

# LEMBRANÇAS QUE O TEMPO NÃO APAGA: A Estrada de Ferro Central do Piauí sob a narrativa de ex-ferroviários.

Antonio da Silva Carvalho Filho<sup>1</sup>

## Resumo

Este artigo tem por objetivo analisar as lembranças na memória de ex-trabalhadores ferroviários bem como suas práticas cotidianas de trabalho durante o processo de implantação e manutenção dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Piauí, a fim de identificar as principais transformações urbanas na cidade de Campo Maior com a chegada do transporte ferroviário. Desta maneira, para responder a problemática da pesquisa, será utilizada a metodologia da história oral, que abrangeu uma visão até então silenciada sobre o processo de construção da ferrovia; o fazer ferroviário narrado pelos próprios trabalhadores.

*Palavras-chave:* Trabalho, Memória, Ferroviários.

## 14 Abstract

This work aims to analyze memories in the memory of former railway workers as well as their daily work practices during the process of implementation and maintenance of the rails of the Central Railway of Piauí, in order to identify the main urban transformations in the city of Campo Larger with the arrival of rail. In this way, to answer the research problem, the methodology of oral history will be used, which covered a previously silenced view about the process of construction of the railroad; The railroad narrated by the workers themselves.

*Keywords:* Work, Memory, Rail.

---

<sup>1</sup> Graduado em História pela Universidade Estadual do Piauí - (UESPI).  
E-mail. [historiadeclio@hotmail.com](mailto:historiadeclio@hotmail.com)

## Introdução

Este trabalho apresenta como proposta realizar uma análise histórica referente à implantação dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Piauí, em especial, buscamos perceber como a chegada da ferrovia impactou no processo de desenvolvimento urbano da cidade de Campo Maior-Piauí, durante a década de 1960. A pesquisa contribui como uma nova produção em relação a esta temática, mesmo porque, atualmente existem poucos trabalhos em nível de Piauí, assim como, ainda não foi publicado nenhum trabalho com essa problemática sobre a cidade de Campo Maior.

Para alcançar tal meta, recorreremos à metodologia da história oral através de relatos de ex-trabalhadores ferroviários, por meio de entrevistas temáticas sobre acontecimentos guardados na memória desses trabalhadores que vivem em Campo Maior, e guardam em suas memórias lembranças do período de construção desta estrada de ferro.

O Piauí foi um dos últimos estados brasileiros a ser contemplado com o transporte ferroviário. Depois de muito atraso em relação às demais regiões brasileiras, os projetos ferroviários em última instância, demonstravam a importância dessa concretização para o estado, como observa a historiadora piauiense Lêda Rodrigues Vieira, ao mencionar que a “estrada de ferro era sinônimo de progresso em todo o país e o Piauí não poderia ficar fora desse ideal [...]” (VIEIRA, 2010, p. 41).

As condições de abandono com o sistema ferroviário do Piauí persistiu até final do Império, com o advento da República as ferrovias tendiam a se expandir pelo Brasil. Foram cogitados inúmeros projetos de implantação de ferrovias para o território nacional, con-

tudo constatamos que alguns desses planos ferroviários englobavam o Piauí.

Em mensagem apresentada à Câmara Legislativa no ano de 1921, o governador João Luiz Ferreira, menciona um fato importante que deve ser marcado como episódio histórico para o Estado do Piauí, o legislativo enfatiza a importância de concretização do trecho ferroviário que ligaria o norte Piauiense, de Amarração (atual Luís Correia) a Campo Maior por via-férrea. A construção de estradas de ferro no Piauí almejava solucionar as carências do transporte no estado, um intercâmbio de aspirações ao progresso (PIAUI, 1921, p. 16).

