

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO – UFMA  
CAMPUS CODÓ  
CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS – HISTÓRIA

**KARLENE CABRAL CUNHA**

**A TÊXTIL E A ESTRADA DE FERRO EM CODÓ:** de ícones da modernidade a patrimônio cultural – Finais do século XIX e início do século XX.

Codó – MA  
2016

**KARLENE CABRAL CUNHA**

**A TÊXTIL E A ESTRADA DE FERRO EM CODÓ:** de ícones da modernidade a patrimônio cultural – Finais do século XIX e início do século XX.

Monografia apresentada como parte integrante dos requisitos para obtenção de Graduação em Licenciatura em Ciências Humanas – História da Universidade Federal do Maranhão - (UFMA).

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Ma. Edyene Moraes.

Codó – MA  
2016

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).  
Núcleo Integrado de Bibliotecas/UFMA

Cunha, Karlene Cabral.

A TÊXTIL E A ESTRADA DE FERRO EM CODÓ: de ícones da modernidade a patrimônio cultural - Finais do século XIX e início do século XX / Karlene Cabral Cunha. - 2016.

56 f.

Orientador(a): Ma. Edyene Moraes dos Santos.

Monografia (Graduação) - Curso de Ciências Humanas - História, Universidade Federal do Maranhão, Codó - MA, 2016.

1. Ferrovia. 2. Modernidade. 3. Patrimônio. 4. Têxtil. I. Santos, Ma. Edyene Moraes dos. II. Título.

**KARLENE CABRAL CUNHA**

**A TÊXTIL E A ESTRADA DE FERRO EM CODÓ:** de ícones da modernidade a patrimônio cultural – Finais do século XIX e início do século XX.

Monografia apresentada como parte integrante dos requisitos para obtenção de Graduação em Licenciatura em Ciências Humanas – História da Universidade Federal do Maranhão - (UFMA).

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Ma. Edyene Moraes.

Aprovado em 31 /08 /2016

**BANCA EXAMINADORA**

Prof<sup>ª</sup>. Ma. Edyene Moraes dos Santos (Orientadora)  
Universidade Federal do Maranhão – UFMA

Prof<sup>ª</sup>. Ma. Anne Caroline Nava Lopes  
Universidade Federal do Maranhão - UFMA

Prof<sup>ª</sup>. Ma. Douruezia Fonseca da Silva  
Universidade Federal do Maranhão - UFMA

## AGRADECIMENTOS

Acima de tudo, agradeço a Deus por acreditar que sem Ele, a minha luta teria sido um verdadeiro fracasso. Agradeço à professora Ma. Gabriela Melo, pela generosidade em compartilhar seus conhecimentos comigo. Mesmo sabendo das dificuldades que eu poderia ter para concluir esse trabalho, chegou a abrigar-me em sua residência para que eu pudesse realizar minhas pesquisas na Biblioteca Pública Benedito Leite em São Luís. Obrigada, Gaby.

Quero agradecer carinhosamente minha orientadora, a professora Ma. Edyene Moraes, que em um momento complexo na minha vida acadêmica aceitou o desafio de concluir a orientação dos meus trabalhos, mesmo sem saber dos obstáculos que poderia enfrentá-los. Obrigada professora Edyene pela orientação, compreensão e paciência.

Agradecer também a todos os meus familiares, em especial as minhas irmãs Charlene e Lucilene e meus irmãos Luís Carlos e Charles Cabral (in memoriam), agradecimento este que se estendem a todos meus sobrinhos e sobrinhas e a meu esposo Antonio Costa, por seus cuidados e companheirismo. Obrigada. A todas (os) minhas amigas e amigos, meu eterno agradecimento.

A todos os professores desta instituição que de uma forma outro de outra contribuíram para meu crescimento acadêmico, a prof<sup>a</sup>. Ma. Tatiane Sales, prof<sup>a</sup>, Ma. Jascira Lima, prof<sup>a</sup>. Ma. Anne Caroline, prof<sup>a</sup>. Ma. Ilka, prof<sup>a</sup>. Ma. Suly Rose, prof<sup>a</sup>. Ma. Eva Melo, ao prof<sup>o</sup>. Me. Itanielson, prof<sup>o</sup>. Dr. Victor e ao porf<sup>o</sup>. Dr. Aragão. Deixo também meus agradecimentos aos ex-professores, Luciano Lafontaine e a prof<sup>a</sup>. Genilda. Não posso deixar de destacar o professor Dr. Alex Lima que me fez acreditar em meu potencial acadêmico. Foi um privilégio fazer parte desta Instituição, na qual partilhei de grande aprendizado. A todos, obrigada.

## RESUMO

O presente trabalho investiga a Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão, bem como a Estrada de Ferro, enquanto ícones de modernidade na Cidade de Codó. Enquanto que a primeira foi edificada no fim do século XIX, a segunda foi construída nas primeiras décadas do século XX. Ambas são interpretadas no imaginário social do período mencionado como elementos emblemáticos da modernidade, do progresso e da civilização. Porém, com o passar do tempo, surgiram como ruínas para depois serem lançadas como patrimônio cultural do lugar. Nesse sentido, à luz de conceitos como modernidade e patrimônio, faremos a investigação dos acontecimentos que envolveram esses ícones. Para concluir este trabalho com êxito foi necessário realizar diversas pesquisas em jornais da época.

Palavras-Chave: Modernidade; Patrimônio; Têxtil; Ferrovia.

## **ABSTRACT**

The present work investigates the Manufacturing Company and Agriculture of Maranhao and the railroad while icons<sup>1</sup> of modernity in the city of Codó. The first built in the late nineteenth century and the other in the first decades of the twentieth century. Both are interpreted in the social imaginary of the period mentioned as emblematic elements of modernity, progress and civilization. But over the time, emerge as ruins only to be released as cultural heritage of the place. In this sense, the light of concepts such as modernity and heritage, we make the investigation of events surrounding these icons, investigation of the events surrounding these icons. To complete this work successfully made it necessary to conduct various researches in newspapers of the time.

Key words: Modernity; Heritage; Textile; Railroad.

## LISTA DE SIGLAS

BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento Social
BNH	Banco Nacional da Habitação
COMAM	Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão
IHGC	Instituto Histórico e Geográfico de Codó
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SPHAN	Serviço Patrimônio Histórico Artístico Nacional

## LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Foto - Imagem de embarque e desembarque de passageiros na Estação ferroviária de Codó Maranhão.....	48
---	----

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2. MODERNIDADE E PATRIMÔNIO .....</b>	<b>16</b>
<b>3. INDUSTRIALIZAÇÃO E A FERROVIA NO BRASIL E NO MARANHÃO. ....</b>	<b>26</b>
<b>4. A TÊXTIL E A FERROVIA EM CODÓ.....</b>	<b>37</b>
4.1 A Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão em Codó. ....	39
4.2 A Ferrovia em Codó Maranhão.....	45
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>52</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>54</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Por volta de 1892 o povoado de Codó localizado as margens do Rio Itapecuru, no Leste do estado do Maranhão, assistiu em êxtase, a construção da fábrica têxtil. Lugar de poucos habitantes com tradições econômicas marcadas pelo plantio de algodão e uma sociedade dividida entre índios, negros remanescentes de um passado de cativo, quilombolas e brancos, distinguidos pela presença de portugueses e sírios.

Nas primeiras décadas do século XX, já na condição de cidade, Codó ficou extasiada diante da construção da Estrada de Ferro. Tanto a fábrica quanto a estrada de ferro podem ser entendidas aqui como modernas, nos moldes da Revolução Técnico Científica<sup>1</sup>, comuns nos anos finais do século XIX e nas primeiras décadas do século XX nas cidades brasileiras.

Nessa conjuntura, a necessidade do recorte desse tema delimitado na transição do século XIX para o século XX ocorreu devido à perspectiva de entender como foi o processo de desenvolvimento das construções, têxteis e da estrada de ferro no Maranhão, especificamente sua chegada ao povoado de Codó. Assim, o referido recorte temporal abarca desde a chegada da fábrica têxtil em 1892 nessa localidade, bem como a chegada da ferrovia que ocorreu após a fundação da Companhia na segunda década do século XX.

Diante disso, houve a necessidade de investigar a relação entre as construções arquitetônicas compreendidas aqui, como ícones<sup>2</sup> da modernidade<sup>3</sup> para o período mencionado. A partir disso observou-se a relevância de analisar como esses ícones foram recebidos pelo a elite<sup>4</sup> codoense que se encontravam na expectativa do progresso.

A construção e a expansão de fábricas e de linhas férreas compuseram o imaginário social<sup>5</sup>, alterando suas formas de concepção de ver e compreender o mundo.

---

<sup>1</sup> Chamada Segunda Revolução Industrial [...] representava de fato um salto enorme, tantos em termos qualitativos quanto quantitativos, em relação à primeira manifestação da economia mecanizada. Resultando da aplicação das mais recentes descobertas científicas aos processos produtivos, ela possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade e os derivados de petróleo. (SEVCENKO, 1998, p.08).

<sup>2</sup> Compreendido aqui como símbolos arquitetônicos refletido na têxtil e na ferrovia que marcou o imaginário social codoense na transição do século XIX para o século XX.

<sup>3</sup> Para Jaques Le Goff, (1994 p. 93), o conceito de modernidade surge “na França do Segundo Império, quando a Revolução Industrial está se impondo”.

<sup>4</sup> Para Travis Jr (1986, p. 389), “[...] elite, em sua significação mais geral, denota um grupo de pessoas que, numa sociedade qualquer, ocupa posições eminentes. Mais especificamente, designa um grupo de pessoas eminentes num determinado campo— principalmente a minoria governante”.

<sup>5</sup> Para Jacqueline Vigário (2009), “imaginário social é o estudo das imagens visuais, verbais e mentais produzidas pelas sociedades”. Nessa perspectiva, é compreendido aqui como a capacidade humana para representação de um determinado evento.

(HARDMAN, 1988). A ampliação tecnológica favoreceu mudanças significativas, desencadeando um novo estilo de vida. Essas transformações sociais colocaram o Brasil dentro do perfil da modernidade, visto que foi “compreendida como signo concreto de emancipação, autonomia e liberdade, assim como de rompimento de laços, provocado pelo choque de temporalidades”. (CHUVA, 2009, p. 94). Mediante isso, percebemos a relevância tecnológica para o desenvolvimento da industrialização no país.

É admissível visualizar que a industrialização no país foi expandida após as mudanças sociais ocorridas com o advento da República. Com a eclosão dos republicanos, os capitalistas da elite econômica do período monárquico entraram em decadência, propiciando a ascensão de homens novos, tidos como arrivistas<sup>6</sup>, que se aliaram aos cafeicultores do sudeste formando uma das principais bases sociais e econômicas de sustentação da elite técnico científica<sup>7</sup>, procurando promover a modernização e uma industrialização imediata no país.

Esses elementos de alterações sociais, acirrado pela ascensão dos arrivistas, proporcionaram uma ruptura no sistema político como é colocado por Nicolau Sevcenko (1998, p. 16). “As transformações geraram um amplo processo de desestabilização da sociedade e cultura tradicionais, cujo sintoma mais nítido e mais excruciante, pelos custos implicados no desejo das novas elites de promover a modernização ‘a qualquer custo’ [...]”. Foi um período em que houve a necessidade de modernizar o país através da industrialização.

Erguido as margens do rio Itapecuru entre a região dos cocais, o povoado de Codó, não foi diferente. Em 1892, como mencionado acima, foi iniciada a construção da Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão em Codó e na década de 1920 ocorreu à inauguração da Estrada de Ferro. Foi naquele contexto que ambos foram considerados como ícones da modernidade, principalmente para as pessoas que detinham poder aquisitivo, almejando assim, o progresso. Sendo afetados com as transformações sociais ocorrida no país e a inclusão do ideário nacionalista, como é referido por Márcia Chuva (2009, p. 91). “As noções de modernidade e tradição [...] são constituintes de certo ideário nacionalista que se figurou na década de 1920”. Nessa conjuntura, percebemos que o Brasil encontrava-se vislumbrando o progresso provindo da ampliação tecnológica.

Porém, com o passar dos anos assistimos a falta de prestígio e as mesmas passam despercebidas nos moldes de desenvolvimento urbano. No entanto, as riquezas de informações à respeito da história de Codó presente nesses edifícios, despertaram um olhar

---

<sup>6</sup> Arrivista “pessoa inescrupulosa, que quer vencer na vida a todo custo.” (FERREIRA, 2010, p. 67).

<sup>7</sup> A elite técnico científica é formada por um grupo de pessoas que almejavam promover a modernização através do processo de industrialização. (SEVCENKO, 1998, p. 16).

mais atento para a relevância do patrimônio cultural codoense. A ferrovia, tendo seu armazém e estação de passageiros tombado em 12 de abril de 2013, inaugurados e entregues aos codoenses em 16 de maio de 2014, passando a servir como sede do Instituto Histórico e Geográfico de Codó.

A fábrica têxtil, que por muito tempo contribuiu com a economia local, servindo a população codoense e as cidades vizinhas, proporcionando empregos e ampliando o espaço urbano, atualmente é considerado um marco histórico devido sua carga simbólica refletida na sua arquitetura. Levando em consideração a sua relevância no desenvolvimento econômico, político e cultural da nossa cidade, a mesma encontra-se a espera do processo de tombamento para ser reconhecida oficialmente como patrimônio cultural.

Tendo como base teórica a História Cultural, que dissemina um olhar voltado para os “ocultos” da História, para alcançar o objetivo proposto, foram utilizados diversos artigos e livros desenvolvidos em torno desta temática, assim como jornais, que fazem parte do acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite em São Luís. A contribuição das reportagens desses jornais foi essencial para consolidar o entendimento dos fatos ocorrido na adjacência desses ícones no período citado a cima.

O jornal *Gazeta de Codó (1893)*, traz a discussão sobre como foi visto a inauguração da fábrica têxtil. Em conformidade com este, o jornal *Monitor Codoense (1897)*, cita como era comemorado o aniversário da instalação da COMAM. O *Comarca (1902)*, descreve as dificuldades enfrentadas para conseguir insumos necessários para o funcionamento dos maquinários da fábrica. E no jornal *A Voz do povo (1931)*, é exposto a necessidade de expansão da linha férrea e sua contribuição para o desenvolvimento econômico dos maranhenses. Os registros desses jornais foram esclarecedores para aprofundar as pesquisas em volta desse trabalho.

