

## **Nos Trilhos da História do Baixo São Francisco: um ensaio sobre a Estrada de Ferro Paulo Afonso**

Evelina Antunes F. de Oliveira<sup>i</sup>

Professora Assistente da UFAL e pesquisadora CENDOP/Xingó-2000

### **RESUMO:**

Este ensaio pretende olhar para a história da **Estrada de Ferro Paulo Afonso** sob dois aspectos: primeiro, como elemento de mudança na vida das cinco cidades e dos três povoados em que teve suas estações; segundo, como um empreendimento difícil que, mesmo sendo de extrema importância para as populações diretamente envolvidas, teve muitos problemas financeiros e administrativos.

Palavras-chaves: ferrovias – Estrada de Ferro Paulo Afonso – Baixo São Francisco

Entre a chegada da **Estrada de Ferro Paulo Afonso** e a retirada dos trilhos, a vida das cidades por onde passou foi marcada por tudo o que se transportou naqueles vagões. A ferrovia e suas estações são parte importante do patrimônio histórico, político e cultural de todo o Baixo São Francisco.

O valor estético e econômico das estações, dos trilhos e suas máquinas, pela forma revolucionária com que penetrou na vida de milhares de pessoas, já foi objeto de muita reflexão. E o modo como foram vivenciados, estão mergulhados no imaginário popular. A grandiosidade das chamadas exposições universais, que ocuparam estações de trem na Europa, nos Estados Unidos e no Rio de Janeiro, fez diferença na vida cultural de pessoas de várias partes do mundo<sup>ii</sup>.

O cinema, a poesia, a literatura, o teatro e as histórias familiares já imortalizaram as estações de trem pelo mundo afora. Nelas são tecidos os fios de encontros, desencontros, despedidas, fugas, planos. Pelas janelas dos trens, os lugares passam, e tudo muda de lugar. As estações são sempre ponto de encontro de migrantes, que, antes de tudo, querem e/ou precisam sair de onde estão. Lugar de visitas para aqueles que moram nas cidades onde elas existem. Espaços para poetas, atores, artistas plásticos, fotógrafos, para os que dançam ou para aqueles que não representam quando choram. As salas de entrada dos seus prédios exalam passagens. E as ferrovias se fixam nas memórias e nas economias que as geram.

Construir uma versão baseada em documentos, para cuidar da memória de Piranhas, foi uma das possibilidades de trabalho no Centro de Documentação e Pesquisa do Baixo São Francisco (CENDOP), por onde começou esta viagem. Dentro do Instituto Xingó, é o projeto que se dispõe a proteger, consolidar e difundir informações sobre a região, através do trabalho de recuperação de arquivos públicos,

de história oral e de registro iconográfico. O levantamento de fontes possibilita reflexões. Assim, este texto resulta da combinação de técnicas da pesquisa histórica e sociológica. Teve como fontes o arquivo da Prefeitura e da Câmara de Piranhas; documentos do Governo de Alagoas; relatórios dos Ministérios da Viação e Obras Públicas( relatórios dos presidentes de províncias e mensagens ministeriais); biblioteca virtual do Museu Imperial; ; documentos sobre a história das ferrovias; análises das relações sociais e políticas no Brasil e no Nordeste; jornais; associações de ferroviários e entrevistas com ex-trabalhadores e ex- usuários da **EFPA**.

Este ensaio pretende olhar para a história da **Estrada de Ferro Paulo Afonso** sob dois aspectos: primeiro, como elemento de mudança na vida das cinco cidades e dos três povoados em que teve suas estações; segundo, como um empreendimento difícil que, mesmo sendo de extrema importância para as populações diretamente envolvidas, teve muitos problemas financeiros e administrativos.

Em apenas poucos meses de coleta de dados, descortinou-se uma grande quantidade de documentos, textos, relatórios, etc., que foram parcialmente utilizados neste estudo de caso e se encontram disponíveis no CENDOP.

### O ponto de partida

A história dos transportes coletivos no Brasil revela tanto a fragilidade de uma política social que inclua o setor quanto as especificidades locais e regionais que impulsionaram seu desenvolvimento. O caso da **EFPA** é exemplar.

Começa a ser construída em Piranhas (AL), em 23/10/1878, e é aberta ao tráfego dois anos depois. O trecho final é inaugurado em 2/8/1883, em Jatobá de Tacaratu (PE), atual Petrolândia. Partiu de uma iniciativa do governo imperial, que, alguns anos antes, havia determinado a realização de estudos para a implantação de estradas de ferro nos vales dos rios São Francisco e Tocantins<sup>iii</sup>. A cena política imperial, já movimentada pelos republicanos, exigia medidas que conjugassem interiorização e crescimento econômico.