Os primeiros projetos em torno de assentamento dos trilhos iniciais da Estrada de ferro Amarração - Campo Maior (posteriormente denominada; Estrada de Ferro Central do Piauí E.F.C.P) ficaram a cargo da empreiteira South American Railway, ligada a construções da Rede de Viação Cearense, por meio do decreto 8.711 de 10 de maio de 1911 que construiria a ferrovia ligando Amarração até Campo Maior, porém, de acordo com o decreto número 11.692, esse convênio entra em recluso em 22 de agosto de 1915 (CERQUEIRA, 2014). Segundo Lêda Vieira “somente em 19 de novembro de 1916 que ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do Estado, entre Portinho e Cacimbão, com 24 km de extensão.” (VIEIRA, 2010, p.48). Os trilhos deviam ser assentados até Campo Maior interligando a Rede de Viação Cearense, porém todo esse percurso é marcado por muitos retardamentos e interrupções, sendo dessa forma que acontece à implantação dos primeiros trilhos ferroviários no estado.

A chegada da ferrovia modificou os cenários de muitas cidades piauienses,

como Parnaíba, local de construção dos primeiros trilhos ferroviários do Estado, Cocal da Estação, Piripiri e Campo Maior, destas urbes sob a observação de Lêda Rodrigues, em relação à cidade de Parnaíba, com a construção da ferrovia o porto de Amarração se tornaria um dos maiores símbolos de modernidade e progresso para o Estado do Piauí, capaz de abrir “ondas” do comércio piauiense com o exterior e outros centros brasileiros.

Em 1937, a ferrovia chegou à cidade de Piripiri, segundo José de Arimatéia Isaias Ferreira a “ferrovia seria um dos grandes catalisadores de benfeitorias que a cidade passaria a experimentar a partir da década de 1930, o que transformaria a malha urbana da cidade” (FERREIRA, 2010, p. 78). Durante muitos anos, Piripiri foi o ponto final da Estrada de Ferro Central do Piauí, contudo, os projetos consultados durante o desenvolvimento desta pesquisa nos mostram que a próxima parada do trem de ferro no norte piauiense seria a estação de Campo Maior, passando por Capitão de Campos, Cocal de Telha e Sambaíba, última estação antes de Campo Maior, com destino a Altos e Teresina.

Em artigo publicado por Artur Passos no jornal O Dia em 1961 intitulado “Uma Grande Realização” é noticiado um grande avanço na Central do Piauí:

A inauguração do trecho da Estrada de Ferro Central do Piauí que liga Piripiri a Campo Maior constitui, sem dúvida, um acontecimento fora do comum, sendo certo que desde a volta do país ao regime constitucional nenhuma obra pública, em função de economia entre nós inaugurada, se equipara ao brilhante feito do 2<sup>a</sup> Batalhão de Engenharia de Construção. [...] Infelizmente em 30 a Central do Piauí já esta-

va em Piripiri e agora em 60 só de lá saiu empurrada por vontadosos técnicos do exercito (PASSOS, 1961. p.1).

Artur Passos relata o abandono por parte da federação ao estado do Piauí na sua caminhada para o progresso, enumerando caminhos de poderios econômicos para o estado que vive apenas de “gorjetas escassas e conversas aleatórias de vésperas de pleitos” o Estado ficaria apenas “sob os eflúvios do narcótico da Boa Esperança” que na década de 1960 marcaria 1980 anos de abandono do Porto de Amarração.

Como já mencionamos a importância dessa realização, Artur Passos encerra relatando a alegria com a qual os campomaiorenses receberam esse grande feito:

*[...] o povo de Campo Maior, fora de si, abriu as comportas de seu justo entusiasmo, gritando, batendo palmas e vivando os veros heróis deste magnifico combate de respeito às responsabilidades que lhes foram atribuídas; de amor à nossa terra, que também é brasileira, e de incontestável valor para o progresso, para a economia pública e privada da gente piauiense (PASSOS, 1961. p. 1).*

Com a conclusão da ferrovia até Campo Maior, a estação ferroviária inaugurada em 1953, passa a ser um novo ponto de encontro dos campomaiorenses, a diversão era garantida com a presença dos moradores, que quando ouviam o apito da “Maria Fumaça” logo saíam para dar boas vindas ao trem chegando à estação, que passa a ser um local de socialização, comércio e venda, onde os moradores se encontravam curiosos para verem o trem de ferro chegar à cidade.

