



VII Simpósio Nacional de História Cultural

HISTÓRIA CULTURAL: ESCRITAS, CIRCULAÇÃO, LEITURAS E RECEPÇÕES

Universidade de São Paulo - USP

São Paulo - SP

10 e 14 de Novembro de 2014

O TREM PEDE PASSAGEM: A FERROVIA (RE)CRIANDO PAISAGEM NA CIDADE DE PARNAÍBA-PI

Maria Dalva Fontenele Cerqueira*

O TREM E A CIDADE

A cidade é uma realização humana e como tal transforma-se, muda sua paisagem de acordo com os seus idealizadores. As mudanças alteram o cotidiano, a paisagem e as formas de apropriação dos espaços. As idealizações são frutos de sonhos e desejos que se entrelaçam e dão formas aos prédios públicos, as praças, ao modelo arquitetônico escolhido por seus moradores. Tudo isso salta aos olhos de um observador atento ao fazer uma leitura da cidade. É possível ler a cidade.

O próprio espaço urbano se encarrega de contar parte de sua história. A arquitetura, esta natureza fabricada, na perenidade de seus materiais tem esse dom de durar, permanecer, legar ao tempo os vestígios de sua existência. Por isso, além de continente das experiências humanas, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história¹.

Pela proposição a cidade ao ser apresentada como escrita pode ser lida e interpretada. Para tanto, a cidade precisa ser vista como as letras do alfabeto que juntas

* Mestranda do Programa de Pós-graduação em História do Brasil da *Universidade Federal do Piauí* (UFPI), sob orientação da Prof^a Dr^a Cláudia Cristina da Silva Fontineles. Linha de pesquisa: Cidade, Memória e Trabalho. E-mail: dalvaclio@gmail.com.

¹ ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1998, p.09.

ganham significados e sentidos. Buscando compreender Parnaíba como a “cidade-escrita” nos propomos a fazer uma leitura atenta e curiosa de Parnaíba, cidade portuária localizada no extremo norte do Estado do Piauí que exerceu forte influência na economia do estado na primeira metade do século XX com o comércio de importação e exportação de produtos de origem vegetal.

Parnaíba até os anos iniciais do século XX tinha no rio Parnaíba a principal porta de entrada para o Piauí e os estados vizinhos, era pelos caminhos do rio e sua ligação ao porto marítimo e fluvial que os parnaibanos exportavam produtos como: a borracha da maniçoba, a cera de carnaúba, o babaçu, algodão, etc. Com a compra, o benefício e a exportação desses produtos a cidade se destacou por sediar firmas comerciais sendo referência para os piauienses que moravam em outras cidades e localidades vizinhas.

Toda essa pujança comercial fez com que se formasse uma elite urbana composta por comerciantes e profissionais liberais com ideias progressistas e modernizadores. No entanto, Piauí no limiar do século XX ainda não tinha uma ferrovia em seu território. A construção de uma ferrovia estava na pauta dos parnaibanos que queriam agilidade no transporte das mercadorias que seriam exportadas para os países europeus, pois o único meio de transporte terrestre utilizado pelos piauienses era o lombo dos animes e o carro de boi.

A construção da ferrovia, a forma como o traçado de seus trilhos alterou a paisagem urbana e sua influência na formação de novos bairros em Parnaíba se configuram como o objetivo geral do nosso trabalho. Partimos da concepção de que espaço urbano não se define apenas pela dimensão física do urbano, sendo configurado também como um reflexo da sociedade², seu cotidiano e suas práticas.

A Estrada de Ferro Central do Piauí começou a ser construída em 1916 teve seus primeiros trilhos estendidos dentro da cidade, na Rua Grande³, ligando a estação até o Porto Salgado (atual Porto das Barcas). Sobre a inauguração dos primeiros trilhos o *Almanaque da Parnaíba* de 1938 publicou um texto informando que “quando, afinal se moveu, abalando pela primeira vez o solo da nossa terra, houve um regozijo imenso em toda a população da cidade, realizando-se naquele dia 19 de novembro uma das maiores

² CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 4 ed. São Paulo: Ática, 2002.