Para complementar essa pesquisa foi necessário apreender sobre as análises da História Cultural. Considerando a relevância desse termo, faz-se necessário compreender as apreciações que o envolvem. Nesse sentido, Peter Burke (1937), descreve que a História Cultural há muito tempo vem sendo praticada, alega que não é uma descoberta ou uma invenção mais uma continuação do que já se praticava em tempos passados. Compreende-se que conceituar a História Cultural é algo complexo e bastante discutido entre os historiadores.

Burke (1937, p. 15-16), enfatiza ainda sobre a relevância da cultura para a sociedade. “No século XIX, o termo culture, ou Kultur, foi empregado com frequência cada vez maior na Inglaterra e na Alemanha”. E acrescenta “foi um tempo em que os historiadores

culturais concentravam-se na história dos clássicos, um ‘cânone’ de obras-primas da arte, literatura, filosofia, ciência e assim por diante”.

Nesta mesma direção, Sandra Pesavento (2004, p.15), afirma que “a cultura é ainda uma forma de expressão e tradução da realidade que se faz de forma simbólica.” Para a autora, esta distinção admite-se que os sentidos conferidos “às palavras, às coisas, às ações e aos atores sociais se apresentam de forma cifrada”. Assim, é aceitável entender que o termo cultura é constituído sobre uma análise valorativa.

Dessa maneira, a cultura é indispensável para a produção do conhecimento e consolidação das manifestações. Para Thompson (1998), a cultura iniciou-se na vivência da classe trabalhadora, afirmando que o costume e a cultura só podem ser entendidos se forem contextualizados levando em consideração a relevância das variações históricas e as experiências das pessoas em um determinado tempo e espaço. “Nos séculos precedentes, o termo ‘costume’ foi empregado para denotar boa parte do que hoje está implicado na palavra cultura”. (THOMPSON, 1998, p.14). É compreensível que essas denotações decorriam em torno da subjetividade emergida da história oral, materializando assim os costumes populares.

Tendo em vista que a História por si só desperta nas pessoas uma reflexão a respeito dos fatos ocorridos aguçando uma textura de significados e da cultura de um determinado povo, este trabalho expõe a história da têxtil e da estrada de ferro na cidade de Codó, enquanto ícones na perspectiva de modernidade na transição do século XIX para o século XX a patrimônio cultural na atualidade. Sendo que nessa cidade, a fábrica têxtil em questão não é reconhecida oficialmente como patrimônio cultural, devido não estar nos processos de tombamento do IPHAN<sup>8</sup>. Para tanto, a estação ferroviária reflete essa importância, pois é incluída oficialmente como patrimônio cultural por essa autarquia do governo federal, passando a ter seu espaço arquitetônico reconhecido como Instituto Histórico e Geográfico de Codó.

Em relação à organização estrutural deste trabalho, o mesmo encontra-se dividido em três capítulos, os quais serão expostos à transição da modernidade a patrimônio cultural dos bens históricos de Codó. No primeiro capítulo, Modernidade e Patrimônio serão propostos à discussão desses dois eixos, dando uma ênfase nos estudos sobre memória, destacando a relevância deste na consolidação do entendimento sobre patrimônio.

---

<sup>8</sup> Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura, que responde pela preservação do patrimônio Cultural brasileiro. Cabe ao Iphan proteger e promover os bens culturais do País, assegurando sua permanência e usufruto para as gerações presentes e futuras. (SITE IPHAN).

No segundo capítulo, Industrialização e a Ferrovia no Brasil e no Maranhão, são destacados, como foi o processo de industrialização no Brasil e sua influência nas regiões maranhenses. Assim como seus subsídios com a euforia fabril no setor têxtil e a sua contribuição para o desenvolvimento econômico das cidades do interior, desencadeando assim, o êxodo rural e contribuindo com a expansão urbana.

No último capítulo, A Têxtil e a Ferrovia em Codó, será tratado das ascensões, dos ícones em questão, da concepção de modernidade para o período mencionado a patrimônio cultural na contemporaneidade, delineando a ascendência de Codó no final do século XIX e o seu desenvolvimento ao longo do tempo, enfatizando sua ampliação enquanto espaço urbano. Nesse capítulo é apresentada a edificação da Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão e da estrada de ferro em Codó. Perpassando os capítulos temos as discussões das elites no cenário político, que almejavam o progresso nas regiões maranhenses com a instalação de fábricas têxteis e a construção da estrada de ferro. São nessas discussões sobre progresso e modernidade associados aos ícones trabalhados, que Codó se edifica.

## 2. MODERNIDADE E PATRIMÔNIO

Os termos modernidade e patrimônio estão diretamente relacionados com os objetos em questão devido à relevância dos mesmos no contexto histórico da cidade de Codó, que aqui tomamos como ícones da modernidade no início do século XX, sendo que no decorrer dos tempos passaram a serem vistos como patrimônio cultural local, devido à carga simbólica predominante em suas estruturas arquitetônicas. Atualmente, a têxtil e a estrada de ferro são tidas como partes integrantes dos fatos históricos de Codó.

Essa ruptura com o passado nos remete a um pensamento de Jaques Le Goff (1990), que discute as oposições do par Antigo/Moderno, construída pelos indivíduos ao longo do tempo, determinando a cultura predominante de um período. É compreensível que essas divisões consolidaram essa oposição, classificando cada período de acordo com os estudos constituídos posteriormente, porque tendo o indivíduo uma consciência do termo moderno, este estabelece uma ruptura com o passado à medida que o moderno designa o que é tido como novo.

Em primeiro lugar, porque cada um dos termos e conceitos correspondentes nem sempre se opuseram um ao outro: ‘antigo’ pode ser substituído por ‘tradicional’ e moderno, por ‘recente’ ou ‘novo’ e, em seguida, porque qualquer um dos dois pode ser acompanhado de conotações laudatórias, pejorativas ou neutras. (LE GOFF, 1990, p. 92).

Com a eclosão da industrialização a oposição do par Antigo/Moderno ficou ainda mais evidente, classificando a expansão industrial como o êxtase da modernidade. Le Goff (1990, p. 93), ao referenciar, Henri Hauser (1930); Théophile Gautier e Baudelaire, afirma que esses autores, “lançam o conceito de modernidade na França do Segundo Império, quando a Revolução Industrial está se impondo [...]”. É perceptível que nesse contexto de transformações sociais, há uma ampliação da apreciação sobre modernidade.

[...] Na passagem do século XIX para o XX, movimentos de ordem literária, artística e religiosa reclamam-se ou são rotulados de ‘modernismo’ – termo que marca o endurecimento, pela passagem a doutrina, de tendências modernas até então difusas; o encontro entre países desenvolvidos e países atrasados leva para fora da Europa Ocidental e dos Estados Unidos os problemas da ‘modernização’, que se radicalizam com a descolonização, posterior à Segunda Guerra Mundial. (LE GOFF, 1990, p. 98).

Segundo Márcia Chuva (2009, p. 93), no Brasil o modernismo foi eclodido na sociedade civil nas primeiras décadas do século XX, “nascido em São Paulo, foi capitalizado pela ideologia da ‘revolução’, em voga desde a década de 1920, e apropriada pelo golpe de 1930, tendo sido amplamente vulgarizado ao longo de todo o Governo Vargas”. Esse movimento ficou centralizado no que Márcia Chuva chama ideia de ‘brasilidade’. A discursão em volta a este termo nos remete a uma reflexão acerca de como a modernidade foi vista no país.

A modernidade era, assim, compreendida como um signo, concreto de emancipação, autonomia e liberdade, assim como o de rompimento de laços, provocado pelo choque de temporalidades. Novos vínculos simbólicos foram sendo forjados em substituição àqueles que foram corroídos pelo confronto com as enormes mudanças trazidas pelo maquinismo, a tecnologia e a comunicação aceleradas. (CHUVA, 2009, p.94).

Diante do exposto, nota-se que a efervescência das inovações tecnológicas favoreceu a amplitude do termo modernidade. Mas é preciso ter atenção para que a contemporaneidade não elimine os fatos ocorridos, pois os acontecimentos históricos devem ser valorizados. Le Goff (1990, p. 102), afirma que devemos interessar-nos pelo antigo, “tal como pela arte pura, a lógica, o método em geral. Quanto ao resto, devemos manter a ‘memória do presente’ e estudar cuidadosamente ‘tudo o que constitui a vida exterior de um século’, [...]”. Para o autor, a relevância do desenvolvimento tecnológico é parte integrante da modernidade. “No complexo da economia moderna, a pedra de toque da modernidade é a mecanização, ou melhor, a industrialização”. (LE GOFF, 1990, p. 104). Dessa maneira o desenvolvimento industrial é parte integrante para a solidificação do que é visto como moderno.

Os ícones tidos como modernos na eclosão da industrialização passaram a serem considerados atrasados na contemporaneidade sendo classificados como patrimônio cultural. Códó vivencia esses fatos históricos refletidos pela modernidade na construção da têxtil no final do século XIX e, devido sua carga simbólica, é percebido atualmente como patrimônio cultural. Nesse sentido, faz-se necessário entender a complexidade que envolve a apreciação sobre patrimônio.

O conceito de patrimônio despertou o interesse de vários estudiosos que se dedicaram a estudar os desdobramentos em sua volta. Inicialmente a palavra estava relacionada conforme Françoise Choay (2001, p. 11), “às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”. Porém, na atualidade o

termo atingiu diversas especificações impossibilitando ao indivíduo limitar uma única definição.

Vislumbrando a relevância do patrimônio para a sociedade, é aceitável apoiar-se na afirmação de Choay (2001, p. 11), ao afirmar que “a expressão designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituídos pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum”. Concordando com Choay, a autora Ana Grammont (2006), entende que o conceito de patrimônio vem sofrendo reformulações desde suas concepções de origem, assim como a formulação dos princípios de restauração e conservação.

Entende-se nesse contexto, que as ascensões em volta do termo patrimônio ocorreram a partir do século XX, época que houve uma ampliação em suas características, foi um período em que os historiadores começaram a analisar os símbolos históricos em um contexto mais amplo, indo além do espaço urbano. Para Grammont (2006, p. 439), “o monumento histórico passou a ser analisado levando-se em conta a integração em seu entorno”, ou seja, foi a partir desse momento que houve as discussões sobre os monumentos percebidos isoladamente ou considerados em um conjunto ambiental, passando a ser incluso os edifícios urbanos. É possível visualizar nessas discussões, a consolidação do patrimônio cultural refletido nos monumentos históricos de Codó, materializado atualmente, na fábrica têxtil e na estrada de ferro.

Neste contexto, o conceito de monumento se estende para algumas cidades e conjuntos urbanos, passando a ser percebidos como um papel memorial de monumento, enquanto edificações e estilos de vida. Essa percepção gerou novas polêmicas. Ruskin, por exemplo, defendia que se mantivesse não só as cidades, mas também a forma antiga de habitá-las. Outros propunham que essas cidades fossem colocadas fora do circuito de desenvolvimento; em caso extremo, que fossem transformadas em museu. (GRAMMONT, 2006, p. 439).

É provável que essas discussões ocorreram na tentativa de se alcançar um consenso de ideias. De acordo com Grammont (2006, p. 441), “o pensar e o atuar em relação ao Patrimônio Cultural deve ser uma postura de disponibilidade permanente para reflexões e modificações conceituais e práticas [...]”. No final da década de 1930, havia fortes discursos em contorno da consolidação da cultura brasileira na tentativa de unificar os povos através da unidade da palavra nação. A autora acrescenta que a unidade nacional é questão primordial

para o regime do Estado Novo<sup>9</sup>. Nessa acepção, era necessário elaborar um mecanismo de reafirmação da nacionalidade, “no intuito de promover a unificação do povo brasileiro, fragmentada pela herança federalista e oligárquica”. Notamos a problemática que envolve a palavra cultura estimulando o indivíduo ao debate para consolidar um conhecimento, visto que a mesma possui uma diversidade de conceitos.

Foi em busca de uma identificação cultural no contexto das transformações sociais, que estudos foram realizados voltados para o reconhecimento e valorização da identidade nacional. Yvonne Massucate (2010, p. 04), assegura que “na luta pelo resgate da cultura brasileira, artistas e intelectuais brasileiros percorrem o interior do Brasil buscando inspirações em nosso folclore”. Para Massucate (2010), o procedimento de sustentar anseios de identidade nacional abrolham políticas de construção do patrimônio histórico e cultural do Brasil.

Esta preocupação com a cultura brasileira que antes era espelhada nos modelos europeus é refletida nos órgãos responsáveis para consolidação e preservação do patrimônio cultural, como o IPHAN<sup>10</sup>. Nesse sentido, segundo Massucate (2010, p. 02), o órgão teve o objetivo de “eleger um acervo que representasse a tradição brasileira e a imagem do passado no imaginário da nação, criando desta forma um ideal de brasilidade”. Foi nessa conjuntura que vários artistas percorreram o país com o intuito de estabelecer uma tradição como patrimônio cultural, a priori deixando alheia a relevância arquitetônica, levando em consideração apenas as manifestações folclóricas.

Ana Martins (1993), descreve que os documentos oficiais aqui citados servem como fonte em que o historiador possa explorar seu objeto de estudo de modo mais seguro. O Decreto- lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 que criou o SPHAN que abrange diversas atribuições e o outro instituído na Constituição de 1988 que restringe o patrimônio histórico e artístico para patrimônio cultural. Para tanto, o “Art. 216 constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material<sup>11</sup> e imaterial<sup>12</sup>, tomados individualmente ou em

---

<sup>9</sup> O Estado Novo Pretendia realizar a procura pelas raízes brasileiras no intuito de promover a integração nacional, eliminando, desta forma, a fragmentação dos estados brasileiros dominados pelo latifúndio e pelas oligarquias. (BORIS FAUSTO, 2002, p. 208).

<sup>10</sup> Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Está presente nos estados e municípios, atuando pela preservação e dando apoio as comunidades. (SITE IPHAN).

<sup>11</sup> É composto por um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza nos quatros livros de tomo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes e das artes aplicadas. Eles estão divididos em bens imóveis e móveis. (SITE IPHAN).

<sup>12</sup> Os bens de natureza imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes ofícios e modo de fazer, celebrações, formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abriam práticas culturais coletivas). (SITE IPHAN).

conjunto, [...]”. Visualiza-se nesse artigo a relevância dos bens materiais respaldado na Constituição brasileira, percebido aqui nos ícones mencionados.

O SPHAN que passa a ter a denominação de IPHAN, em 1970, foi criado pelo decreto-lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 e é o órgão responsável pela identificação, documentação e promoção do patrimônio cultural brasileiro. O órgão deveria organizar através da fiscalização e proteção o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no Brasil considerados exemplares da história com inestimável valor arqueológico, bibliográfico e artístico. (MASSUCATE, 2010, p. 05).

