

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ
CAMPUS PROFESSOR ALEXANDRE ALVES DE OLIVEIRA
LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

**FERROVIA E MEMÓRIA: decadência e desativação da Estrada de
Ferro Central do Piauí - EFCP em Parnaíba, 1970-1990.**

ANTONIO LUIZ ALVES RODRIGUES

**PARNAÍBA
2013**

ANTONIO LUIZ ALVES RODRIGUES

FERROVIA E MEMÓRIA: decadência e desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí - EFCP em Parnaíba, 1970-1990.

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, apresentado como exigência para obtenção do Certificado de Licenciatura Plena em História, pela Universidade Estadual do Piauí - Campus Alexandre Alves de Oliveira, sob a orientação da Prof^a. Especialista Maria Dalva Fontenele Cerqueira.

**PARNAÍBA
2013**

ANTONIO LUIZ ALVES RODRIGUES

FERROVIA E MEMÓRIA: decadência e desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí - EFCP em Parnaíba, 1970-1990.

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, apresentado como exigência para obtenção do Certificado de Licenciatura Plena em História, pela Universidade Estadual do Piauí - Campus Alexandre Alves de Oliveira, sob a orientação da Prof^a. Especialista Maria Dalva Fontenele Cerqueira.

Parnaíba-PI, ____/____/____.

Banca Examinadora

Prof^a. Esp. Maria Dalva Fontenele Cerqueira (Orientadora)

Prof. Dr. Roberto Kennedy Gomes Franco (Examinador 1)

Prof. Esp. Francisco Antonio Machado Araujo (Examinador 2)

DEDICATÓRIA

Agradeço a Deus por ter me permitido chegar ao fim desta missão. A Ele devo a coragem e a perseverança necessárias para empreendê-lo, como também devo minha própria vida.

À minha família, pela certeza constante de que todos os sonhos e lutas passam necessariamente pela presença de vocês, pois todos que convivem comigo são importantes, participaram de momentos inesquecíveis, de vitórias e derrotas, que contribuíram para a minha formação.

Aos ferroviários que entrevistei, pelos ensinamentos e os caminhos a mim revelados, compartilharam comigo momentos expressivos de suas vidas, e também pelo amor e dedicação que demonstram à causa da preservação da memória ferroviária na cidade de Parnaíba-PI.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho completa um importante ciclo em minha vida. Para concluí-lo, com prazer e satisfação, os desafios foram muitos e, no seu percurso diversas Instituições e pessoas contribuíram, sendo destacados nestas sinceras palavras de agradecimento.

A Fundação Raul Bacellar, onde o Sr. Renato Araribóia de Brito Bacellar gentilmente cedeu cópias de documentos indispensáveis à conclusão deste trabalho.

Ao Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba, onde passei várias manhãs e tardes tendo acesso a jornais, revistas, livros e Almanques da Parnaíba, documentos inestimáveis pertencentes ao acervo daquela Instituição, contribuindo significativamente para o êxito desta pesquisa.

À atenção, paciência da minha Orientadora, Prof^a. Especialista Maria Dalva Fontenele Cerqueira, que ao longo deste trabalho acadêmico cedeu material para que eu pudesse seguir nos trilhos desta pesquisa, pessoa que admiro pelas reflexões produzidas e pela orientação desta pesquisa.

A todos os meus professores do curso de História que compartilharam o conhecimento, amizade e que direta ou indiretamente contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos senhores ferroviários aposentados Claudio Ferreira de Sousa, Joaquim Costa e Antonio Carlos de Azevedo, pela forma que mim atenderam e concederam as entrevistas revelando informações imprescindíveis para a execução deste trabalho.

E, finalmente, agradeço aos colegas e amigos integrantes da turma que fiz durante a graduação e que se mostraram bons amigos de caminhada durante o período de curso, a alegria de tê-los conhecido e termos compartilhados angústias e alegrias em especial Danilton Nóbrega, Samuel Lima e Izaílo Oliveira.

A todos muito obrigado.

RESUMO

Este trabalho propõe desenvolver uma abordagem historiográfica com vista a contribuir para entendimento da história da Estrada de Ferro Central do Piauí e sua estagnação, sucateamento e decadência, especialmente na cidade de Parnaíba, caracterizada e constituída de uma rede ferroviária bem delineada, marcando uma visão expansionista característica do pensamento político territorial do século passado, evidenciando o papel político, econômico, tecnológico, cultural, geográfico e social, da modernização infraestrutural, representado pelo transporte ferroviário, assumindo o papel de ícone do progresso, significando a vitória do novo sobre o velho, pois novos espaços comerciais surgiram e especializaram-se, novas formas de produção foram disponibilizadas e as trocas culturais consolidadas. A pesquisa é considerada uma busca com a intenção de verificar a realidade vivida pela sociedade, portanto, é um procedimento formal, com métodos de pensamentos reflexivos. Nesse sentido destacamos a relevante contribuição que o transporte ferroviário proporcionou a cidade de Parnaíba, através da exportação e importação de produtos, transporte de passageiros, culminando em uma estação terminal grandiosa, acarretando em grandes mudanças estruturais para a cidade, e que no decorrer de sua história vindo sofrer com a estagnação e sucateamento do setor ferroviário culminando na sua decadência.

Palavras-chave: História. Estrada de Ferro. Memória. Parnaíba.

ABSTRACT

This paper proposes to develop a historiographical approach to understanding the history of the Central Railroad of Piauí and its stagnation, obsolescence and decay, especially in the city of Parnaíba, that consists of a well-designed rail network, marking an expansionist vision of a territorial political thought of the last century, highlighting the political, economical, technological, cultural, geographical and social, infrastructural modernization roles, represented by the rail, assuming those roles as a progress icon, meaning the victory of the new over the old, because new forms of production were available and cultural exchanges statements emerging as new commercial and specialized ones appeared. This work is considered a research aiming verify the reality experienced by society, therefore in a formal way, with reflective thoughts methods. Then we highlight the important contribution that rail provided the city of Parnaíba, by exporting and importing goods, passenger, culminating in a huge train station, resulting in major structural changes to the city, and during its history been suffering from stagnation and scrapping the rail industry culminating in its decline.

Keywords: History. Railroad. Memory. Parnaíba.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- Fotografia 1: “Rua Grande (hoje Av. Getulio Vargas) - Os trilhos iam da estação de trem ao Porto das Barcas, dando entrada ao visitante amigo”. Fonte: Almanaque da Parnaíba. Ano 13. 1936.....28
- Fotografia 2: “Dr. Miguel Furtado Bacellar, engenheiro pioneiro e impulsionador da história ferroviária do nosso Estado”. Fonte: Almanaque da Parnaíba. Ano XXXIX. 1962.....30
- Fotografia 3: “Anúncio do novo caminhão Ford V - 8, da Empresa Ford Motor Company. DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul. 1934. p. 7”. Fonte: Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916 - 1960. Lêda Rodrigues Vieira. Teresina: 2010. p. 63.....33
- Fotografia 4: “Licença Concedida para o deslocamento da locomotiva no trecho Campo Maior a Altos-PI, de 09/05/1977”. Fonte: Acervo pessoal do Sr. Claudio Ferreira de Sousa.....39
- Fotografia 5: “A estação Floriópolis foi inaugurada em 1922, fica entre Parnaíba e Luiz Correia, próxima ao conjunto Residencial Jardim Vitória antes da ponte metálica”. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/floriopolis.htm>, consulta dia 15/09/2012.....42
- Fotografia 6: “Locomotiva Maria Fumaça reformada e localizada na Praça Esplanada da Estação, servindo de atrativo turístico na região central de Parnaíba”. Fonte: Acervo particular de Antonio Luiz Alves Rodrigues. Data: out. 2012.....48

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. SEGUINDO OS TRILHOS: A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ.....	16
2. O TREM E A CIDADE DE PARNAÍBA	27
3. NOS TRILHOS DA MEMÓRIA.....	37
4. CONSIDERAÇÕES.....	49
5. REFERÊNCIAS.....	52

INTRODUÇÃO

Que o trem deslumbra as pessoas é fato demonstrado com certa facilidade, basta iniciar uma simples conversa com amigos em qualquer local para logo ter uma conversa mista, uns contando histórias da família, quando viajavam de trem, outros argumentando a importância desse meio de transporte e criticando, a postura do Brasil ao não resgatar as ferrovias, consideradas como o transporte mais confortável e seguro que atende a este país de dimensões continentais.

É comum em pesquisas sobre as estradas de ferro do Brasil encontrar em seus interlocutores uma aproximação genética com o assunto, algum familiar descende do trabalho nas ferrovias, quando não o próprio narrador, ou pela sua origem geográfica, o trem fez parte de sua infância de modo a ser beneficiado por uma estação ferroviária. Essas três formas não representam meu interesse nesse tema.

A realização desta pesquisa favorecerá a nós historiadores e a sociedade parnaibana um maior conhecimento do estudo da Estrada de Ferro Central do Piauí, e a interação entre ferrovia e a cidade de Parnaíba, buscando a ampliação no tocante ao período ativo da ferrovia problematizando o corte historiográfico da constituição do sistema ferroviário consistindo no levantamento de fontes existentes sobre a estrada de ferro, na perspectiva de identificar quais os fatores que contribuíram para o processo de estagnação, sucateamento e desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Parnaíba, compreendendo os anos de 1970 a 1990?, buscar a compreensão através da memória dos entrevistados do cotidiano do trabalho na ferrovia através da metodologia da História Oral.

Motivado a compreender a interação entre a Central do Piauí e Parnaíba, pois foi justamente neste período que diminuiu drasticamente o investimento financeiro e ampliação das estruturas da Estrada de Ferro Central do Piauí, materializando assim, a desativação do transporte ferroviário na cidade.

As fases não são absolutamente demarcadas em sua exclusividade, refletindo as características dos dispositivos utilizados pela estrada de ferro, caracterizando assim a sua dominação como meio de transporte importante para a cidade nas diferentes épocas do século XX, experimentando uma grande transformação devido à chegada do trem, identificando uma melhor qualidade nos transportes na cidade

descaracterizando assim o foco negativo do estado do Piauí nesse contexto histórico como atrasado. O recorte temporal da presente pesquisa está relacionado com o período acerca da transição da estagnação, sucateamento e desativação, culminando na decadência da EFCP.

A Estrada de Ferro Central do Piauí em Parnaíba de certa forma chegando atrasada, mesmo assim, proporcionou através do comércio de importação e exportação dos produtos beneficiando assim a nossa cidade como também toda a região norte do estado do Piauí, onde a construção de uma ferrovia no país apresentava alguns aspectos econômicos, como, um transporte com baixo custo, e a necessidade de fazer com que a produção interna seja escoada, compreendendo a importância da Estrada de Ferro Central do Piauí para a cidade de Parnaíba, destacando o transporte ferroviário para a economia do estado do Piauí, contribuindo para o resgate da história do município. Compreender também, através da História Oral a participação dos profissionais aposentados da referida ferrovia, utilizando as técnicas de entrevista oral sendo possível colher informações, relatos de suas experiências de vida, assim como traços que compuseram o universo simbólico pelo qual buscavam representar ou resignificar nas declarações, pois as fontes orais constituem-se em matérias primas para análise desses sujeitos enquanto agentes históricos.

Como referência para compreender a interação entre a Estrada de Ferro Central do Piauí e a cidade de Parnaíba, compreendendo 1970 a 1990, pois foi justamente neste período que a Central do Piauí foi desativada, buscamos a investigação científica baseado na imparcialidade que desenvolveremos neste trabalho acadêmico na perspectiva na construção do fato histórico, não em sua totalidade, mas procurando uma aproximação maior da realidade acontecida do fato, através das fontes históricas. Nesse sentido, Parnaíba na primeira metade do século XX já se configura como uma cidade em crescente transformação urbana, econômica, e principalmente social, sendo inserida no conceito de (PESAVENTO, 2007):

Mas a cidade, na sua compreensão, é também sociabilidade: ela comporta atores, relações sociais, personagens, grupos, classes, práticas de interação e de oposição, ritos e festas, comportamentos e hábitos. Marcas, todas, que registram uma ação social de domínio e transformação de um espaço natural no tempo. A cidade é concentração populacional, tem um pulsar de vida e cumpre plenamente o sentido da noção do 'habitar', e

essas características a tornam indissociavelmente ligada ao sentido do 'humano': cidade, lugar do homem; cidade, obra coletiva que é impensável no individual; cidade, moradia de muitos, a compor um tecido sempre renovado de relações sociais. (PESAVENTO, 2007, p. 14).

Na tentativa de buscar a percepção da contribuição dada pela Estrada de Ferro Central do Piauí para a cidade de Parnaíba recorremos a Eric Hobsbawn (2009), onde o autor aborda as transformações revolucionárias ocorridas em grande parte do mundo, a partir de uma base europeia ocorrida a partir do século XVIII na Inglaterra, pois a Revolução Industrial através do aperfeiçoamento de mecanismos capazes de melhorar o trabalho das máquinas a vapor, com a intenção de superar a força d'água, dos animais e do homem, sobretudo na produção têxtil e metalúrgica, havendo uma transformação entre o sistema empregado característico da força humana, para o fabril através da máquina que doravante predominará dominadora, pois irá marcar a história da indústria, do incremento econômico em prol de uma coletividade mundial.