³ Essa rua recebeu a denominação de Rua Doutor João Pessoa e atualmente se chama Rua Presidente Vargas.

festas que já se levaram a efeito em Parnaíba”⁴. O trem chegou alterando a paisagem urbana da cidade.

A paisagem urbana é a expressão da “ordem” e do “caos”, manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e do imediato. O aspecto fenomênico coloca-se como elemento visível, como a dimensão do real que cabe intuir, enquanto representação de relações sociais reais que a sociedade cria em cada momento de seu processo de desenvolvimento. Consequentemente, essa forma apresentar-se-á como histórica, especificamente determinada, logo concreta⁵.

Parnaíba teve sua paisagem urbana visivelmente alterada com a construção da ferrovia. O trem pedia passagem e a cidade precisou se organizar para receber a estrada e todo o aparato material necessário para construir e manter em funcionamento uma ferrovia. A primeira providência foi escolher o local para construção da estação ferroviária. O local escolhido era “uma área de 107.178 metros quadrados, desapropriada dos herdeiros de Joaquim Antônio dos Santos pela importância de Rs 13. 748\$763 (contos de réis), cujo recibo, datado de 27 de julho de 1917”⁶.

[...] as zonas norte e sul da esplanada eram, então, ocupadas e constituídas por um matagal, sem qualquer tentativa de benfeitoria, e por uma profunda e extensa depressão do terreno, onde as águas pluviais se reuniam formando uma ampla lagoa, muito apreciada, nessa ocasião, pelas lavadeiras. A comissão da Estrada saneou o local, ajardinou em parte e começou suas primeiras edificações⁷.

O local escolhido para construção da Estação era afastado das casas, recoberto de mato, conhecido como macacal⁸. Porém, ele dava acesso ao porto salgado, dessa forma a “Maria Fumaça” passava dentro da cidade para chegar até o porto salgado e receber ou deixar mercadorias, essa foi à primeira modificação, uma vez que a rua foi fechada em função dos trilhos e da construção da estação ferroviária. A partir de então o local passou a ser ocupado por ferroviários, e aos poucos, foi crescendo e se tornou um bairro - recebeu a denominação bairro de Fátima - lugar onde muitos trabalhadores da ferrovia escolheram

⁴ Dr. MIGUEL Furtado Bacellar. In: ALMANAQUE da Parnaíba, 1938, p. 89.

⁵ CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade. 7 ed. São Paulo: Contexto, 2008, p.36.

⁶ BACELLAR, Renato Araribóia de Brito. Transporte Ferroviário no Piauí. In: *Almanaque da Parnaíba*, nº 68, ano LXXXII, 2006, p. 178.

⁷ ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 2006, p.178.

⁸ Atual bairro de Fátima.

para morar por ficar próximo ao local de trabalho. “A cidade enquanto construção humana, produto social, trabalho materializado, apresenta-se enquanto formas de ocupações. O modo de ocupação de determinado lugar se dá a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver.”⁹

Em Parnaíba a marcante presença dos trens e trilhos, cortando a cidade, alteraram, consideravelmente, a paisagem urbana. A chegada do trem mudou os hábitos e costumes de viajar e esperar a chegada de parentes e amigos a partir da estação ferroviária. Desta forma, o trem chegou e alterou os hábitos dos parnaibanos, com horários fixos, passando a interferir na temporalidade da cidade e fazendo com que as pessoas considerassem a estação como um local de encontro para onde se dirigiam a fim de ver os passageiros que chegavam à cidade.