Integrar transportes por terra e água já era uma estratégia econômica bem-sucedida nos EUA do século XIX, só que vinculando centros econômicos a mercados consumidores, para assegurar o escoamento da produção. Se o incremento dos transportes é sempre entendido como um fator modernizante em qualquer sociedade, no nosso caso, queremos salientar a dimensão e a natureza da ação política que decidiu sobre a criação da **EFPA**.

Embora já estivesse completando quase vinte anos, a legislação que dispunha sobre ferrovias<sup>iv</sup> não estimulava investimentos, e só em 1873 seria mudada: o governo passaria a subsidiar em trinta contos de réis por quilômetro, estimulando percursos

desnecessários, muitos prejuízos<sup>v</sup> e o crescimento da oferta do serviço<sup>vi</sup>. Com o propósito de ligar baixo e médio São Francisco, e socorrer os flagelados da seca de 1877<sup>vii</sup>, a **EFPA** havia sido idealizada pelo engenheiro militar e empresário abolicionista André Rebouças, com planejamento a cargo do norte-americano W. M. Roberts e responsabilidade técnica dos engenheiros Carlos Krauss, Reinaldo Von Kruger e Jean Guillaume Monthier.

A autorização da obra foi dada pelo alagoano e Conselheiro do Império Visconde de Sinimbu<sup>viii</sup>. Douglas Apprato Tenório, em sua cuidadosa pesquisa sobre a história ferroviária na Província das Alagoas, descreve o episódio, acentuando os erros técnicos da empreitada, já que não foi desimpedido o trecho encachoeirado do rio acima de Jatobá, em que a garganta do rio, formada pelas serras de Tacaratu e Itaparica<sup>ix</sup>, é um obstáculo à navegação. Esse autor também confere à construção da ferrovia o sentido de medida estruturante no combate aos danos da seca.

Pode-se também entender o fato de outra maneira: no plano nacional havia o interesse econômico de se ampliar o sistema de transportes e foi politicamente que a questão se resolveu.

Indivíduos vitimados pela seca certamente não são bons consumidores, e a região a ser servida pela ferrovia não era exatamente um pólo econômico dos mais dinâmicos, podendo dar a impressão de que a lógica econômica foi deixada de lado, mas, ao contrário, ela irá subsidiar a ação política.

A decisão governamental de fomentar novos investimentos no setor ferroviário aponta para a ampliação dos mercados interno e externo. E ainda poderíamos perguntar se entre Piranhas e Petrolândia, ao final do século dezenove, haveria algum oásis para remediar os flagelos da seca... O que é inquestionável é que a produção de açúcar e algodão no Nordeste precisava não apenas do transporte fluvial para alcançar o mercado externo e do ferroviário para agilizar a circulação internamente, mas também de alguma habilidade técnica e administrativa nos negócios relativos a trens, navios e canoas, para que isso ocorresse. Os opositores falavam das limitações físicas do próprio curso do leito do rio São Francisco antes e depois das cachoeiras e do despovoamento nos entornos das estações propostas.

Se o patrimonialismo e o mando coronelístico, que percorrem a história social e política do Brasil (<sup>x</sup>), se estruturam baseados em práticas sociais que são permeadas de mecanismos de exclusão, é difícil concordarmos que interesses populares, como o caso dos flagelados, tenham sido prioritariamente conjugados nas decisões quanto à implantação da ferrovia. A **EFPA** ficou cinco anos em construção e, durante esse período, ofertou ocupação e alimentou mais de sete mil pessoas pobres<sup>xi</sup>. Em 81 anos de funcionamento, nos seus quase 116km de percurso, trabalharam, de fato, cento e poucas pessoas. Uma ação pontual que, com certeza, cumpriu o papel de dar atenção à *seca nordestina* ao mesmo tempo que apontava para uma possibilidade real de

desenvolvimento futuro (transporte hidroferroviário), naquele momento de transição política.

Dito de outra maneira, nem do ponto de vista das diretrizes nacionais, nem sob a ótica das elites locais, pode-se falar em problemas sociais como meta das grandes intervenções públicas. Elas veiculam interesses de classe diante de uma sociedade civil pouco mobilizada, muitas vezes acostumada a rotinas políticas imediatistas e individualizantes, que constroem e reconstróem uma estrutura excludente.