Este Trabalho faz também uma conexão com a dissertação de mestrado de Lêda Rodrigues Vieira (2010), fazendo certos levantamentos da importância desta dissertação para a nossa pesquisa. A autora concentra-se no estudo da Estrada de Ferro Central do Piauí compreendendo o recorte temporal entre 1916-1960, adiantando muitas informações sobre o contexto do momento retratado. O uso das fontes também é um fator comum, pois a historiadora baseia-se nas representações dos periódicos locais para desenvolver o seu trabalho, na tentativa de compreender as transformações sociais, culturais, urbanas e econômicas ocorridas na cidade de Parnaíba principalmente na primeira metade do século XX o que também nos aproxima. E ainda, recorrendo à metodologia da História Oral, com o anseio da aproximação das experiências referente às atividades profissionais e a cidade de Parnaíba, destacando na memória dos aposentados da Estrada de Ferro Central do Piauí, pois FREITAS (2001) destaca que:

A História Oral possibilita novas versões da História ao dar voz a múltiplos e diferentes narradores. Este tipo de projeto propicia sobretudo fazer da História uma atividade mais democrática, a cargo das próprias comunidades, já que permite produzir história a partir das próprias palavras daqueles que vivenciam e participaram de um determinado período, através de suas referências e também do seu imaginário. O método da História Oral possibilita o registro das reminiscências das memórias individuais, a reinterpretação do passado, enfim, uma história alternativa à história oficial. (FREITAS, 2001, p. 53).

A metodologia da História Oral permite reflexões no tocante ao registro de fatos através da voz dos próprios protagonistas, abrangendo importante papel na interpretação e análise das representações sociais, além de pedagógica e interdisciplinar integrando-se com outras fontes, na obtenção de um quadro o mais enriquecedor possível sobre determinados assuntos que se pretende pesquisar, através da metodologia consistindo na realização de entrevistas estimuladas e gravadas, respeitando as características pessoais de cada depoente, respeitando suas limitações em função do seu interior e não somente em relação aos fatores externos a ele.

Ao realizarmos as entrevistas com os aposentados Claudio Ferreira de Sousa, Joaquim Costa e Antonio Carlos de Azevedo, busquei perceber a situação de trabalhadores da Empresa não como um enredo completo, mas como uma referência que forma um campo de memórias possíveis, dentro do qual eles alteram seus hábitos, através do regime de trabalho. No corpo da pesquisa, priorizei indagar quais as atividades executadas no decorrer do seu tempo de serviço, o sentimento de saber que a Central do Piauí foi desativada acabando com transporte ferroviário na cidade de Parnaíba.

Por fim, problematizar o corte historiográfico ora destacado, enfatizando como um meio de transporte importante para o estado do Piauí, causando nos piauienses uma sensação de contemporaneidade, pois estavam ligados ao mundo por mais distantes que estivessem transformando a paisagem de Parnaíba quando da passagem da locomotiva e de seus apitos estridentes, representando uma mudança considerável no cotidiano da sociedade parnaibana.

Esta pesquisa está estruturada em três capítulos. No primeiro, faço uma apresentação do modal ferroviário partindo da Revolução Industrial ocorrida no final do século XVIII entrando no século XIX, onde a ferrovia desempenhou o papel de força motriz para trazer dinamismo para a cidade, aliado ao conforto, charme e progresso, os trens que rasgavam o Brasil levavam a mensagem da civilização, proporcionando um encurtamento de distâncias entre o rural e o urbano, transportando gente ou carga, as composições venciam grandes distâncias em tempos até então impensáveis, concretizando uma unidade nacional difícil de se impor desde a independência.

A história da estrada de ferro no Piauí é marcada por inúmeros estudos e projetos que foram paralisados durante anos, pois no início do século XX, não existiu

se quer um metro de linha ferroviária no Piauí, e que as diretrizes do Governo Federal eram voltadas para a navegabilidade do rio Parnaíba, transportando mercadorias e passageiros, entretanto, não foram realizados projetos para o melhoramento da navegabilidade do rio, acarretando em muitas dificuldades principalmente durante o período de estiagem.

Através da Associação Comercial de Parnaíba, de divulgação das iniciativas sem descanso dos comerciantes locais, justificando como alternativa de comercialização e escoamento da produção do estado do Piauí com os estados vizinhos, como Maranhão, Ceará e Pernambuco, destacando a necessidade da construção da Estrada de Ferro Central do Piauí, culminando nos interesses dos comerciantes locais, dando destaque para a cidade de Parnaíba como maior centro comercial do estado do Piauí.

O segundo capítulo demonstra o processo de transformação da cidade de Parnaíba com a chegada da estrada de ferro que surge como símbolo de modernidade, transformando o espaço físico, social, cultural, financeiro, efetiva-se ao longo da Estrada de Ferro Central do Piauí, fazendo com que a cidade de Parnaíba torne-se um centro econômico do Estado do Piauí e de referência para a chegada e saída do trem, conquistando novos empreendimentos, novos empreendedores.

A partir do final da década de 1950, em detrimento a uma mudança característica proveniente do rodoviarismo a cidade de Parnaíba apresenta uma conjuntura econômica de decadência, afetando em cheio o desenvolvimento comercial da cidade, perdendo assim o seu posto de principal centro comercial do Piauí, em detrimento da concorrência das outras cidades do estado e do crescimento do setor industrial no sul do Brasil, restringindo assim as suas relações comerciais.

No terceiro capítulo, as observações recaem sobre a concepção de memória ferroviária, com o objetivo de construir através dos atores que construíram esta História com o seu esforço e suor, permitindo a elaboração de hipóteses sobre o cotidiano do trabalho na Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Parnaíba de acordo com a função de cada um. As lembranças ou os testemunhos recolhidos não podem ser considerados pequenos fragmentos resgatados do passado à espera de uma interpretação. Pelo contrário, são narrações feitas a partir do que está em jogo no presente, produzidas a respeito de assuntos selecionados pelas memórias

daqueles que construíram páginas marcantes na história da Central do Piauí e para a cidade. A memória é a principal fonte dos depoimentos orais e há ligação direta entre o tempo e a história, com o objetivo de construir ligações entre as fontes ou documentos, que podem subsidiar na pesquisa ou formar acervos para os centros de documentação e de pesquisa.

As marcas da ferrovia apontam, em seu envelhecimento, o sinal de um local prometido como de um futuro promissor, que até o presente momento não se realizou, seus restos espalhados, sentidos e incorporados na história local como um marco de decadência, e essas marcas são assimiladas e citadas no contar a história da cidade. Sua visualização para os parnaibanos soa como um saudosismo, e quem sabe um dia poderemos tê-la de volta.

Entretanto, este trabalho longe de encerrar as discussões em torno da estagnação, sucateamento e desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí, no período entre 1970-1990, procurou apontar algumas direções na discussão de alguns aspectos. Esperamos que a pesquisa aqui desenvolvida contribua para abrir novos horizontes e caminhos para a historiografia local.

1. SEGUINDO OS TRILHOS: A ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PIAUÍ

Trabalhar a história das Estradas de Ferro no Brasil exige uma análise multidimensional do fenômeno, na medida em que não podem ser esquecidas as relações entre o transporte e o desenvolvimento da sociedade, no plano político, econômico, social, tecnológico, cultural e geográfico. Contudo, a lógica do seu desenvolvimento não se entende apenas a partir dos acontecimentos no país. Ela se insere em todo um processo mundial de economia, técnicas e políticas. Portanto, o seu estudo de fatos históricos relevantes do sistema ferroviário requer a recuperação dos principais fatos da história geral, desde que estes sejam significativos para a compreensão da história setorial.

Acontecendo na segunda metade do século XVIII, na Inglaterra, a Revolução Industrial através do aperfeiçoamento de mecanismos capazes de melhorar o trabalho das máquinas a vapor, com a intenção de superar a força d'água, dos animais e do homem, sobretudo na produção têxtil e metalúrgica, havendo uma transformação entre o “sistema doméstico característico da força humana, para o fabril através da máquina que doravante reinará soberana, pois irá marcar a história da indústria, do desenvolvimento econômico, de uma a sociedade”¹. Entretanto, com o aperfeiçoamento do trabalho, traçou caminhos, descobriu meios de transportes, melhorando o ambiente, atrelado aos métodos científicos, chegando à essência do conhecimento proporcionando êxito no caminho a ser percorrido, associado à valorização do mecânico, tornando a Inglaterra o centro fabril do mundo. Ao tratar do assunto HOBBSAWN (2009), aborda as transformações ocorridas em grande parte do mundo, afirmando que:

As revoluções de 1830 mudaram a situação inteiramente, elas foram os primeiros produtos de um período geral de aguda e disseminada intranquilidade econômica e social e de rápidas transformações. [...] Por trás destas mudanças políticas estavam grandes mudanças no desenvolvimento social e econômico. (HOBBSAWN , 2009, p. 85).

Nesse sentido, fica clara a compreensão dos fatores que foram possíveis para

¹IGLÉSIAS, Francisco. *A revolução industrial*. Brasiliense. 8ª edição. São Paulo. 1986. p. 12.

passagem de uma economia pré-capitalista a uma produção industrial e capitalista, relacionados a determinadas condições econômicas apresentadas pela Inglaterra no século XVIII, ditadas através das inovações tecnológicas como ponto de partida, claramente identificadas pela evolução tecnológica, associadas do trabalho com a ciência.

Outra descrição destacando a transformação movida pela máquina a vapor é de DRUCKER (2000):

A estrada de ferro foi o elemento verdadeiramente revolucionário da Revolução Industrial, pois não apenas criou uma nova dimensão econômica, como também transformou rapidamente aquilo que chamaria de geografia mental. Pela primeira vez na história, as pessoas tinham mobilidade real. O horizonte das pessoas comuns se ampliou, também pela primeira vez. Elas se deram conta imediatamente de que estava ocorrendo uma transformação fundamental na mentalidade. (DRUCKER, 2000, p. 2).

O transporte ferroviário encurtava distâncias, cortando matos, ligando cidade, transportando riquezas através de seus trilhos, cortando lugarejos, povoados, locais ermos, transformando a vida das populações, mudando o seu cotidiano, surgindo e especializando-se novos espaços comerciais, novas formas de produção foram disponibilizadas e as trocas culturais consolidadas, abrindo caminho, apontando como uma opção de transformação dos transportes.

O Regente Diogo Feijó através do decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, concedeu autorização para construção e exploração de estradas de ferro da capital do Império para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, “que deixava antever princípios de um planejamento, quando tentou criar condições de ligar, por estradas de ferro, a Corte às capitais daquelas Províncias”².

O modal ferroviário no Brasil, de certa forma, constitui como sendo um conjunto de interesses do capital externo, principalmente o Inglês, através das necessidades de acumulação de capital interno, como também, do planejamento de leis que incentivassem o avanço do transporte ferroviário. Durante o período imperial no nosso país que foi implantado os primeiros trilhos, em consequência de concessões a juros destinados as empresas que se interessassem no investimento

²NETO, Oswaldo Lima(coordenador). Transporte no Brasil: histórias e reflexões. Autores Anísio Brasileiro...et al.; consultor em História Antônio Paulo Rezende. – Brasileira, DF: Empresas Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT; Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

ferroviário.

Nesse sentido, SEGNINI (1982), afirma que o alemão radicalizado no Brasil, Frederico Fomm, sócio gerente da Casa Comercial Aguiar, Viúva, Filhos & Cia, apresentou o projeto e os estudos da ferrovia, realizado pelo engenheiro inglês Mornay à Assembléia Legislativa da Província de São Paulo, em 1836, obtendo autorização de acordo com a lei nº 115, de 30/03/1838, ficando estabelecido:

Art. 1º Fica autorizado o presidente da província a conceder de privilégio exclusivo à companhia Aguiar, Viúva, Filhos & Companhia e Platt e Reid, para a feitura de uma estrada de ferro, ou outras de mais e perfeita invenção, ou canaes, ou uma e outra coisa, apropriados ao trânsito de carros de vapor ou sem vapor, puxados, porém, por barcos a vapor, para o transporte dos gêneros e viajantes desde a vila de Santos até a de Mogy das Cruzes, podendo juntar o rio Parayba ao do Tietê no primeiro ponto mais perto desta vila em que a companhia julgar possível, para a navegação de seus barcos e a fim de poder a companhia dar transporte entre esta vila, a cidade de São Paulo e mais vilas acima declaradas por canaes, rio ou estradas pontificando em primeiro lugar a comunicação entre a cidade de São Paulo e a vila de Santos. (SEGNINI, 1982, p. 22).

O plano do empresário alemão era amplo, tendo o conhecimento das condições adequadas do solo paulista, com a visão empreendedora relacionada ao desenvolvimento da agricultura embrionária de São Paulo, rapidamente constatou a necessidade da ligação ferroviária entre o porto de Santos e o interior da província, visando objetivos importantes para a incrementação e ampliação de seus próprios negócios, associado ao escoamento da produção nacional, a permuta com os gêneros de importação e o povoamento das áreas.

Porém esta primeira tentativa de implantação da ferrovia, não obteve êxito, pois o empresário encontrou problemas financeiros e com a mão-de-obra, não indo adiante. Com o falecimento do empresário Frederico Fomm, a documentação relativa a essa estrada de ferro foram confiados por sua viúva ao Marquês de Monte Alegre, seu parente. E este, por sua vez, repassou ao Visconde de Mauá, sendo concretizado tal projeto através do capital inglês.

