

DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO E PODER POLÍTICO NO MARANHÃO PSEDISTAⁱ

GILSON CARLOS R. DE OLIVEIRA¹

Introdução

As mudanças sociais na estrutura agrária do Maranhão, ocorridas no decorrer dos anos cinqüenta do século vinte e que foram provocadas pelo processo de subsunção da economia estadual ao capital industrial sudestino, levaram ao aparecimento de novas zonas geográficas de produção agrícola no Estado. Entretanto, não houve qualquer efetiva transformação nas condições de vida do campesinato (constituídos em sua grande maioria por pequenos produtores). Desse modo, essas alterações produzidas em decorrência de correntes migratórias, bem como do avanço da população rural em direção às áreas recém-adquiridas de produção agrícola, levaram através do fomento de outros meios de circulação de mercadorias (diversos dos já existentes, até então sustentados principalmente em função do tráfego ferroviário na região), a necessidade de um ajustamento social e político desses mesmos segmentos, no contexto da organização societária estabelecida.

Consideramos ainda, particularmente, o contexto sócio-histórico nacional relativo ao governo do Presidente Juscelino Kubitschek (1956-60), cujo exercício político-administrativo consubstanciado no discurso do nacional-desenvolvimentismo proporcionou a sistematização do sentido conferido ao cognitivo *modernização* praticado pelo poder público nas estradas de ferro do país.

É que se compreende que esses discursos, veiculados pela imprensa comprometida com o ideário político do Partido Social Democrata no Maranhão, contribuíram para a manutenção de uma estabilidade social e política no âmbito das relações entre as classes sociais no Estado. Assim, pois,

¹Historiador e Mestre em Sociologia pela UFPE

se identifica no discurso da modernização, o processo de construção desses pronunciamentos como instrumento próprio de poder utilizado para produzir no âmbito da coletividade, uma concepção idealizada da organização social, proporcionando à sedimentação de valores que se pretendiam inovadores. Nesse caso, as mudanças que aqui foram pensadas se referem fundamentalmente às novas modalidades de tecnologia em transporte no tráfego sobre trilhos correspondente à única via ferroviária existente no Estado.

(Nessa perspectiva, ao elaborar este enfoque analítico dos *discursos sobre modernização ferroviária*, buscou-se, na aferição das informações divulgadas acerca das inovações tecnológicas na Estrada de Ferro São Luís – Teresina (EFSLT), depreender, nos meandros do discurso informativo, que possíveis intenções neles estariam contidas e que deveriam ser absorvidas mais pelo que deixavam de esclarecer, do que por aquilo que efetivamente informavam. Compreende-se, por isso, nesse modo de aferição do discurso enquanto prática social, que o seu uso alcança valor sócio-cognitivo próprio naquilo que se pretende fazer perceber, ou seja, possibilita esclarecer, no caso em questão, sobre a função socializante dos textos divulgados, concernentes à ferrovia.)

Política e discurso nos trilhos do vapor

Temos que o discurso da modernização justamente corresponde a formas de controle político da elite agrária e comercial dominante, que procurava manter um nível mínimo de equilíbrio social e político, em detrimento do processo de mudança que vinha ocorrendo na estrutura econômica do Estado. Com efeito, se doutrinariamente no panorama político nacional, o PSD de Kubitschek primava por um projeto de governo direcionado às alterações no contexto da economia do país, no caso particular maranhense, essa política na prática se fazia contraditória. É que através da aliança PSD x PTB na região, se dava a sustentação dos privilégios dos grupos políticos tradicionais, o que, todavia, não inviabilizava que essa mesma associação, proporcionasse a integração do Estado com o restante do território nacional, o que se fazia de

acordo com os interesses do capital comandado pelo desenvolvimento da região sudestina.

Assim, pois, compreende-se que se durante o governo JK, o investimento no sistema de transporte ferroviário correspondeu a um programa maior relativo às novas formas de reprodução do capital, no caso maranhense, essa modernização tende a ser contraproducente, visto que não chegou a atender satisfatoriamente às novas necessidades do capital estabelecido através do fenômeno relativo ao movimento social ocorrido no campo. Pois, o que se observa nesse contexto social, é que se por um lado, o investimento no sistema de rodagem atendia aos interesses do capital comercial na região, a modernização da Estrada de Ferro São Luís-Teresina (cujo percurso até então, se limitava à zona de produção mais antiga no Estado - a microrregião do Itapecuru), encontrava-se como que “dissociada” das atuais condições de produção da economia do lugar, visto que não correspondia às alterações sociais e econômicas que vinham se processando em todo contexto agrário maranhense propriamente dito. Daí compreendermos, que a ferrovia modernizada através da verbosidade da propaganda veiculada pelos jornais no Estado, de fato viria corresponder aos interesses do segmento elitário maranhense, constituindo-se por fim, num modo de se fazer crer no ingresso efetivo do Maranhão no programa de desenvolvimento promovido durante o governo Kubitschek.