Nas estações e sub-estações ferroviárias, no “horário do trem”, as pessoas se reuniam alegremente, lotando as pequenas e estreitas plataformas, para ver o embarque e desembarque dos passageiros que subiam e desciam carregados de bagagem. Aqueles espaços passaram a ser local de lazer onde as pessoas procuravam se apresentar arrumadas, ou seja, com boa aparência. Eram, também, local de comércio. Ali, alguns meninos com seus tabuleiros à tiracolo ou com suas bancas vendiam tapiocas com coco, roscas de sal, cafezinho, pamonhas, milho verde, cocadas e outras guloseimas”¹⁰

Depois de construída a estação ferroviária passou a ser um lugar de atividades cotidianas para os cidadãos, um marco divisor na cidade. Passou a existir o antes e o depois da estação. Cacilda Teixeira ao falar sobre as estações ferroviárias, afirma que “em pouco tempo a estação ultrapassou seu papel estritamente utilitário, ligado ao transporte, e tornou-se espaço social de poderoso poder de atração por significar o novo ligado ao sentido de desenvolvimento”¹¹.

O convívio com o trem, a estação ferroviária marcou a memória dos parnaibanos que afirmam que “a estrada de ferro marcou época quando os trens transportavam mercadorias variadas, rompendo estradas em direção as cidades interioranas. Era grande

⁹ CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. 7 ed. São Paulo: Contexto, 2008, p.45.

¹⁰ NUNES, Maria Cecília Silva de Almeida. A modernidade chega de trem ao Piauí: o trem de ferro no imaginário popular piauiense. *Almanaque da Parnaíba*, nº61, 1994, p. 170.

¹¹ COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2001, p. 113-116.

o movimento de estivadores no cais do então Porto Salgado¹². Parnaíba após a construção da estrada de ferro era a cidade-destino dos piauienses.

Com o trem de ferro as notícias passaram a circular com rapidez e algumas pessoas do interior piauiense tiveram oportunidade de ir à cidade de Parnaíba. Lá chegando conheceram praças com jardins, ruas longas, botequins, lojas com “novidades” chegadas da Europa, como tecidos, louças, copos de vidro, espelhos, perfumes, azulejos, telhas, bebidas e alimentos enlatados. Outras pessoas chegaram a ir mais longe, iam a Amarração. Lá viram a imensidade do mar “cheio de mistérios¹³

Por onde passaram os trilhos favoreceram a ocupação de outros locais até então desabitados, as pessoas foram construindo suas casas acompanhando os trilhos. A Vila Operária Major Santa Cruz construída para os ferroviários na década de 1950 é um exemplo dessa ocupação. Entre os anos de 1955 e 1956 foram construídos dois blocos de 14 casas. A construção da vila nas proximidades da Guarita proporcionou o surgimento de bairro São Francisco da Guarita conhecido como bairro da guarita entre os parnaibanos. A Guarita era o local onde “onde era feito o desvio da estrada de ferro Cocal ou Igarauçu e abrigava o guarda ferroviário encarregado da sinalização dos trens¹⁴”.

Os habitantes da cidade guardaram as lembranças do trem em suas memórias, lembranças das suas “práticas cotidianas”. Do vai e vem do trem, dos lugares que existiam na cidade que faziam parte do transporte ferroviário, “um pingo de algo”, restos de trilhos espalhados. Ao falar da Guarita os parnaibanos lamentam seu desaparecimento. “Essa guarita estava em pé até a pouco tempo, mas como o progresso é inimigo da tradição, destruíram os marcos históricos, lá se foi a casinha no bico da picareta”, o escritor culpa o progresso pela derrubada do prédio que para ele era um dos marcos históricos da cidade que hoje está apenas na memória de quem conviveu com ela.

Juntando os fragmentos guardados na memória dos parnaibanos, passamos a pintar em cores vivas os lugares que deram vida e cor ao trem em Parnaíba. As lembranças se encontram espalhadas pela cidade, seja na memória dos habitantes ou retratadas em forma de quadro, nomes de bairro e ruas da cidade, registrando os caminhos do trem em Parnaíba. A Guarita, por exemplo, não existe mais na sua forma material, apenas na

¹² ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: Sieart, 2002.p.130.