Irineu Evangelista de Sousa, empresário da navegação, graças a sua visão empreendedora, percebeu que com o capital necessário aumentaria as forças produtivas do país, introduzindo os primeiros trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II (atualmente Central do Brasil), onde a primeira locomotiva denominada de “Baroneza”, em homenagem a sua esposa, cortou o solo brasileiro, dando suas primeiras golfadas de fumaça, “levando à formação de sociedades para fábricas,

bancos, ferrovias, possibilitando assim a chegada de mercadorias litorâneas ou estrangeira”³, inaugurando uma nova era na história do país, é a modernização para um Brasil rico, livre, realizado.

No sul do Brasil a produção mercantil, atrelado ao acúmulo de capital foi preponderante para exercer influência para alavancar o sistema ferroviário da região. De acordo com SILVEIRA (2003):

As estradas de ferro são reflexos do momento histórico que vive o país. Quando elas começaram a surgir, só poderiam servir ao desenvolvimento econômico predominante da época, no caso a agroexportação, atividade predominante na Colônia e no Império. Os caminhos primitivos ligando o litoral ao interior e transportando produtos da monocultura aos custos do transporte, facilitou a comercialização da produção nacional no mercado internacional e, por conseguinte, ampliou a região monocultora. O capital internacional, com destaque para o inglês, se produziu e foi intenso no Brasil durante o Império, através de financiamento e investimentos diretos na consolidação das infraestruturas. (SILVEIRA 2003, p. 101).

O autor destaca o momento em que o nosso país atravessa economicamente, tendo a necessidade de melhorias no transporte para facilitar o intercâmbio comercial nacional/internacional através dos produtos, fazendo com que os investimentos consolidassem uma infraestrutura ferroviária no Brasil, destacando a importância da difusão das estradas de ferro através de empreendimentos, onde a máquina seria o motor do progresso, capaz de propiciar a decadente província em uma terra de prosperidade.

Da Colônia ao Império, o Brasil apresenta desenvolvimento econômico, tendo a necessidade de uma infraestrutura propícia às condições de escoamento da produção da região, atingindo somente a partir da segunda metade do século XIX, quando houve o crescimento das ferrovias no Brasil, portanto, apresentando um desequilíbrio nas regiões brasileiras beneficiadas, pois as linhas tiveram maior expansão na região sul do país, principalmente São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, em parceria com a expansão do café nessas províncias, culminando com a importância política da região.

Devido à extensão territorial do Brasil, a introdução e difusão das estradas de ferro seriam através da agroexportação, integrando-se à economia nacional, capaz

³IGLÉSIAS, Francisco. *A industrialização brasileira*. Brasiliense. 6ª edição. São Paulo. 1994. p. 45.

de transformar em riqueza o que até não teria valor algum, “onde a ferrovia era um empreendimento de extrema importância, meio de civilizar o país, de difundir o valor e os instrumentos de trabalho pela população espalhada nos sertões”⁴.

Várias outras ferrovias foram criadas com concessões do Governo Central e das Províncias durante o Império, onde CAMPOS (2003) destaca:

Em São Paulo a São Paulo Railway, ligando Santos à Jundiá, passando por São Paulo, esse primeiro ramo do sistema ferroviário paulista foi considerado o mais difícil e também o mais importante, pois a ele ligaram-se as demais redes ferroviárias, tornando-se responsável pelo escoamento de toda a produção do planalto paulista pelo porto de Santos, Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, que ligava São Paulo a Cachoeira, de modo a encontrar a Estrada de Ferro D. Pedro II, Estrada de Ferro Ituana, Estrada de Ferro Sorocabana, entre outras. Em Pernambuco destacam-se: Recife and San Francisco Railway Company Limited, Great Western Railway Company Limited, Estrada de Ferro do Sul de Pernambuco, Estrada de Ferro Central de Pernambuco; entre outras. (CAMPOS, 2005, p. 14).

Fica claro o destaque do autor, pois com a difusão das estradas de ferro no Brasil, a produção local seria transportada aos grandes centros comerciais, culminando com o desenvolvimento econômico local e principalmente o nacional.

O sistema ferroviário no Brasil característico de um sistema capaz de ligar as zonas produtivas do interior com os portos do litoral, encurtando a distância para o engrandecimento da região, alavancando o comércio local, ZORZO (2000), destaca:

A história da criação das Companhias de estradas de ferro na Bahia contou com enorme proliferação de concessões, a maioria delas apenas conferindo reserva de mercado a companhias de capitalistas, sem qualquer chance de chegar ao real empreendimento, pois as concessões eram muito atrativas, oferecendo garantia de juros para o investimento nas obras ferroviárias e exclusividade de operações na região tributária. (ZORZO, 2000, p. 101).

Dentre as ferrovias do estado da Bahia, as mais eficientes e rentáveis o autor destaca a Estrada Central da Bahia, onde seu eixo central era direcionado aos sertões baiano e do Brasil via chapada Diamantina, transportando produtos agropecuários e minerais, caracterizando uma iniciativa eficiente, estabelecendo comunicação entre as províncias do Império, proporcionando um encurtamento das

⁴LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas:entre o sertão e a civilização*. Dissertação. Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Minas Gerais. 2003, p. 47 e 48.

distâncias, levando ao território baiano o benefício de um meio de transporte rápido, aperfeiçoado e seguro. A ligação ferroviária leste-oeste da Bahia de certa forma usufruía do trecho navegável do rio São Francisco, bifurcando na direção de Teresina, para interligar-se com o rio Parnaíba.

Aliado ao conforto, charme e progresso, os trens que rasgavam o Brasil no século XIX levavam a mensagem da civilização, proporcionando um encurtamento de distâncias entre o rural e o urbano. Transportando gente ou carga, as composições venciam grandes distâncias em tempos até então impensáveis, concretizando uma unidade nacional difícil de se impor desde a independência. Cortando as matas e ligando cidades, escoando a riqueza do café, “os trilhos que desembocavam em capitais e em lugarejos remotos transformaram a vida das populações, que se organizavam a partir do apito da locomotiva”⁵.

Somente após várias décadas que o Barão de Mauá introduziu os primeiros trilhos no Brasil é que chegou ao solo piauiense o primeiro ramal ferroviário, implantado em 1916, constituído de 24 km fazendo uma conexão entre Portinho à Cacimbão (norte do estado), e o lançamento da pedra fundamental da estação da cidade de Parnaíba, revelando a fraqueza dos representantes público do estado, na disputa por recursos com outros estados, principalmente o nosso vizinho Ceará.

Através das concessões aprovadas pelo governo, por meio do poder legislativo acontecidas na segunda metade do século XIX, ocasionou a formação de várias empresas capitalistas no Brasil, no Piauí não foi diferente, pois as elites regionais defendiam a construção da malha ferroviária com o intuito de solucionar o problema do atraso, havendo a necessidade de ligação direta com o resto do Brasil através do mar e das estradas de ferro, sendo um elo entre o sertão e a civilização, almejada como a chave para a solução do atraso piauiense, estimulando o crescimento populacional, do comércio local, através do fluxo migratório, constituindo uma rede ferroviária delineada, marcando uma visão expansionista característica do pensamento político territorial do século passado, evidenciando o papel político, econômico e social da modernização infraestrutural, representado pelo transporte ferroviário, assumindo o papel de ícone do progresso, constituindo uma vitória do novo sobre o velho, pois novos espaços, novos formatos de produção

⁵Lima, Vivi Fernandes de. *Trem passageiro*. Revista de História da Biblioteca Nacional. Ferrovias do charme ao pesadelo. Ano 5. Nº 53. Fevereiro 2010, p 15.

foram disponibilizadas e as trocas culturais consolidadas.

A história da estrada de ferro no Piauí é marcada por inúmeros estudos e projetos que foram paralisados durante anos, como a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, Estrada de Ferro Petrolina-Amarante-Teresina, Estrada de Ferro Crateús-Teresina e Estrada de Ferro Central do Piauí, essa última projetada para ligar Parnaíba à Teresina, através de vários planos de construção de linhas ferroviárias integrando diversas regiões, pois no caso do Piauí e Maranhão, no início do século XX, não existiu sequer um metro de linha ferroviária, pois as diretrizes do Governo Federal eram voltadas para a navegabilidade do Rio Parnaíba, principal meio de transporte da época, transportando mercadorias e passageiros, entretanto, não foram realizados projetos para o melhoramento da navegabilidade do rio, acarretando em muitas dificuldades principalmente durante o período de estiagem.

Durante os primeiros anos da nossa república os representantes políticos do Piauí demonstravam verdadeira preocupação em conseguirem autorização para a construção do sistema ferroviário em solo piauiense, objetivando melhorias na infraestrutura, transporte e encurtamento das distâncias do solo piauiense, aspirando ao progresso e desenvolvimento econômico do estado.

Um representante político de destaque no cenário nacional no início do século XX, com seus discursos contundentes no senado federal, no sentido de cobrar providências para que houvesse efetivamente a construção de uma via férrea interligando o Piauí a outros estados era Abdias Neves, onde afirmava a necessidade de construção dos primeiros trilhos no nosso estado:

O estado do Piauí cujas riquezas se encontram ainda latente, à espera de que sejam fomentadas, pois dispõe, unicamente, exclusivamente, de uma artéria fluvial, e essa mesma de navegação irregularíssima, seis meses durante o ano[...] As estradas de ferro são as artérias das nações. Mas, do mesmo modo que, em os organismos animais, ao lado das artérias vêem canais secundários representados no systema circulatório de uma região, pelas estradas de rodagem, estradas carroçáveis, vicinaes, etc. Sem isso, as riquezas de qualquer zona continuarão em estado virtual, à espera de meios efficientes que lhes despertem a capacidade productiva. (NEVES, 1916, p. 7 e 37). (grifo da época).

Diante do exposto, o autor demonstra as vantagens para a economia brasileira, sobretudo a piauiense, evidenciando através das estatísticas uma elevada exportação de produtos na alfândega de Parnaíba. Julga conveniente e importante a construção da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina, objetivando em vantagens

econômicas, políticas e administrativas, produzindo riquezas, através da produção, circulação e o consumo dos produtos, correspondendo aos interesses das cidades servidas pelo traçado ferroviário, advertindo ao governo federal o favorecimento considerável do melhoramento dos transportes das regiões beneficiadas, justificando pela possibilidade de escoamento rápido da produção para as principais cidades do centro-sul do país. Contudo, tal projeto passou por problemas econômicos que o Brasil enfrentava naquele momento, sendo declarada pelo ministro da viação, concessão incorrendo em caducidade pela demorada conclusão.

Na perspectiva de inovação nos transportes, no caso ferroviário, trouxe aos parnaibanos a idéia de progresso, conquista, produzindo na elite político comercial da cidade de Parnaíba o discurso sobre o seu papel no desenvolvimento do estado do Piauí, onde LOPES (2005) destaca:

Procurar desenvolver a riqueza local simplificando e aperfeiçoando o aparelho de transportes e facilitando, auxiliando, dirigindo a vitalização da principal riqueza [...] Completava a imagem que os comerciantes procuravam forjar de si como empreendedores, lutadores e cômicos de suas responsabilidades no desenvolvimento econômico da região, repercutindo na posição que a cidade de Parnaíba tinha no Piauí, as marcas da solidez econômica, da honestidade e da competência. (LOPES, 2005, p. 2).

Através da Associação Comercial de Parnaíba, de divulgação das iniciativas sem descanso dos comerciantes locais, justificando como alternativa de comercialização e escoamento da produção do estado do Piauí com os estados vizinhos, como Maranhão, Ceará e Pernambuco, destacando a necessidade da construção da Estrada de Ferro Central do Piauí, culminando nos interesses dos comerciantes locais, dando destaque para a cidade de Parnaíba como maior centro comercial do estado do Piauí.

A história da implantação dos primeiros trilhos ferroviários no estado do Piauí, segundo VIEIRA (2010), fora marcada por muitas dificuldades, principalmente financeira na conclusão dos trabalhos inerentes a ferrovia:

Nas mensagens governamentais dos primeiros anos do século XX, tem-se referencias a projetos de melhoramentos na infra-estrutura 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 cidades do interior

do Piauí, um dos poucos Estados da União que não têm ainda seu solo cortado por uma linha férrea. (VIEIRA, 2010, p. 41 e 42).

A estrada de ferro significava progresso, atrelada a justificativa de complemento à navegação do rio Parnaíba, principal meio de transporte do estado, e que atravessa problemas em sua navegação. Conseqüentemente, o estado do Piauí não poderia ficar de fora, acarretando esforços entre o governo federal e estadual na conclusão do projeto ferroviário piauiense, vislumbrando as medidas para alcançar medidas capazes de desenvolver o nosso estado, objetivando aproveitar as riquezas do território, povoar, encurtar distâncias entre as regiões, visando um apoio administrativo federal capaz de fortalecer as unidades políticas e econômicas entre as regiões.