Ainda que autoritariamente, medidas governamentais que modificam condições de vida devem ser entendidas como fatos históricos singulares — e ferrovias transportaram os processos históricos das mudanças, na segunda metade do dezenove e na primeira metade do século vinte no Brasil.

Esse aspecto modernizante das ferrovias já foi amplamente registrado na mais variada literatura. Entre os grandes conhecedores da sociedade nordestina, Gilberto Freyre<sup>xii</sup> atribui a elas um papel importante quanto à mobilidade social, quando provocaram alteração nas relações entre os grandes proprietários de terras e os intermediários ou atravessadores, ou mesmo traficantes de escravos, açúcar e café. Estes eram peça fundamental na estrutura socioeconômica dos oitocentos, pois os senhores rurais dependiam deles para tocar seus negócios; quando enriqueciam, promoviam novas acomodações entre os setores das elites. Muitos deles irão utilizar os trens para fazer suas entregas, e os próprios fazendeiros passam a ter mais opções quando eles mesmos ou seus administradores vão às Estações para negociar.

A decisão do Visconde de Sinimbu quanto à **EFPA**, pode também ser pensada a partir de Florestan Fernandes, quando explica a combinação de novos e velhos interesses na promoção do desenvolvimento da Nação que se formava no período em questão, numa situação econômica periférica e dependente<sup>xiii</sup>. Desse ponto de vista, essa ferrovia — no conjunto das ferrovias brasileiras da época, que imprimem características de modernidade à sociedade — demonstra que o conteúdo dessa modernização foi entremeado de elementos que significaram a continuidade do sistema de poder anterior. A não conclusão da obra contornando as cachoeiras do rio coincide com a substituição do ministério Sinimbu, num momento de grande instabilidade.<sup>xiv</sup> Corroborando o muito do que já foi dito sobre o desenvolvimento regional no Brasil, o poder local, particularmente no Nordeste, foi o espaço social e político que cuidou da manutenção das velhas estruturas dentro do processo de desenvolvimento, que se definiu, em muitos casos, politicamente e não diretamente vinculado às razões de mercado<sup>xv</sup>. Foi um Conselheiro do Império quem levou adiante e enquanto pôde, às vésperas da proclamação da República, o objetivo de expansão dos transportes, numa região à qual era ligado familiarmente<sup>xvi</sup>.

E Sinimbu terá outras atenções com o Baixo São Francisco. No ano seguinte ao começo das obras em Piranhas, ele cria, no Rio de Janeiro, uma comissão de engenheiros, *A Hidráulica*, para estudar portos e navegações. É Theodoro Sampaio,

um dos membros da comissão, quem nos relata que, passando por Vitória (ES) e Salvador (BA), chega a Maceió pegando o vapor *Juquiá* até Penedo, de onde, no vapor *Sinimbu*, chega a Piranhas<sup>xvii</sup>. Assim descreve o ambiente na Estação de Piranhas, em 1879:

*Havia ai então muito povo. O mulhero era extraordinário, e isso se explicava pelo afluxo dos retirantes do alto sertão que a seca prolongada expelira dos seus lares. A população masculina estava espalhada ao longo da via férrea em trabalhos de construção, enquanto o elemento feminino e as crianças permaneciam na sede onde se lhes distribuía em mantimentos parte dos salários ganho por seus pais e maridos empregados nos serviços da estrada. As habitações eram poucas para tanta gente. Improvisaram ranchos de palha, pequenas tendas fechadas com esteiras tudo quanto era possível imaginar-se para agasalhar a população excedente ou adventícia.<sup>xviii</sup>*

Não é difícil imaginar o rebuliço ocorrido nos quase três anos de construção. Ad Marroquim irá assinalar que, antes da Estrada de Ferro, Piranhas era apenas um lugar apertado entre serras de granito e pouquíssimos pescadores. Em 1881, surge a freguesia de Piranhas<sup>xix</sup> e, logo depois que as locomotivas começam a cruzar aquele pedaço do sertão nordestino, já em 1885, é criada a paróquia que, dois anos depois, torna-se vila<sup>xx</sup>. Quatro anos antes, já circulava o jornal *A Locomotiva*, que a **EFPA**, através da Sociedade Club Literário Democrático de São Francisco, financiou e distribuiu<sup>xxi</sup>. No relatório do Presidente da Província de Alagoas, de 1882, consta que o engenheiro-chefe da Estrada, R. Von Kruger, criou quatro escolas noturnas de ensino primário, mantidas pelo governo provincial, cujos professores eram funcionários da Estrada<sup>xxii</sup>.