¹³ NUNES, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. In: *Espaço e Tempo*. Teresina, v. n. 4, p.96-100, dez. 1996.p.98

¹⁴ VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Caminhos de Ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916 -1960*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010, p. 124.

memória dos parnaibanos que ao referirem ao bairro São Francisco é chamando de guarita demonstram uma forma de resistir ao esquecimento.

Nas proximidades do prédio da Guarita surgiram casas comerciais, botecos, cortiços, cabarés, bares, mercado, o cinema – Cine Guarita - residências promovendo a formação de um novo bairro na cidade. Depois dela, havia o “Ramal Igarassú” que permitia o acesso a Rosápolis, local onde existia a fábrica do Comendador Cortez¹⁵ local que mantinha um grande número de empregados, para onde o trem transportava os produtos como tucum, babaçu necessários para a fábrica¹⁶. Esse ramal era conectado à linha principal e o trem teve horário regular de Parnaíba para o Igaracu até 1934 quando foi desativado.

Depois que a linha do Igaracu foi desativada o prédio perdeu parte de sua função, servindo apenas como depósito de equipamentos. Mais tarde, o prédio da guarita foi usado como posto policial para atuar no combate aos frequentes crimes praticados naquela região. Em torno da guarita surgiram casas de atendimento aos habitantes daquele lugar, formando um complexo comercial onde se localizavam vários cortiços, os populares cabarés, com destaque para o Cabeleira e a afamada Figueira que faziam atendimento noturno [...] Do largo da guarita iniciava a “cidade de tromba” que era o nome como se conhecia o bairro Santa Luzia, na década de sessenta¹⁷.

Outro bairro que se floresceu às margens da ferrovia foi o Sabiazal, onde atualmente tem muitas ruas que recebem nome de trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Piauí. São elas: Rua Maquinista João Pretinho, Maquinista Cícero Pedrosa, Maquinista Pedro Vitalino, Mestre Júlio Vitalino, Ferroviário Raimundo Candeira, Ferroviário Francisco Albuquerque.

Aos poucos ferrovia vai se entrelaçando com a cidade e dando a ela novos contornos, mudando sua estética, alargando seu tecido social.

¹⁵ “Em 1910, deu-se a proclamação da República de Portugal, botaram o rei para fora e perseguiram todas as famílias ligadas à família real. Um comendador Cortez, que vivia em Portugal da produção e fabricação de sabão, não sei como, veio parar no Piauí. Aqui, propôs ao governador Miguel Rosa que desse a ele uma isenção dos impostos, por um período grande, 50 anos, que ele montaria uma fábrica. E ele montou a primeira fábrica de óleo, na boca do Igaracu, isso em 1916, 1915, por aí assim”. Cf. DOMINGOS NETO, Manuel. *O que os netos dos vaqueiros me contaram: o domínio oligárquico no vale do Parnaíba*. São Paulo: Ananablume, 2010, p. 139.

¹⁶ A fábrica também produzia sabão, beneficiava arroz, madeira e outros produtos. Com isso trouxe trabalho às populações ribeirinhas pontilhadas ao longo do rio Parnaíba e que, assim, tinha a chance de vender seus produtos como o coco babaçu e o tucum. Cf. Histórias que meu pai contava. *O Bembém*, ano 03, nº34, p.10, 2010.

¹⁷ RIBEIRO, Antonio Rodrigues. *Parnaíba, presente do passado*. Parnaíba: Gráfica Ferraz, 2003, p.97.

Em Parnaíba, a ferrovia, além de local de trabalho, era espaço de aprendizado, convivência e sociabilidades. Muitos discursos políticos foram proferidos na estação, onde os políticos se reuniam na sua esplanada para falar para cidade, receber autoridades. A estação permanece no espaço urbano da cidade, atualmente é sede do Museu do Trem do Piauí, um guardião da memória ferroviária piauiense.