É possível compreender que havia no país a necessidade de um órgão que pudesse identificar e valorizar as arquiteturas históricas existentes, designando assim um país novo e decidido. Com a criação desse órgão, a relevância em volta dos bens culturais passou a ter uma valorização mais acentuada no que diz respeito à preservação, sendo fundamental para resgatar os fatos ocorridos em outrora, valorizando acontecimentos que trás a lume a história das pessoas envolvidas em um contexto histórico.

Ao se tratar da preservação do patrimônio histórico e cultural torna-se necessário compreender conceitos relativos ao uso dos espaços e sua relevância como lugares de memória, [...] Esses lugares de memória assumem importante significado por fazerem parte da memória coletiva de determinado grupo, a memória de um passado comum e de uma identidade social que faz com que o grupo se sinta parte daquele lugar, do espaço que traz a lume a história de todos. (TOMAZ, 2010, p. 01).

Percebe-se que a memória é intrínseca a todos os indivíduos e que se encontra relacionado a um passado comum pertencente à coletividade. Para Paulo Tomaz (2010), a tranquilidade da cidade é percebida através de diversos aspectos, embora esta impressão seja interrompida com a oscilação cotidiana. Sendo que a importância do patrimônio cultural tem diferentes especificações porque o patrimônio não se restringe apenas aos grandes edifícios, aos monumentos considerados históricos por sua relevância na sociedade. Ele estar presente na vida cotidiana consagrada com as manifestações de um determinado grupo que as legitima.

[...] O estudo do patrimônio cultural promove a valorização e consagração daquilo que é comum a determinado grupo social no tempo e no espaço. Esse patrimônio compreende três grandes categorias: a primeira engloba os elementos pertencentes à natureza, ao meio ambiente; a segunda refere-se ao conhecimento, às técnicas, ao saber e ao saber-fazer; e a terceira trata mais objetivamente do patrimônio histórico, que reúne em si toda a sorte de coisas, artefatos e construções resultantes da relação entre o homem e o meio ambiente e do saber-fazer humano. (TOMAZ, 2010, p. 03).

É compreensível que o termo patrimônio não se reduza apenas aos monumentos históricos. É necessário um estudo abrangente que leva em consideração os aspectos físicos e

naturais, desde que esteja vinculada à memória de um determinado grupo em um contexto social. Podemos observar esta transformação a partir da análise feita por Tomaz (2010). Para ele, “o patrimônio, dentro dos processos sociais, pode ser definido como dinâmicas da experiência coletiva, sobre a qual, cada grupo social manifesta o que deseja como perene e eterno”. (TOMAZ, 2010, p. 03). Uma questão relevante em que o autor chama a atenção é a respeito de como é visto o patrimônio cultural na sociedade contemporânea.

Para Tomaz (2010, p. 03), na atualidade geralmente o indivíduo é influenciado pelo capitalismo e tendem naturalmente “olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade”. O pensamento do autor é concretizado na falta de conservação da fábrica têxtil de Codó. A mesma, por encontrar-se localizada em uma área cercada de prédios comerciais, estar perdendo seu espaço em nome do desenvolvimento urbano.

É possível visualizar que esse pensamento é influenciado pelo poder econômico estabelecido em uma parcela da sociedade que não aprendeu valorizar a importância do patrimônio cultural para o desenvolvimento social. Pois, “o que torna um bem dotado de valor patrimonial é a atribuição de sentidos ou significados que tal bem possui para determinado grupo social, justificando assim sua preservação”. (TOMAZ, 2010, p. 03). Nesse sentido, percebe-se que há ausência de atitudes voltada para a preservação do espaço arquitetônico da fábrica têxtil de Codó.

Com as novas tecnologias esses ícones, percebidos por muitos cidadãos como moderno em tempos de outrora, por volta de 1960 foram perdendo sua relevância no contexto do desenvolvimento fabril, devido os maquinários se tornarem obsoletos para o padrão exigido. E ao deixar de contribuir economicamente com a sociedade, aos poucos foi submergindo sua função industrial, passando a ser visto como espólio dos fatos históricos ocorridos na cidade de Codó.

Em conformidade com a relevância da oralidade, Júnia Pereira e Sonia Miranda (2014, p. 13), “nos convoca a pensar que a memória apropriada por um grupo constitui seu patrimônio material e imaterial”. As autoras levam o indivíduo a refletir sobre a prática da memória para a relevância dos fatos históricos. Em Codó este se encontra materializado na têxtil que tem um valor de patrimônio cultural inestimável para a sociedade codoense.

João Schwerz (2009, p.12), faz uma descrição sobre o atual significado do termo entendido como patrimônio cultural, levando o indivíduo a refletir sobre as discussões que envolvem esses conceitos, fazendo uma alusão de como é visto o patrimônio na atualidade.

“O que tomamos hoje por ‘patrimônio cultural’ é uma questão de juízo de valor de determinado grupo”. O autor acrescenta que desta maneira não pode ser entendido como tal até seu devido reconhecimento. “Assim, considerar algo como ‘patrimônio’ é, na verdade, uma construção”. (SCHWERZ, 2009, p.12). Nesse contexto, o sentido de construção é entendido como a conquista dos espaços que são percebíveis nas sociedades nacionais modernas.

Nessa perspectiva, Schwerz (2009), alega que não se pode recusar a intensa afinidade entre a formação e a materialização dos Estados Nacionais com a concepção de uma identidade fundamentada na seleção, no que o autor chama de um “patrimônio comum” e os referentes discursos que o edificam. Para Schwerz (2009, apud GONÇALVES, 2002), o termo patrimônio apresenta a legitimação dos discursos em prol da coletividade.

Gonçalves se preocupa em provar que os discursos são a peça-chave para legitimação do “patrimônio cultural”. Segundo ele, estes discursos são articulados em nome de uma totalidade que pretendem representar e relacionados de forma fundamental e autêntica perante todo o grupo. Usualmente são concebidos em meios intelectuais ou em ambientes políticos e ideológicos correspondendo a construções de identidades específicas. Por outro lado, sendo uma questão de juízo de valor e, conseqüentemente, uma construção, o torna legítimo se for capaz de representar determinada coletividade. (SCHWERZ, 2009, p.12).

A cultura estar relacionada com o imaginário social não se prendendo apenas a contemporaneidade, mas tendo suas raízes no desenvolvimento das sociedades. Schwerz (2009, p. 14), adiciona, que “esta ampliação do conceito de cultura, e por consequência de patrimônio, se presta muito bem para elucidar as diferentes relações que o patrimônio pode estabelecer”. Para o autor entende-se que essa pertinência de valor ao patrimônio cultural, nas suas mais diversas formas, não é apenas simbólica, econômica e política, por exemplo, intervêm transversalmente sobre a valoração e preservação. Percebe-se que a palavra cultura como já citado tem diversas definições, contudo esta se torna relevante na edificação e preservação do patrimônio cultural.

É aceitável visualizar a relevância desta preservação na ferrovia de Codó, que por muito tempo foi negligenciada, desprovida de manutenção, deixando seu legado histórico vivo para os codoenses, mas com perpassar dos anos teve o mérito de ter sua importância histórica reconhecida. Atualmente é tida oficialmente como patrimônio cultural da cidade de Codó. Desse modo, é percebível que a preservação do patrimônio estar condicionada ao poder público, podendo este estabelecer maneiras de conservação para gerações futuras poderem conhecer os fatos ocorridos refletidos nesses monumentos históricos.

Para Grammont (2006, p. 440), “o contexto em que se estabeleceu o conceito de patrimônio cultural e seu tratamento permanecem em constante mutação [...]”. A autora cita que a XVII reunião da UNESCO, em 1972, acrescentou o “conceito de lugares notáveis, dando início ao que se chamaria patrimônio imaterial e expandindo, um pouco mais, o conceito de Patrimônio Histórico, agora chamado, Patrimônio Cultural”. Essas definições permitiram abarcar uma diversidade de fatos históricos dentro das concepções materiais e imateriais.

Segundo Néstor Canclini (1990, p. 99), essa alteração no entendimento de patrimônio apenas material para abranger o patrimônio imaterial demorou ocorrer. Somente a partir da década de 1980 que as “ciências sociais se ocupam da vida contemporânea e dos processos urbanos, e se interessam pela produção cultural imaterial”. Para Canclini (1990), as supervisões em relação ao patrimônio permanecem privilegiando os monumentos porque os estudos referentes ao tema estiveram predominantemente na avaliação de arqueólogos, arquitetos e restauradores, a quem o autor denomina como ‘especialistas do passado’.

Assim, as definições que envolvem os símbolos históricos, foram desenvolvidas mediante a necessidade de consolidação do que é apresentado como patrimônio cultural, elevando à categoria, a inclusão de outros bens. Para Choay (2001, p.17), monumento é diferente de monumento histórico<sup>13</sup>. O termo monumento é proveniente do latim *monumentum* “que por sua vez deriva de *monere*, que significa (‘advertir’, ‘lembrar’), aquilo que traz à lembrança alguma coisa”. Seguindo a mesma direção, Schwerz (2009, p. 24), descreve que “enquanto o monumento é criado com a intenção de lembrar, o monumento histórico adquire significado ao longo do tempo”. Dessa maneira, torna-se forçoso entender a importância dos fatos ocorridos para ter a noção de como poderá ser classificado dentro das nomenclaturas mencionadas.

Entender que o monumento é uma herança do passado é fazer uma reflexão profunda dos legados historiográficos percebíveis nas remotas arquiteturas urbana, que faz com que o indivíduo desperte o senso crítico sobre a relevância dos fatos ocorridos ao apreciá-los. Para Le Goff (1990), o monumento é tudo aquilo que pode evocar o passado, eternizar-se a recordação. Nessa acepção, os ícones em questão, a fábrica têxtil e a estrada de

---

<sup>13</sup> Pode-se situar o nascimento do monumento histórico em Roma, por volta de 1420, [...] logo depois do Grande Cisma (1379 - 1417), Martinho V restabelece a sede do papado na Cidade devastada, cujo poder e prestígio ele pretende recuperar. Um novo clima intelectual se desenvolve em torno das ruínas antigas, que doravante falam da história e confirmam o passado fabuloso de Roma. (CHOAY, 2001, p. 31).

ferro, fazem alusão ao pensamento do autor, devido ao seu legado histórico vivenciado pelo os codoenses no final do século XIX e início do XX.

Ao instruir-se sobre a preservação do patrimônio cultural torna-se necessário compreender os conceitos que englobam o contexto histórico, sua relevância e apreciações. Entender o significado das considerações que o envolvem é remeter a uma reflexão sobre a memória coletiva. Le Goff (1990), ao falar de memória faz um esboço aprofundando estudos sobre as ramificações que são possíveis perceber através da mesma. Para o autor, “o estudo da memória coletiva é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente aos quais a memória está ora em retraimento, ora em transbordamento”. (LE GOFF, 1990, p. 225). Nessa perspectiva, a oralidade é uma intensa ferramenta no desenvolvimento do conhecimento sobre os fatos ocorridos, através da narrativa dos indivíduos que os verbalizam.

A memória coletiva tem a função primordial em abordar os acontecimentos do tempo e da História, enquanto que a memória individual é exercida pelas sensações como o desejo, a efetividade e a inibição. É compreensível entender ainda, que essas sensações não pertencem à memória coletiva que se encontra fundamentada na memória do povo. Para Marizete Lucini (2014, p. 21), “[...] a memória se constituía como prática social”. E por prática social entende-se que são “todas as ações desenvolvidas no âmbito da cultura, da produção, da educação, das relações sociais entre os membros do grupo e também com sujeitos de outros grupos sociais”. A autora deixa entender que a memória estar implicada nas ações que conglomeram uma determinada sociedade.

Nessa perspectiva, a memória coletiva torna-se essencial para a construção de fatos históricos ocultos em patrimônios culturais e contribui para que os documentos palpáveis consolidem a história vivenciada pelo povo em um determinado período. Entender a relevância da memória para a valorização dos acontecimentos ocorridos em outrora, é apreciar o passado desvendando um olhar crítico sobre os fatos marcantes para a sociedade. Esses fatos históricos encontra-se presente nas grandes construções que fizeram parte da história de uma determinada localidade.

Estes acontecimentos históricos fazem parte da história dos codoenses. Em 1892, como já mencionado, Codó foi agraciada com a edificação de uma fábrica têxtil e anos depois com a construção da estrada de ferro. Provindo das transformações sociais ocorrida em meados do século XIX, ambos contribuíram com o desenvolvimento urbano, econômico e político local.

Atualmente o patrimônio cultural é percebido nas edificações desses ícones, tendo seu valor histórico reconhecido oficialmente nas instalações ferroviária que foi tombada pelo IPHAN passando a ser reconhecida como IHGC. Em relação à fábrica têxtil, encontra-se com sua estrutura arquitetônica se deteriorando a espera do processo de tombamento para ser considerada oficialmente como patrimônio cultural. Emergida com as transformações sociais provinda da industrialização nos anos finais do século XIX, a mesma, mantém sua relevância histórica incalculável para os codoenses.

### 3. INDUSTRIALIZAÇÃO E A FERROVIA NO BRASIL E NO MARANHÃO.

Para Emília Costa (1999), no Brasil as transformações sociais ocorreram ao longo da segunda metade do século XIX, com a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, a chegada da linha férrea e as fábricas têxteis. No entanto, a urbanização a priori não foi significativa no país porque a sua expansão estava centralizada nas proximidades dos portos, e com o sistema colonial enraizado, a contribuição econômica era essencialmente agrária.

Na segunda metade do século XIX ocorrem alguns fenômenos importantes que irão introduzir algumas modificações na estrutura econômica e social do país, contribuindo para o desenvolvimento relativo do mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Primeiro, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre: a cessação do tráfico em 1850, a abolição em 1888 e a entrada de numerosos imigrantes no sul do país. Em segundo lugar, a instalação da rede ferroviária, iniciada em 1852 e que no final do século atingiria mais de nove mil quilômetros construídos e quinze mil em construção. Finalmente, as tentativas, bem-sucedidas, de industrialização e o desenvolvimento do sistema de crédito. (COSTA, 1999, p. 251).

