

# "FERROVIA SÃO LUÍS - TERESINA": HISTÓRIA E CULTURA.

**Diogo Gualhardo Neves**

Universidade Federal do Maranhão

diogogualhardoneves@hotmail.com

## **RESUMO:**

O Maranhão foi um dos últimos Estados brasileiros a ser contemplado com uma linha férrea, mesmo que desde meados do século dezenove já fosse evidente tal necessidade. No entanto, uma vez operando, a “Ferrovia São Luís – Teresina” tornou possível o transporte mais célere de cargas entre a capital maranhense e as cidades do interior, trazendo grandes benefícios à população que também se servia dos trens de passageiros. Comunidades inteiras se formaram e se desenvolveram no entorno da via, proporcionando a configuração de relações interpessoais e um modo de vida peculiar, relacionados ao transporte ferroviário. Constata-se, portanto, que a estrada de ferro em questão legou um importante patrimônio cultural edificado e imaterial, que, porém, tem sido negligenciado pelos poderes públicos, e que demanda uma proteção tanto urgente quanto efetiva, sob pena de iminente e completo desaparecimento.

PALAVRAS-CHAVE: FERROVIA. HISTÓRIA. MARANHÃO.

## **INTRODUÇÃO**

O Maranhão, no contexto de sua rápida periferização, com maior ênfase a partir da segunda metade do século dezenove, foi uma das últimas regiões do país a ser contemplada com uma estrada de ferro.

Somente com o advento da República, na última década dos oitocentos, é que o Estado inicia, efetivamente, a implementação de uma via férrea de médio porte e, no início do século vinte, se instalam os trechos que comporão a “Ferrovia São Luís – Teresina”.

Antes mesmo de qualquer inauguração, os trechos construídos transfiguraram-se como importantes vias de comunicação por terra no Estado. Completada a ferrovia, consolida-se como a principal ligação entre São Luís e o vale do Itapecuru, a área mais populosa de seu território, e o chamado “Sertão Maranhense”, anteriormente atingidos apenas, e de forma precária, pelo próprio rio ou por montarias.

Assim sendo, o presente trabalho teve como objetivo analisar, ainda que sucintamente, a importância histórica da “Ferrovia São Luís – Teresina”, em especial para o Estado do Maranhão, a partir não apenas de uma perspectiva econômica, mas, também, percebendo o grande legado patrimonial, material e imaterial, que essa via férrea proporcionou em seu quase um século de existência.

Com o arcabouço teórico fornecido pela micro-história e pela história oral, foi possível realizar uma pesquisa que envolveu não só a compreensão dos processos econômicos que conduziram à construção da “Ferrovia São Luís –Teresina” e seus usos, desde o início da circulação dos trens, até a contemporaneidade, como também a formação de uma classe de operários que a serviu durante décadas, e que possuiu um modo de vida próprio, centrado no dia-a-dia do transporte ferroviário.

Usou-se como metodologia principal a coleta de dados por meio de revisão da literatura especializada no tema, assim como entrevistas com ex-operários da RFFSA S/A, além do depoimento de pessoas que utilizaram o seu serviço de transporte.

### **O ANSEIO POR UMA FERROVIA E SUA CONSTRUÇÃO**

Segundo Furtado (2001, p. 90-91), o Maranhão, no final do século XVIII, havia experimentado uma “*efetiva prosperidade*”, ajudado pela política pombalina que fomentara as lavouras de algodão e arroz, e incentivara o comércio de escravos africanos.

Naquele período, os produtos maranhenses encontraram franca aceitação nos mercados internacionais, e o porto de São Luís, que recebia não mais que dois navios por ano durante a maior parte daquela centúria, passou a fundear, anualmente, cerca de 150 grandes embarcações, e a exportar mais de um milhão de libras.

No entanto, a queda internacional dos preços do algodão e arroz, a instabilidade política durante as guerras de Independência, aliada à escassez de crédito, dentre outros fatores, impossibilitaram os produtores maranhenses de reinvestirem capitais no aprimoramento da lavoura e, menos ainda, permitiu que arcassem sozinhos com a montagem de uma infraestrutura adequada às suas necessidades. Também, a descapitalização da administração provincial e mesmo sua desorganização política, não admitiram investimentos estatais incidentes sobre o transporte interno da produção.

Diversos cronistas da época se ressentiram dessa lacuna, como Lago (2001) e Gaioso (1970), apontando a deficiência dos transportes como uma das causas principais do encarecimento da lavoura maranhense, já prejudicada pela baixa produtividade e ausência de qualquer processo de beneficiamento. Mais de cem anos depois, essa tríade ainda era denunciada como formadora de um sistema produtivo débil e muito sensível à flutuação dos preços internacionais, cuja desarticulação seria iminente e “*catastrófica*” (REVISTA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO MARANHÃO, 1925-1940).

Com efeito, praticamente durante todo o século XIX e primeira década do seguinte, qualquer bem produzido no interior do Maranhão era despachado para São Luís apenas por via fluvial, especialmente pelo rio Itapecuru, que banha as regiões onde anteriormente se cultivava o algodão. A calha desse curso d'água possuía diversos pequenos e precários portos, muito prejudicados durante boa parte do ano pela estiagem e mesmo pelo assoreamento do curso d'água. Não apenas isso, a comunicação por terra com esses atracadouros era feita por tração animal, em boa medida por caminhos abertos ainda durante o período jesuítico.