É a partir de 1923 que os trilhos chegam a até a cidade de Piracuruca, Cocal, Piri-piri (1937), e, somente anos depois chegando a Campo Maior (1952), e finalizando esse projeto no solo teresinense somente em 1969, completando assim a estrada que ligava Amarração (hoje Luiz Correia) a Teresina, sendo responsável pela conclusão dessa ferrovia “o 2º Batalhão de Engenharia e Construção (2º BEC), participando também em outras obras no território piauiense, como terraplanagem, obras d’arte especiais, edificações, linhas telefônicas e telegráficas, cercas”⁶, possibilitando ver o sonho realizado de muitos piauienses, constituindo uma estrada de ferro ligando o Piauí do litoral à capital, transportando diversos produtos agrícolas, extrativistas (cera da carnaúba, mamona, óleo do babaçu, tucum), fortalecendo a exportação por parte de grandes empresas comerciais instaladas em Parnaíba já no século XIX, como a Casa Marc Jacob (1875), Casa Inglesa (1814), e outras no início do século XX, Moraes Sociedade Anônima (1904), Poncion Rodrigues (1915), concretizando como uma cidade de grande importância para o estado do Piauí, de caráter exclusivamente comercial, ligada sobretudo ao comércio de importação e exportação de produtos diversificados da nossa região, surgindo uma cidade em crescimento urbano, moderna, havendo melhoramento na área de transporte com a intenção de reduzir as perdas da produção local, contribuindo para as finanças do nosso estado, representando um importante transporte de produtos e mercadorias provenientes das outras cidades vizinhas, estabelecidas na região norte

⁶Nascimento, Francisco Alcides do. A cidade sob o fogo: modernidade e violência policial em Teresina – (1937-1945). Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2002, p. 185.

do estado do Piauí, característico do advento econômico vivenciado naquele momento.

A Estrada de Ferro Central do Piauí, através das diversas atividades desenvolvidas pelos diretores, superintendentes, proporcionou um papel de relevância, relacionado com as estruturas, produzindo plantas de edificações, construção de armazéns, oficinas mecânicas, escritórios, casas para os funcionários, currais de gado, estações ferroviárias, vilas ferroviárias, casa de motor de luz, estação de rádio, refeitório, posto médico, galpão de carpintaria, dentre outros locais, dando suporte diretamente ao funcionamento da ferrovia, alavancando o mercado de trabalho principalmente para os parnaibanos, desempenhando assim uma função importante para a cidade em parceria com outras modalidades de transportes, como a navegação marítima e de cabotagem, intensificando uma maior atividade de navegação no rio Parnaíba, sendo frequentemente utilizado por pequenos vapores, lanchas, embarcações de empresas particulares, localizadas principalmente na cidade de Parnaíba.

A construção do sistema ferroviário no Piauí significava uma alternativa de transporte para a produção interna através do porto marítimo na intenção de tirar a economia piauiense da dependência econômica dos estados vizinhos, facilitando o intercâmbio comercial interno e externo dos nossos produtos melhorando a condição financeira do estado, vislumbrado através do progresso rápido almejado pelos piauienses.

Através da conexão da Estrada de Ferro Central do Piauí com os outros municípios piauienses, CERQUEIRA (2005) destaca:

Pouco a pouco a ferrovia foi chegando às demais cidades do Piauí, levando o sonho do progresso e alterando o cotidiano dos seus habitantes, principalmente daqueles onde construía-se uma estação ou onde fazia-se uma parada. A construção das estações fez surgir povoados que mais tarde transformou em cidades, como Bom Princípio e Cocal[...] passando por um processo de transformação de seu ritmo de vida, uma vez que essas cidades passaram a promover o encontro de pessoas das mais variadas regiões do Estado. (CERQUEIRA, 2005, p. 218 e 220).

A cada ligação entre as cidades piauienses a Estrada de Ferro proporcionava uma transformação em seu cotidiano, pois passaram a conviver com outras pessoas, novas idéias, constituindo um universo de progresso.

E esse movimento de integração entre os municípios da região foi rápido segundo QUEIROZ (1994):

Aportavam em Amarração – barra do Igaracú – vapores da Companhia Maranhense e da Companhia Pernambucana. No porto de Tutóia, situado em posição vantajosa para o comércio internacional – então disputado pelos dois estados – escalavam vapores da Linha do Norte, do Lloyd Brasileiro, de duas companhias inglesas e duas alemãs[...]. Em Parnaíba, 1913, já estavam instaladas a Alfândega e demais casas comerciais importantes, tanto de importação como de exportação. O crescimento demográfico, acentuado, apresentava um dos mais altos índices do período e a cidade já era o maior empório comercial do estado. (QUEIROZ, 1994, pag. 20).

Para a autora a Estrada de Ferro Central do Piauí já visualizava o clima de exacerbado otimismo que se criou com a integração do Piauí ao comércio internacional expandindo-se, alcançando as praças de Londres, Hamburgo, Liverpool, e outros, articulando assim a intensificação da circulação de capitais no estado, consolidando-se como uma cidade exportadora.

Ao longo da existência da Estrada de Ferro Central do Piauí passaram vários diretores administrando a ferrovia, sendo o primeiro Miguel Furtado Bacelar, engenheiro civil, foi nomeado Superintendente da Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior, refazendo os serviços executados pela South American Railway, companhia que primeiro realizou os trabalhos quanto à implantação do sistema ferroviário no estado do Piauí. O administrador conseguiu junto a Estrada de Ferro Mogiana (região sul do país), uma locomotiva que utilizada no transporte de materiais para a construção dos trilhos no nosso estado.

O sistema ferroviário no Brasil, na medida em que novas áreas eram incorporadas ao processo produtivo nacional, o empreendimento ferroviário foi caracteristicamente lucrativo, como também sendo um mecanismo capaz de integrar-se aos sertões brasileiros, possibilitando uma aproximação com as áreas civilizadas, apresentando como um dos instrumentos mais poderoso de penetração no interior do país, pois os primeiros caminhos do interior brasileiro eram formados por veredas, cujos meios de condução eram lentos, realizados exclusivamente por animais, ou pelo transporte fluvial.

No estado Piauí não era diferente, o sistema de transporte era constituído pelo sistema de navegação fluvial do rio Parnaíba, pelo não adequado porto de Amarração e pelas estradas carroçais.

2. O TREM E A CIDADE DE PARNAÍBA

Com a construção da estrada de ferro na cidade de Parnaíba facilitou o transporte da produção interna da região, caracterizado através da produção de mercadorias, passageiros, produtos naturais, como o algodão, o fumo, o couro, as sementes, chegando à vez da borracha, amêndoas, óleos e ceras vegetais, passando a atender os principais centros consumidores do Brasil, facilitando a circulação de produtos, caracterizando transformação no sistema de transportes, alterando visivelmente o meio natural, favorecendo a ligação de mercados distantes, realizando o escoamento agroexportador, gerando o esplendor da cidade de Parnaíba, tornando a espinha dorsal da economia piauiense, como afirma FRIOREZE (2007):

Como serpentes metálicas, os trilhos do trem foram cortando campos, derrubando matas, valorizando terras, interligando pontos do estado e do próprio país; numerosos povoados passaram a pontilhar suas margens ao longo de todo o trecho. A ideia de progresso se concretizava nas mudanças do espaço, nas novas atividades que ensejava, nos povoados que ia semeando ao longo do seu percurso. (FRIOREZE, p. 110).

As transformações sociais, culturais, financeiras efetiva-se ao longo da Estrada de Ferro Central do Piauí, fazendo com que a cidade de Parnaíba torne-se um centro econômico do Estado do Piauí e de referência para a chegada e saída do trem, conquistando novos empreendimentos, novos empreendedores, conseqüentemente acontecendo um aumento populacional e da urbanização na cidade.

O trem marcou época fazendo parte do cotidiano do parnaibano, vagorosamente através dos trilhos, com seu apito evidente, com destino a outras localidades interioranas do nosso estado. Na foto abaixo do Almanaque da Parnaíba do ano de 1936, destaca uma realidade do passado, registrando o cotidiano da antiga Rua Grande, hoje denominada Avenida Presidente Getúlio Vargas, sendo caracterizado assim por ARAÚJO (2004):

A Maria fumaça por sua vez, fez parte deste contexto histórico; em sua marcha lenta, soltando rolos em fumaça escura, vagorosamente deslizava sobre os trilhos, desde a estação ferroviária, até o Porto Salgado, onde gingosamente, em curva sinuosa, voltava ao lugar de origem; estava neste

vai-e-vem, tomando pressão para, logo mais, seguir seu rumo no famoso tráfego de mercadorias destinados aquelas cidades situadas à margem da rodovia. (ARAÚJO, 2004, p. 62).



Fotografia 1: Rua Grande (hoje Av. Getulio Vargas) - Os trilhos iam da estação de trem ao Porto das Barcas. **Fonte:** Almanaque da Parnaíba. Ano 13. 1936.

É notório destacar que onde o trem passava é característico a influência da economia agroexportadora, incorrendo também influência direta de novos hábitos e costumes introduzidos por uma nova tecnologia proveniente dos trilhos. A intensificação do comércio de exportação satisfaz uma sociedade nascida nos ambientes rurais e que teve sempre como referência de todas as relações sociais, a família e a fazenda. Os novos hábitos de consumo são incorporados dentro desses valores campestres que se adaptam à urbanidade. É evidente como nas propagandas de casas comerciais o povo é levado ao consumismo que satisfaz principalmente suas necessidades, aonde os valores rurais plenamente adaptados ao novo modo de vida que chega de trem a cidade de Parnaíba.

O trem e os trilhos caracterizavam-se como símbolos de contemporaneidade e curiosidade, pois as pessoas tinham o interesse em poder presenciar como se movimentava aquela máquina toda de ferro, pois tudo aquilo ia mudando a paisagem urbana da cidade, acarretando em diversas modificações do cotidiano da população parnaibana, onde ARAÚJO (1932) destaca:

A cidade de Parnaíba não é uma cidade de futilidade: É a cidade do trabalho, da paz e do progresso; é a mola principal do Piauí; é a vida a cantar o hino do progresso no ruído dos automóveis, as máquinas industriais, no tumultuar das ruas, onde tudo se confunde, onde a miséria se ombreia como o fausto, o luxo com a modéstia, e onde a atividade incessante dos que trabalham inxota a insolência dos vis. (ARAÚJO, p. 71). (grifo da época).

Fica claro a importância econômica da cidade de Parnaíba para o nosso Estado e a transformação urbana contemplando inúmeros locais construídos para as atividades inerentes ao funcionamento da estrada de ferro, como exemplo, casas de agentes, posto médico, armazéns, vila ferroviária, depósito de materiais das divisões, persistindo até hoje no cenário parnaibano, permitindo contar como a estrada de ferro contribuiu para a cidade, influenciando a formação de bairros e a população próxima a estrada de ferro.

É importante destacar a atuação do 1º Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, o Dr. Miguel Furtado Bacelar, engenheiro civil, pioneiro de nossa história ferroviária que deixou os trilhos assentados até a cidade de Piracuruca, em 1923, tendo realizado o serviço de 147 km de trilhos trabalhando em prol da prosperidade do povo piauiense, dando destaque para a cidade de Parnaíba, pois o comércio da cidade assumiu uma importância significativa para o Estado do Piauí, onde é destacado por PASSOS (1982):

Ele rasgou matas, abriu caminhos, saneou pântanos, transpôs rios, criou novos núcleos de povoamento, quando, numa época difícil e cheia de obstáculos, fez correr sobre trilhos, o trem, soltando tufos de fumaça e silvando de estrada afora, espantando os bois nas caatingas e despertando uma população e que só conhecia como meios de transporte, o cavalo e a canoa. (PASSOS, 1982, p. 76).

O engenheiro desempenhou com destaque sua função sendo considerado por muitos como um verdadeiro bandeirante não medindo esforços para a realização de sua missão, rasgando matas e assentando trilhos, mostrando sempre disposição em contribuir para o benefício da Estrada de Ferro Central do Piauí, mantendo fundadas esperanças de melhoria do transporte ferroviário para o estado do Piauí, através de suas realizações úteis e necessárias, sendo imortalizado através de um monumento construído no Largo da Estação Ferroviária em Parnaíba em 1953, em sua homenagem.



Fotografia 2: Dr. Miguel Furtado Bacellar, iniciador e impulsionador dos serviços ferroviários do nosso Estado. **Fonte:** Almanaque da Paraíba. Ano XXXIX. 1962.

Embora acontecendo mudanças no Brasil até a “República Velha”, o período compreendido de 1930 a 1945, onde Getúlio Vargas comandou o nosso país, aconteceram inúmeras modificações, no campo político, social, econômico e institucional, sendo importante para a consolidação do capitalismo brasileiro, atingindo as infraestruturas dos transportes através do “Plano Rodoviário do Nordeste”, de 1931, caracterizando como uma arrancada desenvolvimentista, objetivando a construção de várias rodovias federais, estaduais e municipais, já ficando em segundo plano o investimento financeiro nas ferrovias do país, demonstrando um emaranhado de pequenas ferrovias, pois ficara difícil uma formação de uma rede ferroviária nacional integrada, e o Brasil necessitando de um meio de transporte mais rápido objetivando uma integração territorial, onde SILVEIRA (2003) afirma:

Enquanto a rodoviarização tomava impulso, o governo federal tratava de encampar as ferrovias, investindo para impedir o modal ferroviário de entrar em um profundo sucateamento. A estatização da maioria das estradas de ferro foi iniciada no primeiro governo de Getúlio Vargas [...] e teve continuidade com o governo Dutra [...] entretanto, Dutra foi mais “generoso” como os concessionários e com os arrendatários, pagando pelas encampações em vez de obrigar as empresas a cumprirem os contratos que previam a interiorização dos traçados férreos. (SILVÉRIO, p. 116).

