

Patrimônio, Memória e Ferrovia: legado ferroviário em Parnaíba-PI, 1916-1980

Lêda Rodrigues Vieira

Resumo: A ferrovia chegou no Piauí depois de muitas paralisações, sendo somente em 1916 a inauguração do primeiro ramal ferroviário, ligando Portinho à Cacimbão na região norte do Estado. Nesta região foram inaugurados outros trechos e estações ferroviárias entre os anos de 1920 a 1937, atingindo cidades como Parnaíba, Amarração (atual Luís Correia), Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto, Piracuruca e Piripiri. Com as ferrovias, a paisagem urbana e rural se modifica, as ruas assumem novos contornos e funções, o que antes funcionava como símbolo do movimento de pedestres, com o trem passa a ter outros significados: espaço de velocidade, barulho das locomotivas, perigo dos atropelamentos, trabalho, etc. A proposta é problematizar o legado do patrimônio industrial ferroviário na cidade de Parnaíba no período de 1916 a 1980, uma das primeiras cidades do Estado a ser contemplada por trilhos de ferro e a ter sua paisagem transformada com a passagem do trem. Para isso, analisamos elementos materiais da cidade dotados de diferentes temporalidades, sendo os espaços da ferrovia marcados pelo fervilhar humano (do passageiro ao trabalhador ferroviário) por meio da estação ferroviária, da guarita, das oficinas, etc. Além disso, as memórias escritas e orais dos atores sociais, por meio de crônicas publicadas em jornais e entrevistas orais com ferroviários aposentados da Central do Piauí na busca de compreender os diversos sentidos atribuídos ao espaço ferroviário e a relação com a história da cidade.

Palavras-chave: Memória. Patrimônio Industrial. Ferrovia.

Heritage, Memory and Railroad: railway legacy in Parnaíba-PI, 1916-1980

Abstract: The railroad arrived in Piauí after many stoppages, and it was only in 1916 that the first railway branch opened, connecting Portinho to Cacimbão in the northern region of the state. In this region, other sections and railway stations were opened between the years 1920 to 1937, reaching cities such as Parnaíba, Amarração (now Luís Correia), Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto, Piracuruca and Piripiri. With the railways, the urban and rural landscape changes, the streets take on new contours and functions, which previously worked as a symbol of the pedestrian movement, with the train it has other meanings: space of speed, noise of locomotives, danger of run over, work, etc. The proposal is to problematize the legacy of the railway industrial heritage in the city of Parnaíba in the period from 1916 to 1980, one of the first cities in the state to be contemplated by railroad tracks and to have its landscape transformed with the passage of the train. For this, we analyze material elements of the city endowed with different temporalities, and the railway spaces are marked by human seething (from the passenger to the railway worker) through the train station, the guardhouse, the workshops, etc. In addition, the written and oral memories of the social actors, through chronicles published in newspapers and oral interviews with retired railroad workers from Central do Piauí in an attempt to understand the various meanings attributed to the railway space and the relationship with the city's history.

Keywords: Memory. Industrial Heritage. Railroad.

INTRODUÇÃO

Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca. Nesse período, essa região era identificada como área-problema devido, especialmente, ao fenômeno da seca e suas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir esses efeitos, promoveu políticas públicas, dentre as quais a criação da Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformada em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias etc. (VIDAL, 2007).

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

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

Durante os anos de 1920 a 1980, a maioria das cidades que possuíam estruturas ferroviárias usufruíram da ferrovia para o transporte tanto de passageiros quanto de produtos da economia piauiense. Isso refletiu significativamente no desenvolvimento comercial e econômico das cidades e povoados.

No entanto, a partir do final dos anos 1980 a ferrovia passou por processo de desativação, ocasionando a derrocada ferroviária no norte do Estado do Piauí. A maioria das estruturas ferroviárias passaram a sofrer o desgaste do tempo, tendo trilhos arrancados e outras construções foram ocupadas pela prefeitura das cidades, que geralmente transformam as estações em museus, como forma de preservação da memória ferroviária ou urbana. Nesse sentido, a pesquisa propõe responder aos seguintes questionamentos: quais as representações sociais, relações identitárias e os lugares de memória dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Piauí em Parnaíba? Como se deu o processo e as consequências da desativação da Central do Piauí, principalmente nos aspectos da memória e do patrimônio ferroviário?