Em trabalho anterior (NEVES, 2009), ao estudar a origem das têxteis maranhenses, indicamos que o algodão local, ao final dos oitocentos, estava quase que completamente fora de todos os mercados internacionais da fibra, e mesmo nacionalmente, os perdia com rapidez. Com o fim do regime de trabalho escravo, as grandes plantações desaparecem e a produção se pulveriza. No entanto, a quantidade de algodão não diminui, e em certos períodos aumenta, pois as unidades fabris instaladas na capital e também nas cidades de Caxias e Codó, passam a consumi-lo. Ademais, os grandes investimentos convertidos para a edificação dessas têxteis exigem o planejamento e execução rápida de um projeto de transporte minimamente eficaz da matéria-prima. É nesse contexto que surge a “Estrada de Ferro São Luís – Caxias”.

A cidade de Caxias, tradicionalmente a segunda mais importante do Maranhão, posto esse que perderia apenas na década de 1970 para Imperatriz, no oeste do Estado, quando da inauguração da rodovia Belém-Brasília que lhe atravessa, está localizada entre o médio e alto Itapecuru, e no período pombalino foi o centro econômico mais dinâmico do interior do Brasil.

Ao mesmo tempo que se afigurava como a principal fronteira de expansão das lavouras de algodão, também comercializava charque e couro com o nordeste açucareiro e mesmo Minas Gerais. Foi um dos principais teatros de guerra no conflito denominado “Balaiada”, no qual o então general Luís Alves de Lima e Silva, enquanto governador provisório da província – posteriormente uma das principais lideranças do Partido Conservador –, reconquistou a cidade e recebeu sua primeira honraria imperial, tornando-se o “Barão de Caxias”.

Na verdade, em meados do século XIX houve um aumento considerável na exportação do algodão maranhense, produzido no entorno de Caxias e exportado para os mercados internacionais em razão da paralisação, ainda que momentânea, da

principal região produtora mundial, o sul dos Estados Unidos, como decorrência direta da “Guerra de Secessão”.

Dessa forma, uma linha férrea que unisse o principal centro produtor da fibra e o principal comprador, ao mesmo tempo os maiores núcleos urbanos maranhenses, resolveria, ao menos em tese, o problema de disponibilidade regular não só dessa matéria-prima na praça de São Luís, mas também de vários outros artigos comercializáveis, em especial o babaçu, cujo óleo começava a ser adquirido pela Europa. De outra figura, ela proporcionaria o escoamento da produção de tecidos para o interior do Estado, que, em um futuro breve, se tornaria seu maior adquirente, já que as fábricas haviam se especializado na confecção de brins e outras composições de baixo preço.

Ainda assim, cronologicamente, houve um descompasso temporal considerável entre o início da atividade fabril no Maranhão e a instalação de uma via férrea que lhe fosse útil. O primeiro assentamento desse tipo se deu na montagem do “Engenho Central São Pedro”, quando o eixo da economia maranhense tentava se deslocar do vale do Itapecuru para o Pindaré, na década de 1870 (NEVES, 2009). Foram pouco mais de dez quilômetros, entre os locais de embarque da cana-de-açúcar e a unidade de processamento e, por fim, entre essa e o porto construído nas margens do rio. Os problemas enfrentados pelo empreendimento, entretanto, impediram o prolongamento da malha. Também, essa via estava restrita aos usos do engenho, e praticamente não servira à população.

A primeira estrada de ferro de caráter estratégico para a economia maranhense foi a linha entre Caxias e o povoado ribeirinho de “Cajazeiras”, nas margens do rio Parnaíba, defronte à Teresina, capital do Piauí. Foi construída pela “Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão”, e inaugurada em 1895. Com ela, estavam unidas por terra duas das mais importantes vias fluviais da região, o Itapecuru e o Parnaíba. Isso se adequava à filosofia dos que pensavam a economia do Maranhão na ordem imperial, ainda centrada na ideia de que os rios navegáveis seriam os caminhos de transporte por excelência da produção provincial. Segundo Viveiros (1992, p. 164), escreveu o engenheiro Fábio Hostílio de Moraes Rêgo: *“As estradas de ferro, que porventura se tenham de estabelecer na Província, não serão mais do que auxiliares da navegação fluvial.”*

Obviamente que essa política atendia aos interesses das companhias de navegação à vapor que serviam no Itapecuru desde meados dos oitocentos. Mesmo incapazes de atender às demandas pelo transporte de matérias-primas, transportadas em balsas

lentamente rebocadas por “vapores” antiquados, essas empresas apresentavam receitas cada vez maiores.

É necessário considerar, inclusive, que os seus acionistas eram, majoritariamente, ricos comerciantes da capital, com voz ativa na Associação Comercial do Maranhão, e essa por sua vez, órgão consultivo da administração pública. Apenas quando ficou evidente que de nenhuma maneira poderiam elas responder às crescentes demandas tanto da capital quanto do interior, é que os esforços foram concentrados para a construção de uma ferrovia efetivamente capaz de supri-los.