### **A construção da metodologia de pesquisa e a identificação dos sujeitos estudados**

Para alcançar a meta proposta neste trabalho recorreremos ao uso da metodologia da história oral, a partir de uma investigação com ex-ferroviários. Tendo em vista que o uso dessa fonte de pesquisa tem ganhado muita credibilidade no meio acadêmico desde a década de 1980, com isso o uso da história oral, se interliga diretamente com o estudo sobre memória, esta, imprescindível para a construção deste aporte teórico, constituída como base e movida por um testemunho que em certo período contemporâneo de sua vida vivenciou um acontecimento, o que nos permite desvendar lembranças próximas, crenças, acontecimentos políticos ou sociais vividos pelo sujeito.

A princípio entrevistei dois ex-trabalhadores ferroviários residentes em Campo Maior. A partir desses, encontrei outros trabalhadores por indicação dos mesmos, o que fez aprimorar mais essa investigação. Ouvi relatos de ex-ferroviários que ainda residem arredores do prédio da Estação Ferroviária de Campo Maior, local conhecido como Vila Ferroviário (atual Bairro Estação).

Para discutir essa relação tecida entre as lembranças e determinados lugares que são registros de memória, recorreremos às análises de Michael Pollak (1992), ao associar a busca da memória pelo exercício da história oral. O autor relata que é preciso observar o “lugar social” no qual o sujeito viveu, em seguida é necessário entendermos os “acontecimentos vividos” na memória das pessoas, ou mesmo o ser social. Os lugares de apoio de memória que dão sustentabilidade a essa problemática se configuram a partir da experiência do trabalho ferroviário.

Segundo Pollak, “a memória é, em parte, herdada, não se refere apenas à vida física da pessoa. A memória também sofre flutuações que são em função do momento que ela é articulada, em que ela está sendo expressa” (POLLAK, 1992, p. 200). Para tanto, é interessante percebermos as relações de memória arquivadas pelos vários sujeitos sociais que constitui essa metodologia de pesquisa. Entretanto, esse processo às vezes é marcado pelo esquecimento, o que Pollak chama de silêncios “não-ditos” já que a memória pode ser entendida como um processo de construção através de um aparelhamento de certos fatos e acontecimentos sociais vividos pelo sujeito.

De acordo com Pollak, os relatos escritos são constituídos de memórias e são a partir dessas fontes que o historiador constrói seu objeto de estudo, para isso o trabalho do historiador faz-se sempre a partir de alguma fonte, assim como a produção que fazemos do passado, inclusive a construção mais positivista, sempre tributária da intermediação de fontes documental (POLLAK, 1992).

Segundo Paul Thompson, a história oral se constitui como uma abordagem metodológica de interpretação de sociedades e culturas em processo de transformação, a escuta de histórias de vida, poderia responder questionamentos a respeito dessas transformações. Para ele, os trabalhos de história oral mais fecundos, estão relacionados com os sujeitos que não tem registros históricos convencionais ou documentados (THOMPSON, 2002. p.24).

A historiadora Lucília de Almeida Neves Delgado define a história oral como um “procedimento metodológico que busca, pela construção de fontes e documentos, registrar através de narra-

tivas induzidas e estimuladas, testemunhos, versões e interpretações sobre a história em suas múltiplas dimensões” (DELGADO, 2010, p.15) Delgado se refere às relações de tempo, de fatos e as relações consensuais, uma metodologia de pesquisa que constitui novos caminhos para produção historiográfica, trata-se, portanto, de uma produção especializada de documentos e fontes, realizada com interferências do historiador e na qual se cruzam intersubjetividades (DELGADO, 2010).

Carolina Alencar (2011) em sua pesquisa de história oral acerca da ferrovia Madeira Mamoré, relata que os ferroviários representam um grupo social com memórias em comum, para a pesquisadora a memória dos ferroviários, “traz consigo reflexões de um grupo social que não teve voz na história oficial, mas que está envolvido em práticas comuns de organização, relações de trabalho e sentimento de pertencimento a cerca de um patrimônio em comum” (ALENCAR, 2012, p. 28). A problematização da história oral no meio ferroviário garante voz às lembranças dos ferroviários que são compostas do período da construção da ferrovia no trecho Piripiri a Campo Maior.