Havendo por referência uma concepção teórica de exercício do poder político (de acordo com o concebido pelo nacional-desenvolvimentismo kubitschequiano), procurou-se mediante o manuseio da estrutura da linguagem veiculada em forma de noticiário ou de mensagens sobre categorias específicas (modernização/nacionalismo), identificar as nuances de um processo de mudança que se verifica num contexto de uma organização social em particular, possibilitando dessa forma a compreensão de uma problemática sócio-histórica específica.ⁱⁱ

Por isso que, através da análise dos textos informativos sobre a estrada de ferro São Luís-Teresina, é possível compreender, no âmbito de uma determinada composição sócio-histórica, o mecanismo de aproveitamento da

própria língua por um canal de informação escrita, direcionada a fomentar, no meio social, a sedimentação de valores que se pretendem inovadores. De fato, na medida em que o noticiário divulga as novas modalidades de tecnologia ferroviária, concorre também para um processo de conformação social relativa a uma concepção ideal de desenvolvimento, contribuindo também para uma re-significação da compreensão que se tem enquanto sujeito de uma relação social, oportunidade em que se enfatizar a mudança em benefício do progresso e da consolidação mesma da ordem social vigente.

Efetivamente concebe-se que mediante o manuseio reiterado de uma certa modalidade discursiva, permite-se a re-elaboração idealizada da vida de relação, naturalizada mediante uma prática que tanto é moldada sob as contingências da estrutura social existente, como pelo próprio discurso que, do mesmo modo, produz seus efeitos no contexto social. Dessa forma, concebe-se o discurso no seu papel de formidável agenciador das relações societárias praticadas pelos sujeitos sociais.ⁱⁱⁱ

O noticiário sobre modernização da Estrada de Ferro São Luís – Teresina encontra-se profusamente veiculado através dos artigos de jornal publicados pelo periódico “A TARDE”. Em cada matéria, podemos constatar que efetivamente os diversos textos que compõem um mesmo discurso, se justapõem mutuamente de forma a possibilitar uma interpretação uniforme sobre um mesmo discurso. De igual forma, podemos compreender que a unidade do discurso da imprensa ocorre através das várias matérias (artigos) que possuem uma uniformidade que lhes é comum. Assim, pois, vários temas, fatos e acontecimentos são tratados segundo a visão de modernidade do Partido Social Democrata, que no caso específico daquele informativo, possuía por orientação ideológica, o desenvolvimentismo kubitschequiano.

É somente dessa forma que a ferrovia maranhense alcança concretizar o “real” significado atribuído a sua importância social e econômica no contexto das idealizações sociais, de acordo com o mecanismo de interiorização da participação coletiva no próprio texto, que faz do sujeito social, produtor desse

processo maior condizente com os propósitos doutrinários do nacional-desenvolvimentismo.

Daí porque essa compreensão deve ter em conta que a mudança na linguagem ideológica do discurso veiculado sob a modalidade de textos publicados na imprensa local, precisamente corresponde à idéia de substituição da forma obsoleta do instrumento de tração do tráfego ferroviário, por um outro tecnologicamente mais avançado e que conduz (consoante a prática discursiva da modernização), ao modo particular em relação ao qual os artigos se encontram funcionalmente articulados, de forma a possibilitar uma representação idealizada do objeto do discurso.

De fato, se a mensagem modernizadora pretende proporcionar o entendimento de que o progresso social e econômico constitui uma realidade da vida material porque resultado de um desejo histórico e socialmente perseguido, por isso mesmo a representação elaborada de conformidade com essa determinação social, ocorre sem as distorções discursivas que oportunamente poderiam causar qualquer espécie de distúrbio social. É assim que os discursos (nos referimos precisamente ao discurso da modernização ferroviária), ao gerarem significativas representações do social, traduzem em sua totalidade essa função socializante porque concebidos com a finalidade de proporcionar a crença no desenvolvimento.

Modernidade e tecnologia de transporte sobre trilhos

A *Estrada de Ferro São Luís–Teresina* constitui lugar de invulgar divulgação da política modernizadora desenvolvida pela capacidade de trabalho dos políticos maranhenses. Depreende-se do conjunto dos discursos elaborados sobre a ferrovia, a ocorrência de um constante processo de re-elaboração dos significados condizentes à Estrada de Ferro. Importa essa associação às formas habilmente idealizadas em função dessa via férrea, de modo que dota a Estrada, como que de uma natureza *atemporal* e assim fazendo da EFSLT enquanto “construção” do presente, espaço do desenvolvimento e do progresso gerenciado pelas políticas públicas de

governo federal e regional. Por isso mesmo, interessa menos a precariedade real do material rodante da ferrovia, ou seja, o conjunto representado pelas locomotivas, vagões, pranchas etc., do que a representação social de que se costumou dotar o transporte ferroviário no Maranhão^{iv}.