Nessa concepção, Wilson Suzigan (1988, p.06), descreve que “historicamente, a primeira experiência de industrialização impulsionada pelo Estado no Brasil ocorreu na década de 1850”. No final deste século o desenvolvimento industrial foi praticamente imperceptível, devido estar acoplado ao desempenho do setor agrícola-exportador. O autor acrescenta que “a industrialização avançou, substituindo importações de bens de consumo não duráveis e de alguns bens intermediários”. (SUZIGAN, 1988, p.06). Foi nesse contexto de substituições de bens de consumo que emergiu o crescimento econômico no país através da industrialização.

A ampliação do mercado para produtos manufaturados resultou tanto da expansão da demanda no mercado interno quanto da expansão e diversificação das exportações. A expansão da demanda por produtos manufaturados no mercado interno teve três fontes principais de dinamismo: a política macro econômica expansionista, o boom de construções residenciais e a recuperação dos níveis de consumo. (SUZIGAN, 1988, p. 08).

Para Maria Pessoa (2007, p. 16), “a partir da segunda metade do século XIX, [...] o Maranhão – passa por uma forte crise econômica na qual o seu principal produto, o algodão, sofria grande concorrência externa, principalmente dos Estados Unidos”. A autora chama atenção se referindo que “nos discursos da geração modernista de 1870 havia uma veemente condenação da sociedade fossilizada na tradição, típica do Período Imperial, e uma pregação

acirrada das grandes reformas necessárias a um Brasil moderno: Abolição, República e Democracia”. (PESSOA, 2007, p. 39). Percebemos que o país encontrava-se aberto às transformações sociais, aspirando à modernidade.

Na efervescência das inovações tecnológicas nos anos finais do século XIX, com o aumento da industrialização, há uma expansão da economia no Brasil, desencadeando diversas transformações sociais, percebidas principalmente nas construções de têxteis espalhada no país.

Ao longo das décadas de 1880 e 1890 instaurou-se, no Brasil, a primeira fase do seu crescimento industrial, caracterizado pela instalação e entrada em atividade de muitas fábricas. País cuja economia se apoiava na agro-exportação, era até então possuidor de poucos estabelecimentos industriais. Dados disponíveis, por exemplo, revelam que, anteriormente ao final dos anos de 1870, existiam no país apenas 238 fábricas de alguns poucos ramos, entre os quais predominavam o têxtil. Porém, durante todo o transcorrer da década de 1880 foram instaladas 389 novas fábricas de ramos diversos, sendo as têxteis a maioria delas. (CALDEIRA, 1988, p.01).

Nas últimas décadas do século XIX, o país vivenciava a expansão das têxteis, irrompendo grandes transformações sociais. Porém esses acontecimentos não foram capazes de minimizar os problemas resultantes da colonização no Brasil. A ampliação das ferrovias a “imigração, abolição da escravatura, crescimento relativo do mercado interno e incipiente industrialização – não [...] alterou profundamente os padrões tradicionais de urbanização que se definiram no período colonial”. (COSTA, 1999, p. 232).

A concepção da autora, diante disso, é que os fazendeiros tiveram papel fundamental no desenvolvimento das indústrias. Os mesmos tentaram substituir o “escravo pelo trabalhador livre, aperfeiçoando os métodos de beneficiamento, associando-se as empresas industriais, investindo em ferrovias e organizações bancárias, [...]”. (COSTA, 1999, p. 260). Compreende-se que os fazendeiros assumiram atitudes progressistas em termos de política.

A atitude dos fazendeiros favoreceu o crescimento industrial, e acelerou o desenvolvimento econômico nas cidades do interior, no entanto, esse processo não foi generalizado, aconteceu apenas nas áreas de maior produtividade. Costa (1999, p. 260), afirma que “os fazendeiros das regiões decadentes assumiram frequentemente atitudes mais conservadoras, apegando-se aos antigos sistemas de produção e formas de valores da sociedade tradicional”. Percebemos que dependendo de sua localidade, as atitudes dos fazendeiros se diferenciavam.

[...] a primeira etapa do crescimento industrial brasileiro possuía também outros aspectos e objetivos a ele inerentes. Em primeiro lugar, resultara sobretudo da iniciativa de fazendeiros e comerciantes importadores-exportadores. Em segundo, constituiria processo de implantação de fábricas importadas, utilizadoras de tecnologias relativamente simples e em sua maioria destinadas a transformar matérias-primas nacionais. Finalmente, visava aumentar a produção de bens leves no país, onde seu consumo se havia expandido. Assim, para atender a demanda interna daqueles bens, apresentava-se mais recomendável fabricá-los no Brasil, que importá-los. (CALDEIRA, 1988, p. 02).

Assim, o Brasil vivia seu momento de triunfo com o aumento significativo das indústrias têxteis, possibilitando expandir as instalações de fábricas nos estados brasileiros. Após o regime escravocrata em 1888, o Maranhão passa por sucessivas mudanças, principalmente na agricultura onde predominava a mão de obra escrava. José Caldeira (1988, p. 10), descreve que “diversos fazendeiros venderam suas propriedades rurais após a abolição, para investir em fábricas, outros, porém, transferiram-se para o comércio importador - exportador”. Com o fim do regime escravista e a ampliação das indústrias, muitos fazendeiros resolveram investir em outro ramo de atividade econômica.

É nesse contexto de oscilação econômica que se encontrava o Maranhão no período de 1889 a 1898. Com a consolidação da República, a crise econômica efetivamente se estabelece como é descrito por Joana Souza (2010, p. 219). A “República foi marcada por conflitos, crises econômicas e políticas em todo o território nacional”. No Maranhão a situação financeira não era das melhores, “o Estado enfrentava crises com baixas no preço do algodão. Assim o governo aumentava a dívida interna fazendo empréstimos fora do país para contornar a crise, [...]”. É nessa conjuntura de crise financeira que abrolha a necessidade do governo em incluir as fábricas têxteis no Estado que era essencialmente agrícola.

Maria Pessoa (2007, p. 40), acena que é nesta “ambiência de ideias reformistas que os debates afloram e a constituição de fábricas de fiação e tecidos emerge como uma das possíveis alternativas de solução para a forte crise financeira pelo qual passava o Maranhão”. Outro fator relevante para a construção destas fábricas nas regiões maranhenses era a grande produção de algodão que predominava nesse período. É no em torno dessas transformações sociais ocorridas no país que emerge em Codó a construção de uma fábrica têxtil.

Codó não fica alheio a essas transformações, sendo afetado com a construção de uma fábrica têxtil em 1892. No entanto, a desejada modernização instalada com o crescimento econômico, percebido com a industrialização, não alcançou toda a população. O almejado progresso surgido com a construção da fábrica ficou centralizado no centro urbano. Essa centralidade incidiu devido à escolha do local da construção têxtil em Codó que envolveu vários fatores.

A escolha do local para montar a têxtil deveu-se sobretudo aos seguintes fatores: 1) propósito de iniciar-se a descentralização da fabricação de tecidos na região; 2) incluía-se Codó entre as grandes zonas produtoras de algodão do Maranhão; 3) ocupava ele a posição de terceiro município mais populoso do estado. Em 1890, Codó possuía 17.388 habitantes, população menor apenas a de São Luís e Caxias.

Em setembro, a Companhia estava com seu capital quase todo internalizado, poucos haviam sido os atrasos no pagamento das ações subscritas por cariocas e maranhenses. No mesmo mês a diretoria comprou o terreno da fábrica e divulgou algumas características desta.

- nº de teares: 180

- nº de operários: 230

- nº de motriz: 250 hp

- produtos a fabricar: domésticos, riscados e fios. (CALDEIRAS, 1988, p. 188).

Diante da imagem refletida no texto, Codó é beneficiada com Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão, contribuindo com a ampliação das têxteis neste Estado. Segundo Neves (2012), o Maranhão lidava com a crise econômica ocasionada no país, foi um período em que houve aniquilação de grandes plantações, porém não atingiu significativamente todas as cidades maranhenses.

As grandes plantações desapareceram 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. (NEVES, 2012, p. 03).

Por estar entre os municípios mais populosos do estado na década de 90 do século XIX, com a instalação da têxtil, Codó passa a ser vista como uma grande produtora de algodão, contribuindo de forma efetiva para a economia do Maranhão. Porém a descentralização de fábricas pelo estado não agradou a todos os maranhenses que consideravam essa atitude como uma loucura industrial.

No transcorrer do seu momento de apogeu, o movimento voltado para a multiplicação de fábricas no maranhão recebeu (como provavelmente terá ocorrido em outras partes do Brasil), denominações pejorativas- 'loucura industrial', 'vertigem de fabricas', etc-, aplicadas por indivíduos que consideravam a atividade industrial prejudicial à agro exportação. (CALDEIRA, 1988, p. 09).

Maria Pessoa menciona que o Maranhão soube sobressair da crise econômica acarretada com o fim do regime escravo, aludindo que esta ascensão foi gerada com as construções das fábricas têxteis nas regiões maranhenses. Apesar da perda da mão de obra escravista no trabalho agrícola, ocasionando um detrimento expressivo no setor socioeconômico do Maranhão, as fábricas têxteis das cidades interioranas não sofreram oscilações significativas.

Nessa perspectiva de análise histórica, a instalação de indústrias têxteis no Maranhão, na passagem do século XIX para o século XX, é vista como uma “loucura” ou “miragem” industrial. Para essa perspectiva, os homens de negócio daquela época, na ânsia de salvar suas finanças, haviam penetrado no mundo do ilusório e perdido a noção de que toda a riqueza que o Maranhão havia conquistado, em um passado recente, estava atrelada à agricultura. Nesse caso, Caxias, o “grande empório do sertão”, imersa no sombrio cenário maranhense, “enquistou-se em seu progresso.” (PESSOA, 2007, p. 43).

Com a instalação das fábricas têxteis os maranhenses almejavam ainda mais a chegada da ferrovia. Mas, apesar desta pretensão, essa construção já em desenvolvimento pelo país, não ocorreu de forma imediata. Dentre os Estados brasileiros beneficiados com a linha férrea, o Maranhão, como cita Neves (2012, p. 01), “foi uma das últimas regiões do país a ser contemplada com uma estrada de ferro”. Compreendemos, portanto, que apesar da edificação das têxteis em alguns municípios maranhenses, a prioridade inicial da construção ferroviária ficou centralizada nos grandes centros urbanos.

Emília Costa (1999, p. 265), relata que “a modernização, aliada à urbanização, se fez apenas de fachada, dentro dos limites das cidades mais importantes. Frequentemente, não a muitos quilômetros de distância, o caboclo vegetava, à margem do progresso”. Esta prosperidade só foi emersa com a instalação da ferrovia que contribuiu de forma significativa na expansão do mercado interno, favorecendo o crescimento da urbanização. Mas, à medida que as cidades cresciam outras se extinguíam.

A estrada de ferro por sua vez, além de contribuir, [...], para o desenvolvimento do mercado interno, estimulando indiretamente a urbanização, fez nascer cidades e matou outras. Alguns dos núcleos promissores da fase anterior que ficaram à margem da rede ferroviária viram decair seu movimento, enquanto outros núcleos surgiram ao longo da ferrovia junto às estações. Facilitando as comunicações, a ferrovia permitiu aos fazendeiros transferirem suas residências para os centros mais importantes, reduzindo a importância dos núcleos interioranos e reforçando a concentração nas grandes cidades. (COSTA, 1999, p. 255).

A chegada da linha férrea foi marcada pelo êxodo rural, contribuindo assim, com a descentralização da população do interior. O deslocamento dos fazendeiros para o em torno da ferrovia, fez crescer a tendência em promover o melhoramento nas cidades, como é descrito por Emília Costa (1999, p. 256). “Aumentou o interesse pelas diversões públicas, a construção de hotéis, jardins e passeios públicos, teatros e cafés, melhorou o sistema de calçamento, iluminação e abastecimento de água”. Dessa forma, essas benfeitorias incidiram apenas nas proximidades da linha férrea, os domicílios distantes da ferrovia permaneceram alheios às transformações ocorridas.

As cidades maranhenses eram embebidas de novas práticas e ideias modernistas, atrelada à construção da ferrovia. Essa deveria ser capaz de abarcar as regiões ribeirinhas, contribuindo com o desenvolvimento econômico a que o estado almejava. Joana Souza (2010, p. 222), descreve que na “segunda metade do século XIX, a estrada de ferro de Caxias - Teresina começa a ser pensada por empreendedores e políticos maranhenses como elemento importante para o melhoramento da economia [...]”. No entanto, o desejo pelo crescimento econômico atrelado a chegada da ferrovia eram vistos como perda de tempo para alguns administradores, devido o elevado custo da obra.

Por outro lado, a construção de uma estrada de ferro naquele momento era vista como perda de tempo para os administradores do Estado, porque havia uma preocupação com a mudança de regime, baixa cambial no governo e aperto orçamentários, não podendo ser pensado em construções grandiosas, como a construção de uma ferrovia que cortasse parte da região. (SOUZA, 2010, p. 223).

Com o desenvolvimento das indústrias aumentava cada vez mais a necessidade de um transporte ágil, capaz de suprir a demanda acendida pelo as têxteis. É perceptível que a estrada de ferro seria essencial para a economia do país. Após sua construção com o aprimoramento no deslocamento acelerou-se o crescimento econômico, pois houve a substituição do transporte em animais pelas ferrovias. Foi um período em que “rompia-se a estreita autossuficiência do latifúndio, o que estimularia o comércio interno, permitindo uma relativa distribuição de riqueza”. (COSTA, 1999, p. 260). A partir desse momento, os latifundiários perderam espaço econômico possibilitando uma respectiva distribuição de riquezas entre outros comerciantes.

Foi nesse contexto de crescimento econômico com a expansão da linha férrea no Brasil nas últimas décadas do século XIX que houve uma ampliação de imigrantes europeus no país. “Os imigrantes tiveram papel importante na indústria, tanto na qualidade de empresários quanto na de operários”. (COSTA, 1999, p. 252). Com a urbanização acelerada e o aperfeiçoamento das técnicas de transportes, o aumento das construções civis a benfeitoria urbana, surge o que Costa (1999) chama de, “o aparecimento de indústrias subsidiárias<sup>14</sup>”. No entanto, os benefícios originados com a construção da ferrovia, ficaram centralizados nos grandes centros.

---

<sup>14</sup> Empresa controlada por outra, detendo esta o total ou a maioria de suas ações.

Os benefícios do progresso concentraram-se nos grandes centros que se modernizaram rapidamente, acentuando-se a diferença entre este e os núcleos do interior. Nos grandes centros, nos bairros mais ricos, os casarões de taipa foram sendo substituídos por chalés de tijolo, tipo europeu, as paredes decoradas em papel e os pesados móveis coloniais substituídos por mobílias francesas e inglesas. Nos bairros pobres multiplicaram-se os cortiços. (COSTA, 1999, p. 257).