As lembranças na memória dos ferroviários foram provocadas durante as entrevistas. De acordo com Ecléa Bosi em sua obra *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. (1994) “o maior número de nossas lembranças nos vem quando nossos pais, nossos amigos, ou outros homens, no-las provocam” (BOSI, 1994, p. 55). Esse incitamento faz parte da busca por acontecimentos vivenciados pelo sujeito em um determinado período. Logo, segundo Bosi “Lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado” (BOSI, 1994, p.55). Isso remete a

reconstruir um passado marcado por experiências, e simbologias desses momentos vividos, até por que a “lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual” (BOSI, 1994. p. 55). O que justifica este trabalho uma vez que esta ferrovia foi extinta, e nos resta às lembranças de ferroviários, de pessoas que lembram e vivenciaram o período de funcionamento do trem na Central do Piauí. A partir dessa fundamentação percebemos que a rememoração presente na fala dos trabalhadores ferroviários nos mostra o quanto a ferrovia fez parte de suas vidas, marcada por vários sentimentos.

Essa investigação foi configurada a partir da busca de informações sobre o olhar dos ferroviários e suas atuações na construção e manutenção da ferrovia, nessa perspectiva, esse tipo de averiguação como observa Carolina Alencar (2011) sobre as memórias de trabalhadores ferroviários, é possível descobrir as tramas do cotidiano, os modos de vida, as resistências assim como os aparelhamentos desses labutadores dentro da cidade e a maneira pela qual, diversos atores sociais se abarcaram dentro do contexto da história da ferrovia (ALENCAR, 2012).

“Não tou lhe dizendo que era pesado, caboclo mole não aguentava”: O fazer ferroviário e suas relações de trabalho

Durante a coleta dos dados através da história oral seguimos as orientações de Verena Alberti (2005) em relação à metodologia da história oral, segundo a autora a historia oral pode ser definida como método de averiguação científica, como fonte de pesquisa (ALBERTI, 2005). Logo, precisamos focar na elaboração de boas perguntas a fim de

obter os resultados propostos nos objetivos do trabalho. Feito isto, precisamos verificar e selecionar os entrevistados, para depois da entrevista selecionar os dados a serem expostos (ALBERTI, 2005.)

Durante as entrevistas vários sentimentos foram resgatados como, risadas de momentos vividos com colegas de trabalho, tristezas, sentimentos de saudades, demonstração de dores, cansaço, marcado pelo serviço na ferrovia. Alguns ferroviários levam marcas de dores no corpo até hoje, outros, doenças que os fazem sofrer por terem trabalhado em um serviço que exigia muita força física.

O tipo de entrevista adotado foi à entrevista temática, a partir dessa, podemos conhecer sobre acontecimentos vivenciados pelos sujeitos entrevistados, essas são entrevistas que “versam prioritariamente sobre a participação do entrevistado no tema escolhido” (ALBERTI, 2005, p.39). diferente da “história de vida que têm como centro de interesse o próprio indivíduo na história” (ibidem, 2005, p.39).

A escolha de nossos entrevistados se justifica por serem sujeitos que atuaram como ferroviários na construção e manutenção da central do Piauí. Durante a realização dessas entrevistas usamos questionários para saber sobre a história de vida dos entrevistados a fim de conhecer um pouco mais sobre sua trajetória de vida.

Diante disso, lançamos alguns questionamentos a fim de atentarmos em saber como era trabalhar na estrada de ferro? Descobrir os motivos que fizeram essas pessoas ingressarem neste serviço? Como conseguiram o emprego? O que faziam no dia a dia trabalhando como ferroviário? Como eram as condições de trabalho? Estes são alguns dos questio-

amentos que buscamos obter resposta no ato das entrevistas.

O trabalho na construção de aterros, pontes, pontilhões, colocando dormentes, fazendo manutenção da ferrovia, limpando as margens da estrada, construindo aterros, assentando trilhos, são funções desempenhadas pela maioria dos entrevistados nesta pesquisa, com exceção de um ferroviário que depois de trabalhar na parte mais pesada exerceu o cargo de “mestre de linha”, Ele tinha a função de comandar turmas de “casacos”, ou seja, homens simples que exerciam trabalhos mais pesados na construção da ferrovia.