O sentido de *atemporalidade* implica, pois, num mecanismo de constante atualização dos interesses elaborados em função do tráfego ferroviário na região. Por isso mesmo, a política modernizadora dos poderes públicos, no que concerne à remodelação da ferrovia maranhense, re-contextualiza o papel social da EFSLT, rompendo com um pretérito que se faz distante e preparando a Estrada, no dizer de um comentarista da época, para *“cumprir com eficiência seu inapreciável trabalho de intercâmbio, a serviço de duas grandes coletividades – a maranhense e a piauiense”* (NAHUZ *apud* A TARDE, 1955, p. 2)^v

É nessa perspectiva que é possível compreender a justaposição temporal elaborada em função da ferrovia num dado contexto social, condizente com a conjuntura político-econômica do programa desenvolvimentista do governo Kubitschek. A estrada de ferro é objeto de um conjunto de novas re-significações que apontam para a necessidade de inserção daquele sistema de transporte à política econômica do governo federal.

Observa-se que a modernização por ser processo de mudança tecnológica, implica necessariamente em movimento, na alteração das condições de realização do ato de acontecer e/ou fazer. Assim, pois, o mecanismo de substituição do sistema de tração a vapor, pela energia diesel ou elétrica, antes de ser uma realidade de fato, é inerente ao programa maior de desenvolvimento econômico, cujo núcleo é a industrialização. É como processo dever ser compreendido, assimilado, absorvido.

O transporte sobre trilhos para convenientemente prestar bom atendimento, deveria substituir o sistema de tração a vapor, por outro baseado no emprego do óleo diesel, fazendo-se também necessário implementar o arrancamento dos trilhos que serviam aos ramais férreos considerados pelo

governo federal como antieconômicos. Essa problemática atinente à recuperação do sistema ferroviário nacional constituía uma decorrência do processo de industrialização da economia do país. O aperfeiçoamento tecnológico desse período proporcionou, no campo específico dos transportes ferroviários, o florescimento da indústria ferroviária nacional, representado pela Fábrica Nacional de Vagões, MAFERSA e COBRASMA.^{vi}.

Disso se segue que a Estrada de Ferro São Luís–Teresina na ótica do discurso da modernização, passa então a ser palco de formidáveis operações visando dotar aquela ferrovia das condições necessárias para atender, com segurança, as mudanças que se operavam no sistema produtivo do Estado. Nesse sentido, nos anos que se seguiram à segunda metade da década de cinqüenta, do século vinte, a lógica do discurso oficial encontra-se direcionada para a operacionalização dessa ferrovia que deveria funcionar como instrumento de apoio no processo de nacionalização da economia brasileira.

Por outro lado, importa considerar que a modernidade sustentada na eficiência da técnica, não pode ser inteiramente apreendida na lógica única do sistema produtivo regional. Evidente que num primeiro momento, sobressai nesse contexto de mudança das relações sociais de produção, um processo difuso de consolidação do capitalismo comandado pela Região Sudeste, que se espraia pelo Nordeste brasileiro. Especificamente no caso do Maranhão, ocorre a absorção de grandes áreas devolutas do Estado que aos poucos parece que vão como que “se incorporando” ao sistema produtivo regional, mas sem, contudo chegar a desarticular por inteiro, a economia centralizada no vale do Itapecuru, microrregião de povoamento mais antigo do Estado.

Os discursos passam a possuir, então, colorido próprio, no modernizar que se pretende fazer compreender. E daí se pode, por fim, fazer crer que a ferrovia encontra-se *modernizada* porque, assim como as demais estradas de ferro brasileiras, aparece ela mesma, como que integrada, através de organismo corporativo nacional – ou seja, o conjunto das ferrovias nacionais articuladas sob a estrutura empresarial de uma Rede Ferroviária Federal S.A – às realizações máximas de um governo desenvolvimentista.

O fundamento lógico do discurso se consubstancia em ato próprio da ação que elabora através da palavra escrita, o fazer com competência. Nesse sentido, não se deve creditar a conta do acaso, a simultaneidade da publicação conjunta de **A TARDE** e do **JORNAL DO DIA** sobre um mesmo informe publicitário. Precisamente no dia primeiro de janeiro do ano de 1956, “A Tarde” chegou a intitular em artigo veiculado através daquele vespertino, que a ferrovia *caminha a passos agigantados*. De igual forma, mas primando pela originalidade do que se fazia ser o primeiro a tornar de domínio público, o “Jornal do Dia” ao informar sobre um mesmo tema, divulgava que a *Estrada de Ferro vinha cumprindo sua árdua tarefa de soerguimento econômico da terra maranhense*. O que de fato parece querer se fazer acreditar é que mediante a atuação dinâmica do poder público, o desenvolvimento se realiza proporcionando o bem da terra e por isso mesmo a grandeza da nação. O agigantamento dos feitos públicos encontra eficaz fundamento na crença de que o realizável conduz ao modernizar sobre trilhos, visto que aqui fica concretizado o caráter público da competência, que num mesmo diapasão, conduz ao progresso da região maranhense.