Observe que o período ora destacado o sistema ferroviário brasileiro já entrando na fase de estatização no Brasil, embora Parnaíba apresentasse seu ápice comercial, realizando transações comerciais com a Europa, Estados Unidos, através da navegação marítima, mesmo não existindo o nosso tão sonhado porto marítimo, incorrendo em uma das causas do atraso econômico imposto ao povo piauiense. Mesmo assim, existia o transporte ferroviário que era de grande importância para a cidade, exercendo assim o papel preponderante de entreposto e principal centro comercial do Piauí.

Momento em que aconteceram as construções de estradas carroçais e rodagens, não só pelo poder público, mas também pelos representantes comerciais locais em detrimento a maior circulação de mercadorias com o objetivo de alcançar novas praças comerciais servidas por estradas, garantindo assim o escoamento das mercadorias e facilitando o acesso da população aos centros produtores e consumidores, através do melhoramento dos trechos já existentes diminuindo as dificuldades de trafegabilidade por parte do caminhão que percorria lugares de difícil acesso, os quais não passavam a ferrovia, integrando o território piauiense com outros estados, pois os produtos circulavam diretamente nas estradas do Ceará, Maranhão, Pernambuco, dinamizando economicamente principalmente a cidade de Recife, que se destacava economicamente como a maior cidade do Nordeste na época.

Meados do final da década de 1950, em detrimento a uma mudança característica proveniente do rodoviarismo a cidade de Parnaíba apresenta uma conjuntura econômica de decadência, afetando em cheio o desenvolvimento comercial da cidade, perdendo assim o seu posto de principal centro comercial do Piauí, em detrimento da concorrência das outras cidades do estado e do crescimento do setor industrial no sul do Brasil, restringindo assim as suas relações comerciais, sendo destaque por TAJRA (1995):

[...] 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 como outros mercados regionais [...]. (TAJRA, 1995, p. 146).

Como superar esse negativismo operacional? Como mudar esse quadro? pois Parnaíba apresentava uma navegação fluvial deficitária, através do rio

Parnaíba, principal artéria comercial naquela ocasião, característico do período de estiagem, tornando inavegável em determinados locais, conseqüentemente as empresas comerciais fechando-se rapidamente, acarretando assim em uma dificuldade econômica ora estabelecida na cidade. Nesse sentido, tinha a necessidade de buscar formas alternativas de implemento de transportes, onde proporcionasse à cidade condições necessárias ao escoamento da produção local e adjacências, pois o transporte ferroviário propiciou uma relativa contribuição para o estado do Piauí, servindo de influência para a formação de bairros e também da população que morava próxima da linha férrea, pois em termos desenvolvimentistas a ferrovia permitiu centralizar a economia nas principais cidades que eram paradas obrigatórias do trem. Das regiões produtoras próximas a esses pontos de exportação foram abertos novos caminhos, assim como foram abreviadas ou aumentadas antigas rotas que agora possuíam um sentido muito mais econômico do que ocupacional destacado por MESQUITA (2010):

O automóvel surge cumprindo o papel que o trem desempenhou durante seus 60 anos de atividades em solo piauiense, deixando vestígios valorosos de sua presença que padecem no tempo, transformados em ruínas à mercê das intempéries e em parte esquecidos pela maioria da população, sobrevivendo na memória daqueles que tiveram o privilégio de assistir à ascensão e queda dessa manifestação do progresso que outrora foi extremamente significativo para as sociedades urbanas e rurais. (MESQUITA, 2010, p. 80).

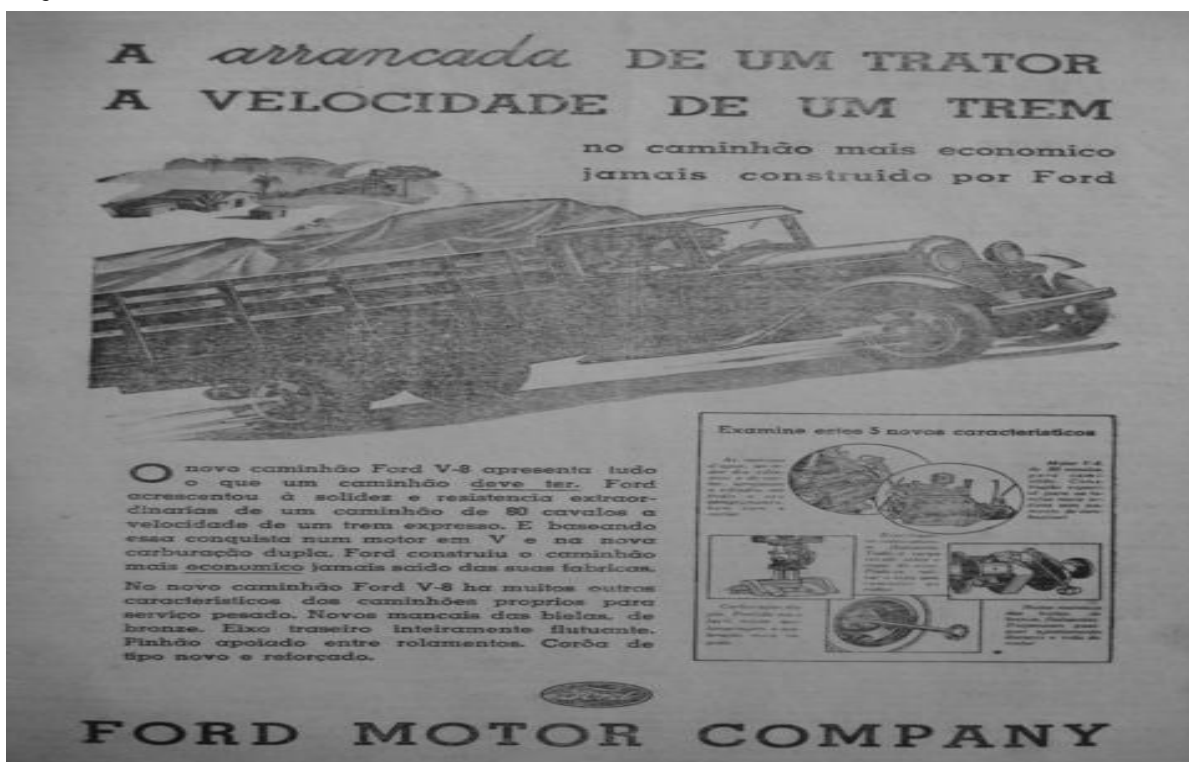
Contudo, o sistema ferroviário entra em um processo de estatização para depois sofrer um decadente sucateamento, e com a rodoviarização tomando impulso, a população parnaibana já demonstra interesse pelo o automóvel direcionando-se para todos os sentidos, contribuindo para a decadência da ferrovia, uma vez que sendo destronada da posição monopolista de constituir tecnologia moderna de transporte terrestre. O automóvel sobre pneus constitui uma nova divisão entre o poder público e a iniciativa privada, haja vista, que o veículo sobre pneus viabiliza uma maior integração do território piauiense, através das estradas e caminhos, talvez mais como mercado do que como polos industriais e urbanos, pois até então a Estrada de Ferro Central do Piauí era um forte aliado na economia do Estado do Piauí.

Os veículos automotores mais cedo ou mais tarde, se tornariam pivôs de importante processo de redefinição de políticas públicas de transporte constituindo a

dinâmica de construção de rodovias com recursos públicos que rapidamente se constituiu de uma articulação de interesses em prol do desenvolvimento rodoviário e automobilístico nacional, onde os jornais da época destacavam anúncios de divulgação destacando o automóvel como meio de transporte seguro, rápido e de comodidade, surgindo às indústrias automobilísticas no país, onde NETO (2001) destaca:

Em 1919, a Ford obteve autorização para instalar no Brasil uma montadora de veículos da série T, cujas peças seriam importadas da matriz norte-americana. Isto garantiu uma certa diminuição de preços no produto final, pois foram reduzidas as despesas com aduana e mão de obra com relação ao automóvel antes importado, possibilitando, assim, a ampliação do número de automóveis em tráfego no País. (NETO, 2001, p. 178).

No Piauí o destaque era o novo modelo de caminhão apresentado pela Ford o caminhão V-8, sendo mais econômico e característico para o serviço prestado, permitindo o transporte de mercadorias através dos piores caminhos entre o litoral e o interior do estado, sendo seguro e rápido, contribuindo para o escoamento da produção do estado para outros estados da federação, acontecendo uma significativa alteração na maneira de transportar os produtos, através de um novo traçado rodoviário.



Fotografia 3: Anúncio do novo caminhão Ford V - 8, da Empresa Ford Motor Company. DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul. 1934. p. 7. **Fonte:** Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916 - 1960. Lêda Rodrigues Vieira. Teresina: 2010. p. 63.

Contudo, o Estado do Piauí apresentava um avanço rodoviário, pois a Estrada de Ferro Central do Piauí apresentava uma extensão pequena da malha ferroviária, e ainda os trilhos não tinham chegado à capital do estado, além do que, o transporte fluvial do nosso “velho monge” apresentava uma navegabilidade irregular decorrente dos períodos de estiagens, assoreamento e desmatamento da vegetação próxima ao rio, acontecendo uma estagnação do comércio da cidade de Parnaíba passando a concorrer com os outros estados.

No governo Juscelino Kubitschek o Brasil vivenciou o investimento financeiro através do capital estrangeiro, pautando no sentido de estruturar o país no caminho da industrialização, onde o “Plano de Metas” com investimentos na área de transportes, energia, educação, indústria, cujo lema do governo era “cinquenta anos em cinco”, tendo como o principal destaque a construção da nova capital federal do nosso país, sendo necessários a viabilização e aperfeiçoamento de melhorias das estradas acarretando em incremento na área dos transportes automobilísticos, pois os investimentos públicos foram priorizados para o transporte rodoviário, começando campanhas nacionalistas na defesa da estatização do sistema ferroviário no país, onde o desenvolvimento rodoviário foi rápido e encontrou as ferrovias financeiramente debilitadas.

Visando a unificação, reaparelhamento de toda a rede ferroviária brasileira foi sancionada a lei nº 3.115, de 16 /03/1957, criando a Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA e sendo extinta mediante a Medida Provisória nº 353, datada de 22/01/2007, estabelecida pelo Decreto nº 6.018, de 22/01/2007, sancionada pela Lei nº 11.483, de 31/05/2007, tendo a Rede Ferroviária Federal o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários, sendo concedidos investimentos através do Banco Nacional de Desenvolvimento que possibilitasse a realização de modernização, recuperação, o aperfeiçoamento e a administração do transporte ferroviário, pela centralização das operações ferroviárias em uma companhia federal, entretanto, PARADELA (1998) destaca:

A situação das ferrovias encampadas pela União para a criação da RFFSA era precária. O material rodante e a via permanente se encontravam sucateados e sem conservação. Isto aliado às baixas tarifas cobradas e ao excesso de pessoal em suas folhas de pagamento fazia daquelas estradas de ferro empresas deficitárias e inoperantes. Esta foi a herança recebida pela RFFSA com o desafio de adequar-se ao momento de impulso econômico que se iniciava no país. (PARADELA, 1998, p. 54).

Com a criação da RFFSA a União abraça um sistema ferroviário praticamente falido, sucateado e inoperante em decorrência da atual conjuntura econômica que atravessa o país. Todavia, vale ressaltar, que os investimentos na maioria só privilegiaram os estados considerados economicamente viáveis, principalmente os da Região Sudeste, e as demais regiões não vão sendo agraciadas financeiramente pelo governo federal, tendo o seu sucateamento e estatização gradativa tornando-se inutilizadas principalmente as da Região Nordeste, onde a Estrada de Ferro Central do Piauí apresentava falta de manutenção, conservação e investimento em decorrência do poder público federal.

O sistema ferroviário brasileiro passou por momentos de grande sucesso, tendo representação expressiva no cenário do desenvolvimento do país. A própria Rede Ferroviária Federal atingiu no decorrer de sua existência, padrões internacionais de excelência e desempenho. No entanto, isto não bastou para que a empresa mantivesse seu sucesso, pois novos tempos passaram a exigir novas competências não alcançadas pela organização.

Em decorrência da fundação da Rede Ferroviária Federal, a Estrada de Ferro Central do Piauí passa a ser subordinada no primeiro momento pelo estado do Ceará e posteriormente pelo Maranhão, sendo destacado por VIEIRA (2010):

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 Carvalho, Manoel Alves da Silva e Darcy Furtado Mavignier. Este último continuou no exercício do cargo ainda no período em que, pela Resolução do 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. (VIEIRA, 2010, p. 157).

É interessante destacar da citação acima onde mostra a Estrada de Ferro Central do Piauí passando a denominar-se de Distrito de Operações do Piauí e posteriormente Distrito de Transportes do Piauí, sendo administrada por nossos vizinhos, onde os diretores eram designados para dentre outras funções, instruir e encaminhar pedidos de aposentadorias, elaboração de projetos de linha férrea,

plantas de edificações, contratações de trabalhadores para a realização de serviço prestado de mão de obra temporário no sentido de conservação e manutenção de toda linha ferroviária.