Na década de 1950, outros prédios foram construídos ao redor da Esplanada da Estação, formando um verdadeiro complexo ferroviário. Foram construídos armazéns, escritórios, almoxarifado, posto médico, pátio de manobras, melhoramento nas oficinas de manutenção e um busto do Miguel Furtado Bacelar, o primeiro engenheiro da Estrada de Ferro Central do Piauí.

A outra estação construída em Parnaíba foi Floriópolis construída no Catanduevas servia de ponto de embarque e desembarque entre Parnaíba e Amarração. Os moradores da comunidade usavam o trem para ir para escola e embarcar seus produtos que eram vendidos no mercado central de Parnaíba. Próximo da estação foi construído uma casa de turmas para os Conservadores de Linha que cuidavam da manutenção do trecho e a casa do Miguel Furtado Bacelar engenheiro e responsável pela construção da ferrovia entre os anos de 1916 a 1923.

Em relação à Europa – e isso também serviu para o Brasil - Eric Hobsbawm afirma que “a construção de grandes troncos ferroviários naturalmente ganhou a maior parte da publicidade. Era, realmente, o maior conjunto de obras públicas existentes e um dos mais sensacionais feitos da engenharia conhecido até então na história”¹⁸. Foram muitas obras ferroviárias construídas na cidade de Parnaíba deixando marcas nas ruas, na história e na memória dos parnaibanos.

A FERROVIA NA MEMÓRIA DOS PARNAIBANOS

A Estrada de Ferro Central do Piauí, desativada na década de 1980, continuou durando através do tempo na memória dos parnaibanos. A memória é formada pelas lembranças¹⁹, esses pequenos fragmentos, “um pingo de algo, um resto que se tornou

¹⁸ HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*, 1848-1875. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 97.

¹⁹ “Um detalhe, muitos detalhes, eis o que são as lembranças. Cada uma delas, quando se destaca tecida de sombra, é relativa a um conjunto que lhe falta. Brilha como metonímia em relação ao todo”. Cf. CERTEAU, Michael de. *A invenção do cotidiano: 1 artes de fazer*. Petrópolis: RJ: Vozes, 1994, p.164.

preciso na circunstância, e que o invisível tesouro da memória vai fornecer”²⁰ para que possamos conhecer os significados da ferrovia para a cidade e seus habitantes.

Muitos cronistas parnaibanos registraram “muitos detalhes” sobre as viagens e os passeios realizados de trem entre Parnaíba e Luís Correia, como faz Carlos Araken²¹ ao relatar com certa nostalgia suas lembranças sobre as viagens para Amarração nas férias de julho entre as décadas de 1930 a 1950.

Lembro bem que, era uma aventura gostosa a viagem de trem Parnaíba/Amarração. A “Maria Fumaça” brilhando e fumegando, soltando fagulhas pela chaminé, os vagões que formavam o comboio; primeiro o carro de carga e logo os de 1ª e 2ª classe. 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. Todos se acomodavam; muitos sentados, muitos de pé, proseavam sobre os acontecimentos do dia. Com um apito longo o trem deixava para trás a zona urbana, e eu com os olhos compridos tentava vislumbrar na casa amarela encimada com uma estrela branca (meus avós paternos) algum vulto amigo. Passávamos o São Jorge agora todos já descontraídos, chegávamos ao Catanduvas. Mais duas paradas Floriópolis e Belarmina, e já divisávamos a velha e fascinante porte de ferro sobre o rio Portinho. O ranger ôco das rodas de ferro sobre os trilhos a fumaça do trem, a altura da ponte, que nos afigurava enorme, com o rio caudaloso lá em baixo, as fagulhas entrando pelas janelas, o medo do enxame dos maribondos que podia atacar, tudo conspirava para aumentar o medo, e dar asas a nossa imaginação infantil. Respiração presa, até o trem chegar novamente em terra firme. Outro apito prolongado e triunfante, passávamos o Cemitério Branco, os primeiros casebres, e logo a estação cheia de gente, principalmente de meninos já com a cor local, para saudar efusivamente os recém-chegados. Todos muitos limpos, e de tamancos, muitos á vontade naquela verdadeira terra prometida. A chegada era uma festa. Todos falavam ao mesmo, deixavam ordens e faziam perguntas. Trouxeram as bolachas? E a carne? Peixe que é bom, hoje não apareceu. Fomos á Atalaia pela manhã, o João se queimou com uma caravela. O banho do trapiche hoje a tarde foi sensacional!²²