A Estrada de Ferro São Luís–Teresina é fonte de significativa referência, onde o antigo surge como contraponto maior da inovação tecnológica que se instala. A representatividade do equipamento moderno se expressa através do fator novidade, que se exterioriza através da propaganda que em grande profusão acontece, no considerar a substituição da tração à lenha pela diesel. Nessa perspectiva, as máquinas a vapor surgem como encômio tecnológico à modernidade em processamento: “*Todo sistema de tração da nossa ferrovia será inteiramente modificado, quando estiverem em pleno funcionamento as 4 locomotivas Diesel elétricas, que consegui junto ao Ministério da Viação, através do apoio e do prestígio da bancada maranhense no Senado da República e dos deputados Cid Carvalho e Newton Belo*” (QUINDERÉ apud A TARDE, 19.11.56)^{vii}.

Clayrton Luís Garcia Quinderé, diretor ferroviário no Maranhão, coloca o Estado, através de seu discurso informativo, no progresso juscelinista. O intencional recorrer às figuras de relevo da política regional evidencia uma comunhão de interesses entre a liderança pesedista federal e a política maranhense, concretizada na adequação do Estado ao nacionalismo do governo Kubitschek. De fato, a inovação tecnológica relativa ao sistema diesel, constituiu-se – no campo específico do tráfego sobre trilhos – no núcleo central em função do qual o discurso do desenvolvimento do período JK (1956-60) registrou sua eficácia. Compreenda-se, entretanto, que esse entendimento não acontece de forma direta, clara, como por vezes parece acontecer ao analista social. Evidentemente que a ênfase corrente encontrava-se no realçar o novo, na tração a óleo diesel. Mas a modernidade para poder se firmar parece se integrar num contexto maior de vivência, onde as locomotivas de tração a vapor e a diesel como que *contracenam* no espaço comum de produção do moderno. Essa recorrência às práticas pretéritas contribui para enriquecimento do momento presente, visto que a compreensão mesma do moderno, se dá na contraposição direta de seu objeto anterior. Aqui a idéia de movimento inerente à modernização, consubstancia-se na pluralidade das formas, como num ato de constantes criações e modificações das práticas correntes.

O que num momento deve se contrapor ao outro, na alteração que se produz durante o processo de divulgação da mensagem modernizadora (se faz então, uma vez mais), o sustentar no dado do antigo, a compreensão do estabelecimento da modernização em processamento. Ou seja, a *dieselização* não significa o rompimento em concreto com as modalidades anteriores de tração. A inovação tecnológica se consubstancia, sobretudo, na dinâmica própria do trato com a coisa pública. É o produzir o novo, com a relativização das dificuldades presentes, que conduz ao recorrer à capacidade de manutenção das locomotivas a vapor, inserindo-se num movimento único da técnica do moderno, as máquinas a diesel concomitantemente com as de tração à lenha.

“A supressão das máquinas a vapor tem que ser feita gradualmente, com a melhoria concomitante do rendimento técnico das locomotivas remanescentes, tendo em vista as dificuldades maiores na obtenção de combustível e água” (Revista Ferroviária, Estr. de Ferro do Brasil, 1956, p. 49).

No ajuste que se faz necessário entre o discurso e a palavra escrita, *tempo* e *espaço* ocupam igual importância no contexto do que se fala, proporcionando no mesmo lugar da mensagem, um sentido próprio de celeridade, em detrimento de seu contrário, ou seja, os óbices que obstruíam o efetivo afastamento do tráfego, das obsoletas locomotivas a vapor, o que também conduz à compreensão que se deve possuir no que concerne à dinâmica de movimento, contida na modernização proclamada. Aí então, o aproximar espaços (objetivamente distanciados), implica em realizar a concepção mais moderna do lucro, na consecução objetiva da consolidação do capital e do estabelecimento de um progresso planejado em solo maranhense. Assim, pois, a compreensão maior do que se noticia, pressupõe o conhecimento anterior proveniente do fato de que com o moderno sistema de tração, ocorrerá a proximidade dos espaços que, por sua vez, conduzirá ao desenvolvimento, proporcionando, portanto, o progresso da região.

Ainda como um dos aspectos constitutivos dessa mesma realidade, a referência da estrada de ferro, firmada tradicionalmente no registro categórico dos caracteres de estilo *EFSLT*, parece então ceder lugar ao sistema de empresa sobre trilhos, distribuído por diversas seções regionalizadas, definidas na contemporaneidade pela afirmação inovadora confeccionada na ordem seqüencial das iniciais *RFFSA*. Assim, pois, verifica-se de que forma o poder de divisão (BOURDIEU, 1989, p. 113) sob a condução oficial dos órgãos públicos, num jogo literal elaborado entre aquelas siglas ferroviárias, pode conduzir a espaços e tempos diversos, segundo o modo como as letras do alfabeto – *EFSLT* ou *RFFSA* – possam estar impressas no texto informativo, assinalando a anterioridade de uma com relação à outra, ou então podendo estar igualmente distribuídas com relação a um espaço tipográfico comum. Dessa forma, a sociedade ingressa na modernização ao compreender imagetivamente, os tempos de nova tecnologia em transporte. Agora, o tráfego a vapor limita-se a definir num tempo socialmente vivido, esse diferenciar que

fraciona o moderno das práticas pretéritas, que se faz num rompimento de temporalidades. Isso assim acontece, visto que a dieselização ferroviária deve persistir enquanto momento próprio da modernidade no campo específico da comunicação sobre via férrea.