Para a autora, a linha férrea favoreceu aos brasileiros grandes inovações no setor urbano e industrial, mas ficou concentrado nas mãos de poucas pessoas. Nas cidades do interior predominavam os transportes de animais. Emília Costa (1999, p. 313), expõe que “eram excepcionais as vias carroçáveis. Os carros de boi, então em uso, cavavam sulcos profundos nos caminhos, transformados pelo contínuo pisotear das tropas em lamaçais intransponíveis”. No Nordeste as condições de transportes não eram diferentes, tornando as vias fluviais o meio de transporte mais eficiente até a chegada da ferrovia.

Não eram melhores as condições do Nordeste. Grande número de engenhos servia-se da navegação fluvial. As barcaças transportavam boa parte do açúcar destinado à exportação. O trânsito pelas estradas era penoso. Os animais atolavam, a carga perdia-se, a viagem eternizava-se em pousos e paradas obrigatórias, ficando, às vezes, interrompida durante dias e dias à espera que a chuva passasse, uma ponte fosse reparada ou uma estrada posta em condições de dar passagem. (COSTA, 1999, p. 313).

As condições de transporte no Nordeste eram precárias. Constantemente os fazendeiros reuniam-se com os governantes, solicitando melhorias no sistema de escoamento devido, o elevado índice de perdas nas mercadorias. Nessa expectativa, Costa (1999, p. 314), descreve que os fazendeiros colocavam “suas esperanças na construção de estradas de ferro que viriam dar escoamento fácil, rápido e mais barato às mercadorias”. De fato a estrada de ferro facilitou a vida dos fazendeiros e contribuiu significativamente com a economia do Nordeste beneficiando algumas regiões e aniquilando outras em nome do progresso. A construção de ferrovias foi um processo lento e difícil. A autora relata as dificuldades enfrentadas pelos fazendeiros nordestinos e o sofrimento dos animais em um relatório apresentado a assembleia legislativa de Pernambuco.

Honório Hermeto Carneiro Leão assinalava que o meio de transporte usado na província sobrecarregava os gêneros de exportação com despesas avultadas. Para pequenas distâncias, era necessário o emprego de grande número de animais e de homens. Concluía dizendo que era de todo evidente a conveniência de se prolongarem as estradas começadas, ao menos até a zona dos engenhos. (COSTA, 1999, p. 314).

Nesse documento é possível perceber a preocupação com excesso de cargas que os animais eram submetidos a transportar. Com a ampliação da ferrovia no Brasil nos anos finais do século XIX, a situação mudaria como explica Costa (1999, p. 315). “A construção de vias férreas provocou profundas modificações na estrutura econômica do país [...], ampliou-se enormemente a capacidade de transporte e a rapidez de circulação”. Para Costa (1999), as ferrovias beneficiaram o procedimento de urbanização facilitando a circulação de senhores e escravos. Proporcionavam, finalmente, novas expectativas para o trabalho livre e novos campos de investimento e possibilidades para criação de um acúmulo de mercado. É fato que com o funcionamento da linha férrea, as fábricas seriam beneficiadas principalmente com a rapidez nos transportes de cargas.

A ansiedade dos maranhenses pela estrada de ferro dava-se devido à necessidade de transportes de cargas, uma vez que os produtos estavam em franca aceitação no mercado europeu, e os deslocamentos dessas mercadorias eram feitos por via fluvial, como é descrito por Neves (2012, p. 03). “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”. Os transportes fluviais encontravam-se já obsoletos para suprirem a demanda do estado e com a crescente produção de algodão elevava a necessidade de obter um transporte mais ágil.

No auge do desenvolvimento econômico têxtil no Brasil na transição do século XIX para o século XX, a ferrovia contribuiria para expansão econômica dos estados. Para tanto, havia a necessidade de elevar a produção nas fábricas. Nessa acepção, os proprietários desenvolviam meios de manter a assiduidade e a permanência dos operários nos seus locais de trabalho, construíam moradias nas proximidades das fábricas, facilitando o deslocamento e garantindo a pontualidade dos mesmos. É possível que devido o acúmulo significativo de operários, houve a ampliação dos bairros no em torno das têxteis. Em Codó, nos arredores da arquitetura têxtil, ainda é possível observar alguns casarões provindos desse período.

A concessão de habitação nos arredores da fábrica representava, não somente prender a força de trabalho por longo período, mas também significava assegurar a assiduidade forçada do trabalho. Mais ainda, tal medida permitia o controle social do trabalhador e de sua família fora do âmbito do processo de trabalho, facilitando desta forma, a reprodução da ideologia dominante no meio operário. (MELO, 1990, p. 40).

No entanto, as doações habitacionais não eram destinadas a todos os operários, poucos usufruíam deste benefício, os agraciados era os operários que “mais contribuía para

satisfazer os objetivos do capital, formavam uma elite, pois a eles eram concedidos favores e regalias de toda ordem”. (MELO, 1990, p. 97). Para a autora, esses se tornavam mais dependentes de seus superiores, buscando uma colaboração cada vez maior. Com a produção cada vez mais intensa, fortalecia a necessidade de se obter a estrada de ferro para facilitar o deslocamento das cargas.

Além de existir a necessidade de um transporte ágil devido a elevação da produção no setor fabril, a condução fluvial já apresentava certas deficiências, dificultando a comercialização da produção. A precisão pela ferrovia era constante, visto que “havia dificuldade de escoamento da produção [...], pois o Rio Itapecuru já enfrentava problemas de navegação com as grandes embarcações que faziam o transporte de cargas e também de pessoas”. (SOUZA, 2010, P. 222). Para a autora a situação que se deparava o Rio Itapecuru, preocupava as autoridades competentes.

A solução para esse problema seria a construção da estrada de ferro que abrangesse não apenas a capital, mas todas as regiões maranhenses. É vislumbrando o dito progresso do Maranhão que o “engenheiro maranhense Palmério Cantanhede<sup>15</sup> pronuncia-se contra as vozes da tradição, que ainda alimentavam esperanças em torno da navegabilidade do Rio Itapecuru; e empunharia a bandeira do progresso, atrelada à via férrea”. (PESSOA, 2007, p. 65). As discussões entre as autoridades estavam cada vez mais instigada devido à precariedade das conduções fluviais e a necessidade de aproximar as regiões através da ferrovia.

Só a absoluta falta de conhecimento das condições de navegabilidade deste rio [o Itapecuru], poderia originar a sua inclusão num sistema de transportes, subordinando toda uma rede de estradas férreas – sistema transportivo por excelência – a um rio que não permite barcos superiores a 0,80 de calado e 30 de comprimento. Mas não são estes os únicos defeitos dessa navegação, que só tem servido, até hoje, de estorvo ao desenvolvimento do estado, obstando a construção de caminhos de ferro que venham unir os sertões ubérrimos, as matas seculares e os vastos campos de criar ao porto de São Luís, por onde se realiza todo o comércio do Maranhão, parte do piauiense e do goiano. (PESSOA, 2007, p. 65).

Mas o anseio por um meio de transporte mais rápido que fosse capaz de suprir as necessidades de locomoção da população, venceu os obstáculos que havia entre os administradores maranhenses. “A estrada de ferro que ligava os dois Estados, Maranhão e Piauí, foi aberta em seu primeiro trecho em 1895, ligando Caxias a Cajazeiras (Flores)”.

---

<sup>15</sup> Palmério Cantanhede, “foi um competente engenheiro a quem Codó muito deve, pois o seu nome está ligado a várias obras relacionadas a este município, como a construção da Estrada de Ferro São Luís/ Teresina, comandou os trabalhos da edificação do prédio em que funcionaria a Fábrica de Tecidos da Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão”. (MACHADO, 1999, p. 33).

(SOUZA, 2010, p. 225). As dificuldades em conseguir verbas retardaram a expansão da linha férrea.

Entretanto, a demora na construção da ferrovia não abalou significativamente as edificações das têxteis espalhadas nas cidades interioranas do Maranhão. Em 1895, a têxtil de Codó já estava em funcionamento, contribuindo com a economia e o desenvolvimento urbano local, pois até então Codó era tida como povoado, passando para nomenclatura de cidade somente em 16 de abril de 1896, e esta lucratividade fortificou-se por volta de 1920 com a chegada da linha férrea nessa região.

Com a ascensão econômica, provinda da fábrica têxtil, ampliou-se o desejo de se construir uma ferrovia. Diogo Neves (2012, p. 03), relata que “os grandes investimentos convertidos para a edificação dessas têxteis exigem planejamento e execução rápida de um projeto de transporte minimamente eficaz da matéria prima”. Para Neves (2012), é neste contexto que surge a Estrada de Ferro São Luís - Teresina. É possível perceber que no período citado acima, a cidade de Codó foi beneficiada com a ferrovia por localizar-se entre as duas cidades mencionadas.

É vislumbrando o progresso que a transição do século XIX para o século XX foi marcante para os codoenses. Viviam - se o fascínio das transformações sociais advindas das construções, têxtil e da ferrovia, desencadeando assim, uma ampliação de residências no em torno desses símbolos arquitetônicos que por muito tempo predominou-se a prosperidade. Com o crescimento urbano acirrado, é desenvolvido linhas de créditos que possibilitaram o acesso imobiliário aos trabalhadores.

Para Suzigan (1988), a eclosão das construções residenciais urbanas influenciou a demanda interna dos produtos manufaturados. Essa facilidade de construções foi emersa com o financiamento imobiliário desencadeado com as reformas institucionais. O acesso a esses financiamentos estavam direcionados ao “Sistema Financeiro da Habitação (SFH), constituído de um [...] Banco Nacional da Habitação (BNH) e de instituições e instrumentos específicos para empréstimo e captação de recursos a médio/longo prazos no sistema financeiro”. (SUZIGAN, 1988, p. 08). Apesar da expansão urbanística eclodida com o crédito concedido, o setor industrial não acompanhou o desenvolvimento tecnológico contribuindo para a ineficiência da indústria brasileira, afastando-a do mercado competitivo.

A tecnologia e os equipamentos adotados eram de origem inglesa, movidos a vapor, esses equipamentos ainda operaram por volta da década de 1960, porém com o avanço tecnológico esses maquinários tornaram-se obsoletos. E “incapacitadas de disputar o mercado em razão do seu atraso tecnológico relativo, as indústrias do Nordeste não se expandem nem

se renovam”. (MELO, 1990, Apud Francisco de Oliveira, 1977, p. 55). Esses fatores contribuíram de forma significativa para a decadência das têxteis.

Os teares e fusos utilizados até os anos 50 do século XX eram de fabricação anterior a 1900. A fraca competição de outros estados do Nordeste pela matéria-prima e as restrições da mão-de-obra decorrentes das novas leis trabalhistas não favoreceram os investimentos na renovação dos equipamentos, e isso resultou na estagnação tecnológica da indústria maranhense. Por conta disso, o estado experimentou um período de intensa redução da produção e dos investimentos, que, aos poucos, passaram a direcionar-se para as fibras sintéticas, nas novas fábricas do Sudeste. A partir do final dos anos 60, novas possibilidades surgiram, com o BNDES incluindo o setor têxtil nos grupos preferenciais para financiamento. Entretanto, os investimentos maranhenses nesse setor foram pouco representativos até 1970, devido ao alto índice de obsolescência do parque fabril, notadamente no tocante à fiação e tecelagem de algodão. Não resistindo ao confronto com as fábricas do Sul e Sudeste, a indústria têxtil maranhense sucumbiu. Dentre as causas mais notórias, cita-se a falta de atualização tecnológica e o custo elevado dos encargos sociais, além de circunstâncias locais como baixo poder aquisitivo do consumidor, a escassez de mão-de-obra qualificada e a impossibilidade material para a modernização dos maquinários. (DOURADO, 2008, p.42).

Com os maquinários obsoletos e a carência de uma estratégia de ampliação científico e tecnológico articulada a uma política industrial, após os anos 60 do século XX, as têxteis foram perdendo sua relevância econômica. Percebemos, portanto, que a falta de materiais para a atualização dos maquinários aliada à insuficiência de profissionais qualificados contribuíram para a falência das mesmas.

Em Codó a fábrica têxtil tem peso de patrimônio e nos remete ao passado. Entendida nesse trabalho como um ícone da modernidade na transição do século XIX para o século XX, atualmente encontra-se negligenciada perdendo seu espaço arquitetônico para pequenas construções comerciais. A edificação da mesma surgiu durante o processo de emancipação da cidade de Codó.

A ferrovia tendo sua edificação posterior à fábrica têxtil contribuiu de forma significativa na expansão da economia maranhense, em especial da cidade de Codó, que se encontrava no desejo do progresso. Nesse sentido, foi materializado com a chegada da linha férrea. Atualmente esta, é considerada oficialmente como Instituto Histórico e Geográfico de Codó.

#### 4. A TÊXTIL E A FERROVIA EM CODÓ.

Falar sobre o processo de edificação da fábrica têxtil e da estrada de ferro em Codó é necessário compreender como foi o contexto histórico do desenvolvimento urbano e econômico dessa cidade. Descrever sobre cidade é desvelar as entrelinhas não percebíveis no cotidiano dos moradores. Tomando como base a perspectiva de Pessoa (2007, p. 24), é “penetrar em seus enigmas e mistérios. É desvelar as várias camadas representativas de sua história, como tempos empilhados de uma construção palimpséstica, cujas camadas constituíram esse espaço”. Nesse contexto, é necessário compreender a relevância histórica dessa referida cidade.

Segundo João Machado (1999, p. 23), em meados do século XVII os portugueses à procura de riquezas seguiram o curso dos rios do Maranhão. “Os Portugueses com suas investigações e explorações, iam invadindo o interior da Província, os índios [...], perseguidos ou aterrados se foram recolhendo às florestas e montanhas”. Foi nessa conjuntura com a exploração dos portugueses que o povoado prosperou significativamente.

Apareceram os primeiros comerciantes, os homens de negócio, os proprietários rurais, as fazendas de gado com seus escravos, os seus engenhos de cana de açúcar, as casas de farinha e as capelas. O rio Itapecuru entrava em ritmo de progresso, com suas embarcações em movimento. Os negros africanos impulsionaram com a força do trabalho escravo, o progresso, no sentido do desenvolvimento. (MACHADO, 1999, p. 25).