Outro indicador da agitação em Piranhas naquele momento foram os danos físicos causados aos trabalhadores pelas explosões de minas na desobstrução do percurso<sup>xxiii</sup> e os acidentes causados por problemas técnicos e má conservação no início do funcionamento da Estrada<sup>xxiv</sup>.

A navegação também foi incrementada. Entre março de 1881 e fevereiro do ano seguinte, os vapores *Sinimbu* e *Maceió*, da Royal Mail Steam Packet Co., conduziram ao porto de Piranhas 52 passageiros europeus, 18 de Pernambuco e 11 vindos dos portos do Sul<sup>xxv</sup>. E, de maio a dezembro de 1879, o vapor *Sinimbu*, com capacidade para cem toneladas e 400 passageiros, fez 34 viagens de Penedo a Piranhas, conduzindo 894 pessoas<sup>xxvi</sup>.

Os arredores de Piranhas também prometiam o progresso. Aprato Tenório, ao registrar com precisão as articulações para a quebra do monopólio da Alagoas Railway Company Limited, portanto num ambiente favorável ao surgimento de novas

concessões de ferrovias, afirma que, em 1897, havia uma proposta de criação de uma estrada de ferro com dois ramais: um partiria de Maceió até se encontrar com a **EFPA**, e o outro deveria ligar-se à Estrada de Ferro de Sergipe.<sup>xxvii</sup>

Uma boa parte da atual área de abrangência do Instituto Xingó, norte de Sergipe e Bahia, e o sul de Alagoas e Pernambuco, próximos às margens do rio São Francisco, poderia ter tido, dessa maneira, um melhor sistema de transporte. Mas o movimento político e institucional, que naquela época colocava os trens nos trilhos, não primou exatamente pela eficiência.

Os negócios entre as empresas européias (principalmente as inglesas e as francesas) e os governos estaduais e federal foram reféns da tensão permanente entre o poder central em transição (portanto oscilante em termos de implantação de políticas ou programas), as empresas ávidas por lucros e pouco afeitas a investimentos próprios e as autoridades locais. Faltou, mais uma vez — porque isso se repete ao longo de nossa história —, conjugar capacidade política com eficiência administrativa. E a questão do transporte coletivo não encontrou uma bitola adequada para trafegar.

### **Enquanto a Maria Fumaça apitou**

A circulação de mercadorias rentáveis foi o que manteve as ferrovias. Elas surgem no Brasil durante o período da expansão cafeeira, que, visando à exportação, procuravam caminhos para o mar. É interessante notar que, à medida que os EUA iam se tornando o maior mercado importador do Brasil (<sup>xxviii</sup>), nas máquinas que andavam sobre os trilhos nordestinos predominava a tecnologia inglesa, e muito capital inglês financiou as empresas.

No limite, o desenvolvimento de uma região só se dá a partir de uma ação estratégica que garanta os fluxos econômicos e do enfrentamento de suas questões centrais, o que, no caso do Baixo São Francisco, tem a ver com a seca, com o mau uso do dinheiro público e com a ausência de um cálculo econômico que permita a ampliação do sistema de trocas. E os registros falam de uma singela importância daquela ferrovia para a exportação do açúcar e do algodão, sem dúvida, o setor mais dinâmico da economia nordestina da época.

Diante disso, nem um trem-bala reverteria o quadro ainda agravado pela ausência de ações que propiciassem uma melhor distribuição de água e uma maior eficiência administrativa. Pois a ferrovia poderia não estar ligando grandes centros produtores, mas teria a chance de ser importante entreposto para o mar, caso a hidrovía funcionasse bem. O certo é que ela teve uso popular por várias décadas.

Se havia mais vendedores de castanhas do que usineiros usando este trem semanalmente, é porque ele foi essencial como transporte coletivo.