O viajar moderno deve se fazer compreender no exercício eficaz de realização de um desejo, consorciado com o espetacular, e que não se exaure por um só impulso. O que se constrói no experimento do moderno, parece realizar uma combinação reiterada de imagens diversas que, consoante certas elaborações imagéticas – como se fosse uma grande tela – se justapõem umas com relação às outras. Por isso, o fazer da modernidade não se completa, em razão de uma única referência. O conjunto recorrente das combinações que se fazem num interacionamento constante, consubstancia, num mesmo universo, a ação modernizadora do ideário desenvolvimentista. Assim, deve ser compreendida a dinâmica do operacionalizar a efetiva substituição das locomotivas a vapor, pelo diesel. O recurso de estilo, aplicado à eficiência no gerir, com invejável capacidade, os problemas específicos condizentes ao tráfego ferroviário maranhense, participa igualmente no elaborar dessa causa nacionalista, conduzida ao nível regional pela corrente política do pessedismo local. É então por aí que ocorre o transcurso do modernizar sobre trilhos, que se espraia por entre elementos outros, não restritos a um único dado desse esquema de ocasião.

O espetacular se elabora mesmo pelo uso recorrente de artifícios de linguagem que chegam a dotar de especial relevância o momento presente de composição dos espaços. Constitui, pela complexidade de relacionamento entre esses componentes, lugares-comuns de recorrência que gravitam em função do modernizar sobre trilhos. Assim se constrói o elaborar idealizado desses espaços-tempo, comprometidos com um mesmo universo de celebração. É a justaposição fenomênica desses elementos que se interpenetram, por assim dizer, num colocar associativo dos mesmos espaços que permutam entre si o identificar constante de um cenário que lhes é próprio. Dessa maneira, a ação concretizada na festividade, ocorre por referência a uma outra modalidade, não declarada, ou seja, é o sempre evidenciar o

nacionalismo da doutrina do desenvolvimento. Nesse contexto específico, se faz uma atuação conjunta dos componentes partícipes deste mesmo universo. O que se observa aqui, como já dito, é a ocorrência desse processo interativo que, ao mesmo tempo em que acomoda, redimensiona o próprio sentido de efetiva participação da apologética do desenvolvimentismo.

Em assim sendo, a análise verifica que este processo defluiu naturalmente do jogo interativo que se coloca em decorrência da própria ocasião, elaborado através da forma escorreita de uma linguagem informativa, em função da qual se operacionaliza uma singular associação da “*grande máquina que traciona vinte e um carros*”, com o referir as “*marias-fumaça, legítimas alemães de mais de quarenta anos de serviço*”. A justaposição que se faz nos termos da presente construção, conduz ao acomodar de temporalidades diversas, por permitir que ambas participem igualmente do momento presente. Ao mesmo tempo em que se dá, de igual forma, o pôr em evidência, a importância atribuída ao tradicional modo de tração. A referência ao lugar de origem da locomotiva a vapor, processa significativa re-elaboração na percepção contextual do leitor, pois aqui também, os tempos como que se interpenetram, tendendo à configuração efetiva de um pretérito que não se faz menos presente, do que a atualidade do acontecimento.

A grande máquina acionada a óleo diesel conduzindo 21 carros de carga e o carro especial da administração chegou as 14 h. De 4 do corrente, tendo festiva recepção a girândolas de foguetes e grande multidão de pessoas de todas as classes sociais sendo saudada pelos apitos estridentes de duas Maria fumaças, legítimas alemães, de mais de 40 anos de serviços a via férrea maranhense, saudação que foi correspondida pela sua companheira do século XX, motivo de grande curiosidade pública (CRUZEIRO,16.12.58).^{viii}

Constituem então, os dados acima, todo um jogo interativo de espaços-imagens, participando do igual processo de construção de uma organização social idealizada, onde a ordem proporciona o elaborar moderno que, conseqüentemente, conduz ao preparo das condições necessárias ao advento da prosperidade. A modernização aparece como produto de conquista social, de onde se fez um movimento maior consubstanciado na ação dos

homens de formação, incumbidos da operacionalização do programa nacionalista. Nesse sentido, a grandiosidade dos festejos, surge como natural decorrência do alcançar perceptivo sobre os benefícios que adviriam para as classes produtoras maranhenses, quando, por fim, as máquinas diesel-elétricas passassem a correr nos outroras trilhos do vapor^{ix}.

Considerações finais

Procuramos demonstrar, no decorrer de nosso esforço analítico, um exemplo de prática social do discurso, elaborado com base na “doutrina desenvolvimentista” do governo Kubitschek, sobre o processo de recuperação do transporte ferroviário no Maranhão. Importa também considerar que essa prática, ao mesmo tempo em que informa sobre a modernização do sistema de tração ferroviário, remete-nos à problemática do tempo e do espaço social, enquanto modalidades de categorias distintas do pensamento.