Percebe-se nesse contexto que os Jesuítas se instalaram e fundaram as Aldeias de Paz, acompanhados por muitos portugueses que junto com seus escravos aqui se instituíram. “Após a realização dos trabalhos de catequese, ali se estabeleceram com muitos escravos, dando origem a uma Vila, subordinada ao povoado de Urubu, que por sua vez era Termo de Caxias”. (LEIA HOJE, 2000, p. 04). É compreensível que nesse cenário de catequese jesuítica e de aventura portuguesa em busca de riquezas, a Vila se expandiu em volta do rio Itapecuru.

Em 19 de abril de 1833, através da Resolução Régia o lugar foi reconhecido Vila, posteriormente, confirmado pela Lei nº 07 de 29 de abril de 1835, quando era Presidente da Província do Maranhão na época, Antônio Pedro da Costa Ferreira. Três anos mais tarde, a 21 de julho de 1838, o Presidente da Província do Maranhão, [...] sancionava a Lei 68, transferindo a Vila do Urubu para denominação de Vila de Codó, [...]. (LEIA HOJE, 2000, p. 04).

Para José Silva (2014, p. 112), que referencia Costa (1985), expõe que “Codó foi uma pequena povoação do século XVIII. O marco inicial foi a construção de um Armazém de Mercadorias, situado à margem esquerda do Rio Itapecuru”. Silva (2014), relata que o povoado foi elevado à categoria de Vila pela Lei Estadual 68/38, de 21.07. 1838, sancionada pelo o Presidente da Província do Maranhão, Vicente Tomás Pires de Figueiredo Camargo. Foi um período de intensa imigração e com a agricultura contribuindo de forma significativa para a economia local, a Vila de Codó crescia constantemente com a chegada de imigrantes.

Partindo desse discurso é possível constatar que a expansão dos negócios desenvolvida na Vila de Codó despertasse nos comerciantes o desejo que a Vila fosse promovida à condição de cidade. É nesse contexto de calorosas discussões que nas décadas posteriores, o governador Alfredo da Cunha Martins, em 16 de abril de 1896 elevou Codó ao galardão de cidade pela Lei nº 133 que diz:

Art. 1º - Fica desde já elevada a categoria de cidade a atual vila de Codó.

Art. 2º - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da presente lei pertencerem a que cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Diretor da secretária do Governo a faça imprimir, publicar e correr. Palácio do Governo do Estado do Maranhão, 16 de abril de 1896, 8º a República. (MACHADO, 1999, p. 26).

Em pleno desenvolvimento com a expansiva agricultura arraigada no solo codoense, a cidade no final do século XIX finalmente adentra entre os maiores municípios da Província do Maranhão, tendo como meio de transporte, a navegação à vapor. A condução fluvial foi essencial para o deslocamento das pessoas e mercadorias. Nessa acepção, Machado (1999, p. 62-63), relata que “as primeiras Companhias de Navegação Fluvial, que transportavam passageiros, mercadorias e correspondência subiam o rio até a cidade de Caxias”. E acrescenta que a companhia fluvial “atenderia as regiões banhadas pelos rios Mearim, Pindaré e o Itapecuru”. Além desse meio de transporte, havia os animais que eram utilizados para transportar cargas e pessoas. No entanto, o transporte fluvial era tido como o mais eficaz no período, utilizados por diversas pessoas independentes do seu status social.

A embarcação presidencial subiu ao rio com dificuldades, conduzida por experimentados mestres timoneiros. De encalhe a encalhe, finalmente depois de vários dias de viagens pelo interior maranhense, consegue chegar na cidade de Codó. [...] A viagem aventureira presidencial foi benéfica para o Maranhão. Afonso Pena<sup>16</sup> não só conheceu a péssima condição de navegabilidade do Rio Itapecuru,

---

<sup>16</sup> Afonso Augusto Moreira Pena foi eleito Presidente da República para o quadriênio de 1906 á 1910, não cumpriu, por falecimento, todo seu mandato, cujo lema era “Governar e Povoar”. (Leia Hoje 2000, p. 17).

como também deu impulso ao projeto da construção da estrada de ferro. (MACHADO, 1999, p.120).

A concepção de Machado (1999), é que a visita do magistrado tinha como finalidade “auscultar as necessidades requeridas no País”. Diante disso torna-se compreensivo que a presença desse ilustre no solo codoense acelerou as discussões sobre a construção da ferrovia, devido evidenciar a insegurança a que se encontravam os transportes fluviais, além da precariedade nas locomoções. Codó estava no auge da produção de algodão, necessitando de um transporte mais seguro.

Codó foi grande produtor de algodão desde o período colonial, participando ativamente do processo de industrialização do Estado no setor têxtil com o funcionamento da fábrica COMAM, que produzia algodãozinho, brins, mesclas, riscados e sacaria. Além do algodão o setor agrícola produzia em grande quantidade, arroz, mandioca, milho e feijão. No setor da indústria, os principais produtos industrializados eram: cimento, cal, óleo de babaçu, tijolo, telha, cerâmica e madeira. (SILVA, 2014, p. 114).

É possível perceber, no discurso que Codó encontrava-se no auge da prosperidade econômica, contribuindo para o desenvolvimento quantitativo e qualitativo local e das regiões maranhenses.

#### **4.1 A Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão em Codó.**

Codó vivia o deslumbre de grandes produções de algodão. Para Machado (1999), o município produzia algodão de excelente fibra, o melhor do Estado. É na efervescência dessas produções que surgiu a necessidade de construir uma fábrica têxtil que abarcassem a demanda. Foi nessa conjuntura que em 1892, chegou a Codó um importante grupo econômico acompanhado por um “empresário de origem portuguesa, Emilio José Lisboa”. (MACHADO, 1999, p. 28). O autor descreve que resolveram fundar em Codó a Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão (COMAM). A princípio era uma indústria que se dedicava a tecelagem sendo os tecidos fabricados de maior venda o ‘Floriano’ e o ‘Itapicuru’.

Entretanto para a realização desse projeto seria necessário a supervisão de um especialista na área. Para essa demanda, foi contratado o engenheiro Palmério Cantanhede que contribuiu com seus serviços profissionais na construção da fábrica têxtil em Codó. Com

a edificação da têxtil abrolha o desejo pela chegada da ferrovia, pois para os proprietários, esta representava o progresso.

No ano de 1892, iniciou-se a construção da fábrica. Nascia a primeira grande indústria da cidade. Outras deveriam aparecer. O progresso não parava. Faltavam, no entanto, meios de transportes e de comunicações, [...]. Um sonho, uma grande vontade de todos os habitantes da região do Itapecuru precisava materializar: a construção de uma estrada de ferro. O progresso, sem dúvida, chegaria mais depressa. A cidade crescia. Desenvolveria o comércio. Viriam novas indústrias. Novos empregos. Fatura nos lares. (MACHADO, 1999, p. 29).

Codó foi agraciado com a fábrica de tecido. Isso fez com que o povoado se tornasse maior em termos de desenvolvimento econômico. A Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão iniciou sua construção em fevereiro de 1892 com perspectiva de inauguração em julho do corrente ano, como é aludido por José Caldeira (1988, p. 185). “[...] Conforme era de conhecimento de todos, devia a têxtil começar a funcionar em julho de 1892”. No entanto, não há uma data precisa a respeito do dia da inauguração. Caldeira (1988, p. 185), descreve que “no final de setembro, a têxtil da Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão, instalada em Codó, começou a funcionar. Conforme fora previsto por seus fundadores”. Mas esta data não é exata, o jornal Gazeta de Codó (1893), mostra contradição em relação à inauguração.

Em 12 de fevereiro de 1893 houve um fato marcante na história desse município que mobilizou os codoenses, dando início ao esperado progresso no setor fabril.

Conforme noticiamos na ultima hora na nossa edição passada, em presença de grande numero de espectadores que, curiosos, accorerram a nossa fabrica de fiação e tecidos para assistir a experiência de tiragem da chaminé, das caldeiras, e da machina na noite do 4 do vigente, foi ella feita dando excelente resultado. A grande volante dos cabos moveu-se e acelerou sua marcha ou retardou – a de acordo com o registro. Foi geral o contentamento dos circumslantes e merecidas foram as ovações que explodiram espontâneas de todos os corações e recabiram no dr. Palmerio de carvalho Cantanhede, presidente da directoria e diretor tecnico da companhia e seus bons auxiliares, assim como no digno diretor gerente, capitão Leotino Francisco Ramos. Os semblantes deste dois prestimosos cavalheiros denunciavam o prazer que lhes já n’alma por verem quase realizado o grandioso plano que assentaram para beneficiar a esta localidade e elevada no seio da civilização e do progresso. (GAZETA DO CODÓ, 1893, p. 15).

Os grandes eventos da então vila de Codó, que passa a ter galardão de cidade somente em 1896, eram realizados mediante a presença da população, que os prestigiavam e admiravam o aceleramento econômico estabelecido com o progresso provindo da têxtil. Essa por sua vez, a partir da construção, passou a referenciar o desenvolvimento urbano do referido município.

Outro fato marcante em Codó, já considerada oficialmente cidade foi registrado em agosto de 1897. Os funcionários em busca de festejar a construção da têxtil, organizaram uma festa para a ocasião. Aproveitando a oportunidade de todos os empregados juntos, os diretores os motivavam a trabalhar conquistando-os com palavras de incentivo, como é descrito no jornal Monitor Codoense.

No dia 28 do mez passado os funcionários da Companhia Manufatureira e Agrícola de Codó Maranhão querendo comemorar o aniversario da instalação dessa Companhia, promoveram um excellente soirés dansante. A casa preparada para essa diversão achava-se preparada com todo esmero. Na porta principal achava-se postada a banda de musica filarmônica, que gentilmente offerecera para tomar parte da festa, executando variadas e lindas peças do seu vasto repertorio. As 8 horas estavam os salões repletos de convidados. O digno diretor gerente major Alcebiades d'Aguiar e Silva fez uma brilhante alocução, encitando os operarios a prosseguirem na senda honrada do trabalho terminando debaixo de calorosos applauses. (MONITOR CODOENSE, 1897, s/p).

Os funcionários tinham motivos para comemorar. No final do século XIX já existiam em Codó muitos habitantes e a necessidade de emprego era constante. Com a instalação da fábrica em 1892 houve o recrutamento de vários operários devido à ociosidade em que vivem os codoenses. Caldeira (1988, p. 188), afirma que “quanto aos operários, [...] deviam os mesmos ser recrutados em Codó, onde existem muitos homens e senhoras a espera de trabalho digno e remunerador.” Para o autor, numerosos eram os indivíduos de ambos os sexos sem ocupação definida.

A força de trabalho, utilizada no processo de trabalho, foi basicamente recrutada entre a população pobre urbana sendo mais da metade dos postos de trabalho, ocupada por mulheres e menores. Foram poucas e fracassadas as tentativas de imigração estrangeira, com ressalva para os operários especializados – mestres, contra – mestres e mecânicos – oriundos da Inglaterra. As relações de trabalho eram permeadas de mecanismos superexploradores de toda natureza, [...] prolongamento exaustivo da jornada de trabalho, muitas, rígidas disciplinas, ameaças, violências físicas, etc. (MELO, 1990, p. 40).

É possível visualizar na imagem refletida no texto que não havia profissionais qualificados para a demanda, sendo necessário contratar mãos de obra especializadas, provinda de outras regiões. O recrutamento das mulheres operarias e dos menores para a execução dos trabalhos mais pesados faz uma alusão ao regime escravocrata, como é descrito por Melo (1990, p. 41). “As relações de trabalho no sistema fabril, pelos menores em seus inícios, tinham fortes contornos herdados da agricultura servil e escravagista”. Nesse sentindo, percebe-se que não havia uma fiscalização a respeito dos trabalhos desenvolvidos dentro das fábricas.

A fábrica têxtil codoense, subordinada ao núcleo da acumulação capitalista, prosperou significativamente. Com o crescimento acelerado da economia, como já mencionado, se fazia necessário utilizar um meio de transporte mais rápido. É nesse contexto que intensifica o anseio pela a construção da ferrovia, as pessoas, especialmente as autoridades almejavam o progresso que seria materializado com a construção da estrada de ferro.

[...] Fazendeiros, comerciantes e autoridades municipais, havia também articulações políticas que pressionavam o governo maranhense à construção dessa vultosa obra que tanto dignificaria o grande “Empório do Sertão”. [...] Vislumbravam uma dinamização no comércio do alto sertão pela facilidade de transporte que esta via oferecia na economia de tempo e dinheiro, pelo barateamento de preços tanto no transporte de pessoas, como de mercadorias. (PESSOA, 2007, p. 61).

A estrada de ferro traria diversos benefícios tanto para os comerciantes como para a população em geral, devido à rapidez no transporte e na entrega de mercadorias aos destinatários. A construção da ferrovia favoreceu muitas pessoas, em especial de poder aquisitivo mais elevado, que fixaram suas moradias e usufruíram dos benefícios ocasionados pela a circulação econômica gerada com a fábrica têxtil e agilidade desse transporte. Foi um período em que a têxtil encontrava-se em pleno êxtase de sua produtividade econômica e de interesses políticos.

Do que produzia a manufatureira, só se perdia a fumaça, cuja saída pela chaminé, constituía um espetáculo animador, por que era sinal de que em Codó, ainda vila de Codó, existia uma indústria, que no norte e possivelmente no Nordeste ainda não existia, embora ainda de produtos rústicos, que só os pobres usavam ou os que se orgulhavam de vestir-se com roupas de panos fabricados em sua terra natal. (LEIA HOJE, 2000, p. 16).

Constata-se que Codó vivia o fascínio da produção têxtil. É possível que esse tenha sido um período de grandes conquistas no setor econômico e político, pois a fábrica têxtil foi a primeira grande instalação comercial nessa cidade. Mas a fábrica não apresentava só benefícios como é referenciado. O Jornal Comarca (1902), apresenta uma realidade diferente da mencionada. Como a fábrica funcionava a base de lenhas, no inverno aumentava as dificuldades em conseguir os insumos necessários para o funcionamento de seus equipamentos gerando assim, consideráveis perdas de produção.

Sérias e quasi insuperavel tem sido as dificuldades encontrada pelo o Gerente da fabrica para evitar a parada, por falta de lenha. Este serviço esta dificilimo não só pela longitude em que se encontra madeira apropriada para a lenha. Como a propria

estação invernososa actualmente entre nós muito rigorosa, a ponto de proibir a condução por meio de veículo animal. Dias a mesmo em que o serviço se tem interrompido apesar da atividade empregada. Parece-nos que a Companhia fizesse aquisição de uma pequena lancha a vapor apropriada para o nosso rio todas as dificuldades estariam removidas. (COMARCA, 1902, p. S/P).