De fato, em 1895, quando da inauguração do trecho entre Caxias e Cajazeiras, quase todas as fábricas têxteis maranhenses já estavam em pleno funcionamento, e se viram ante o grave problema da precariedade do transporte de mercadorias, o que demonstrava estar completamente obsoleto, para a realidade local daquele período, o transporte de bens conjugando-se as vias terrestres e fluviais. Mesmo assim, essa questão não foi resolvida pelo menos até o início da década de 1920.

A carência de escoamento adequado tanto das matérias-primas quanto dos tecidos produzidos pelas têxteis da capital colocaram essas últimas em xeque, que houberam por suportar por quase trinta anos tal circunstância. Manuel Fran Paxeco, português de nascimento e figura que se vincula aos altos comerciantes de São Luís, apresentado como uma espécie de intelectual “especialista” nos temas relacionados à economia maranhense, participa ativamente através da imprensa nas discussões acerca da construção da ferrovia. Viveiros cita uma de suas manifestações a respeito da necessidade de uma estrada de ferro (1992, p. 182):

É realmente digna de lamentações a situação a que chegou a economia maranhense – situação esta que se retrata eloquentemente nas escalavradas finanças do Estado. A decadência principiou a anos e ameaça tocar agora o seu auge, o que equivalerá ao total aniquilamento da escarnecida e abandonada Atenas Brasileira. Todos são culpados neste descalabro – administradores e administrados, uns porque após as perdas incalculáveis da abolição e de outras fábricas, se deixaram correr pelo mais atroz dos desalentos, não sem motivo.

Há no entanto, um meio imediato de ser por um entrave à ruína absoluta do Estado, que se aproxima a passos agigantados – é proceder à edificação duma estrada de ferro, que vá por entre os rios Mearim e Itapecuru, servindo todo o centro desta zona ubertosa. Partirá a linha do Itaqui, donde virá até São Luís, atravessando a ilha até a Estiva, onde uma ponte a ligará ao continente; perto fica o Rosário e daqui a via tomará o rumo central dos dois rios citados passando nas alturas de Igarassu, Itapecuru, Cantanhede, Coroatá e Codó, findando em Caxias, que já se acha unida ao Piauí pelo trecho de flores ou Cajazeiras. O eixo da estrada seria posto em comunicação com as povoações próximas por baratos ramais do sistema Decauville.

Os debates políticos sobre a construção da ferrovia, contudo, não se completaram no início de 1905, com a sanção da lei federal nº 1.329, que determinou a construção de

uma estrada de ferro entre São Luís e Caxias e a vinda ao Maranhão do então presidente da república, Afonso Pena (VIVEIROS, 1992, p. 185).

Uma série de questões apresentadas como de ordem técnica, mas que em diversos momentos respondem objetivamente a interesses eleitoreiros, como a passagem ou não da via por determinados redutos de votos, além da malversação de recursos financeiros, e mesmo um despreparo completo quanto à infraestrutura dos canteiros de obra, tanto a oneraram sobremaneira, como também retardaram sua conclusão. Em 1911 estava esgotado o prazo de quarenta meses para a conclusão da obra, sem que houvesse sido assentado um único quilômetro da via (VIVEIROS, 1992).

Assim, as obras da estrada se iniciaram, concretamente, pouco antes do primeiro conflito bélico mundial e avançaram consideravelmente nesse período, sendo, porém, completadas na década de 1930 – em que pese algumas inaugurações de trechos anteriores, marcadamente de caráter político – com a interligação final das “Estrada de Ferro Caxias – Cajazeiras”, porto fluvial da então cidade de Flores, defronte à Teresina, hoje Timon, e a “Estrada de Ferro São Luiz – Caxias”, quando os trilhos enfim chegaram até São Luís. A maior parte das estações no Maranhão entraram em atividade no ano de 1919, mas consta que desde 1915 já havia a circulação de trens na linha.