1 TREM DE FERRO: MEDO E ADMIRAÇÃO

A memória ferroviária piauiense se encontra nos lugares onde parte da população conviveu em seu cotidiano com a locomotiva parando nas estações ferroviárias das cidades do interior. O historiador que se enveredar por esse caminho, poderá encontrar uma história repleta de magia e encantamento, quando uma população soube receber de braços abertos a chegada de um grande símbolo da modernidade – o trem de ferro. A memória de uma cidade se constrói com os vários símbolos que a representam ou a representaram e, as estações ferroviárias guardam as lembranças dos murmurinhos das pessoas em dias em que o trem chegava em sua esplanada, deixando a população alegre com a chegada de parentes e amigos e, ao mesmo tempo, triste com a partida.

Entre a população existiam aqueles que tinham medo da locomotiva que soltava no ar faíscas que muitas vezes provocavam incêndios nas casas próximas aos trilhos de ferro, além de acidentes que vitimavam os transeuntes e os trabalhadores. Francisco Marques (2006) lembra de incêndios que ocorreram em cidades como "Bom Princípio, por exemplo, Bom Princípio foi o lugar que mais queimou casas por aqui. Bom Princípio sempre queimava casa, sempre. Era tal que na hora que o trem passava o povo botava água, ficava com a lata d'água".

O medo da locomotiva também veio acompanhado pela admiração da população do interior pelo novo meio de transporte que aparecia, pela sua velocidade e segurança em se transportar as mercadorias e os passageiros. Segundo Cecília Nunes, "essas pessoas viam o trem como algo fantástico, maravilhoso, de grande utilidade", principalmente pelo transporte de mercadorias do extrativismo vegetal. (NUNES, 1996)

A ferrovia guarda a história e memória de ferroviários que trabalharam de sol a sol para ver concluído um grande sonho, ver o território piauiense cortado por trilhos de ferro. São ferroviários representados por operários, maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, tunileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, um mundo de homens povoando as estações ferroviárias de várias cidades do interior.

2 O FIM DO MOVIMENTO FERROVIÁRIO: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

O complexo arquitetônico mais importante da Estrada de Ferro Central do Piauí foi a estação ferroviária de Parnaíba, inaugurada em 1920 e situada na região central da cidade, no cruzamento das atuais avenidas Chagas Rodrigues e Presidente Getúlio Vargas (Antiga rua Grande). Os primeiros trilhos chegaram à cidade depois de implantados no litoral, ligando Amarração a Parnaíba. Nessa cidade, os trilhos se conectavam em um prédio conhecido como Guarita (Atual bairro São Francisco), onde era feito o desvio da estrada de ferro Cocal ou Igaracú e, em seu entorno foram construídos casebres onde morava a maioria dos trabalhadores da ferrovia, além de estabelecimentos comerciais "começando assim um comércio com seus famosos cabarés e cortiços". (RAMOS, 2008, p. 110-111)

Na Estação Ferroviária de Parnaíba pode ser encontrado um aparato completo que auxiliava os operários e passageiros da ferrovia como uma estação de passageiros, pátio de manobra, inspetoria de transportes e comunicação, arquivo, almoxarifado, posto médico, tipografia e uma oficina de manutenção das linhas férreas, da locomotiva, dos vagões, locomoveis, gôndolas, trolleys etc. Nesse lugar de memória atualmente está sendo utilizado como Museu do Trem do Piauí onde são conservados um grande acervo da estrada de ferro e da própria estação em seu período áurea de funcionamento.

O que faz parte do Museu do Trem do Piauí é a estação de passageiros, com duas plataformas, rampas e gradis com portões, o pátio interno com as diversas linhas férreas; o pátio onde funcionava a Inspetoria de Telégrafo e Iluminação; o prédio onde funcionou a tipografia; a Caixa d'água, que abastecia as locomotivas, com imóvel contínuo, e o espaço do velho curral, onde desembarcava o gado transportado pelo trem. Dentro do museu pode ser encontrado um acervo de fotografias que retratam a história inicial da ferrovia, o primeiro engenheiro (Miguel Furtado Bacelar), as primeiras locomotivas da estrada, as vestimentas e materiais de manutenção dos operários etc.



Figura 1. Alguns dos materiais identificados no Museu do Trem do Piauí, antiga Estação Ferroviária de Parnaíba. Fonte: Acervo Particular da Autora (2009).