Em 1908, já em pleno funcionamento, a fábrica carecia de profissionais qualificados para assumir as tarefas administrativas. Pela escassez de mão de obra especializadas para o serviço burocrático, chegou a Codó o senhor Sebastião Archer da Silva, que posteriormente passaria a ser o dono. Com o “falecimento do então administrador João Pedro da Cruz Ribeiro em 19 de fevereiro de 1928, Sebastião Archer da Silva por possuir na época maior número de ações, tornou-se o diretor e posteriormente o proprietário da fábrica”. (SILVA, 2014, p. 113). Sebastião Archer, como passou a ser conhecido, assumiu a fábrica em meio às intensas discussões da construção da linha férrea local.

O Maranhão, que de tudo precisa, desde a instrução á hygiene, não tem maior necessidade do que sejam vias de transportes, que lhe facilitem o cultivo dos vastos rincões de terras fertilissimas que possui e não são aproveitadas pelo o motivo da grande distancia por que são separadas dos centros consumidores. O arroz, o algodão, o milho e outros gêneros que produzimos são fontes apreciáveis de riquezas que merecem atenção dos poderes públicos, no sentido de fomentar a sua cultura, pois representa ella o immediato equilibrio financeiro do Estado. Se possuindo somente uma via férrea no litoral, que em quasi nada facilita o transporte dos produtos do alto sertão, a onde a lavoura é mais desenvolvida e as terras são mais apropriadas, chegamos a exportar para os mercados exteriores não pequena quantidade de cereais, o que não exportaríamos se tivéssemos uma via de comunicação que cortasse a zona sertaneja, animando o caboclo augmentar os seus roçados, podendo vender toda a sobra de sua colheita? (VOZ DO POVO, 1931, p. 05).

O Maranhão encontrava-se aberto para novas tecnologias que fossem capazes de abarcar a demanda que o Estado necessitaria, já que o meio de transporte existente não estava acompanhando o desenvolvimento econômico constituído nas regiões maranhenses. Nessa concepção, Souza (2010, p. 218), afirma que “o Maranhão se encontrava embevecido pela moda das indústrias de beneficiamento de açúcar, arroz, babaçu, entre outros, [...]”. As fábricas encontravam-se gerando empregos e impulsionando a economia desse Estado.

É fato que a ascensão das inovações tecnológicas foi benéfica para o desenvolvimento econômico do Brasil, mas é perceptível que muitas pessoas sofreram até se adequar dentro dos padrões de desenvolvimento social sobrevivendo de outros países.

A tecnologia utilizada no processo de trabalho era de procedência inglesa. [...] a renovação técnica na indústria têxtil maranhense foi muito esparsa, aqui e ali uma máquina era substituída por outra de concepção e fabricação mais recente, situação possível de acontecer em razão da quase ausência de interrelacionamento técnico

entre os diferentes processos de transformação envolvidos em fiação e tecelagem. (MELO, 1990, p. 43).

Atualmente a Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão em Codó encontra-se completamente negligenciada, tornando-se valor patrimonial inestimável, devido a sua carga histórica. Há uma ocupação desordenada de estabelecimentos comerciais nas áreas em seu entorno, contribuindo para a falência do valor histórico que provém do seu conjunto fabril. A deterioração do local pode ser imposta a fatores como, por exemplo, a falta de conhecimento da relevância histórica, deixando alheia a representatividade do patrimônio cultural.

As contradições entre seus interesses são mais destrutivas quando não existem programas públicos que definam o sentido do patrimônio para toda a sociedade, regulem energeticamente o desenvolvimento econômico e estabeleça um marco geral baseado em interesses coletivos – para o desempenho de cada setor do capital. A ação privada nem sempre pode ser reduzida a uma simples agressão ao patrimônio, posto que alguns grupos apreciam o valor simbólico que incrementam o valor econômico. (CANCLINI, 1990, p. 101).

Constata-se no local a necessidade de conservar esse ícone histórico, que por muito tempo serviu a população codoense e contribuiu com a economia maranhense. É possível observar que a estrutura existente suporta a uma restauração, podendo ser estabelecido um centro de estudos e pesquisas, por exemplo, ou um anexo de uma faculdade. Para tanto, sobre os propósitos de preservação, Canclini (1990), descreve quatro paradigmas políticos que norteará nesse processo.

1º - O tradicionalismo substancialista que julgamos bens históricos unicamente pelo o valor que têm em si mesmo, 2º - O mercantilista, que guiará os critérios empregados em todas as ações, 3º - A ação do Estado, as tarefas do poder público consistem em resgatar, preservar e custodiar especialmente os bens históricos capazes de exaltar a nacionalidade, de ser símbolos de coesão e grandeza e o último paradigma, O participacionista, concebe o patrimônio e sua preservação relacionando-as com as necessidades globais da sociedade. (CANCLINI, 1990, p.104).

Sendo que a conservação do patrimônio estar respaldada, no Art. 216 inciso 1ª da Constituição Federal que delega ao poder público, com a colaboração da comunidade, “promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro, por meios de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”. É fato que a fábrica têxtil em questão faz parte da história local e contribuiu com o desenvolvimento econômico do Maranhão. Mas o passar dos tempos não lhe favoreceu

créditos, e atualmente o descaso público facilita a perda desse legado histórico, devido não se encontrar nos processos de tombamento pela autarquia do governo federal, o IPHAN responsável por preservar e fiscalizar os bens culturais brasileiros.

#### **4.2 A Ferrovia em Codó Maranhão.**

Com o desenvolvimento econômico acelerado devido a crescente produção do algodão nos anos finais do século XIX, o único meio de transporte que havia para a escoação, era o Rio. Nessa perspectiva, Machado (1999, p. 73), afirma que “[...] as áreas mais produtoras correspondiam aquelas onde se expandiram os núcleos urbanos de Colinas, Caxias, Codó, etc. e o destino do produto era o porto de São Luís”. Entretanto, para que o progresso pudesse se fazer presente definitivamente nessa região, seria necessária a construção da ferrovia. Para Machado (1999), o projeto só deu início após a visita do ilustre presidente Afonso Pena a cidade de Codó, que constatou a precária condição do transporte fluvial.

A lei de nº 1329, sancionada em 03 de fevereiro de 1905, pelo Presidente da República, autorizava a construção da Estrada de Ferro cuja extensão seria de São Luís à Cajazeiras, hoje Timon. [...] O engenheiro Eurico Rezende chega a Codó, em abril de 1906 a bordo do navio “Espírito Santo”, para empregar os seus serviços na construção da Ferrovia, que seria inaugurada em 1921. (MACHADO, 1999, p. 120-21).

No entanto a inauguração como bem salienta Machado (1999, p. 123), não ocorreu na data prevista, “a sua inauguração somente ocorreu em toda sua plenitude em 31 de dezembro de 1938, com a construção da ponte metálica sobre o rio Parnaíba”. Nesse sentido, havia muitas pessoas dentro do cenário de desenvolvimento econômico e político do Maranhão que estavam em defesa da construção da estrada de ferro. O autor relata ainda que a Associação Comercial de São Luís dirigiu-se ao senador Benedito Leite solicitando urgentes providências para a construção da ferrovia.

No telegrama mencionava que a ferrovia seria capaz de solucionar os problemas existentes, deixando entender que faltaria pouco para concluir a construção do trecho restante. “Só há uma solução a este estado de coisas, e essa é uma Estrada de Ferro ligando São Luís a Caxias, cujo desenvolvimento não será superior a 320 quilômetros. Essa estrada colocaria

íntima comunicação Teresina e São Luís, [...]”. (MACHADO, 1999, p. 124). É compreensivo que a instalação da ferrovia favorecia a ampliação na economia do estado e uma aproximação entre os municípios devido a rapidez na locomoção.

Para tanto, seria necessário que a ferrovia perpassasse os municípios com maior produtividade econômica. Nessa dialética, Neves (2012, p. 04), afirma que a construção da primeira estrada de ferro desenvolvida de maneira estratégica para alavancar a economia maranhense foi a linha entre “Caxias e o povoado Ribeirinha de ‘Cajazeiras’, nas margens do Rio Parnaíba, defronte a Teresina, capital do Piauí. Foi construída pela ‘Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão’, e inaugurada em 1895”. Na inauguração havia um número razoável de pessoas, como é descrito na edição do jornal Monitor Codoense do dia 20 de abril do ano em questão.

A 3 do corrente, teve lugar na vizinha caxias a inauguração da estrada de ferro de Caxias á vila das Flores fronteira a capital do Estado do Piauí. Pelo o telegrama que nos foi mostrado a essa grande festa compare cerca de 10 mil pessoas e no meio do maior entusiasmo delirantemente a todos quantos havian concorrido para ser levada a efeito essa grande obra que trará grandiosos beneficios ao comercio, lavoura e indústria dos Estados Unidos e Piauí. (MONITOR CODOENSE, 1895, p. S/P).

Apesar da estrada de ferro se concentrar em um espaço ainda limitado em termos da demanda que a região necessitava, foi relevante para o escoamento de mercadorias devido este ser o único meio de condução mais eficaz para transportar cargas, que até então era feito através de vias fluviais ou em lombo de animais.

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. (NEVES, 2012, p. 05).

Assim, a economia maranhense necessitava de um transporte mais ágil, e esse só seria possível com a estrada de ferro, que por sua vez fosse construída com o caráter de abarcar as regiões com maior produtividade econômica. O Estado necessitava expandir sua economia já que se encontrava no auge das têxteis. É possível compreender a necessidade da construção férrea para a expansão da economia do Maranhão, a partir da análise feita por Neves (2012, p. 05 apud Viveiros 1992, p.182), que chama atenção para a necessidade da construção da ferrovia em que o Maranhão necessitava para expandir sua economia.

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, atravessado a ilha até a Estiva, onde uma ponte a ligará ao continente; perto fica Rosário e daqui a via tomará o rumo central dos dois rios citados passando nas alturas de Igarassu, Itapecuru, Cantanhede, Coroa e Codó, findando em Caxias, que já se acha unida ao Piauí pelo o trecho de flores ou Cajazeiras. (NEVES, 2012, p. 05).

É possível perceber no discurso a apreensão em relação à economia maranhense. Neves (2012), destaca as principais cidades por onde a estrada de ferro deveria passar, ampliando assim o desenvolvimento econômico do Maranhão. Codó em seu incremento econômico certamente contribuiria de forma significativa com a economia do Estado, mas esta questão só seria resolvida na década de 1920, período em que iniciou tráfego da estrada de ferro nessas regiões.

Nessa acepção, segundo Souza (2010, p. 225), a “estrada de ferro São Luís – Teresina iniciara seu tráfego completo em março de 1921, sendo que desde 1920, já trafegava até Caxias”. Codó já usufruía dos benefícios provindos com o funcionamento da ferrovia, por encontrar-se localizado entre as duas cidades mencionadas. Essa afirmação é constatada no telegrama publicado pela Associação comercial do Maranhão:

Por ocasião da inauguração do trecho de São Luís a Caxias, a Associação Comercial transmitiu para o Rio de Janeiro o seguinte telegrama. Maranhão 31 de outubro de 1920. Exmo. Snr. José Pires do Rio, D. D. Ministro da Viação; Exmo. Sr. Dr. José Palhano de Jesus, D. D. Inspector Federal das Estradas. Rio de Janeiro. Congratulando-nos com V. Exa. Pela inauguração hoje trecho Rozario a Caxias da estrada de São Luís a Caxias, devido ingentes esforços Dr. José Niepce da Silva, actual Director, secundado valioso prestijio de v. Exa. Rogamos aceitar por tão auspicioso acontecimento sinceras expressões de nossa efusiva gratidão. Esperamos que mesmo Director, com seu perseverante trabalho, apoiado em v. Exa. Conseguirar em breve vetima-la inclusive ponte sobre canal dos mosquitos e estações. Respeitosas saudações. (DIÁRIO DO MARANHÃO DE SÃO LUÍS, 1920, p. 20).

A estrada de ferro facilitou o transporte de mercadorias e pessoas. Reduziu o tempo gasto consideravelmente ao comparar com o uso de embarcações fluviais. Contribuiu significativamente com a economia maranhense devido a sua agilidade. No entanto, com o passar dos anos, a mesma foi perdendo espaço por falta de estabilidade administrativa e conseqüentemente com o surgimento e expansão dos automóveis.

Apesar da mesma abranger todas as finalidades almejadas a priori pelos seus idealizadores, não supriu a necessidade de todas as pessoas, como é descrito por Neves (2012, p.9), ao fazer uma análise dos estudos de Viveiros. “[...] Não se pode deduzir que este fato que ela tivesse impulsionado o vale para o progresso digno de nota, que os municípios

maranhenses por ela servidos estão aí para desmenti-lo”. As dificuldades relatadas pelo autor resplandecem na falta de estabilidade administrativa. Podemos perceber através da citação abaixo que a ferrovia transcorre pela administração de diversos órgãos.

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 a ponte sobre o rio Parnaíba ainda cumpre essa função. (NEVES, 2012, p. 09).

Em Codó o movimento da estação de trem não foi diferente das demais cidades. O embarque e desembarque de passageiros era uma das diversões dos codoenses, como bem salienta Silva (2014, p. 126). “Ver o trem e o embarque e desembarque de passageiros na Estação ferroviária era uma das atrações da cidade”. A condução rápida de passageiros satisfazia a necessidade dos usuários, mas era enorme o desconforto gerado pelas fagulhas emanadas do escapamento do trem, como estar expresso no relato do ex-presidente do Superior Tribunal de Justiça, o ministro Edson Vidigal.

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 da 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, atravesssei a rua e fui ao Dormitório Timbira, em frente, onde deixei por um dia minha mala. (NEVES, 2012, p.10).

A imagem refletida no texto a cima é vislumbrada na música *de Teresina a São Luís*, do compositor maranhense João do Vale, o qual descreve em sua melodia a situação que viviam os passageiros do trem denominado de “Maria - fumaça”. Na música também é retratado a forte imigração dos cearenses em busca de melhorias de vida nas terras maranhenses.

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 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 carimbó/ Gostei de ver cabrocas de bom trato/ Vendendo as 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 Luís/ O trem danou-se naquelas brenhas/ Soltando brasa, comendo lenha/ Comendo lenha e soltando brasa/ Tanto queima como atrasa!/ Tanto queima como atrasa!/ (JOÃO DO VALE, 1957).