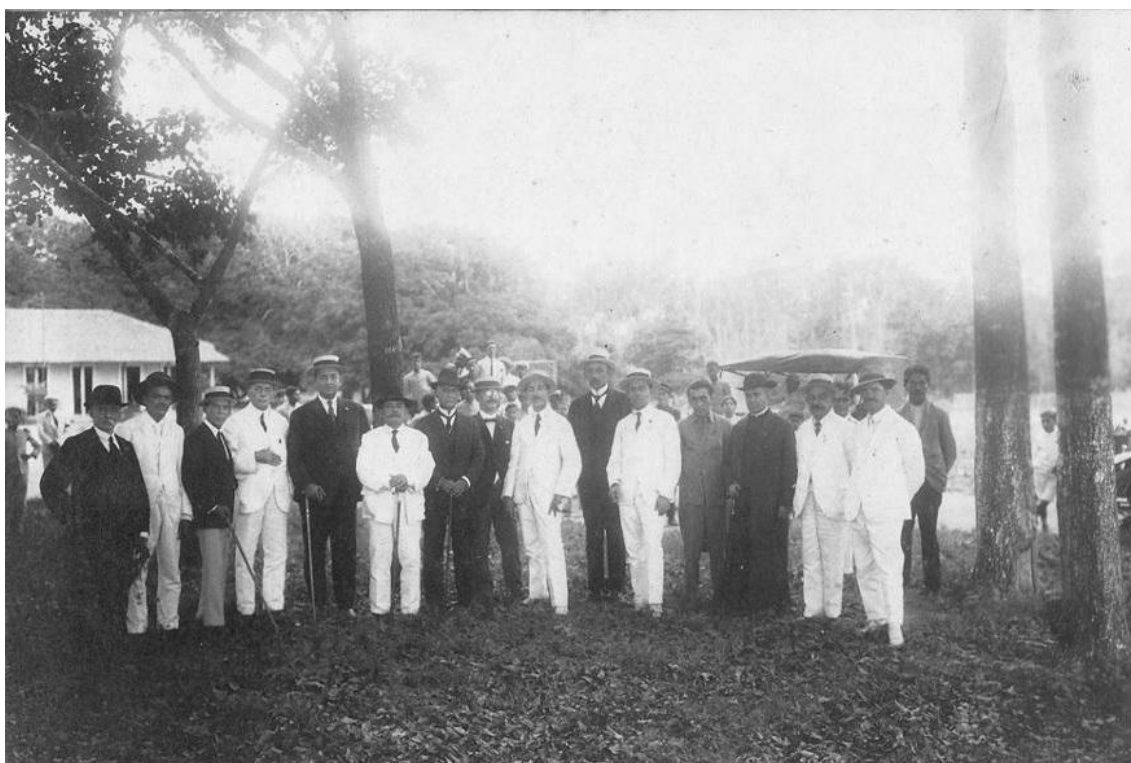
Contudo, esse trecho compreendido entre Caxias e Cajazeiras concluído no ano de 1895, serviu principalmente ao chamado “Engenho d’Água”, de propriedade do grupo agroindustrial “Casa Cruz”. Esse empreendimento se ajustava ao sistema dos engenhos centrais, em que uma unidade industrial produzia açúcar, sem, contudo, produzir a matéria-prima, que deveria ser adquirida de pequenos e médios produtores rurais instalados em suas imediações (NEVES, 2009). O trecho em questão começava no porto fluvial das Cajazeiras, na margem esquerda do rio Parnaíba, fronteiro a Teresina.

Dessa forma, com seus noventa quilômetros, possuía ele como função quase que exclusiva o transporte de cana-de-açúcar para o engenho, e no seu retorno levava açúcar para ser conduzido às praças intermediárias de São Luís, Teresina e Parnaíba, pelos rios Parnaíba e Itapecuru. O outro trecho da segunda ferrovia, compreendido entre São Luís e o povoado de Cachimbos teve sua inauguração no ano de 1919. Entre 1921 e 1930, completou-se toda a ferrovia, com a abertura de várias estações e postos coletores nas principais povoações por ela atravessadas. Os portões da Estação João Pessoa, em 15 de novembro de 1929, em São Luís, esteve presente o

então deputado federal Getúlio Dornelles Vargas como representante do governo federal.

## OS USOS DA FERROVIA

A "Ferrovia São Luís-Teresina", com seus aproximadamente 450 km, teve, como referido, diversas "inaugurações", conforme avançavam os trabalhos de sua construção. Essas atenderam a interesses de chefes políticos locais do interior maranhense. Com efeito, isso dificulta a indicação de datas precisas quanto ao início das atividades da linha férrea ou das edificações acessórias. Contudo, uma "inauguração oficial" se deu no dia cinco de março de 1921, com a partida de uma composição de Cajazeiras até Rosário, já que a ponte metálica sobre o Estreito dos Mosquitos, que conduziria ao ramal assentado na Ilha do Maranhão, não foi concluída antes de 1928 (MARANHÃO, 2008).



**IMAGEM 01** – Inauguração da ponte metálica unindo a Ilha do Maranhão ao continente, sobre o Estreito dos Mosquitos. Fran Paxeco é o oitavo da esquerda para a direita. São Luís, 1920 (Cortesia de Rosa Paxeco Machado).

Contudo, a ligação completa entre São Luís e Teresina não se daria antes de 1940, quando da inauguração de uma ponte metálica de 270 metros sobre o rio Parnaíba, ligando a capital piauiense ao então município de Flores (hoje Timon), anteriormente o povoado de Cajazeiras. De se notar que apenas nesse período é que o Maranhão

consegue estabelecer uma ligação efetiva, por terra, com o restante do país. A ferrovia permitiu segundo, Miécio Jorge (1950, p. 28):

[...] o trânsito regular e relativamente rápido entre o Maranhão e todos os Estados do Nordeste, pelo interior, tendo em vista que boas estradas de rodagem comunicam Teresina com o Ceará, Rio Grande do Norte, Parnaíba, Pernambuco, e Bahia.



**IMAGEM 02** – Ponte metálica sobre o Estreito dos Mosquitos, São Luís, década de 1920 (Cortesia de Rosa Paxeco Machado).