Ao entrevistarmos o senhor Antonio Francisco de Oliveira um ex-ferroviário que trabalhou na construção e manutenção do trecho entre Piripiri, Campo Maior e Altos, durante a década de 1970, o mesmo relata que iniciou o trabalho aos 16 anos na ferrovia. Ao falar do serviço enquanto ferroviário ele guarda em sua memória lembranças do período quando começou a trabalhar:

Primeiro eu trabalhei em capatazia carregando dormente para a beira da estrada de ferro, por exemplo; a gente apanhava na mata os dormentes no caminhão, antigamente isso aqui (gesto) era tudo cheio de dormente; esse pátio aí era cheio de dormente empilhado. Quando eu comecei a trabalhar aqui, tinha o Pedro Maranhão, que morava lá naquela casinha ali. Aí ele disse; ‘Toim, rapaz, tu da pra trabalhar na estrada de ferro que tu aguenta’, que aí, não era todo homem que aguentava não. [...], aí era serviço pesado, roçava era por cima de maribondo, intaliana, era sofrido. Serviço de estrada de ferro é como serviço de roça (OLIVEIRA, 2015).

O relato do senhor Antonio Francisco de Oliveira demonstra que trabalhar na construção da estrada ferro era um

serviço pesado e desgastante. Ele lembra que saía para trabalhar muito cedo e muitas vezes não voltava para casa no mesmo dia. O trabalho de sol a sol marcou a construção de pontes sobre rios, construção de aterros, implantação de trilhos, manutenção de dormentes e reaparelhamento de trilhos, o serviço é marcado pela busca da sobrevivência e do sonho de ver o trem de ferro chegar a Campo Maior.

O senhor João Alves Pereira conservador de linha trabalhou na construção e manutenção da Central do Piauí durante a década de 1970. Nesse período o mesmo estava desempregado e muitas vezes para trabalhar na ferrovia era por indicação de algum conhecido, o Senhor João Pereira lembra muito bem como conseguiu o emprego:

20

*Eu comecei a trabalhar na estrada de ferro em 75, o Das Chagas conhecia minha irmã, aí ele: 'Branca, teu irmão tá desempregado?' Nesse tempo eu morava lá no interior; 'ele tá desempregado!' 'Ele tem todo documento?' Ela disse; 'tem'! Ai ele mandou eu vi falar com o velho Alberto que morava aqui, aí eu vi, aí ele, 'pois venha tal dia', aí quando eu min empreguei fui trabalhar lá na Sambaíba dos Negros por que não tinha vaga aqui, já tava completo (PEREIRA, 2015).*

Assim como o seu Antonio Francisco de Oliveira, o seu Pereira conseguiu emprego na ferrovia através de um intercessor que conhecia a irmã do mesmo, como narrado pelo ferroviário. Para ele conseguir o emprego na ferrovia, precisou apenas de documentos pessoais e ajuda da irmã. Diante disso percebemos ainda que o mesmo não havia estudado, portanto, a necessidade de sobrevivência fez com que ele suportasse a dura jornada de trabalho como fer-

roviário ao ser deslocado para localidade Sambaíba dos Negros, um povoado a cerca de 40 quilômetros de Campo Maior. A seguir o ferroviário narra às práticas ferroviárias que exercia:

*Nós fomos pra lá, chegava lá era trocando dormente, tirando dormente ruim e botando novo, nos fazia era capinar na beira da linha, trocar os dormentes, era roçar para ficar tudo limpo, capinar ao redor da linha, se o aterro tava ruim a gente carregava piçarra e botava lá. O trabalho era esse, no começo eu só aguentei porque a pessoa que não tinha estudo não tinha profissão, o jeito era encarar, porque o dinheiro não falhava, era bom, aí foi o jeito, era fazer o esforço. Teve caboco que abriu menino; teve gente que abriu, por que disse que não ia morrer não, agora do meio para o fim é que foi melhorando (PEREIRA, 2015).*

Como o local onde o senhor João Pereira trabalhava era distante de sua residência ele lembra como era o deslocamento até esse trecho da ferrovia, muitas vezes caminhando ou de trole. A seguir o mesmo explica como era o transporte.