Como é sabido, nos modelos de desenvolvimento adotados no País, os interesses que direcionam os investimentos públicos estão voltados mais ao capital transnacional do que às necessidades das populações locais ou regionais. Nosso crescimento industrial, quando passa a privilegiar rodovias, deixa de cuidar da infraestrutura (hidroferrovias) que poderia articular o Baixo São Francisco ao processo econômico verificado entre Bahia, Sergipe, Alagoas e Pernambuco. A Estação de Piranhas permitia a conexão com um cais de porte internacional (Penedo), mas a Estação de Petrolândia tinha, de um lado, as cachoeiras do rio e, de outro, péssimas estradas e opções de transporte<sup>xxix</sup>. Foi difícil fazer com que a área de abrangência da Estrada, de aproximadamente 250km<sup>xxx</sup>, se ampliasse.

O argumento de que é um tipo de transporte inadequado à intensidade das trocas materiais e simbólicas, que fazem a vida neste início de milênio, não se sustenta diante das experiências bem-sucedidas em vários pontos do planeta<sup>xxxi</sup>. No caso do Brasil, os empreendimentos foram mal administrados. Não houve modernização tecnológica suficiente, e o fato de ser útil a milhares de pessoas foi negligenciado. Essa escolha foi vagarosamente feita e refeita ao longo dos 81 anos de existência da **EFPA**.

A malha ferroviária do Nordeste, até a República, funcionou basicamente por concessão governamental e altos subsídios<sup>xxxii</sup>. Progressivamente, foi sendo arrendada ao capital privado. Uma das grandes empresas foi a inglesa Great Western of Brazil Railway Company, que chegou a ter 1.600km de linhas em AL, PE, RN e PB. Começou em 1882, com uma pequena Recife-Limoeiro, e em 1901 encampou outras seis ferrovias: Natal a Nova Cruz, Conde D'Eu, Recife ao São Francisco, Central das Alagoas, Sul de Pernambuco e **Paulo Affonso**. Mais tarde, incorporou Central de Pernambuco<sup>xxxiii</sup>. Ela foi bastante favorecida pelo governo federal durante o Estado Novo, quando interesses norte-americanos queriam estabelecer bases na região<sup>xxxiv</sup>. Além das machimbombas, os trens urbanos nordestinos, a Great Western deu conta de importante circuito comercial, no qual, nossa ferrovia foi um empreendimento deficitário.

Os Quadros 1 e 2 demonstram bem o movimento comercial nas estações, denotando alguns aspectos: (a) uma forte dependência de produtos básicos vindos de outros lugares, reforçando a importância da conexão rio São Francisco—Estrada de Ferro; (b) a especialização da produção regional; (c) a restrita capacidade da EFPA em relação à mais importante ferrovia da região do Baixo São Francisco, a Estrada de Ferro Recife— São Francisco .

Quadro 1  
Importação  
EFPA e Recife—São Francisco (em toneladas)

	EFPA		Recife-SF	
	1910	1909	1910	1909
Vinho, vinagre	27	16	369	313
Querosene	205	414	2.289	1718

Charque	6	10	4.289	3.889
Bacalhau	1	3	2.689	2.085
Farinha de trigo	64	95	4.195	3.587
Tecidos	49	40	1.159	1.144
Especiarias	6	-	3.105	
Ferragens	63	26	-	-
Sal	346	486	-	-
Arame	68	94	22	103

Fonte: Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas. 1910: 56-1909:101, EFPA; Rc-SF p.82. Dados compilados pela autora.

É inegável que o caminho percorrido pela Recife-SF não só desembocava num grande centro, quanto passava por várias pequenas cidades, envolvendo naturalmente, um número muito maior de pessoas e recursos. Entretanto, vale a comparação com uma empresa bem sucedida dentro da Great Western.

#### Quadro2

#### Exportação

#### EFPA e Recife—São Francisco (em toneladas)

	EFPA		Recife-SF	
	1910	1909	1910	1909
Açúcar	13	10	85.727	94.464
Álcool/Aguardente	125	67	8.172	9.727
Caroço de algodão	410	55	5.552	4.729
Milho	200	771	18.857	14.498
Farinha de mandioca	230	550	19.079	8.754
Couros	67	22	144	193
Peles	507	685	32	108
Madeiras	115	61	6.281	4.026
Lenha	131	54	8.390	7.850
Café	13	25	-	-

Fonte: Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas. 1910:56-1909:101, EFPA; Rc-SF, p.82. Dados compilados pela autora.

Milho, peles, farinha e querosene são, sem dúvida, mercadorias importantes numa região de agropecuária e iluminada por candeeiros. No entanto, a pequena participação do açúcar e do algodão também indica a não-prioridade dessa Estrada nas

rotas econômicas mais importantes. Mas, se considerarmos a relativa contribuição da produção alagoana no conjunto da economia regional, podemos inferir que transportar insumos imprescindíveis à vida cotidiana confere relevância à **EFPA**.