Como antes dito, desde as últimas décadas do século XIX se havia pensado na interligação por terra entre São Luís e as regiões produtoras de algodão no interior do Maranhão, de economia mais dinâmica, que envolvia também o comércio de exportação de couros e babaçu, esse último utilizado para a fabricação de óleo vegetal largamente adquirido pelas nações europeias durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

Mas é na Segunda Grande Guerra (1939-1945) que a ferrovia parece ter adquirido um papel estratégico de nível nacional. De fato, durante toda a década de 1930, aeronaves e embarcações alemãs eram vistas no litoral norte brasileiro, como decorrência da aproximação diplomática entre o Estado Novo e aquele país. Quando ambos se afastam, em razão das novas configurações geopolíticas mundiais, submarinos do Eixo passam a assediar essa região. Naquela oportunidade, segundo Miécio Jorge (1950, p. 28):

[...] cessaram quase que por completo as comunicações marítimas no norte do Brasil. E todo o transporte de tropas, assim como de produtos que, antes eram feitos pelo mar, tiveram de ser feitos pela referida estrada até Teresina ou desde Teresina, conforme o sentido da circulação de soldados ou mercadorias [...]. Na época me que o racionamento de gasolina chegou ao máximo, reduziram-se os transportes rodoviários à ligação de Teresina e Floriano com os



portos fluviais do rio São Francisco – Petrolina em Pernambuco e Remanso, na Bahia. O “rio da unidade nacional”, punha, assim, o norte em comunicação com as ferrovias de Minas, que, por sua vez, se estendiam até a Capital da República, e, conseqüentemente, a todo o sul do país.

Tal, no entanto, só era possível em razão do combustível utilizado pelas locomotivas da E.F.S.L.T: lenha. A comunicação estabelecida entre ambas as cidades resolveu parcialmente o ressentimento delas quanto à comercialização de produtos advindos do interior de cada Estado. Porém, também não tardou a se constatar que o próprio modelo de transporte ferroviário adotado era quase tão precário quanto o sistema fluvial, e em que pese o aumento do transporte de cargas e pessoas na década de 1950, esse já se mostrava incapaz de atender às crescentes demandas de ambos os Estados.

A importância da “São Luís – Teresina” para a economia maranhense foi crucial, haja vista que essa última estava imersa em um processo histórico de franca desintegração, sendo uma das causas disso a carência secular de transportes adequados para a cadeia produtiva. No entanto, mesmo com sua instalação e funcionamento, mas sem qualquer outro investimento estatal ou privado, especialmente direcionados para a melhoria da lavoura, a ferrovia não conseguiu atingir todos os objetivos esperados por seus idealizadores. É o que diz Viveiros (1992, p. 196-197):

A estrada, com efeito, impediu o aniquilamento completo da economia do vale do Itapecuru. Desprovido da S. Luís-Teresina e privado da navegação fluvial em consequência da imprestabilidade do rio para isso, seria fatal esse aniquilamento. Mas do fato não se pode deduzir que ela tivesse impulsionado o vale para um progresso digno de nota, que os municípios maranhenses por ela servido estão aí para desmenti-lo. É também incontestável não haver a via férrea carregado para o porto de São Luís a produção da zona piauiense, fertilizada pelo rio Parnaíba, à montante de Teresina, fato que se previa, devido ao porto precário de Tutóia, de que se utilizava o Estado vizinho.

A partir do ano de 1957, a ferrovia em questão passou a compor a “Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA” que, por sua vez, em 1965, incorporou-a à “Estrada de Ferro Central do Piauí”. Com o advento das privatizações da década de 1990, a via foi então adquirida pela “Companhia Ferroviária do Nordeste” e, até o início da década seguinte, passou sem qualquer utilização. Nos dias de hoje, como parte da “Transnordestina Logística”, é utilizada para o transporte de combustíveis entre ambas as capitais. Até o ano de 1991, a estrada de ferro transportou passageiros, mesmo já com ampla malha rodoviária aberta no Maranhão. Também, pelo menos até o final da década de 1980, a ponte férrea sobre o Estreito dos Mosquitos, que une São Luís ao continente, servia a

trens e automóveis, e a ponte sobre o rio Parnaíba ainda cumpre essa função (04/2012).

Talvez, mais do que o trânsito de cargas, incluindo-se correspondências, a “Ferrovia São Luís – Teresina” tenha se destacado pela condução de pessoas. Apenas no ano da sua inauguração, levou em seus vagões 26.270 passageiros, sendo 11.133 de primeira classe e 15.137 de segunda (VIVEIROS, p. 197). No entanto, o conforto era prejudicado pelas fagulhas emanadas do escapamento das “marias-fumaças”, como no relato do ex-presidente do Superior Tribunal de Justiça, o min. Edson Vidigal<sup>1</sup>:

Na primeira manhã depois daquela viagem de trem, o dia inteiro correndo em trilhos, Codó, Coroatá, Timbiras, Cantanhede, Rosário, tantas estações e paradas, quanto mundo novo ali dentro do trem, a cearensada fugindo da seca para as águas do Mearim, as fagulhas da maria-fumaça invadindo as janelas como se fossem mutucas tirando a paz do sono na viagem; na primeira manhã depois daquela viagem de trem, depois da noite insone na calçada alta do lado de fora da estação, antes que o primeiro bonde passasse, atravessei a rua e fui ao Dormitório Timbira, em frente, onde deixei por um dia a minha mala.

Em outro depoimento, a Sr.<sup>a</sup> Maria da Conceição Gomes (ENTREVISTA, 2010), relatou que “[...] *para viajar, a gente colocava uma roupa assim, que pudesse jogar fora depois, porque sempre queimava com aquelas brasas.*” Segundo um dos antigos funcionários da ferrovia, o Sr. José Ribamar Morais Assis, conhecido como “Seu Zezico” (ENTREVISTA, 2012), também afirmou que: “[...] *passageiro não tinha sossego não!*”, referindo-se à essa situação. Segundo esse mesmo entrevistado, em meados da década de 1950, três composições diárias de passageiros passavam pela Estação de Rosário, e aproximadamente mais doze de cargas.