O trolher tinha as rodas de ferro em cima dos trilhos, ia até seis, sete homens, ia o feitor sentado na frente, ia quatro empurrando o trole com a varra. Agente já chegava lá cansado! Nas descidas era bom demais, podia sentar que ele ia embora, agora na subida, o cabra suave pra botar força pra ele subir, chegava cansado, eu empurrei demais, era dois de um lado dois do outro, a roda apoiava nos trilhos que só sai se o trilho tiver baixo, um lado mais baixo, ou tiver qualquer problema, mas se não for, ele corre, aí que desaba numa carreira mostra. Próximo à roda tinha um buraco, o cabra botava pra ele parar, o

cara metia a vara ai ela parava, o freio era a vara. [...] Era puxado, no começo era quase uma escravidão, era puxado mesmo! Hora; o cara descia do trolher, chegava cansado de empurrar trole, ai já ia trabalhar, rapaz saiu foi muita gente da estrada de ferro por que disseram que não aguentava, o serviço era duro, tinha dia que saia a noite e chegava de noite, um serviço desse era maneiro? (PEREIRA, 2015.)

Quando o trole estava carregado de trilhos ou dormentes, os ferroviários tinham que se deslocar caminhando e empurrando o trole até o local de serviço, já que era o único transporte de deslocamento dos ferroviários para diversos trechos da ferrovia, com exceção, das viagens nos vagões da locomotiva. O senhor relata que saiam ainda de madrugada para trabalhar, assim, quando o dia amanhecer eles já estaria no local de serviço, chegando cansado de empurrar trole iam direto para o trabalho. No entanto, havia um ferroviário que fazia o café para os demais. Depois de um dia de serviço às vezes quando voltava para casa, chegava à noite, mas seu Pereira fala que muitas vezes dormia em casas de palhas construídas pelos trabalhadores as margens da ferrovia.

Empurrar trole, além de ser um trabalho muito exaustivo, impunha riscos de acidentes, já que, não existia nenhuma segurança. A pessoa apenas ficava de pé em cima do transporte e seguia viagem. O senhor Conrado da Silva Oliveira fala dos riscos que era viajar de trole. Segundo ele;

*Corria risco trafegar de trole, certa madrugada íamos para o serviço quando aconteceu uma cena inusitada [...] nós íamos descendo com o trole umas 4 horas da manhã pra descarregar, tinha uma rampa, uma subida*

*e foi exatamente nesta ladeira em um pontilhão, tinha uma criatura deitada, no meio da linha, e você imagina a luta pra gente tentar parar este bicho, pra não deixar passar por cima desse homem que parece que estava bêbado (OLIVEIRA, 2015).*

O risco de atropelamento ao sujeito que estava deitado na passagem de um pontilhão foi um obstáculo enfrentado pelos trabalhadores ao tentarem parar o trole.

Diante da fala desses dois trabalhadores acima citados algo nos chama atenção durante a análise da fala do senhor Rodrigo Simeão da Silva, um ferroviário que começou trabalhando em ferrovias no Ceará, e durante a década de 1970 trabalhou na Central do Piauí desempenhando serviço mais pesado, mas, consegui mudar de cargo na ferrovia. Para isso, era preciso muito empenho do trabalhador e amizades com os chefes. O senhor Rodrigo trabalhou como feitor e nivelador de linha, segundo ele, era um serviço que gostava de fazer:

*Eu toda minha vida gostei de nivelar linha, era muito elogiado, os maquinista do Ceará diziam; 'rapaz só tem o Rodrigo e o Getúlio que sabe nivelar linha', o trem passava que não tem pancada nem nó você só sentia aquela pancada do trem, toco, toco, toco... mais pancada não. O nivelamento de linha era para fazer o trem andar em cima das duas balizas no mesmo nível a fim de que não acontecesse descarrilhamento. Hoje, eu quase não enxergo da vista, minha vista ficou mais assim, porque eu nivelava linha só meio dia, uma hora da tarde, os dois trilhos estava como duas brasas de quente (SILVA, 2015).*

O problema de visão é uma reclamação relatada pelo entrevistado, mas quando deixou de fazer serviços mais pesados e passou a exercer cargo de “feitor”, se sentiu um vitorioso na sua trajetória de trabalho. Quando começou o serviço de feitor foi mandado a assumir uma turma de 60 a 100 homens, no começo ele achou que não conseguia comandar tantos trabalhadores, mas “Rapaz eu lhe digo, pra mim mesmo, aqui dentro da estrada só foi coisa boa” (SILVA, 2015).