Com a Rede Ferroviária Federal foi fundada a Superintendência Regional do Nordeste sediada na cidade de Recife, onde o jornalista Batista Leão escreve um artigo denominado de “Adeus Central do Piauí”, publicado no Almanaque da Parnaíba de 1985, narrando a disputa por nossa Estrada de Ferro Central do Piauí entre cearenses e maranhenses:

Com a criação da Rede Ferroviária Federal, nasceu a Superintendência Regional do Nordeste, com sede em Recife, e as Divisões do Maranhão e do Ceará. A Central do Piauí passou a ser apenas um Distrito, subordinado à Divisão cearense. Esta, por esperteza, levou tudo que tínhamos de melhor: máquinas diesel, trituradores, tornos alemães, enfim, o que tínhamos de melhor nas oficinas da Central do Piauí, que eram considerados “modelo”. Levaram até pessoal humano. Quando não tinham mais o que levar, passaram os despojos da Central para a Divisão do Maranhão, que se encarregou de desfechar o golpe final na ferrovia parnaibana: acabou com a condição de distrito e transformou-se apenas em um fim de linha da Estrada de Ferro São Luis-Teresina. Mas, a ligação ferroviária Fortaleza-Teresina-São Luis-Parnaíba, abriu os olhos gulosos da Divisão cearense, que resolveu tomar de novo, para si, o que restou da antiga Central do Piauí. Os maranhenses por seu turno, não concordaram e partiram para a luta, para a disputa. A confusão rendeu tanto que a REFFSA resolveu acabar com a briga de maneira até certo ponto inesperada: extinguiu as Divisões Ceará e Maranhão e colocou tudo sob a subordinação de Recife. (LEÃO, 1985, p. 78).

Portanto, a História da Estrada de Ferro Central do Piauí mesmo extinta foi motivo de definitiva disputa pela posse principalmente dos bens materiais entre os estados do Ceará e Maranhão, onde o primeiro abocanhou uma fatia maior do bolo, terminando em uma confusão acarretando em ritmo de agonia final da nossa estrada de ferro.

Então, os caminhos de ferro na cidade de Parnaíba não teriam uma História muito longa, pois os sinais da decadência acentuaram-se a partir de 1950, perdendo espaço para as rodovias que receberam grandes investimentos, enquanto a ferrovia fora ficando gradativamente de lado pelo governo federal deixando de ser sinônimo de modernidade, perdendo assim sua função original, pois sobre os trilhos cobertos de pavimentação asfáltica deslocam-se veículos mostrando uma nova paisagem e dinâmica de um novo cenário sinônimo de melhoria.

3. NOS TRILHOS DA MEMÓRIA

A proposta deste capítulo é buscar a compreensão através das narrativas dos ferroviários entrevistados que trabalharam na Estrada de Ferro Central do Piauí, na cidade de Parnaíba, ampliando o olhar de acordo com a memória de cada um, tornando plausível através da pesquisa desenvolvida de acordo com os capítulos anteriores. O século XVIII foi marcado pelo grande salto tecnológico nos transportes e máquinas. Na área de transportes, podemos destacar a invenção das locomotivas a vapor, sem dúvida o mais popular tipo, conhecida por produzir durante seu deslocamento uma densa nuvem de fumaça, sendo possível transportar mercadorias e pessoas, num tempo curto e com custos mais baixos, promovendo a transformação do sertão em civilização, abrindo novos caminhos possuindo um sentido mais econômico do que ocupacional. Permitindo centralizar a economia nas principais cidades de paradas obrigatórias do trem, influenciados por novos hábitos marcados por um ritmo dinâmico entre os locais anteriormente isolados, proporcionando um novo modo de vida através dos costumes, hábitos de consumo, absorvidos no dia-a-dia do parnaibano, fazendo parte da vida urbana da cidade de Parnaíba. Atrelado à produção de narrativas da memória ferroviária, através dos atores que construíram esta História com o seu esforço e suor, permitindo a elaboração de hipóteses sobre o cotidiano do trabalho na Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Parnaíba, e, preocupado pela maneira com que as pessoas conheceriam suas realizações, transformadas em palavras escritas onde Le Goff (1990), propõe uma tentativa de decodificar a memória e suas relações com a História, fazendo uma conexão com o documento - embasamento do fato histórico, em decorrência da escolha de uma decisão do historiador resultante das relações existentes ou não dentro de uma sociedade, e o do monumento - legado do passado, sendo questionável, limitado e subjetivo, ligando-se ao poder de perpetuação das sociedades históricas:

Mas do mesmo modo que se fez no século XX a crítica da noção de fato histórico, que não é um objeto dado e acabado, pois resulta da construção do historiador, também se faz hoje a crítica da noção de documento, que não é um material bruto, objetivo e inocente, mas que exprime o poder da sociedade do passado sobre a memória e o futuro. (LE GOFF, p. 05).

As narrativas dos funcionários aposentados da Central do Piauí proporcionam um entendimento possível de análise em torno do modo de trabalho e das experiências dos ferroviários de acordo com a função de cada um. Através da metodologia da História Oral buscamos a compreensão de acordo com suas narrativas na busca da aproximação com o passado através do resgate da memória dos entrevistados, possibilitando reflexão dos fatos narrados pelos próprios protagonistas, dando vez aos esquecidos que geralmente não a têm, resgatando informações preciosas onde não conseguiríamos compreender sem o testemunho dos atores que vivenciaram aquela realidade, pois a memória é a principal fonte dos depoimentos orais, havendo união entre o tempo e a História, caracterizado através de um estímulo por parte do historiador, tornando o estudo da História uma realidade próxima, incorrendo numa facilitação da apreensão pelas gerações futuras e a compreensão das experiências vividas do passado. Esses funcionários exerciam diversas funções na Central do Piauí, como por exemplo, maquinista, graxeiro, conservador de linha, eletricitista, dentre outras funções. Claudio Ferreira de Sousa⁷, maquinista, em sua narrativa, recorda do seu cotidiano de trabalho na estrada de ferro durante quarenta e dois anos de serviço:

“A jornada de trabalho era de acordo com a viagem, por exemplo, a viagem de Teresina-Coroatá, que era nosso ponto de apoio, nós só passava desses pontos com autorização do agente através do telegrama, autorizando a condução da locomotiva até a estação tal. Agora, você tinha hora de saída e chegada, só que dificilmente com o cargueiro você só tinha hora de saída, a hora de chegada você fazia o cálculo, saída tanto, chegada tanto, mais você ia com um trem grande. Vamos dizer assim, você saía quatro da madrugada, você rodava o dia todim, se tivesse um trem no meio, você tinha que esperar ele se despachar daquela linha, pra você seguir a sua viagem. Às vezes você saía de Teresina chegava em Coroaá de madrugada, não tinha hora. Você só tinha hora quando pegava trem de passageiro, aí tinha hora, você tinha que sair de Teresina cinco da manhã e onze e quarenta tinha que tá em Coroaá. A repartição só despachava um trem se tivesse a carga suficiente, vamos dizer assim, marcava um trem para nove horas, mais os carros ainda não tavam todos prontos, você não saía nove horas, você ia sair na hora que terminasse aquela carga todinha, aí você saía”.

A narrativa demonstra o cumprimento da sua jornada de trabalho adequando-se às determinações de acordo com os interesses da Central do Piauí, pois cada um

⁷SOUSA, Claudio Ferreira de. *Depoimento concedido a Antonio Luiz Alves Rodrigues*. Parnaíba. 21 de ago. 2012.

tinha suas atribuições de acordo com a estrutura organizacional da ferrovia, impossibilitando ao funcionário de desempenhar outra atividade que não fosse ao mundo ferroviário, pois a rotina de trabalho era diária e o seu lar era o local desejado ao descanso e comodidade da família. O maquinista dirige e zela pelo funcionamento da máquina, responsável pelo cumprimento fiel das observações existentes no trajeto da viagem, necessitando de prudência e atenção na execução das tarefas a serem realizadas, como é demonstrado através da Licença concedida abaixo:

RFFSA - SISTEMA REGIONAL NORDESTE		LICENÇA CONCEDIDA Nº 11408	
1.ª DIVISÃO: MARANHÃO-PIAUI			
1.ª VIA		DATA 09 / 05 / 1977	
ESTACÃO CAMPO-MAIOR		OBSERVAÇÕES:	
ÚLTIMO TREM LICENCIADO POR ESTA ESTACÃO EM SENTIDO CONTRÁRIO		PRECAUÇÃO	
TREM	LOCO	CHEGOU AQUI ÀS	NO K. 500
		h min	COM MARCHA
PEDIDO DE LICENÇA		LICENÇA CONCEDIDA	
NÚMERO	ESTACÃO	NÚMERO	ESTACÃO
2 2	A.Q.R	107	A.L.T
TREM	LOCO	TEM LICENÇA PARA SEGUIR ATÉ:	
ML42	1017	A. L. T	
CHEGADA	PARTIDA		
14 h 35 min	15 h 05 min		
TELEGRAFISTA	AGENTE		
R. N. Souza	R. N. Souza	Agente	

PRECAUÇÃO Entrada A.L.T

NT-01 Somente Válida Quando Assinada Pelo Telegrafista e Agente

Fotografia 4: Licença Concedida para o deslocamento da locomotiva no trecho Campo Maior a Altos de 09/05/1977. **Fonte:** Acervo pessoal do Sr. Claudio Ferreira de Sousa.

O documento acima apresenta um exemplo de como o ofício do maquinista é de fundamental importância para que uma viagem transcorra dentro da normalidade possível, observe que na altura do quilometro 500 próximo à entrada da cidade de Alto-PI, o maquinista deveria reduzir a velocidade da locomotiva, durante esse deslocamento em detrimento a um possível acidente, zelando pela integridade física de todos os presentes no trem e da população da região.

Atualmente, mesmo não existindo movimentação na Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Parnaíba, os seus trilhos ainda fazem parte da vida urbana, fincados até hoje em solo parnaibano sendo objeto de estudo e saudosismo, onde o

cronista Carlos Araken relata lembranças da “Maria Fumaça” deslocando-se no trecho Parnaíba com destino a cidade de Luiz Correia-PI:

Lembro bem, que era uma aventura gostosa a viagem de trem Parnaíba/Amarração. [...]. Às 17hs o trem apitava anunciando a partida. Os últimos retardatários, carregados de pacotes de pães e biscoitos, escapando pelos dedos, eram empurrados para o vagão. [...]. Com o apito longo o trem deixava para trás a zona urbana, [...]. Passávamos o São João, agora todos já descontraídos, chegávamos ao Catanduvas. [...] O ranger ôco 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 de enxame dos maribondos que podiam atacar, tudo conspirava para aumentar o medo, e dar asas à nossa imaginação infantil. (ARAKEN, p. 22).

O cronista relembra uma viagem de trem no trecho Parnaíba a Luiz Correia, onde destaca sentimentos de receio, deslumbramento, entusiasmo pelo passeio, representando aos integrantes uma atração fascinante, dando asas aos pensamentos, sendo um transporte característico da época para a cidade, possibilitando a movimentação das pessoas através das estações intermediárias da Central do Piauí. Nesse sentido, Certeau, conceitua cidade de acordo com as “práticas urbanas”⁸, onde o legado da estrada de ferro em Parnaíba transformou a paisagem, o cotidiano, possibilitando uma definição própria de espaço de acordo com as redistribuições ocasionadas por meio de anástrofes, transformando novos atributos da vida urbana, ocasionado por uma movimentação de pessoas e mercadorias nas plataformas de embarques e desembarques, em detrimento a interesses diversos representando sentimentos tanto na chegada como na saída de entes queridos, tornando um espaço de sociabilidade e trabalho restabelecendo um espaço vivido e inquietante familiarizado da cidade, além de alavancar o comércio da cidade.

A ferrovia marcou época na cidade de Parnaíba, fazendo parte do cenário da cidade, suscitando um sentimento de arrebatamento econômico através do aproveitamento das riquezas do estado, sendo ansiado pelas autoridades públicas e pelos comerciantes locais. Atrelada ao anseio da construção do porto marítimo de Amarração (Luiz Correia), pois durante o regime monárquico no Brasil, D. João VI já tinha conhecimento da necessidade de construção de uma obra, que possibilitasse o

⁸CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Rio de Janeiro. Vozes, 1996. p. 172, 173 e 174.

escoamento da produção piauiense em conjunto com o melhoramento da navegabilidade do rio Parnaíba, pois já apresentava problemas de navegabilidade em decorrência do desmatamento ao seu redor e longos períodos de estiagens.

A Estrada de Ferro Central do Piauí aponta como uma forte aliada aos objetivos acima destacados, capaz de proporcionar a cidade de Parnaíba significativa mudanças, transformando a cidade num ícone de destaque do estado do Piauí, contribuindo para o surgimento de outros municípios antes desertos e fortalecendo os já existentes, beneficiando o intercâmbio comercial entre as cidades do norte do estado com a capital, como também com outros estados da federação, prevendo uma viabilidade econômica através do traçado ferroviário.