Em assim sendo, percebemos que os discursos do *moderno sobre trilhos* funcionam como formidáveis mecanismos de construção e/ou alteração dos espaços. Assim, pois, como modo de controle social e, ainda enquanto prática, ao elaborarem formas distintas de significação de tempo e de espaço, re-contextualizam e atualizam o significado social do seu tema, no caso, a ferrovia. Daí porque, reconhecer no controle do tempo (elaborado em função das atividades relacionadas à substituição da tração a vapor pela diesel, onde em particular se enfatizam o fator velocidade como categoria de realização do moderno) realizado através desses mesmos discursos, instrumento de poder, visto que desse modo, alcançam envolver diferentes segmentos da sociedade urbana e, mesmo rural. Embora nesse caso se deva ter em consideração, o elevado índice de analfabetos existentes no Maranhão, no período objeto deste estudo.

Por outro lado, a representação idealizada da vida social se opera mediante um conjunto homogêneo de discursos relativos à idéia de modernização, que denota uma concepção própria da realidade material, em que se emitem conceitos de tempo e de espaço ajustados às concepções

ideológicas predominantes na sociedade. Desse modo, compreende-se a dimensão social do tempo que, no contexto da ideologia desenvolvimentista do governo Kubitschek, conduz à idéia de mudança, de reconstrução. Por isso, pois, pudemos compreender os discursos como efetiva modalidade de prática social, visto possuírem em seu significado próprio, esse caráter socializante, já que tendem a proporcionar, no contexto das relações de classe, uma concepção (por assim dizer) ideacional da vida de relação.

De conformidade com os enunciados desenvolvimentistas veiculados pela imprensa maranhense, a modernização do transporte sobre trilhos significou a concretização do desenvolvimento, nos termos como concebida na época, sobrepondo-se à realidade anterior e rompendo com ela e impondo o moderno como fator de recuperação da importância social e econômica da única via férrea existente no Maranhão. Entretanto, o que ainda nos impressiona, é o fato de que à Estrada de Ferro São Luís-Teresina, planejada no início do século XX para suprir as deficiências de comunicação entre a Capital do Maranhão e do seu comércio interiorano, tenha sofrido, ao longo dos anos que se seguiram a sua construção, o desgaste comercial de sua finalidade econômica e social.

Do mesmo modo, inquieta-nos mais ainda, face aos discursos analisados, o entendimento de que a pretendida modernização tecnológica não viesse efetivamente corresponder nos anos seguintes à política modernizadora aplicada ao transporte ferroviário maranhense, a uma real recuperação comercial dessa modalidade de transporte, preparando-a para realizar com eficiência sua finalidade econômica e social. Talvez por isso mesmo, anos depois, Manuel Correia de Andrade, estudioso dos problemas maranhenses, em seu trabalho sobre os transportes no Maranhão, tenha chegado a elaborar o seguinte comentário: *“A viagem é um martírio, mesmo para o viajante menos exigente. Os vagões não têm cadeiras numeradas e são insuficientes, andando em conseqüência, superlotados. Em cada estação verdadeira multidão invade os mesmos procurando vender alimentos ou apenas por curiosidade, contribuindo ainda mais para aumentar o calor, a poeira e o mal estar. No percurso, cortando áreas arenosas cheias de capoeiras e babaçuais, apresenta*

ao viajante, paisagens sempre iguais, monótonas, enquanto pelas janelas penetram permanentemente nuvens de pó, em poucas horas a poeira cobre as pessoas, as valises, os assentos e traz uma terrível sensação de desconforto” (ANDRADE, 1984, p.100).^x

Fato é, entretanto, que esse discurso tinha, em última análise, o objetivo primordial de assegurar a manutenção do segmento elitário no controle político do Maranhão, sendo, na realidade, em sua manifestação através dos periódicos controlados por ela, um instrumento para cooptação das massas populares a esse projeto.

Alcançamos, então, a compreensão de que a modernização do tráfego, como medida de desenvolvimento, correspondia ao sentido de uma prática social, comprometida em proporcionar a crença de que a recuperação do parque ferroviário no Estado atendia efetivamente aos interesses econômicos e sociais da sociedade maranhense. Ao recuperar para o tráfego o material de tração da estrada, a política modernizadora relativa à sua *dieselização*, efetivava um trabalho de controle social, cujo maior alcance se fazia elaborar mediante um discurso largamente veiculado pelos órgãos de imprensa que, como bem demonstramos, se fez por construir, denotando que a ação modernizadora constituía o resultado de um conjunto de medidas seqüenciadas, elaboradas com relação à continuada viabilidade do tráfego ferroviário.

Em função do tráfego sobre trilhos, o discurso da modernização correspondeu a significados diversos. É que essa prática social, ao pretender fazer do Maranhão um lugar de progresso, efetivamente integrado à concepção que se tinha de desenvolvimento, e ao cuidar da problemática dos transportes, fazia com que se pudesse obter no nacionalismo desenvolvimentista, um dos princípios basilares da ordem social existente.