Essa característica de meio de comunicação quase exclusivo entre as cidades do seu percurso, devido às más condições ou mesmo à ausência de rodovias, irá inevitavelmente ficar comprometida pela não-finalização das obras de desobstrução do rio, ou de um sistema de apoio rodoviário, dificultando muito a passagem para o Sul de Pernambuco e o Norte da Bahia, e não realizando, assim, o pretendido propósito de ligar o Baixo ao Médio São Francisco. Está marcada na memória da região como transporte imprescindível, mesmo que não justificável economicamente.

Note-se que a possível "solução" de desobstruir o rio a montante de Petrolândia, implicaria a destruição das cachoeiras do rio. Isso geraria prejuízos ambientais incalculáveis e colocaria em risco a vida dos trabalhadores que se fizessem necessários à obra e dos moradores das redondezas.

O trem saía de Piranhas, parava em Olho D'Água do Casado (AL), Talhado (AL), Sinimbu (AL), Delmiro Gouveia (AL), Volta (PE), Quixaba (PE) e Jatobá (PE). Caso funcionasse nos dias atuais, poderia estar atendendo a uma população estimada em mais de cem mil pessoas<sup>xxxv</sup>. Partia de Piranhas e ali chegava às terças, quartas e sábados, num comboio até Delmiro e outro até Jatobá<sup>xxxvi</sup>, composto de até 8 vagões: 1 de primeira classe, 1 ou 2 de segunda, 1 ou 2 de grade para animais e de 1 a 3 para transporte de outras mercadorias<sup>xxxvii</sup>.

Como a estrada isolada da companhia inglesa, foi sempre deficitária.

Quadro 3  
Great Western -1909

Estradas	Viajante/km	Tonelada/km
Natal—Independência	1.736.235	1650.727
Central PE	13.944.955	8.672.159
Recife—SF	13.095.315	17.775.128
Central de Alagoas	5.459.551	6.195.088
Paulo Affonso	91.610	277.882

Fonte: Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas, 1909. p.145.  
Dados compilados pela autora.

Através dos dados disponíveis nos relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, vê-se que o coeficiente de tráfego da **EFPA** foi sempre bastante elevado, ou seja, transportou muito abaixo de sua capacidade. Entre 1909 e 1913, por exemplo, o índice esteve entre 220 e 240%<sup>xxxviii</sup>. A título de comparação, a Estrada de Ferro

Recife—São Francisco, no mesmo período, se manteve com o coeficiente de tráfego na faixa de 60%.

Ainda no relatório de 1909, p.42, a nossa ferrovia teve apenas 14,3% dos lugares ocupados e 38,9% da capacidade de carregar mercadorias utilizada. Em 1917, a autorização ministerial de aumento de tarifa diminuiu o déficit da ferrovia<sup>xxxix</sup>, mas em seguida, os relatórios começam a reclamar da falta de manutenção da estrada, ainda que o contrato exigisse o emprego de 10% da renda bruta na sua manutenção<sup>xl</sup>. Nessa fonte, apenas para o ano de 1911, a Companhia não está no banco dos réus quanto à conservação e ao bom funcionamento da **EFPA**.

Aqui cabe a ressalva de que essas informações necessitariam ser confrontadas com outras, como por exemplo, mais dados sobre a navegação Penedo—Piranhas ou sobre os transportes do entorno do rio na margem sergipana e acima de Petrolândia. Como afirmo anteriormente, a história das ferrovias pertence à malha dos interesses políticos locais ou regionais, e naturalmente um relatório estatal cuidará de um tipo de versão. Os problemas financeiros são indiscutíveis, e suas causas requerem uma abordagem mais acurada, que foge ao escopo deste trabalho. E também não se pode negar que, em todo o Baixo São Francisco, não há e não havia densidade demográfica suficiente para justificar financeiramente o empreendimento. Reafirmo que essa razão estaria num projeto de desenvolvimento social que privilegiasse o crescimento econômico e o bem-estar de sua população.

E é nessa perspectiva que nos voltamos para os impactos da ferrovia em Piranhas, na época da sua construção.