O fluxo de pessoas e mercadorias tanto nas estações da cidade como no bairro Floriópolis (inaugurada em 1922, localizada entre os municípios de Parnaíba e Luiz Correia) eram intensas como afirma o Sr. Joaquim Costa⁹, conhecido por “Simpatia”, que trabalhou durante vinte e quatro anos na ferrovia, exerceu várias funções durante esse período, no trecho Parnaíba a Piripiri-PI, começou trabalhando como artífice de via permanente (manutenção e conservação da linha ferroviária), função que exigia o emprego da força humana, pois ainda não existiam máquinas capazes de fazer o serviço pesado, depois foi graxeiro (passava graxa nos mancais do trecho para não queimar) e posteriormente trabalhou na linha telefônica (manutenção e conservação), em suas lembranças descreve:

“Era de mais. Tinha dois carros de cargas como daqui acolá (gesto com a mão), era o feijão, arroz, milho, a goma, era farinha, rapadura, e muita, pra vim pra Parnaíba, quando chegava à Parnaíba a tardezinha. No outro dia de manhã eles iam recolher aquelas cargas, tudo que vinha eles guardavam né, o movimento era quente, neste tempo a carnaúba era uma valor danado e vinha em quantidade”. (gestos).

A busca pelo passado tem sido uma marca da sociedade contemporânea, onde estamos vivendo em tempos do resgate do ocontecido. As lembranças acima demonstram um funcionário que trabalhou em várias funções dentro da Estrada de Ferro Central do Piauí, atividades que exigiam do profissional certo esforço físico, característico de sua profissão de trabalhador braçal, exposto ao calor intenso, manuseando ferramentas pesadas, contudo, exercendo suas atividades com notável

⁹COSTA, Joaquim. *Depoimento concedido a Antonio Luiz Alves Rodrigues*. Parnaíba, 21 de ago.2012

desempenho aos longos dos anos de trabalho exercido, sendo considerado por seus chefes como um funcionário de confiança e que exercia sua função com responsabilidade e compromisso pela ferrovia. Na memória do ferroviário o trem desempenhou um importante papel tornando um transporte capaz de produzir sensação de estarem ligados ao mundo através do cotidiano parnaibano com a locomotiva.

A fotografia abaixo caracteriza um tempo movido pelos horários de chegada e saída do trem, impondo aos passageiros o controle do tempo, representando mudanças no cotidiano das pessoas, através da movimentação do embarque e desembarque de passageiros e mercadorias na plataforma, onde o comércio informal era intenso na venda de tapiocas com coco, cafezinhos, cocadas, dentre outras guloseimas, propiciando ao terminal ferroviário um até mesmo local de lazer para as pessoas.



Fotografia 5: A estação Floriópolis foi inaugurada em 1922, fica entre Parnaíba e Luiz Correia, próxima ao conjunto Residencial Jardim Vitória antes da ponte metálica. **Fonte:** <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/floriopolis.htm>, consulta dia 15/09/2012.

Com a intensificação de investimentos no sistema rodoviário do país (rodovias federais, estaduais e municipais), e a importância da indústria automobilística gerou estagnação culminando em decadência do setor ferroviário, principalmente depois da década de 1960, onde a criação da Rede Ferroviária S. A., foi uma medida do

governo brasileiro na tentativa de oxigenar a administração da malha ferroviária considerada, até o momento, deficitária. A manutenção do material operacional era precária, principalmente naquelas administradas pela União. Corresponde ao planejamento do setor de transporte ferroviário interagindo entre vários modais visando à integração do território brasileiro passando a responsabilidade do transporte ao governo, entretanto, a rede ferroviária apresentava dificuldades para administrar as várias ferrovias do país desencadeando consequências irreversíveis no tocante à manutenção, conservação e modernização da malha ferroviária brasileira, vindo a apresentar uma estagnação e posteriormente sua decadência através de inúmeros motivos, como a desarticulação dos sistemas regionais, investimento no modelo rodoviário, determinados trechos ferroviários não atendem ao anseio econômico daquela região levando a estatização do transporte ferroviário no país. Entretanto, com a construção de rodovias no estado do Piauí, a cidade de Parnaíba passa sofrer a concorrência de outras cidades comerciais do estado, como a nossa capital, Picos, Floriano, impulsionando suas economias e a nossa cidade vai perdendo gradualmente sua posição de destaque nas relações comerciais com outros municípios, inclusive com o estado do Maranhão.

Outro fator destacado pelo Sr. Antonio Carlos de Azevedo¹⁰, que também contribuiu para a decadência da ferrovia na cidade de Parnaíba foi a questão da corrupção dentro da empresa, por parte de alguns funcionários que de certa forma exerciam funções de confiança dentro da Central do Piauí, como, chefe de trem, fiscal de trem, chefe de bagagens, ficando claro nas suas palavras:

“Foi só mão (gesto), funcionário irresponsável, ora o chefe de trem daqui até Teresina na cobrança de passagens, cargas, de tudo era dele, tinha deles que pegava propina em mão e não registrava no bloco da empresa, quando chegava lá para prestar conta cinquenta por cento tinha ido embora, e não fazia só, tinha comparsas, além do chefe de trem, tinha o fiscal do trem, tinha o chefe de bagagem que fazia com ele também. Teve um chefe de trem quando assumiu a função tinha uma casinha ruim. Ora, logo que assumiu a função comprou mansão, carro, jipe, fusca e comprou terreno em quase todo lugar, o seu salário não era compatível com a compra desses bens”.

O Sr. Antonio Carlos de Azevedo, na sua narrativa relata que trabalhou quase

¹⁰AZEVEDO, Antonio Carlos de. *Depoimento concedido a Antonio Luiz Alves Rodrigues*. Parnaíba, 23 de out. 2012.

vinte e quatro anos na estrada de ferro, exercendo diversas funções, como conservador de vias, conservador do patrimônio, eletricitista, e por último apontador, relembra com tristeza e indignação os fatos acima narrados ocorridos dentro da Estrada de Ferro Central do Piauí. Relembra que se existisse uma maior fiscalização dentro da ferrovia fatos desta natureza não tornariam realidade.

Nesse sentido, o Sr. Joaquim Costa, sobretudo na cidade de Parnaíba relembra da existência de uma Cooperativa em benefício dos antigos ferroviários, onde compravam e era descontado o valor correspondente na folha de pagamento:

“Nós tínhamos uma cooperativa, os chefes já estavam falando de trazer carros para vender para os ferroviários, tinha farmácia montada de tudo, farmácia enorme, tinha feijão, arroz, como daqui acolá, tudo para os ferroviários, ali agente comprava aquilo tudo e no fim do mês era descontado, e, os empregados mesmos começaram a desviar e depois que deu fé a cooperativa emborcou, foi quando nós todos viemos sentir, ela quebrou, o cofre e a balança foram parar no fórum”.

Nesta citação, o ferroviário relembra da organização administrativa da ferrovia, onde proporcionava ao funcionário vários benefícios como, aquisição de gêneros alimentícios, remédios, assistência médica, tendo em alguns casos os filhos dos funcionários estudando na Escola União Gaixeiral, colégio renomado na nossa cidade, contudo, com o passar dos anos a cooperativa veio a fechar.

A nossa ferrovia representou por muito tempo um transporte de importância na medida em que seus trilhos iam atingindo os outros municípios como Bom Princípio, Cocal, Piracuruca, Piri-piri, Campo Maior, Altos, e, finalmente depois de uma longa demora na construção, seus trilhos chegam à nossa capital no ano de 1969, havendo uma interligação entre as cidades de Luiz Correia-Teresina, acarretando em uma conclusão muito lenta e com intervalos no andamento da construção do trecho.

A citação abaixo dada pelo Sr. Claudio Ferreira de Sousa, maquinista, narrando e saindo lágrimas dos olhos, quando foi para cortarem com o maçarico as duas locomotivas de sua preferência, que ele mais gostava de trabalhar, a máquina 301 e máquina 302, na desativação da estrada de ferro, desaparecendo assim os trilhos que formaram o caminho de ferro na cidade de Parnaíba, acabando com a esperança do povo parnaibano de voltar a presenciar uma locomotiva em movimento na nossa terra até a presente data:

Foi um erro gravíssimo. Eles pensaram que fizeram o bem, mas na minha visão deram prejuízo à nação. Você já pensou a quantidade de locomotiva que foi cortada para o ferro velho, locomotiva que apagava o fogo e metia o maçarico fumagando com ela ainda quente. EU ASSISTI ISSO. As locomotivas a vapor que eu trabalhava foram várias, mas a que eu era mais agarrado com elas eram a 301 e 302. A 302 tava na oficina em reparo foi cortada. A 301 chegou de manhã e a tarde meteram o maçarico nela.

Nessa lembrança Claudio Ferreira de Sousa destaca a representação de importância entre a máquina e o ferroviário, pois na função de maquinistas, existia a necessidade de cumprir o horário de trabalho, sendo responsável pela máquina e por todos durante o trajeto. Em determinadas ocasiões, tinha de dormir no trecho, enquanto aguardavam a liberação para seguir sua viagem. A narrativa acima é revelada escorrendo lágrimas dos olhos de como as locomotivas eram cortadas com maçarico, tornando-se um amontoado de ferro velho até mesmo aquelas de sua preferência causando um sentimento de tristeza presenciando sua parceira de trabalho sendo destruída.

Desde a implantação no Brasil, as ferrovias, o telefone, o telégrafo, a navegação a vapor, a industrialização, portos marítimos, consagraram-se como símbolo da modernidade e da melhoria. Aliás, essas realizações foram os argumentos destacados, impactando sobremaneira a vida na sociedade brasileira, pois na verdade pode-se destacar que a representação do novo influi necessariamente na vida cotidiana da população beneficiada, produzindo novas ações, costumes, valores, dando razão ao ser humano da importância do convívio social. O trem trouxe aos parnaibanos um novo modo de vida, dando solidez e intensificando o comércio de exportação e importação da nossa cidade.

A Estrada de Ferro Central do Piauí de certa forma foi importante no processo de urbanização da cidade de Parnaíba, através de seus trilhos atravessando a área urbana contribuindo para a expansão territorial da nossa terra. Com o advento do rodoviarismo a Central do Piauí gradativamente vai silenciando o apito de suas máquinas transformando as plataformas de chegada e saída de pessoas em verdadeiros fantasmas antigamente promissoras. Contudo, as suas formas e marcas ainda são presentes, quer nas lembranças das pessoas ou nas formas materiais existentes na cidade lembrando um tempo de mudanças e crescimento.

Dessa forma, será que a Maria Fumaça está realmente no lugar que deveria ocupar?, pois o transporte rodoviário é muito mais caro que o ferroviário, entretanto, no nosso país de dimensões continentais foi optado pelo rodoviário, arcando com

despesas maiores para implementar e manter uma malha rodoviária, pois as vantagens do trem está na capacidade de transporte de cargas e passageiros, o material rodante é de ampla duração, fazendo com que o transporte ferroviário em outros países ainda seja utilizado em larga escala.

As ferrovias nacionais sofreram ao castigo da estatização mal idealizada e aplicada desde o surto do rodoviarismo, passando por uma impiedosa discriminação na política federal de investimentos, toda ela voltada para a construção de rodovias, onde a Central do Piauí apresentava uma necessidade de renovação do material rodante, como máquinas, locomotivas, carros, vagões, gôndolas e outros veículos encostados, melhoria em geral do sistema de tráfego, dos padrões técnicos e na infraestrutura, pois os galpões e oficinas abrigavam montes e montes de sucatas necessitando de reparos urgentes de modo a evitar uma até provável paralisação dos transportes, sem falar que cerca de 60% dos funcionários da ferrovia viviam constantemente em tratamento de saúde, sendo considerada na década de 60 como a ferrovia mais pobre e desaparelhada das que compunham a Rede Ferroviária Federal.

Com isso, as publicações em jornais e revistas da época, noticiavam iniciativas e projetos de melhoramentos para a cidade, e também divulgavam as informações negativas do cotidiano da Central do Piauí, como exemplo a publicada no Jornal do Piauí, no dia 01 de maio de 1960, onde destaca que a Estrada de Ferro Central do Piauí:

De um modo geral, era péssimo o estado em que foram encontradas as composições e o equipamento de transportes, bem como a via permanente da Estrada, ao longo do seu percurso total de 193,518 km, de Parnaíba ao fim da linha, incluindo o ramal de Atalaia, com trilhos velhos, rachados e danificados, dormentes podres e sem lastro, além das máquinas obsoletas, vagarosas e anti-econômicas, com dezenas de anos de serviços contínuos, enquanto as instalações se achavam desaparelhadas, mal protegidas ou completamente expostas ao relento.

Por outro lado, vale destacar que os meios de comunicação também evidenciavam na mesma década o primeiro trem movimentado por uma locomotiva diesel fato de grande comemoração em Parnaíba, representando a recuperação dos transportes da estrada de ferro, enquanto isso no mesmo período a Rede de Viação Cearense já possuía mais de quarenta locomotivas diesel em tráfego. Outro fato inusitado trata-se de um Radiograma publicado no Jornal Estado do Piauí, datado de

29 de junho de 1961, quando as autoridades públicas cocalenses dirigem tal documento ao Presidente da República Jânio Quadros, com o seguinte teor:

Sr. Dr. Jânio Quadros
D.D. Presidente República
Brasília DF

Abaixo assinados vg representante tôdas classes município Cocal
vg vimos devida vênia fazer veemente apêlo vossência sentido não seja
suprimido trecho ferroviário Central do Piauí vg que serve esta região vg
qual se concretizado trará colapso vida econômica município que abriga
população 13.900 almas pt Convem ressaltar não dispomos outros meios
transporte capazes atender reais necessidades tôda região norte nosso
empobrecido Estado pt Certos alto espirito patriótico vossência antemão
agradecemos se torne eminente Presidente defensor nossa causa pt

Atenciosas saudações

José da Cunha Frota - Prefeito Municipal, Antonio Montal Veras - Presidente
Câmara Vereadores, João Pereira Fontenele - Vereador, José Arimatéia
Alves Pereira - Coletor Estadual, Vladimir Lopes - Tabelião Público.