Na análise das entrevistas percebemos que o discurso de seu Rodrigo diferencia totalmente da fala dos demais entrevistados, até mesmo, por ele ter exercido um cargo de comando. Ele fala que a cada trecho concluído era uma vitória, e sua trajetória de serviço foi marcada por muitas conquistas;

22

Quando nos emendamos o trecho do Ananás que hoje é Altamira; avemaria; esses homens só faltavam botar nós no céu, por que nos fizemos o serviço, e graça a Deus, por isso que eu digo, todo lugar que eu trabalhei eu sai vitorioso (SILVA, 2015).

Os homens a quem o senhor se refere eram os engenheiros, as pessoas que ocupavam cargo de comando, dentro da empresa responsável pela construção da ferrovia, que endeusavam os ferroviários pelas conclusões de trechos da estrada de ferro.

Durante mais de sessenta anos que o trem rodou na Central do Piauí muitas são as marcas deixadas por essa ferrovia. Maria Cecília Nunes comenta que o trem de ferro representou uma grande novidade para população piauiense, algo novo que perpetuo na vida e no cotidiano de moradores de povoados por onde o trem passava a “Maria Fumaça” ou “Pinga Fogo” como preferiam chamar provocou sentimento de

medo marcado pela novidade que era ver um trem percorrer essas regiões. Segundo Nunes; “ao passar soltava brasas sobre o caminho de ferro, fumo e fâisca no ar, queimando casas de palhas e as matas secas assoladas pela ausência das chuvas. Houve assim muitos incêndios muitos prejuízos no interior por onde passava o trem de ferro” (NUNES, 1994, p.169). Os estragos, as lesões e as perdas integram parte da presença do trem de ferro no Piauí. Nesta ferrovia muitos foram os acidentes provocados pelo trem, eram descarrilhamento que ocorriam constantemente e batidas em animais. Nunes narra que as crianças tinham muito medo do trem devido ao tamanho do barulho e da velocidade, segundo a autora, muitos associavam o trem a um “animal gigante saindo da mata” outros viam como um “monstro que engolia, devora as pessoas e animais” (NUNES, 1994. p. 169).

Além dos acidentes de trem os trabalhadores também corriam perigo constantemente de sofrerem acidentes durante o trabalho, já que eram poucas as medidas de segurança visando impedir acidentes de trabalho. O senhor João Alves Pereira conservador de linha, guarda em sua memória um triste acidente de trabalho no qual se vitimou. A seguir o mesmo narra como aconteceu o acidente:

*Eu tava embarcando trilho lá no são Francisco pra cá da Sambaiba, tava mudando esses trilhos, que era para levar os trilhos grossos pra Caxias e o fino bota aqui, tirando o grosso e botando o fino, aí, nós tava botando em cima, eram 18 homens, jogando encima da prancha, ai, jogando em cima, meti a mão aqui (gestos), na hora, eu min enganei que eles não avisaram eu pensei que eles iam jogar encima, e levaram foi bem para o*

*beijo da prancha, minha mão só fez imprensar no trilho, uma barra daquela pesa uns 500 quilo, só fez imprensar, quando eu tirei a luva, o pedaço do dedo ficou dentro da luva e o outro empendorado. Isso era umas três horas da tarde, ai foi sufoco brabo, queriam que o trem vinhesse me deixar aqui, mas o trem tava virado com a frente pra Capitão de Campos não tinha manobra lá, ai queriam que a máquina fosse me deixar em Capitão de Campos, eu disse; pra lá eu não vou, que lá não tem médico, nesse tempo era algum médico que tinha, até que arrumaram uma moto lá e me botaram na garupa e vinheram me deixar aqui, ai eu passei um ano de acidente, ai eu fiquei na estação ai só limpando, varrendo, por que não podia trabalhar (PE-REIRA, 2015).*