Essa estação era a última antes da Ilha do Maranhão, e possuía um complexo de pequenas e médias edificações que serviam a linha, incluindo dois galpões para reparo de locomotivas e vagões. Segundo o mesmo “Seu Zezico”, foi em Rosário que funcionou uma oficina de precisão, capaz de construir peças metálicas, ainda que complexas, para uso das locomotivas ou para as estações. Seus técnicos seriam especialistas com graduação e de renomada habilidade, inclusive fora do Estado. Era a “Oficina do Carmo”. Com efeito, conhecemos, e existe até hoje, o portão principal da Estação de São Luís, uma peça de grande tamanho e elaborado trabalho de arte em estilo próximo ao *art déco*, que possui, nas placas das maçanetas, a seguinte inscrição: “E. F. S. L. T OFFICINA DO CARMO FEITO POR ACHILLES CORDEIRO”.

---

<sup>1</sup> Retirado de: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/cantanhede.htm>.



**IMAGEM 03** – Estação de Rosário nos dias atuais, em completo abandono. Rosário, Maranhão, 04/2012 (Foto do autor).



**IMAGEM 04** – Um dos dois galpões de reparos de composições da Estação de Rosário (o outro perdeu o telhado, e mantém apenas as colunas que formavam as paredes laterais, parcialmente visíveis à esquerda da imagem). Rosário, Maranhão, 04/2012 (Foto do autor).

Hodiernamente, no trecho entre o povoado de Perizes e o Estreito dos Mosquitos, o trem de carga da antiga “São Luís – Teresina” corre a poucos centímetros da BR 135, principal ligação por terra com São Luís, já que a linha férrea ocupa, literalmente, o acostamento da pista no sentido capital-interior. De se notar que exatamente esse percurso foi o mais complexo para as obras da ferrovia, pois é uma ampla área de banhados sujeitos à elevação de marés, e a instalação dos trilhos só foi possível após um penoso trabalho manual de aterramento.

## FERROVIÁRIOS: VIDA COTIDIANA, CULTURA E POLÍTICA

Com extensão atual de quase 472 quilômetros, a “São Luís –Teresina” serviu amplamente a população dos Estados do Piauí e Maranhão. No curso da linha férrea, várias cidades se desenvolveram, tendo a ferrovia empregado algumas centenas de trabalhadores. No caso da Estação de Rosário, segundo o depoimento de “Seu Zezico” (ENTREVISTA, 2012), ao menos cem pessoas laboravam somente enquanto “*empregados de quarta*”, sendo essa classificação referente ao nível das funções exercidas pelo indivíduo, que poderiam ser elevadas até as de “*primeira*” categoria.

De outra figura, o que eram simples assentamentos rurais, logo se transformaram em verdadeiras cidades no entorno de postos coletores e encontro de ramais. Foi o caso do município de Cantanhede, cuja sede se alongou em paralelo da E. F. S. L. T<sup>2</sup>.

Em 1902 já existia o povoado com cerca de vinte habitações [...] com a chegada ao povoado dos trilhos da E. F. São Luiz-Teresina, teve o mesmo grande incremento, que se firmou através das edificações então realizadas. À falta, porém, de um plano urbanístico, todas as habitações se localizaram à margem da ferrovia, e, no correr dos anos, o povoado aumentou, sempre paralelo à mesma. A cidade de Cantanhede tem seu núcleo quase que exclusivamente na Rua da Estrada de Ferro, da qual se originaram travessas que vão ter ao rio Itapecuru situado, em determinados trechos. a menos de duzentos metros daquele logradouro. [...] [os] trens passam, rumo a Teresina, às segundas, quartas e sextas, e, para São Luiz, às terças, quintas e sábados. [...] Nenhuma de suas ruas é calçada. É ponto de parada obrigatória dos trens de passageiros que demandam São Luiz ou Teresina. Apenas dispõe de uma pensão, sem requisitos de conforto [...]. Os telegramas são recebidos e expedidos por intermédio da Estrada de Ferro [...].

Tal como ocorrera no mundo fabril, era necessária a fixação das residências dos empregados em locais imediatamente próximos à linha, a fim de se fazerem presentes em suas escalas de serviço, de forma pontual, ou estarem disponíveis fora delas, caso necessário, em curto espaço de tempo. Nesse sentido, a empresa administradora da ferrovia construiu várias vilas operárias, a maioria, nos dias de hoje, quase que completamente descaracterizadas.

---

<sup>2</sup> Retirado de: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/cantanhede.htm>.

Porém, na cidade de Rosário, ainda pode ser identificado o traçado da mesma, além de uma disposição de edificações baixas e sem afastamentos, também comuns às vilas operárias das têxteis de São Luís. A fachada em primeiro plano nos pareceu ser a única que se manteve sem grandes alterações:



**IMAGEM 05** – Vila ferroviária próxima à Estação de Rosário. Rosário, Maranhão, 04/2012 (Foto do autor).

Grande número de pessoas acorria à chegada dos trens, e os horários desses regulavam seu dia-a-dia. Diversos vendedores ambulantes se dirigiam para os locais de parada dos trens de passageiros e, nos poucos minutos de sua estada, vendiam frutas e “*pratos feitos*”. “Seu Zezico” informa ainda que eram comuns as partidas de vagões lotados de romeiros que se dirigiam para os festejos de santos nas comunidades interioranas.