A cidade, que se movimentava economicamente em torno da agropecuária, tinha nos vagões do trem o principal meio de transporte. Os vereadores de Marechal Floriano, nome da cidade até 1949, assinalam preocupações com o movimento e a limpeza pública em torno do cais, ao lado da estação<sup>xli</sup>. Também denunciavam as más condições sanitárias dos rebanhos que chegam de trem ou pelo rio<sup>xlii</sup> e sugerem à Prefeitura construção de "*abrigo para flagelados imigrantes que se acostem a esta cidade*"<sup>xliii</sup>.

Como é sabido, a população ribeirinha de toda a Bacia do São Francisco, ao longo de sua história, se ressentiu de políticas sociais adequadas à melhoria de suas condições de vida<sup>xliv</sup>. De um lado, a exploração das águas do rio se voltou prioritariamente para hidrelétricas e irrigação, de outro, a iluminação elétrica mal distribuída, como em Piranhas, que chegou em 1950 e até hoje não alcança todo o município<sup>xlv</sup>.

O problema da distribuição de luz pela Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF) sempre se caracterizou pela seletividade das áreas de atendimento. Em vários momentos, entre 1940 e 1980, Prefeituras dessa área de abrangência tentam se articular no sentido de ampliar o serviço. E sempre encontram alguns empecilhos.

O imperativo de ser o Estado brasileiro centralizador e concentrador de recursos coloca para as cidades do Vale do São Francisco um eterno problema: todos os municípios pertencem a estados da Federação cujas áreas apenas parcialmente se encontram na Bacia. Os governos estaduais, por sua vez, são imprescindíveis nas articulações no âmbito federal para as questões municipais, além de tradicionalmente disputarem entre si recursos ou meios de desenvolvimento. Somam-se a isso as demandas regionais ou microrregionais, como é o caso do Baixo São Francisco.

Interessante notar que a **Estrada de Ferro Paulo Affonso** foi, sob certo aspecto, uma ousadia. Afinal, quis interligar parte dos Estados de Alagoas, Bahia, Pernambuco e Sergipe. Estes não atuam na mesma sintonia no cenário político nacional. Existem sempre sérias disputas por investimentos entre os estados da federação a partir das ofertas feitas pelas políticas de desenvolvimento para o Vale do São Francisco. E seus municípios que estão mais próximos ao rio não pertencem necessariamente aos pólos estaduais economicamente mais dinâmicos ou mais subsidiados.

Um outro complicador é o tratamento não-federativo dos problemas do *rio da unidade nacional*. Políticos representantes dos mais variados interesses assim o defendem — querem algo centralizador, sem entretanto conjugar as especificidades estaduais ou mesmo regionais. Dito de outra maneira, o tipo de unidade realizada por políticas nacionais para o rio refletem a dificuldade da regulação federativa. Assim foram, por exemplo, a lei imperial de 1873 criando uma nova província que iria do norte de Minas ao sul de Pernambuco não efetivada por rivalidades provinciais e mais recentemente as ações da Comissão do Vale do São Francisco (CVSF)<sup>xlvi</sup>.

Em 1951, a Câmara de Vereadores de Pirapora (norte de Minas Gerais) envia ofício à Câmara de Vereadores de Piranhas para tratar de gestões em favor da "*execução do plano geral de aproveitamento econômico do Vale do São Francisco*"<sup>xlvii</sup>. No mesmo documento é solicitado aos vereadores locais que se dirijam à Câmara de Maceió e aos senadores por Alagoas "*para que este estado seja beneficiado com energia elétrica produzida pela Companhia Hidro Elétrica do São Francisco, na mesma época em que a receberão os estados de Pernambuco e Bahia*".

Essa proposta de ação conjunta entre municípios do Vale mostra um pouco as redes que se sobrepõem no encaminhamento de questões comuns através de uma comissão única. Parlamentares de cada Estado vão fazer gestões na Câmara Federal e no Senado para aprovar medidas econômicas que, naturalmente, beneficiem suas cidades. E fica claro que a própria distribuição de energia elétrica é seletiva. Assim, cabe perguntar: que unidade é essa? Nesse caso, uma idéia de unidade construída a partir de interesses bastante específicos.

A pretendida unidade, em cada conjuntura, responde por certos interesses que falam e captam recursos em nome do geral- a Bacia do São Francisco, mas operam na órbita de alguns interesses particulares.

A ação governamental no Vale do São Francisco muito raramente cuidou do problema dos transportes. O *plano geral* citado acima foi o objetivo da criação da Comissão do Vale do São Francisco em 1948<sup>xlviii</sup>. Pretendeu cuidar de irrigação, geração de energia (barragem de Três Marias) e navegação sem, entretanto, efetivar metas quanto a esta última, ou o que é pior, incentivar um tipo de irrigação prejudicial ao rio e à maioria de sua população, mas capaz de dar um bom suporte às agroindústrias<sup>xlix</sup>.