As ferrovias quando de sua implantação transformaram paisagens fazendo parte das representações do próprio espaço das cidades. Elas eram representadas de diversas maneiras pelos moradores que tiveram seus hábitos e costumes moldados pela técnica ferroviária. Nesse sentido, a memória de uma cidade se constrói com os vários símbolos que fizeram parte de sua história. As estações ferroviárias, por exemplo, guardam em suas paredes, em suas plataformas, em seus trilhos, o murmurinho das pessoas em dias em que o trem “quando em movimento, produzia um barulho rústico e deixava o ar envolvido por rolos de fumaça escura, enquanto seu estrídulo apito chamava a atenção da população”. (ARAÚJO, 2002, p. 137)

A estação de Parnaíba ainda hoje persiste no cenário social da cidade resistindo às transformações inerentes ao espaço urbano e, ao mesmo tempo permite contar a história local e possibilita entender o processo de desenvolvimento da cidade e sua relação com a ferrovia. Nas memórias de antigos trabalhadores a estação era caracterizada como espaço múltiplo, onde convergiam para lá muitas pessoas movidas por interesses diversos: aguardar a chegada do trem, trabalhar, observar o movimento dos transeuntes e, principalmente pela curiosidade. Para seu Alúcio da Costa Quaresma, que trabalhou no restaurante do trem no final da década de 1960 até 1980, a estação ferroviária era bastante movimentada: “Era, o movimento era muito grande, gente demais né? esperando a chegada do trem porque nesse tempo vinha muita coisa pra vender [...]”. (QUARESMA, 2009)

Ao percorrer a estrada de ferro que ligava Parnaíba à Teresina pode se perceber que grande parte dessa estrutura ferroviária está atualmente em péssimo estado de conservação (a maioria das estações encontram-se abandonadas ou foram cedidas às prefeituras para realizarem algum trabalho de revalorização dos espaços) ou foi arrancado todo o material rodante (dormentes, trilhos etc.), sinalizando a desativação do sistema ferroviário no Piauí.

No entanto, nas narrativas de alguns ferroviários aposentados existem elementos que marcam a memória de um tempo em que o trem mantinha um intercâmbio com diversos povoados e cidades vizinhas, transportando passageiros e mercadorias. O senhor José Ricardo, que trabalhou

como assistente de manutenção da estrada de ferro piauiense, ao ser questionado sobre o movimento da estação ferroviária em dias da chegada do trem lembrava que era: “[...] um movimento mais monstro do mundo porque o trem trazia muita coisa né? [...] Vinha gente de todo lugar, vinha gente do, de Piripiri para cá, esses comerciantes vinham fazer tudo compra era aqui, daqui levava pro trem porque o frete era barato né? Acabou-se tudo, acabou com tudo”. (SILVA, 2009)

Na estação de Parnaíba foi montado um grandioso pátio de operação que conciliavam diversas funções: operação ferroviária e de caráter administrativo, o que incluía a diretoria e os demais serviços da ferrovia. Nesse sentido, concomitante a estação foram surgindo outras edificações que auxiliavam os trabalhos ferroviários como oficinas de manutenção, concerto e reforma; almoxarifado, para administração interna; posto telegráfico, comunicação entre as estações; caixas d’água, abastecimento das locomotivas; posto médico, atendimento aos funcionários e passageiros acidentados; vila ferroviária, que servia para dar suporte ao funcionamento e à manutenção das linhas e abrigava os funcionários da via férrea. Alguns dos entrevistados mencionavam as estruturas da ferrovia e da estação de Parnaíba. O senhor Geraldo Alves (2009), que trabalhou na Rede Ferroviária Federal S.A lotado no sexto distrito de Parnaíba como artífice de via permanente, quando questionado sobre a estação afirmava que havia diferentes espaços de trabalho desde a bilheteria para vender as passagens até as oficinas onde ocorriam a manutenção do material rodante da ferrovia.

Atualmente, a ferrovia passou a ser patrimônio cultural¹ no Piauí ao fornecer novos significados e representações as diversas estruturas construídas e denominar com nomes que faz referência ao mundo ferroviário as avenidas, ruas e praças de várias cidades. Em Parnaíba, um dos exemplos digno de homenagens foi o primeiro diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, o engenheiro Miguel Furtado Bacelar, nascido em 1877 na cidade de Brejo (MA), formou-se em Engenharia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e, atuou como fiscal da antiga construção ferroviária do Estado. Como forma de homenagear as ações deste engenheiro na construção dos primeiros trilhos ferroviários em solo piauiense passou a ser nome da praça em frente ao edifício da estação da EFCP, agraciado com um busto.

¹ Segundo Gonçalves: Os patrimônios culturais são estratégias por meio das quais grupos sociais e indivíduos narram sua memória e sua identidade, buscando para elas um lugar público de reconhecimento, na medida mesmo em que as transformam em “patrimônio”. Transformar objetos, estruturas arquitetônicas e estruturas urbanísticas em patrimônio cultural significa atribuir-lhes uma função de “representação”, que funda a memória e a identidade. GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRAS, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2002. p. 121.



Figura 2: Busto do diretor Miguel Furtado Bacelar localizado na Praça Miguel Furtado Bacelar, na cidade de Parnaíba-PI. Fonte: Acervo Particular da Autora (2009).