As lembranças de Carlos Araken são compostas pelos pequenos detalhes que informam sobre uma viagem de trem, inicia seu relato afirmando que uma viagem de trem

²⁰ CERTEAU, Michael de. A invenção do cotidiano: 1 artes de fazer. Petrópolis: RJ: Vozes, 1994, p.162.

²¹ Carlos Araken Correia Rodrigues, médico e cronista parnaibano. Tem vários artigos publicados em jornais de circulação local, no “Almanaque da Parnaíba”, além de alguns livros de crônicas e memórias, destacam-se: “Estórias de uma cidade muito amada” e “Crônicas de um tempo incerto”. É membro Instituto Histórico e Geográfico e Genealógico de Parnaíba (IHGGP) e da Academia Parnaibana de Letras, cadeira nº 23.

²² ARAKEN, Carlos. *Estórias de uma cidade muito amada*. Parnaíba: Academia Parnaibana de letras, [s/d], p.22

era uma “aventura gostosa”, o trem das lembranças de Araken era a “Maria Fumaça” que brilhava e fumegava, soltava fagulhas pelas chaminés. Dentro do trem os passageiros estavam divididos em primeira e segunda classe, separados segundo a condição social, mas juntos no mesmo trem. Os passageiros levavam os produtos comprados em Parnaíba para casa, pão e biscoito, formavam a bagagem dos passageiros que aproveitavam a viagem para conversar. O roteiro da viagem foi guardado com detalhes na memória, depois da saída da estação central encontravam o Catanduvas e o trem “mais duas paradas Floriópolis e Belarmina, e depois encontravam ponte de ferro sobre o rio Portinho”. Durante a travessia sobre a ponte aumentava a emoção e o medo dos passageiros, o atrito com os trilhos e o ferro da ponte fazia aumentar o barulho, ainda tinha a presença do rio e os maribondos que incomodavam a viagem naquela travessia.

A chegada era uma festa: a estação de Luís Correia ficava cheia de gente esperando pelo trem, aumentando o alvoroço e o burburinho que tomavam de conta do lugar. As lembranças guardam detalhes da vida cotidiana marcada pela existência do transporte ferroviário entre as cidades. São as coisas pequenas do cotidiano como o apito do trem que marcava a hora da partida, os alimentos que eram consumidos pelos habitantes (bolachas, peixe, carne) e os maribondos que atacavam os passageiros na travessia pela ponte de ferro. Suas lembranças formam os tempos em que a locomotiva circulava pela cidade e pelos demais lugares, dinamizando a economia local e dos municípios vizinhos. A saudade também tem morada garantida nos fragmentos da memória dos “tempos do trem”.

A cronista parnaibana Maria Elite Araújo²³ também registrou suas lembranças sobre essa passagem temporal e mnemônica.

Era interessante, na época, a pequena máquina, morosamente arrastando sua composição de vagões vazios, pela então Rua Grande, hoje Presidente Vargas, até o Porto Salgado. Fazendo sua manobra e depois de receber sua carga, voltar com seu barulho ensurdecedor, soltando fumaça levando para outras cidades, no caso Cocal, Piracuruca, Campo Maior, Piripiri, os produtos da terra.