O ex-ferroviário fala do sofrimento que passou ao ser acidentado em um lugar isolado e longe do perímetro urbano, retratando as dificuldades de atendimento médico no período, após o acidente de trabalho na ferrovia, o mesmo ficou cerca de um ano sem prestar serviço de manutenção na ferrovia, sendo deslocado para serviço de limpeza na estação ferroviária de Campo Maior. Em seguida transferido para estação ferroviária de Teresina, Caxias e de depois se aposentou deixando de exercer serviço na ferrovia, essas são algumas lembranças que marcam a vida desse trabalhador.

### **Considerações finais**

Ao analisarmos a história do transporte ferroviário no Piauí percebemos que vários foram os autores que participaram desse processo de implantação de trilhos e trens no Estado. Observamos desde discursos parlamentares de governos estaduais, tivemos contatos com pesquisas que falam do desejo da

elite comercial piauiense em ver o Estado cortado por uma ferrovia, notícias em jornais que engrandeciam as conquistas para o Estado com a conclusão de cada trecho ferroviário, discursos políticos que respectivamente registraram os desabafos de insatisfação ao modo como o Piauí era tratado por parte da União Federal, até chegarmos aos depoimentos de pessoas simples como os trabalhadores ferroviários que contribuíram com essa pesquisa. Os mesmos falaram tanto da necessidade de custo para sobrevivência, o que os fez ingressar na vida de ferroviários, falaram do desejo de uma realização que era viajar de trem, ou mesmo juntarem-se as dezenas de curiosos que vinham presenciar a chegada do trem na estação.

A conclusão desta pesquisa foi de extrema relevância, uma vez que se junta às obras já publicadas sobre a história de Campo Maior e no tocante a história da ferrovia no Piauí. O estudo alia-se às obras que tiveram como objetivo a Estrada de Ferro Central do Piauí, trazendo aspectos inéditos, trilhamos alguns caminhos ainda não pesquisados por historiadores.

### **Referências**

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**. 3 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

ALENCAR. Carolina Pena de. **Trilhando memórias: Reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**. Dissertação (Mestrado) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012.

BOSI, E. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CERQUEIRA, Maria Dalva. F. **Nos Vagões da Memória: A Ferrovia e a Cidade de Cocal (1923 – 1950)**. IN: Raimundo Nonato Lima dos Santos. *As cidades de Clio: Abordagens Históricas Sobre o Urbano*. Teresina: EDUFPI, 2014. p. 229- 245.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História Oral: memória, tempo, identidades**. Belo Horizonte: Autentica, 2010.

FERREIRA, José de Arimatéa Isaias. **Trilhando novos caminhos: A Cidade de Piripiri e as Mudanças Proporcionadas Pela Chegada da Ferrovia. 1930-1950**. Dissertação (Mestrado) – Programa de pós-graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, 2010.

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.

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

POLLAK, Michael. *Memória e Identidade Social*. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, no. 10, 1992. (p. 200-212).

PIAUI. Governo - (Ferreira). **Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira em 1 de junho de 1921**. Teresina, 1921. p. 16.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

VIEIRA. Lêda Rodrigues. **Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960**. Teresina: 2010. (Dis-

sertação) Mestrado em História do Brasil. UFPI, 2010.

## ENTREVISTAS

OLIVEIRA, Antonio Francisco de. **Entrevista concedida para Antonio da Silva Carvalho Filho**. Campo Maior, 2015. Arquivo digital.

OLIVEIRA, Conrado da Silva. **Entrevista concedida para Antonio da Silva Carvalho Filho**. Campo Maior, 2015. Arquivo digital.

PEREIRA. João Alves. **Entrevista concedida para Antonio da Silva Carvalho Filho**. Campo Maior, 2015. Arquivo digital.

SILVA. Rodrigues Simeão da. **Entrevista concedida para Antonio da Silva Carvalho Filho**. Campo Maior, 2015. Arquivo digital.