Figura 3: "A Central do Piauí à memória de seu primeiro diretor Eng. Miguel Furtado Bacelar na administração de quem foram assentados os primeiros 147 km de caminhos de ferro em terras do Piauí. Homenagem da Administração Eng. Alberto Tavares Silva (1953). Fonte: Acervo Particular da Autora (2009).

A antiga Rua Grande (Atual Avenida Getúlio Vargas) era a porta de entrada das elites parnaibana nas primeiras décadas do século XX, pois residir nessa rua significava sinônimo de riqueza e poder, os casarões de importantes famílias da cidade situavam-se nela que era conhecida como grande corredor da vida social do período. Dentre as edificações existentes próximo a antiga Rua Grande se pode destacar a estação ferroviária composta de outras edificações anexas: plataformas, rampas, prédios onde funcionavam a Inspetoria de Telégrafo e Iluminação, a Tipografia, a Caixa d'água, além de um espaço do velho curral, onde desembarcava o gado transportado pelo trem.

O governo federal através da Secretaria do Patrimônio da União vem organizando um Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA com objetivo de apoiar ações locais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante a regularização, cessão ou compartilhamento da gestão de imóveis da União oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., - RFFSA, visando, por sua vez, assegurar o cumprimento da função socioambiental desse importante patrimônio público. Este programa destina-se aos Municípios e entidades privadas sem fins lucrativos interessados na utilização de imóveis da União da extinta RFFSA para fins de implantação de programas, projetos e ações sociais de preservação do patrimônio ferroviário. Nesse sentido, a estação ferroviária de Parnaíba atualmente abriga um pequeno e representativo museu, o Museu do Trem do Piauí, inaugurado em 2002. Foi criado através de convênio entre a prefeitura de Parnaíba e a Rede Ferroviária Federal S. A., que concedeu à prefeitura todo o terreno do parque da antiga estação de passageiros com seus diversos imóveis e uma coleção de peças e equipamentos da época de funcionamento da ferrovia.

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

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

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante disso, podemos perceber que existe muito a ser desvendado da história e memória ferroviária piauiense. A ferrovia no Piauí representou em seu período áureo, na segunda metade do século XX um sistema de grande utilidade, principalmente nas cidades do interior situadas na região norte do Estado como Parnaíba, Cocal e Piracuruca. Nessas cidades podem ser encontradas pessoas que trabalhavam na estrada de ferro ou que conviveram em seu dia a dia com a locomotiva a passar próximo as suas casas ou utilizado para transporte de passageiros e mercadorias. Além disso, grande parte das estruturas da ferrovia Central do Piauí encontra-se abandonada, necessitando de ações concretas de preservação para que não ocorra o esquecimento da importância que foi para o desenvolvimento das cidades da região norte do Estado.

4 NOTAS

Este texto é parte da pesquisa de doutorado da autora, realizada junto ao programa de Pós-graduação em História da Universidade Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS) sob orientação da Professora Doutora Marluza Marques Harres. Os agradecimentos são dirigidos as seguintes instituições e núcleo de apoio à realização da pesquisa: Universidade Estadual do Piauí, Núcleo de Pesquisa e Estudos em Cidade, Memória e Patrimônio (NUPECIMP), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN-PI), Museu do Trem do Piauí (Parnaíba-PI) e Arquivo Público do Piauí (Teresina-PI).

5 REFERÊNCIAS

- ALVES, Geraldo Graças. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira**. Parnaíba, 10 mar. 2009.
- ARAÚJO, Maria Elita Santos de. **Parnaíba: o espaço e o tempo**. Parnaíba: SIEART, 2002.
- DE AMARRAÇÃO a Piracuruca. **O Piauí**. Teresina, ano 34, n. 708, 22 nov. 1923. p.1.
- MARQUES, Francisco de Sousa. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira**. Cocal, 22 dez. 2006.
- NUNES, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. **Espaço e Tempo**. Teresina, v.4, p.96-100, dez. 1996.
- QUARESMA, Aluísio da Costa. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira**. Parnaíba, 11 mar. 2009.
- RAMOS, José Nicodemos Alves. **Parnaíba de A a Z: Guia afetivo**. Brasília: MultCultural Arte e Comunicação, 2008.
- SILVA, José Ricardo da. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira**. Parnaíba, 24 fev. 2009.
- VIDAL, F. B. Considerações em torno da validade atual da discussão sobre as desigualdades regionais no Brasil. **Observa Nordeste**, Recife, 19 jun. 2007. 43 p. Disponível em: <http://www.fundaj.gov.br/geral/observanordeste/fvidal2.pdf> Acesso em: 14 jun. 2009.