A via Férrea foi se estendendo por lugarejos, cidades, até completar o trecho Parnaíba-Teresina. Sempre em movimento, ela costumava alegrar as tardes de quarta e sexta-feira, chegando à esplanada da estação de Parnaíba com sua composição repleta de frutas para vender,

²³ Maria Elita Santos de Araújo. Escritora, cronista e poetisa. Professora nas áreas de Ciências Físicas e Biológicas. Pertence ao Instituto Histórico Geográfico Genealógico de Parnaíba (IHGGP) e do Rotary Clube Parnaíba Litoral, da Academia Parnaibana de Letras colaboradora da imprensa local e teresinense.

animais para o abate, beijos, farinha, goma e as gostosas tapiocas de Marruás tão apreciadas por todos.

Foi uma fase de desenvolvimento para o comércio local, e a população sentia-se feliz por ver, também, os produtos da terra, como: algodão, cera de carnaúba, serem levados a outras cidades, realizando assim, um intercâmbio comercial²⁴.

As lembranças apontam para a importância que dá estrada de ferro Parnaíba. Para Maria Elita Araújo os vagões do trem traziam mais que produtos para a cidade traziam felicidades nos dias de trem. Os produtos das pequenas localidades eram transportados nos vagões, frutas, animais para o abate, beijos, farinha, goma, tapiocas fazia parte da carga. Ao falar do fim do transporte ferroviário e demonstrar seu descontentamento, ao afirmar que “nossa Maria Fumaça” atualmente serve de “adorno”, está exposta à oxidação e aponta o destino como a causa da desativação do transporte ferroviário no Piauí, como se a desativação fosse algo predestinado a um fim e a ação dos homens nada poderia fazer para mudar.

Rubens Freitas²⁵ também guarda em sua memória as viagens que fez de trem para Luís Correia entre as décadas de 1940 até 1960. Lembra não apenas de suas viagens, mas lembra de como o trem era usado pelos parnaibanos. Também guarda em sua memória a importância do transporte ferroviário para os moradores de Luís Correia que precisavam ir para a escola em Parnaíba.

Usei muito esse meio de transporte para Luís Correia, no final da década de 1940, toda a década de 50 e parte da de 60.

Os parnaibanos, todos, usavam o trem para temporada de veraneio na praia, que começava no final do mês de junho, ainda pegando os festejos de Bom Jesus dos Navegantes, todo mês de junho até o princípio de agosto.

Os Luíscorreieenses usavam o trem para assistir às aulas em Parnaíba às 06 horas da manhã, chegando aqui às sete horas. Às 11 horas e 30 minutos o trem passava para Luiz Correia, de lá retornando às treze horas. Aos domingos, dias de grande movimento, o trem passava o dia num vai e vêm tremendo, levando, além dos vagões (carros cobertos e

²⁴ ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: Sieart, 2002, p.138-139. [grifos nossos].

²⁵ Rubem da Páscoa Freitas. Jornalista e cronista parnaibano membro da Academia Parnaibana de Letras (APAL), do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba (IHGGP), da Sociedade de Amigos da Marinha do Piauí (SOAMAR), Academia de Letras de Sete Cidades (ALRESC), Academia Esportiva de Letras do Piauí (AELP), Academia de Ciências, Artes e Letras de Tutóia (ACALT), Associação dos Cronistas Sociais do Piauí (ASCROPI), da Federação Brasileira dos Cronistas Sociais (FEBRACOS), do Clube Andarilhos São Bernardo (CASB) e da Sociedade de São Vicente de Paulo. Publicação na Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba, jornais de circulação local, Almanaque da Parnaíba e autor do livro Parnaíba Tem memória (2007).

fechados), mais ou menos uns dez, algumas gôndolas (carros abertos sem cobertura) que cabiam centenas de pessoas. A demanda era grande.

Centenas de jovens preferiam as gôndolas, pela diferença de preço que era grande e pela liberdade que tinham de, à luz do dia apreciar a natureza em toda sua plenitude, como o céu, o sol, a vegetação, as pequenas dunas e o Rio Portinho.