A citação acima apresenta argumentos que justificam ao Presidente da República do Brasil, o receio por parte das principais autoridades da cidade de Cocal de ser desativado o trecho ferroviário, pois traria um verdadeiro colapso na vida econômica da cidade, pois não dispunham de outro meio de transporte capaz de suprir as necessidades de toda a região. As suspensões de serviços federais foram a causa mais desastrosa para o Estado do Piauí, pois os prejuízos foram irreparáveis, onde alguns serviços começaram e não concluídos passando por planos de reforma através de verbas orçamentárias insignificantes para a conclusão dos mesmos, de modo que o corte das verbas sacrificaram as possibilidades de recuperação econômica do Piauí, criando uma ansiedade no povo piauiense ocasionando desanimo e pessimismo.

A Estrada de Ferro Central do Piauí tornou-se um importante meio de transporte para todo o estado, causando nos piauienses uma sensação de contemporaneidade, pois estavam ligados ao mundo por mais distantes que estivessem transformando a paisagem de Parnaíba quando da passagem da locomotiva e de seus apitos gritantes, representando uma mudança considerável no cotidiano da sociedade parnaibana, obrigando aos passageiros cumprirem os horários de saída de chegada do trem.

Dentre as edificações da Central do Piauí em Parnaíba que apresentam um bom estado de conservação pode-se destacar o Museu do Trem do Piauí constituído de certo aparato composto de alguns equipamentos, fotografias retratando a história

da ferrovia dentre outros bens móveis históricos. Atualmente fazendo parte de um processo de restauração de um patrimônio da cidade de Parnaíba, foi realizado o trabalho em prol da reforma da Maria Fumaça nº 29, máquina existente na nossa cidade que é de fabricação americana do ano de 1920, sendo a única no Piauí a constar na memória ferroviária do Brasil.



Fotografia 6: Locomotiva Maria Fumaça reformada e localizada na Praça Esplanada da Estação, servindo de atrativo turístico na região central de Parnaíba. **Fonte:** Acervo particular de Antonio Luiz Alves Rodrigues. **Data:** out. 2012.

Com isso a Estrada de Ferro Central do Piauí, durante muito tempo foi de grande importância principalmente para a cidade de Parnaíba, atingindo também as cidades de Luiz Correia, Cocal, Piracuruca, Piripiri, Campo Maior, Altos e Teresina, todavia, houve uma significativa demora para a sua conclusão até a nossa capital, sendo motivo de constantes reclamações por parte da sociedade, pois a citada ferrovia era o meio de transporte capaz de facilitar o escoamento dos produtos de cada região, contribuindo para desenvolvimento comercial.

4. CONSIDERAÇÕES

Neste trabalho concluiu-se que a partir da Revolução Industrial ocorrida na segunda metade do século XVIII, através do aprimoramento de mecanismos capazes de melhorar o trabalho das máquinas a vapor, com a intenção de superar a força d'água, dos animais e do homem, sobretudo na produção têxtil e metalúrgico, havendo uma transformação entre processo de manufatura para o da maquinofatura, melhorando os meios de transportes, aperfeiçoando o ambiente de trabalho, tornando os métodos de produção mais eficientes.

O transporte ferroviário reduzia distâncias, rasgando matos, unindo cidade, levando riquezas através de seus trilhos, cortando povoados, locais ermos, modificando a vida das populações, mudando o seu cotidiano, surgindo e especializando-se novos espaços comerciais, novas formas de produção foram disponibilizadas e as trocas culturais consolidadas, abrindo caminho, apontando como uma opção de transformação dos transportes.

Durante os primeiros anos da nossa república alguns políticos do nosso estado e a Associação Comercial de Parnaíba demonstravam verdadeira preocupação em conseguirem autorização para a construção do sistema ferroviário em solo piauiense, objetivando melhorias na infraestrutura, transporte e encurtamento das distâncias do solo piauiense, aspirando ao progresso e desenvolvimento econômico do Piauí.

As modificações sociais, culturais, financeiras efetiva-se ao longo da Estrada de Ferro Central do Piauí, fazendo com que a cidade de Parnaíba torne-se o centro econômico do Estado do Piauí e de referência para a chegada e saída do trem, conquistando novos empreendimentos, novos empreendedores, conseqüentemente acontecendo um aumento populacional e da urbanização na cidade. O trem e os trilhos caracterizavam-se como símbolos de contemporaneidade e curiosidade, pois as pessoas tinham o interesse em poder presenciar como se movimentava aquela máquina toda de ferro, pois tudo aquilo ia mudando a paisagem urbana da cidade, acarretando em diversas modificações do cotidiano da população parnaibana.

Entrando na década de 60, em detrimento a uma mudança característica proveniente do rodoviarismo a cidade de Parnaíba apresenta uma conjuntura econômica de decadência, afetando em cheio o desenvolvimento comercial da

cidade, perdendo assim o seu posto de principal centro comercial do Piauí, em detrimento da concorrência das outras cidades do estado e do crescimento do setor industrial no sul do Brasil, restringindo assim as suas relações comerciais.

Com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A a União abraça um sistema ferroviário praticamente falido, sucateado e inoperante em decorrência da atual conjuntura econômica que atravessa o país. Todavia, os investimentos na maioria só privilegiaram os estados considerados economicamente viáveis, principalmente os da Região Sudeste, e as demais regiões não vão sendo agraciadas financeiramente pelo governo federal, tendo o seu sucateamento e estatização gradativa tornando-se inutilizadas principalmente as da Região Nordeste, onde a Estrada de Ferro Central do Piauí apresentava falta de manutenção, conservação e investimento em decorrência do poder público federal, perdendo espaço para as rodovias que receberam grandes investimentos, enquanto a ferrovia fora ficando gradativamente de lado pelo governo federal deixando de ser sinônimo de modernidade, perdendo assim sua função original, pois sobre os trilhos cobertos de pavimentação asfáltica deslocam-se veículos mostrando uma nova paisagem e dinâmica de um novo cenário sinônimo de progresso.

Em decorrência da fundação da Rede Ferroviária Federal a Estrada de Ferro Central do Piauí passa a ser subordinada no primeiro momento pelo estado do Ceará e posteriormente pelo estado do Maranhão, passando a denominar-se de Distrito de Operações do Piauí e posteriormente Distrito de Transportes do Piauí.

Para conhecer um pouco do trabalho na visão dos ferroviários, foram produzidas entrevistas dos atores que construíram esta História com o seu esforço e suor, permitindo a elaboração de hipóteses sobre o cotidiano do trabalho e do processo de estagnação e decadência da Estrada de Ferro Central do Piauí na cidade de Parnaíba, através de inúmeros motivos, como a desarticulação dos sistemas regionais, investimento no modelo rodoviário, determinados trechos ferroviários não atendiam mais ao anseio econômico daquela região. Entretanto, com a construção de rodovias no estado do Piauí, a cidade de Parnaíba passa sofrer a concorrência de outras cidades comerciais do estado, como a nossa capital, Picos, Floriano, impulsionando suas economias e a nossa cidade vai perdendo gradualmente sua posição de destaque nas relações comerciais com outros municípios, inclusive com o estado do Maranhão.

A Estrada de Ferro Central do Piauí representou por muito tempo um

transporte de importância na medida em que seus trilhos iam atingindo os outros municípios como Bom Princípio, Cocal, Piracuruca, Piripiri, Campo Maior, Altos, e, finalmente depois de uma longa demora na construção, seus trilhos chegam à nossa capital no ano de 1969, havendo uma interligação entre as cidades de Luiz Correia-Teresina, acarretando em uma conclusão muito lenta e com intervalos no andamento da construção do trecho, havendo uma necessidade de renovação do material rodante, como máquinas, locomotivas, carros, vagões, gôndolas e outros veículos encostados, melhoria em geral do sistema de tráfego, dos padrões técnicos e na infraestrutura, pois os galpões e oficinas abrigavam montes e montes de sucatas necessitando de reparos urgentes.

A intenção deste trabalho é instigar outros sobre o tema, estimulando ao acadêmico de História o aprofundamento em detrimento do assunto e que esta pesquisa possa servir de algum modo para o estudo da Estrada de Ferro Central do Piauí.

5. REFERÊNCIAS, INSTITUIÇÕES DE PESQUISA E FONTES.

5.1. INSTITUIÇÕES DE PESQUISA.

Fundação Dr. Raul Bacellar – Parnaíba-PI

Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba – Parnaíba-PI.

Museu do Trem do Piauí – Parnaíba-PI

Universidade Estadual do Piauí, Campus Prof. Alexandre Alves de Oliveira – Parnaíba-PI.

5.2. REFERÊNCIAS: ARTIGOS, DISSERTAÇÕES E LIVROS.

ARAKEN, Carlos. Estórias de uma cidade muito amada. Parnaíba: Academia Parnaibana de Letras, p. 22.

CAMPOS, Bruno Nascimento. Marcas de uma ferrovia: a estrada de ferro oeste de minas em São João Del-Rei (1877-1915). São João del-Rei, MG, Novembro de 2005.

CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: Artes de fazer. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. O trem de ferro e o progresso no Piauí. 2005 ou Fragmentos Históricos, vol. I. Experiências de Pesquisa no Piauí. Nascimento, Francisco de Assis de Sousa, et al (org.). Siart. 2005.

FIOREZE, Zélia Guareschi. Velhas formas, novas funções: considerações sobre o transporte ferroviário em Passo Fundo. Semina – Passo Fundo, V. 5, nº 1 p. 107-117 sem. 2007.

FREITAS, Sônia Maria de. História Oral: Procedimentos e Possibilidades. 2001.

HOBBSAWAM, Eric John Earnest. A era das Revoluções. Paz e Terra. 2009.

IGLÉSIAS, Francisco. A revolução industrial. Brasiliense. 8ª edição. São Paulo. 1986.

IGLÉSIAS, Francisco. A industrialização brasileira. Brasiliense. 6ª edição. São Paulo. 1994.

LE GOFF, Jacques, 1924. História e memória. tradução Bernardo Leitão ... [et al.] -- Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização. Dissertação. Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Minas Gerais. 2003.

LOPES, Antônio de Pádua Carvalho. "O Aprendizado pela Observação": as estradas e as escolas como fatores civilizadores e de incorporação do sertanejo à nação. UFMA. GT2. 2005.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. A cidade sob o fogo: modernidade e violência policial em Teresina – (1937-1945). Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2002. 299p.

NETO, Oswaldo Lima(coordenador). Transporte no Brasil: história e reflexões. Autores Anísio Brasileiro...et al.; consultor em História Antônio Paulo Rezende. – Brasileira, DF: Empresas Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT; Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

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

PASSOS, Antonio Caio. Cada rua, sua história. 1982.

PARADELA, Célia Lima. Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da administração geral. Dissertação de mestrado. Fundação Getúlio Vargas. Escola Brasileira de Administração Pública. 1998.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. UFRGS.2007.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. Os literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves.1994. 305p.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. Ferrovia e Ferroviários. São Paulo: Cortez Editora, 1982.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil/Tese (doutorado). - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e tecnologia. Presidente Prudente, 2003. 454f.

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

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Teresina: Dissertação (Mestrado em História do Brasil) Universidade Federal do Piauí, 2010. 247fls.

ZORZO, Francisco Antônio. Retornando à história da viária baiana: O estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede ferroviária da Bahia(1850-1950). Satientibus, Feira de Santana, n. 22, p.99-115, jan./jun.2000.

5.3. JORNAIS, REVISTAS E PERÍODICOS.

ARAÚJO, Elita. Almanaque da Parnaíba. Edição Comemorativa – nº 17. Academia Parnaibana de Letras.80 anos. Siert. 2004.

ARAÚJO, Vicente. Parnaíba. Almanaque da Parnaíba. Nono ano de Publicação. Tipografia Gadêlha. Fortaleza-CE. 1932.

DRUCKER, Peter. O futuro já chegou. Portal Exame. Editora Abril S.A. 2001.

LEÃO, Batista. Adeus central do Piauí. Almanaque da Parnaíba. 60ª Edição. Parnaíba – Piauí. 1985.

LIMA, Vivi Fernandes de. Trem passageiro. Revista de História da Biblioteca Nacional. Ferrovias do charme ao pesadelo. Ano 5. Nº 53. Fevereiro 2010.

MESQUITA, Leonilde Fialho de. Revista do Trabalhador Parnaibano. Org. Mauro Júnior Rodrigues Sousa. Volume I. Gráfica Melo. Parnaíba. 2010.

5.4. FONTES HEMEROGRÁFICAS.

Jornal do Piauí, reportagem publicada no dia 01 de maio de 1960.

Radiograma publicado no Jornal Estado do Piauí, datado de 29 de junho de 1961.

5.5. DEPOIMENTOS.

AZEVEDO, Antonio Carlos de. Depoimento concedido a Antonio Luiz Alves Rodrigues. Parnaíba, 23 de out. 2012.

COSTA, Joaquim. Depoimento concedido a Antonio Luiz Alves Rodrigues. Parnaíba, 21 de ago.2012

SOUSA, Claudio Ferreira de. Depoimento concedido a Antonio Luiz Alves Rodrigues. Parnaíba. 21 de ago. 2012.