Podemos, pois, perceber que os discursos sobre modernização tecnológica constituíram formidáveis canais de expressão de um grupo político em particular, que buscaram, na idéia de desenvolvimento, fomentar uma

concepção idealizada da realidade material. Ou seja, da forma como aqui esclarecida, alcançamos a compreensão de que, para que o progresso efetivamente pudesse ser alcançado, dever-se-ia fazer acontecer nos limites de uma estabilidade social e política, devidamente realizada. Entretanto, vale observar que, essa concepção de gestão da “ordem pública” como condição de progresso, se fazia mediante uma prática social que tanto se manifestava através dos órgãos de comunicação, quanto por ações outras relacionadas às solenidades públicas de efetiva concretização ou de expressão empírica, da ordem nacionalista existente.

Compreendemos sim, desse modo, que os discursos do desenvolvimento traduzem, por si mesmos, uma concepção de progresso sem qualquer efetivo compromisso com alguma modificação da estrutura econômico-social existente. As mudanças que percebemos nessa prática social correspondem ao sentido de movimento, determinado por um processo de adequação da economia maranhense, às novas necessidades do capital sudestino. Assim, pois, no caso do Maranhão, segue-se que a modernização do sistema de tração ferroviário, concomitante com a recuperação e construção de estradas de rodagem, em conjunto, correspondia à necessidade que havia de se buscar o desenvolvimento do Estado. Entretanto, observe-se que, a *dieselização* do sistema de tração ferroviário não era um beneficiamento de natureza unicamente econômica, mas também de caráter simbólico, contido na idéia de modernização. É que todo esse esforço em termos de ações políticas, ao tomar corpo através dos jornais, passa a ter uma função de reprodução ligada à idéia de desenvolvimento.

Podemos então observar que a modernização tecnológica, em verdade, mais que atributo, constitui condição de um discurso concebido para fazer, da crença no desenvolvimento, uma realidade social. E compreendemos, então, que o social, de alguma forma, resulta de uma interpretação peculiar do texto produzido. Assim, em termos de modernização tecnológica, a socialização se faz em função de uma modalidade discursiva que não somente informa, mas re-significa os sentidos de tempo e de espaço. Isso acontece porque, na ação dos discursos, há, freqüentemente, um sentido indisfarçável de progresso, de

transformação, bem como de uma dinâmica que termina por envolver o sujeito do discurso...

ⁱ O presente trabalho constitui um resumo da Dissertação de Mestrado apresentada pelo autor em 2002, departamento de Sociologia da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), intitulado *Estrada de Ferro São Luís-Teresina: o discurso do moderno sobre trilhos*.

ⁱⁱ Segundo Norman Fairclough em sua metodologia de pesquisa social (de fato, o autor desenvolve uma Teoria Social do Discurso, levantando aspectos práticos quanto ao discurso, prática social, texto, intertextualidade, etc.) para que se compreenda o modo de como se faz do discurso uma prática especificamente social, deve-se buscar apreender os processos sociais, tomando por referência os ambientes econômicos, políticos e institucionais, em que acontecem. Observa-se, então, que o discurso do desenvolvimento como prática social no caso em questão, materializado na forma de artigos de jornal, se constrói em função dos interesses ideológicos das agremiações partidárias que financiavam as respectivas publicações

ⁱⁱⁱ Essa função do discurso como prática social concebida por Fairclough constitui-se, portanto, num modo de atuação dos indivíduos em sociedade, razão por que pode ser compreendida efetivamente como formidável instrumento para a análise do processo de constituição de uma ordem social idealizada, como no caso em que, aos destinatários desse discurso, são enviadas mensagens sobre modernização. No discurso escrito, a interpretação compõe, juntamente com a produção, aspectos sócio-cognitivos da produção textual. Para Fairclough essa idéia conduz à compreensão de que: “[...] há dimensões ‘sócio-cognitivas’ específicas de produção e interpretação textual, que se centralizam na inter-relação entre os recursos dos membros, que os participantes do discurso têm interiorizado e trazem consigo para o processamento textual, e o próprio texto” (FAIRCLOUGH, 2001, p. 109).

^{iv} Conforme entendimento expresso num Relatório divulgado sobre a ferrovia São Luís-Teresina (1952), considerava-se que para uma estrada pobre como a EFSLT, de tráfego incipiente e que não tinha zona desenvolvida, embora ainda assim possuísse razoável número de locomotivas, o parque de tração deixava muito a desejar quanto à qualidade e obsolescência de seu material rodante. Como solução adequada para reduzir o número de locomotivas, propunha o mencionado documento a aquisição de locomotivas Diesel-elétricas, o que viria significar, considerável redução nos custos de exploração da estrada (RELATÓRIO, 1952, p.36). Sobre um breve histórico dessa via férrea maranhense, registre-se que essa estrada constituiu o resultado da fusão de duas outras ferrovias já existentes no Estado: a estrada de ferro Caxias-Cajazeiras e a Estrada de ferro S. Luís-Caxias. Unificação essa estabelecida mediante os termos do Decreto 14.589-A, de 30.12.1920. Em 1957, o Decreto Federal de nº 4255 de 15.04.1957, incorporou a EFSLT à Rede Ferroviária Federal S.A. Posteriormente, em novembro de 1969, as estradas de ferro do país alteraram suas denominações originais e foram agrupadas em Sistemas Regionais, sob o nome de *Divisões*. Desse modo, a ferrovia maranhense passou a ter o nome de *Primeira Divisão Maranhão-Piauí*. Alguns anos depois, os sistemas regionais foram transformados em superintendências (1976), a partir de então, a ferrovia no Maranhão passou a integrar a Superintendência Regional do Recife (SR-1), sob o designativo de Divisão Operacional São Luís (DOSAL).