O trem parava na estação de Luiz Correia todo mundo descia e ia à praia de Atalaia a pé, caminhando pela beira da praia, conversando animadamente. Grupo de conhecidos, amigos, familiares, namorados, não de mãos dadas, pois àquela época só dava as mãos depois de noivado, de comprometido.

Ninguém achava longe, ninguém reclamava do sol, do vento, da distância, de nada. Jovens, adultos, casais até com crianças, gente idosa, gente de todas as posições sociais. Era tudo uma beleza.

“Éramos felizes e não sabíamos”²⁶.

Um das formas de uso que mais marcaram o memorialista foram às viagens de trem para a praia de Luís Correia. Lembra também que os moradores usavam o trem para chegar até as escolas em Parnaíba.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma leitura atenta e cuidadosa da cidade de Parnaíba podemos saber como sua paisagem foi (re)criou pela presença dos trens e trilhos em seu espaço urbano. A construção da estação central na cidade foi à primeira alteração, pois o terreno precisou ser desapropriado e drenado para poder sediar a estação e todo o aparato necessário para manter o trem nos trilhos. Próximo da estação central se formaram os bairros de Fátima e Campos.

Além da estação central, foi construída a estação Floriópolis no Catanduvas. Essa estação ficava entre Parnaíba e Amarração, hoje Luís Correia e era utilizada pelos moradores locais para vim para Parnaíba estudar, comprar e vender seus produtos no mercado central. Também usavam o trem para ir para o banho de mar na praia de Atalaia.

Outras construções ferroviárias que também alteraram a paisagem urbana da cidade foram: a Vila Operária e a Guarita. Essas construções obedeciam a uma arquitetura usada nas construções ferroviárias e formaram núcleos populacionais dando origem a bairros como São Francisco da Guarita.

²⁶ FREITAS, Rubem. *Parnaíba tem memória*. Parnaíba-PI. Impressão: Gráfica e cópias, 2007, p.194-196.

A partir do exposto podemos concluir que a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí com seus trilhos que saíram cortando a cidade foi importante para o crescimento urbano de Parnaíba, favoreceu a formação de novos bairros, alterou e recriou sua paisagem à medida que as construções eram erguidas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAKEN, Carlos. *Estórias de uma cidade muito amada*. Parnaíba: Academia Parnaibana de letras, [19?].

ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: Sieart, 2002.

BACELLAR, Renato Araribóia de Brito. Transporte Ferroviário no Piauí. In: *Almanaque da Parnaíba*, nº 68, ano LXXXII, 2006.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. 7 ed. São Paulo: Contexto, 2008.

CERTEAU, Michael de. *A invenção do cotidiano: 1 artes de fazer*. Petrópolis: RJ: Vozes, 1994.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 4 ed. São Paulo: Ática, 2002.

COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2001.

DOMINGOS NETO, Manuel. *O que os netos dos vaqueiros me contaram: o domínio oligárquico no vale do Parnaíba*. São Paulo: Ananablume, 2010.

Dr. MIGUEL Furtado Bacellar. In: *Almanaque da Parnaíba*, 1938.

FREITAS, Rubem. *Parnaíba tem memória*. Parnaíba-PI. Impressão: Gráfica e cópias, 2007.

HISTÓRIAS que meu pai contava. *O Bembém*, ano 03, nº34, p.10, 2010.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital, 1848-1875*. 2 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

NUNES, Maria Cecília Silva de Almeida. A modernidade chega de trem ao Piauí: o trem de ferro no imaginário popular piauiense. *Almanaque da Parnaíba*, nº61, 1994.

_____, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. In: *Espaço e Tempo*. Teresina, v. n. 4, p.96-100, dez. 1996.

RIBEIRO, Antonio Rodrigues. *Parnaíba, presente do passado*. Parnaíba: Gráfica Ferraz, 2003.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

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