Com efeito, se verifica que no entorno da ferrovia, e exclusivamente em razão dela, edificou-se um modo de vida próprio, de comunidades inteiras, diretamente relacionado ao trânsito das locomotivas. A marca deixada pela E. F. S. L. T. foi mesmo profunda para aqueles que a conheceram, e inclusive tornou-se tema de uma das

principais composições do compositor maranhense João do Vale, autor de “*Carcará*” e “*Estrela Miúda*”<sup>3</sup>:

### **De Teresina a São Luís**

João do Vale

Peguei o trem em Teresina  
Pra São Luís do Maranhão  
Atravessei o Parnaíba  
Ai, ai que dor no coração!  
O trem danou-se naquelas brenhas  
Soltando brasa, comendo lenha  
Comendo lenha e soltando brasa  
Tanto queima como atrasa!  
Tanto queima como atrasa!  
Bom dia Caxias,  
Terra morena de Gonçalves Dias:  
Dona Sinhá, avisa pra seu Dá,  
Que eu tô muito avexado  
Dessa vez não vou ficar.  
O trem danou-se naquelas brenhas  
Soltando brasa, comendo lenha,  
Comendo lenha e soltando brasa  
Tanto queima como atrasa!  
Tanto queima como atrasa!  
Boa tarde Codó, do folclore e do catimbó,  
Gostei de ver cabrochas de bom trato  
Vendendo aos passageiros  
"De comer" mostrando o prato.  
O trem danou-se naquelas brenhas  
Soltando brasa, comendo lenha  
Comendo lenha e soltando brasa  
Tanto queima como atrasa!  
Tanto queima como atrasa!  
Alô Coroatá, os cearenses acabam de chegar  
Pra meus irmãos uma safra bem feliz  
Vocês vão para Pedreiras e eu vou pra São Luis.  
O trem danou-se naquelas brenhas  
Soltando brasa, comendo lenha  
Soltando brasa, comendo lenha  
Comendo lenha e soltando brasa  
Tanto queima como atrasa!  
Tanto queima como atrasa!

Como bem descreve João do Vale, a “Ferrovia São Luís – Teresina” serviu como caminho de penetração de migrantes cearenses humildes fugidos da seca e que se alojaram nos vales dos rios Pindaré e Mearim a partir da década de 1940. O autor

---

<sup>3</sup> Nasceu na cidade de Pedreiras, a 11 de outubro de 1934, e faleceu em São Luís no dia 6 de dezembro de 1996.

também não deixa de criticar as condições de relativa precariedade das locomotivas e das condições gerais de conforto da viagem.

A passagem que diz “*Soltando brasa, comendo lenha*”, remete imediatamente aos relatos de incômodos sofridos pelos passageiros em razão das fagulhas emitidas pelo escapamento dos trens. Esse fato obrigava mesmo a manutenção de um encarregado, que caminharia sobre os vagões em movimento, para apagar, com água, chamas eventualmente surgidas nos fardos de algodão, então transportados a céu aberto.

Na mesma perspectiva, ainda no refrão, o trecho que diz “*Tanto queima quanto atrasa*”, tem a palavra “*queima*” como expressão de um significado direto, no sentido de que, da mesma forma que a composição descumpra os horários de chegada e partida, também a locomotiva literalmente “*queima*” seus passageiros através das pequenas brasas emanadas da chaminé. No entanto, a frase em si parece trazer um paradoxo, no qual a locomotiva, ainda que consumisse maior quantidade lenha, mais descumpria seu cronograma de horários. Talvez o compositor quisesse dizer com isso que a própria tecnologia do maquinário em uso pela ferrovia já estivesse muito defasada àquele tempo.



**IMAGEM 06** – Desembarque de carga de babaçu na Estação de São Luís. São Luís, década de 1940.

“Seu Zezico” (ENTREVISTA, 2012) relata ainda que, até o início da década de 1960, diversos ferroviários da Estação de Rosário tiveram ativa participação política, promovendo comícios, inclusive com a presença de Maria Aragão, médica

maranhense e uma das principais figuras do Partido Comunista Brasileiro<sup>4</sup>. Contudo, essa atuação foi dissipada a partir de 1968, quando patrulhas do Exército teriam surgido na região e detidos vários líderes locais.

Oportunamente, registra-se que a 3ª Superintendência do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 2008, publicou um inventário do patrimônio ferroviário maranhense, mas em um pequeno número de exemplares, destinados a instituições específicas. Em que pese essa divulgação restrita, o trabalho é minucioso e de marcada competência.