Apesar das dificuldades enfrentadas pelos usuários, por muito tempo o trem serviu aos comerciantes e a população em geral, gerando e expandindo a economia maranhense. É possível visualizar na música os obstáculos enfrentados pelos viajantes devido às fagulhas e a fumaça. No entanto, esse era um dos meios de transporte mais hábil para a maioria da população devido à rapidez e agilidade no traslado.



Imagem de embarque e desembarque de passageiros na Estação ferroviária de Codó. **Fonte:** Acevo pessoal de Cândido Sousa (1970).

Em meados do século XX, o Maranhão é afetado com uma crise econômica, contribuindo assim com o fechamento de diversas fábricas têxteis, aguçando a crise nas cidades do interior. Torna-se claro que no enfraquecimento da produção do algodão, as têxteis foram perdendo seu espaço. Paralelo a essa atenuação econômica provindo das têxteis, havia um significativo aumento de rodovias no Brasil, afetando diretamente o setor ferroviário.

É nessa conjuntura de expansão acelerada das rodovias, que houve uma minimização do uso da linha ferroviária no Maranhão. Em Codó, o trem que por muito tempo conduziu pessoas, deixou de ser um transporte de passageiros, passando a ser usado exclusivamente para transportar cargas.

O meio de transporte até então ferroviário, servia apenas aos municípios que ficavam à margem da Estrada de Ferro São Luís – Teresina. Porém o transporte de mercadorias e passageiros se tornou mais acessível a partir das construções das rodovias federais (BR - 135 e BR - 316) e estadual (MA 126), as quais passaram a interligar maior número de municípios, dentre os quais, além das capitais do Maranhão e Piauí e do Pará, Timbiras, Coroatá, Chapadinha, Aldeias Altas, Coelho Neto, Pedreiras, Bacabal, Santo Antonio dos Lopes, Dom Pedro, Presidente Dutra e Barra do Corda, provocando, assim, a descentralização do comércio [...], com isso, Codó perdeu o papel central que desempenhava no processo de comercialização da produção agrícola regional. (SILVA, 2014, p. 124).

Nesse contexto de descentralização econômica gerada pelos automóveis, flexíveis e confortáveis, que o trem perde o título do que é ser moderno e passa a ser visto como patrimônio cultural em algumas localidades. O automóvel tornava-se cada vez mais presente nos centros urbanos, contribuindo com a perda de espaço da linha ferroviária. Silva (1999, p. 124), a partir do olhar de Figueiredo,<sup>17</sup> afirma que uma das causas dessa decadência foi “[...] o meio de transporte até então ferroviário servia apenas aos municípios que ficavam a margem da Estrada de Ferro [...], porém, o transporte de mercadorias e passageiros se tornou mais acessível a partir da construção das rodovias”. Com a facilidade dos transportes rodoviários, aumentou-se a ausência dos passageiros em optarem pela linha ferroviária, minimizando assim sua utilidade.

É nessa ambiência de “abandono” que com o passar dos anos a linha férrea local passa a ser vista como ícone de valor inestimável para a sociedade codoense, despertando o interesse das autoridades em torná-la patrimônio cultural. Francisco Hardman (1988), descreve sobre a relevância da ferrovia nas transformações sociais e como esta se tornou valor simbólico, representado nos brinquedos infantis e nos parques de diversões.

Chegamos ao território do trem fantasma. Sua permanência é tão viva no imaginário popular que já virou atrativo obrigatório nos parques de diversões. O aspecto lúdico dessa representação está profundamente inscrito no inconsciente coletivo da sociedade industrial. O trenzinho - de madeira ou elétrico é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo acentuado na infância. E não têm sido poucas as imagens literárias, pictóricas ou foto - cinematográficas que identificam a locomotiva como animal antediluviano. Esta máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada agora, para trás. (HARDMAN, 1988, p. 39).

O IPHAN “desde 2007, tem realizado um amplo inventário de conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, já tendo sido catalogados mais de seis mil edifícios. Os estados de conservação são os mais diversos”, sendo que muitos estão desamparados ou em

---

<sup>17</sup> Benedito Francisco da Silveira Figueiredo Chefe da Carteira de crédito Agrícola do Banco do Brasil – agência de Codó – MA.

condições precárias de permanência. É através desses estudos realizados pelo IPHAN que em 12 de abril de 2013, o Armazém e a Estação de Passageiros de Codó passam a ser considerado oficialmente patrimônio cultural dos codoenses, recebendo o título de Sede do Instituto Histórico e Geográfico de Codó (IHGC), tendo como presidente o Sr.º. José Ribamar Amorim Reis, sendo inaugurado e entregue aos codoenses em 16 de maio de 2014.

Entre suas repartições administrativas, o IHGC conta com o Memorial instalado no antigo armazém, onde os frequentadores pagam um valor simbólico para a visita. É cobrado uma taxa no valor de R\$ 1, 00 (um real) para os estudantes de escolas públicas e R\$ 2,00 (dois reais) para a população em geral. Além do Memorial, o público tem acesso ao Calçadão Cultural Maria da Conceição dos Santos, um espaço livre que fica localizado entre os dois prédios (a estação e o armazém). Esse espaço é destinado para a população realizar apresentações culturais. Ao completar um ano de inaugurado, o IHGC ofereceu aos codoenses a biblioteca Durval Cunha Santos, ainda carente de livros, mais um ótimo espaço que servirá para realizações de leituras e trabalhos escolares.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Perante o que foi desenvolvido durante o decorrer desse trabalho, infere-se que as investigações feitas a respeito do desenvolvimento fabril e da expansão ferroviária em Codó carecem ainda de muitas pesquisas. A dificuldade encontrada para a realização desse trabalho foi a limitação em conseguir fontes com informações mais precisas em torno do objeto em questão.

Procuramos compreender a relevância dos monumentos urbanos enquanto ícones da modernidade e a passagem da legitimação para um bem de valor patrimonial. A pesquisa envolveu um grande volume de fontes bibliográficas, artigos e jornais que nos nortearam no entendimento da construção dos discursos, bem como as práticas das elites codoenses no desenvolvimento do setor fabril e da estrada de ferro no final do século XIX e início do século XX.

Com o advento tecnológico no século XIX, os maquinários tornaram-se obsoletos em diversos países desenvolvidos e Codó é beneficiada com esses equipamentos que foram importados especialmente da Inglaterra. Almejando o progresso em 1892, inicia-se a construção de uma fábrica têxtil. A Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão expandiu a economia local e contribuiu com o crescimento econômico maranhense, tornando-se até então a principal responsável pelo o êxodo rural, devido o aglomerado de pessoas que passaram a viver nas proximidades da fábrica. Sendo superada apenas com a consolidação da ferrovia que aniquilou muitos povoados, mas colaborou na construção de outros.

É nessa euforia modernista que emergiu a necessidade de obter mão de obra especializada para montagem e operação dos equipamentos. Devido a essa ociosidade, Codó passou a receber pessoas de diversas regiões para a realização das atividades mais complexas, principalmente na área administrativa, abrindo oportunidade de trabalho para muitos profissionais como, por exemplo, Sebastião Archer, que a princípio veio para prestar serviços no setor administrativo e posteriormente passou a ser o maior acionista da fábrica. Ao unir-se em matrimônio com Maria José Bayma, pertencente à elite codoense, foi inevitável sua ascensão no cenário político maranhense.

Na ânsia de alcançar a modernização com a construção da ferrovia no final do século XIX, o Maranhão não conseguiu esta proeza de forma imediata, tendo a consolidação dessa obra anos depois, já no século XX. O atraso na construção envolveu diversos fatores

ligados especialmente a questões técnicas, orçamentarias e políticas. Em pleno desenvolvimento, após a inauguração completa em 1938, a ferrovia São Luís – Teresina serviu as pessoas conduzindo um elevado número de passageiros, reduzindo drasticamente a viagem entre as cidades vizinhas.

Constata-se que a fábrica têxtil de Codó, por muito tempo consagrou-se como ícone da modernidade na região dos cocais, mas não superou a crise que se estalou no cenário nacional em meados do século XX, tendo sua falência tão surpreendente como a sua ascensão com a extensiva produção de algodão no final do século XIX. Atualmente a mesma não está nos processos de tombamento, mas para a sociedade tem uma relevância histórica inestimável. Devido não haver políticas públicas voltadas para a sua preservação, a fábrica encontra-se integralmente negligenciada e deve ser de imediato componente de amparo público, considerando o nível de desamparo que se encontra e o risco iminente de perdas irreparáveis desse ícone que tanto contribuiu com o desenvolvimento econômico de Codó e das cidades vizinhas.

Apesar da construção ferroviária ser posterior à fábrica têxtil em Codó com sua inauguração ocorrida por volta dos anos 20 do século XX, já é reconhecida oficialmente enquanto patrimônio cultural, mesmo desfocando seu objetivo de restauro devido a inúmeras propagandas no seu entorno. O Instituto Histórico e Geográfico de Codó encontra-se dentro dos moldes de preservação cultural imposto pelo IPHAN. Atualmente conta com um Memorial, um Calçadão Cultural, uma biblioteca em construção entre outros departamentos abertos ao público.

Analisando esses símbolos na atualidade, é importante salientar que embora os codoenses no final do século XIX tenham apreciado o progresso com o incremento das têxteis e da estrada de ferro, tendo seus projetos considerados grandiosos no cenário da elite codoense, não conseguiram acompanhar o desenvolvimento tecnológico imposto com o advento e as consequências da industrialização. Nessa perspectiva, nos faz refletir o quanto a modernidade é volátil.

**REFERÊNCIAS  
BIBLIOGRAFIAS**

BRASIL. Constituição de 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília. Subsecretaria de edições Técnicas, 2011.

BURKE, Peter. **O que é história cultural**. Rio de Janeiro. Ed. Jorge Zaha, 2005.

CALDEIRA, José de Ribamar Chaves. **Origens da indústria no sistema agro-exportador maranhense – 1875/1895**: estudo micro – sociológico da instalação de um parque fabril em região do nordeste Brasileiro no final do século XIX. São Luís. 1988.

CANCLINI, Néstor García. **O Patrimônio Cultural e a Construção Imaginária do Nacional**. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. IPHAN, 1994.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**: tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: UNESP, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória: sociogenese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 193 - 1940)**. Rio de Janeiro: URFJ, 2009.

COSTA, Emília Viotti. **Da monarquia à república**: momentos decisivos. 6. Ed. – São Paulo: UNESP, 1999.

DESAN, Suzanne. **Massas, comunidade e ritual na obra de E. P. Thompson e Natalie Davis**. In: HUNT, Lynn. **A nova história cultural**. 2. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

DOURADO, José Ribamar. **A indústria do Maranhão**: um novo ciclo. Brasília: IEL, 2008.

FENELON, Déa Ribeiro. **Cultura e história social**: historiografia e pesquisa. São Paulo: PUC, 1993.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **O dicionário da língua portuguesa**. 8. Ed. Curitiba: Positivo, 2010.

GRAMMONT, Ana Maria de. **A construção do conceito de Patrimônio Histórico: Restauração e Cartas Patrimoniais.** In: Pasos: Revista de turismo Patrimonial Cultural. Vol. 4 nº 3 págs. 437- 442. 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a modernidade na selva.** São Paulo: Companhia das letras, 1988.

IPHAN, **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Disponível: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=14492&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>. Acesso em 28/03/2015.

LARA, Silvia Hunold. **História cultural e história social.** São Paulo: Departamento de História do IFCH/UNICAMP, 1997.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Campinas: UNICAMP, 1990.

LEIA HOJE. São Luís. Ano VI – nº 49 – ano 2000.

LUCINI, Marizete. **Práticas de memória, patrimônio e ensino de história.** In: **Revista História Hoje:** V.03. nº06. ANPUH – Brasil, 2014.

MACHADO, João Batista. **Codó: histórias do fundo do baú.** São Luís: FACT/UEMA, 1999.

MARTINS, Ana Luiza. Uma construção permanente. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de. **O Historiador e suas fontes.** 1. Ed. São Paulo: contexto 2011/ PUC, 1993.

MASSUCATE, Yvone Archanjo. **O Papel do INPHAN na Construção da Brasilidade.** Juiz de Fora/ MG: UFJF, 2010.

MELO, Maria Cristina Pereira de. **O Bater dos panos; um estudo das relações de trabalho na indústria têxtil do Maranhão.** São Luís: SIOGE, 1990.

NEVES, Diogo Gualhardo. **Ferrovias São Luís – Teresina: história e cultura.** UFMA, 2012.

PARDO, Johanna Andrea Rodríguez. **Metodologia para análise e gestão de riscos em pavimentos ferroviários.** Ouro Preto, 2009.

PEREIRA, Júnia Sales; MIRANDA, Sonia Regina. **Por que seguir pensando, hoje em dia, nas conexões entre práticas de memória, patrimônio e Ensino de História?** In: Revista História Hoje: Práticas de memória, patrimônio e ensino de história. v.03. nº06. ANPUH/Brasil, 2014.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História e História Cultural**. 2. Ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

PESSOA, Maria Jordânia. **Entre a tradição e a modernidade: A belle époque caxiense: Práticas fabris, reordenamento urbano e padrões culturais no final do século XIX**. Teresina, 2007.

SCHWERZ, João Paulo. **Valores e conflitos na preservação do patrimônio cultural o olhar técnico e o olhar comum na identificação do patrimônio arquitetônico de Agudo (RS)**. [dissertação]: Florianópolis/SC, 2009.

SEVCENKO, Nicolau. **O prelúdio republicano: Astúcias da ordem e ilusões do progresso**. In: **História da vida privada no Brasil 3**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, José Augusto Medeiros. **A extensão universitária da UFMA no município de Codó**. São Luís: EDUFMA, 2014.

SOUZA, Joana Batista de. O poder dos trilhos: a trajetória do trem em Caxias no final do século XIX até a década de 1920. In: PESSOA, Jordânia M; MELO, Salânia M. **Beco e travessas: feitos e olhares das histórias de Caxias**. Teresina: Edufpi, 2010.

SUZIGAN, Wilson. **Estado e industrialização no Brasil**. Campinas/SP: UNICAMP, 1988.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOMAZ, Paulo Cesar. **A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil**. Universidade Presbiteriana Mackenzie. In: **Fênix**, Revistas de história e estudos culturais. vol. 7 ano VII nº 2. Maringá, 2010.

VIGÁRIO, Jacqueline Sirqueira. **História e Imaginário**. Goiânia: UFG, 2009.

## FONTES

Comarca, 1902.

Diário do Maranhão de São Luís 1920.

Gazeta do Codó, 1893.

Monitor codoense, 1895.

Monitor codoense, 1897.

Voz do povo - Caxias, 1931.