chefe do Distrito	Darcy Furtado	Portaria n. 93 – SP-	1 janeiro 1969	

		Mavignier	edd/SUP, de 20 abril 1965		
Pela Resolução do Presidente da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, n. 24/68, de 17 outubro 1968, o Distrito de Operações do Piauí, foi subordinado a Estrada de Ferro São Luís – Teresina, com a designação de Distrito de Transportes do Piauí.					
40.	Chefe do Distrito Substituto	Darcy Furtado Mavignier	Portaria n. 93-SP- edd/SUP, de 20 abril 1965 – RVC.	1 janeiro 1969	
41.	Resp. pelo Expediente	Darcy Furtado Mavignier	Portaria 75/SLTsp, de 14 fevereiro 1969		

Fonte: Rede Ferroviária Federal S.A. Estrada de Ferro São Luís-Teresina – Distrito de Transporte do Piauí.

Acervo: Museu do Trem do Piauí – Antiga Estação Ferroviária de Parnaíba-PI.