Seus pesquisadores identificaram 80 imóveis integrantes da “Rede Ferroviária São Luís – Teresina”. São estações, pontes, paradas, agências, paióis de manutenção e armazenamento, bases de caixas d’água, vilas operárias, casas de feitor e de guarda, e duas escolas. O estado de conservação dessas edificações teve a seguinte classificação:

**TABELA 01** – Estado de conservação de imóveis identificados pelo inventário do IPHAN / 3ª Superintendência no Maranhão (MARANHÃO, 2008):

<b>ESTADO DE CONSERVAÇÃO/ TIPOLOGIA DO IMÓVEL</b>	<b>BOM</b>	<b>REGULAR</b>	<b>PRECÁRIO</b>	<b>RUÍNAS</b>	<b>DEMOLIDO</b>
Estação	4	6	11	6	6
Armazenamento	1	2		6	5
Manutenção	-	1	1	2	
Administrativo	-				
Residencial	1	14	2		
Superestrutura	4			1	
Outros	-	3	4		
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>11</b>

---

<sup>4</sup> Maria José Camargo Aragão, mais conhecida por Maria Aragão, (São Luís, 10 de fevereiro de 1910 — São Luís, 23 de junho de 1991). Maria Aragão formou-se médica pela Universidade do Brasil, no Rio de Janeiro. Nascida extremamente pobre, enfrentou grande bloqueio social em razão da origem humilde, do fato de ser mulher e negra. Presa e torturada durante o regime militar, exilou-se na União Soviética, tendo passado por vários outros países, até a abertura política, quando retornou ao Maranhão.



Mesmo com um número considerável de edificações em estado “regular”, houve grandes perdas, e o órgão federal alerta à progressiva deterioração das ainda existentes, o que obriga uma intervenção imediata no sentido de se evitar o colapso geral dessas estruturas.

## CONCLUSÃO

Ante o exposto, verificou-se que o Maranhão, em que pesassem as necessidades evidentes de construção de uma via férrea já em meados do século dezanove, não conseguiu realizar tal intento antes do início do século vinte, o que contribuiu para a deficiência de sua atividade econômica.

O próprio ritmo de construção da “Ferrovia São Luís – Teresina” foi obstacularizado por uma série de fatores oficialmente apontados como de ordem técnica, mas que, de fato, envolviam interesses individuais relacionados à administração orçamentária da obra ou mesmo outros de natureza política.

Assim mesmo, a ferrovia, quando inaugurada, serviu amplamente ao abastecimento das fábricas têxteis da capital e do interior do Estado, através do fornecimento de matérias-primas e do transporte de bens para o comércio das principais cidades maranhenses da época. De igual forma, conduzindo grande número de passageiros, encurtou distâncias e aproximou povoações antes praticamente isoladas, ao passo que contribuiu para o desenvolvimento de comunidades em seu entorno.

Trabalharam na construção e manutenção da “Ferrovia São Luís-Teresina” centenas de operários, que fixaram residência, constituíram família e viveram, em alguns casos durante toda uma existência, às margens da linha férrea, seguindo conforme o “*vai-e-vem*” dos trens. Festejos religiosos ou festas profanas, nas cidades e povoados, eram por eles acessados. Partidas e chegadas de indivíduos nas estações produziam a reunião de muitos outros, que para elas acorriam ou se dispersavam, ao som do apito das locomotivas. Em determinados momentos da história, os ferroviários, inclusive, tiveram efetiva participação política, o que, até os dias atuais, na memória de muitos deles, é recordado como referência de orgulho, não apenas pessoal, mas coletivo.

Ante o exposto, constatou-se que a “Ferrovia São Luís-Teresina” teve importância fundamental para as populações que ainda habitam os vales dos rios Itapecuru, Mearim e Pindaré, contribuindo sobremaneira para a atividade econômica maranhense, além de proporcionar a criação de um operariado específico para os seus usos, com um modo de vida peculiar, diretamente relacionado à estrada de ferro, e que por isso deveria ser objeto de outros estudos de maior envergadura.

Por fim, verifica-se ainda não haver políticas públicas direcionadas para a salvaguarda dos patrimônios culturais materiais e imateriais relacionados à ferrovia. Mesmo com uma ou outra intervenção esporádica, constata-se que esses estão quase que completamente negligenciados, e devem ser, de imediato, objeto da proteção estatal, via tombamento e restauração, considerando o grave estado de abandono em que se encontram, e sob o risco iminente de perdas irreparáveis.

## REFERÊNCIAS

ASSIS, José Ribamar Morais. **Entrevista sobre a “Ferrovia São Luís – Teresina”**. Rosário: [s. n.], 9 abr. 2012.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão**. Rio de Janeiro: Livros do Mundo Inteiro, 1970.

GOMES, Maria da Conceição. **Entrevista sobre a “Ferrovia São Luís – Teresina”**. São Luís: [s. n.], 20 dez. 2010.

JORGE, Miécio de Miranda. **Álbum do Maranhão**. São Luís: 1950.

LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Itinerário da Província do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MARANHÃO. **Inventário do Patrimônio Ferroviário do Maranhão: a rede ferroviária São Luís – Teresina**. IPHAN – Terceira Superintendência no Maranhão. São Luís, 2008.

NEVES, Diogo Gualhardo. **ORIGEM DAS INDÚSTRIAS NO MARANHÃO: análise sobre as interpretações teóricas acerca do surgimento da indústria têxtil no Estado do Maranhão no final do século XIX**. In: II ENCONTRO NACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 2009, SÃO PAULO. 4ª SESSÃO, 2009.

REVISTA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO MARANHÃO. São Luís: ACM, 1925-1940.

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