^v O periódico *A TARDE* resultou de um projeto político idealizado para defender os interesses do PSD no Maranhão, havendo sido fundado em agosto de 1955. Supervisionado pelo deputado Newton Bello, o jornal tinha como gerente responsável, o comerciante Zuzu C. Nahuz. Quanto a associação do PSD com o PTB, José Ribamar Júnior é do entendimento de que essa aliança repetiu no Maranhão, a união nacional dos dois partidos, visto que “[...] serviu para eleger Juscelino Kubitschek de Oliveira (PSD) presidente da República, em 1955, e João Goulart (PTB) vice-presidente, em 1955 e 1960. Contudo, a composição social e o comportamento político do PTB maranhense eram, até certo ponto, bem diferenciados do que acontecia com o partido no restante do País, já que, no estado, o partido não se pautava, por exemplo, pela linha populista e reformista, ao mesmo tempo em que se submetia ao controle de profissionais liberais e de empresários da indústria local” (FERREIRA JÚNIOR, p.30).

^{vi} Ver o interessante trabalho de Júlio Katinsky sobre desenvolvimento das estradas de ferro brasileiras (1930-1980). O autor observa que a indústria ferroviária alcançou significativo crescimento a partir da

criação da Companhia Siderúrgica Nacional (1943). Ressalta ainda que os anos de 1952 a 1956 registraram os maiores investimentos financeiros destinados às ferrovias, bem mais superiores do que os que foram aplicados no mesmo período, no setor rodoviário. (KATINSKY, 1994, p. 49 e 52).

^{vii} Embora até os anos setenta, a *Divisão São Luís-Teresina* e a Divisão Teresa-Cristina continuassem mantendo em tráfego locomotivas de tração a vapor (“maria-fumaça”), a Rede Ferroviária ao longo de sua existência envidou esforços no sentido da total dieselização das ferrovias brasileiras, bem como da “extinção de antigas vias férreas em regime deficitário e arrancamento dos trilhos daquelas tidas como anti-econômicas” (VIEIRA, 1967, p. 9).

Bibliografia

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do Nordeste e outras artes*. São Paulo: Cortez, 1999.

ANDRADE, Manuel Correia de. *Ensaio sobre a realidade maranhense*. São Luís: IPES, 1984.

ARCANGELI, Alberto. (1982), *O mito da terra: uma análise da colonização da Pré-Amazônia maranhense*. Tese de mestrado, Universidade Federal de Pernambuco, datilog.

BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. *O Governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política, 1956-1961*. 3.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

BAKHTIN, Mikhail. *Marxismo e Filosofia da linguagem*. São Paulo: Hucitec, 1992.

BARDIN, L. *L'analyse de contenu*. Presses Universitaires de France, 1977.

BERGER, Peter L. & LUCKMAM. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. Tradução de Floriano de Souza Fernandes. Petrópolis: Vozes, 1987.

BERMAN, Marsahall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução: Carlos F. Moisés, Ana M.L. Ioriotti. São Paulo: Cia das Letras, 1986.

BUZAR, Benedito. *O Vitorinismo: lutas políticas no Maranhão (1945-1965)*. São Luís: LITOGRAF, 1998.

CADORIN, Severino. (1986), “O Imparcial: perfil do jornal mais antigo de São Luís”. *Cambiassu*, n. 04.

CALDEIRA, José de Ribamar C. (1978), “Estabilidade Social e Crise Política: o caso do Maranhão”. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*

DOMINGUES, J. *Problemas maranhenses*. São Luís: Tipografia Teixeira Maranhão, 1923.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Tradução de Vera Ribeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1995.

ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. **Revista Ferroviária** (Suplemento). Rio de Janeiro

FAIRCLOUGH, Norman. *Discurso e mudança social*. Isabel Magalhães. Coord. da Trad., revisão e prefácio. Brasília: Universidade de Brasília.

FERNANDES, Henrique Costa. *Administrações Maranhenses: 1822-1929*. São Luís: Imprensa Oficial, 1929.

FERREIRA. JÚNIOR, José Ribamar. *A arena da palavra: parlamentarismo em debate na imprensa maranhense, 1961-1963*. São Paulo: Anablume, 1998.

FOUCAULT, M. *A arqueologia do saber*. 5.ed. Tradução de L.F.B. Neves. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

FURTADO, Celso. *Análise do "Modelo" Brasileiro*. 3.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.

_____. *Formação Econômica do Brasil*. 25.ed. Rio de Janeiro: Cia. Ed. Nacional, 1995.