Um dispositivo constitucional, aprovado pelo Congresso Nacional no ano anterior, destinou recursos, por quase vinte anos, para a Bacia do São Francisco, prevendo, em termos de transportes, apenas construção ou manutenção de rodovias<sup>i</sup>. Essa Comissão foi sucedida pela SUVALE (1967), que se transformou em Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF, 1974), voltada para a irrigação. No mesmo sentido, agem as agências de crédito<sup>ii</sup>. E o relatório final da Comissão Especial para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco, de 1995, reconhece a carência de transportes em toda a Bacia e recomenda incentivo a hidrovias e recuperação de algumas linhas ferroviárias, mas nenhuma delas no Baixo São Francisco<sup>iii</sup>.

Assim, o isolamento da **Estrada de Ferro Paulo Affonso** dentro da Great Western continua no período da administração pela Rede Ferroviária do Nordeste, a partir de 1950<sup>iiii</sup>. Mesmo depois dessa data, a locomoção pelo Baixo São Francisco é uma dificuldade. Mas a classificação de estrada inútil, que a acompanhou desde o Império<sup>lv</sup>, deve ser, no mínimo, colocada em dúvida.

Certamente para ferroviários e passageiros a história foi outra.

*"Todo pobre andava fácil... carregava o que você quisesse" ou "pegava o trem em Delmiro ia pra Petrolândia, pegava o pau de arara e ia pra serra talhada" <sup>lv</sup> ou "transportava a atobá cereais de Penedo e Sergipe" ou "carregava gado" ou "tinha um sanfoneiro que todo sábado ia pro Talhado brincar"*

O tempo exíguo da pesquisa não nos permitiu fazer um levantamento de dados capaz de subsidiar, com consistência, uma abordagem acerca dos trabalhadores da **EFPA**, o que poderá ser objeto de futuras pesquisas. Ainda assim, uma sucinta pesquisa bibliográfica e documental e as entrevistas nos possibilitam fazer alguma consideração.

Foram feitas entrevistas não-estruturadas e focalizadas, abordando três tópicos: condições de trabalho, cotidiano nas estações e administração.

A categoria dos ferroviários e sua representação sindical participam tradicionalmente dos movimentos sociais no Brasil. Em 1891, no Rio de Janeiro, enfrentaram o presidente Marechal Deodoro quando da proposta de arrendamento da Estrada de Ferro Central do Brasil<sup>lvi</sup>. Para o Nordeste, no período em que funcionou a **Estrada de Ferro Paulo Afonso**, encontramos indicações de movimentos grevistas.

Em Alagoas, segundo Alice Anabuki Plancherel, para o período entre 1891 e 1914, os chamados operários do Estado – marítimos e ferroviários, denotam uma relativa organização sindical. Em 1932, quando os trabalhadores de Norte a Sul do País se mobilizaram, os funcionários da Great Western em Natal (RN) também estão presentes, embora não contassem com a adesão do sindicato alagoano<sup>lvii</sup>. E vinte anos depois, acontece a greve geral dos ferroviários paulistas<sup>lviii</sup>.

Em que pese o citado isolamento de nossa Estrada, não podemos deixar de notar a ausência de referência a greves no conjunto das entrevistas e nos documentos analisados até agora.

Entre os trabalhadores da **EFPA**, havia o administrador da ferrovia, os inspetores de cada uma das estações, o chefe de escritório, o encarregado (responsável pela mercadoria transportada), maquinistas, telegrafistas, bilheteiros. No vão livre da Estação de Piranhas havia horta, jardim, mangueiras e parreiras, e, num de seus prédios, funcionou a Sociedade Dramática e Recreativa Familiar, na maior parte do tempo presidida por ferroviários, para cuidar de assistência social, festas populares e educação cívica<sup>lix</sup>. Nas demais, são fortes as lembranças de momentos festivos e confraternizações, em muitos casos acompanhadas de bandas de música de ferroviários. Em Petrolândia, a memória carrega um lastro de dor pela transferência forçada de todos os moradores, em 1988, na formação do reservatório Itaparica.<sup>lx</sup>

Os entrevistados sugerem uma visão positiva das condições de trabalho. Aqui, vale notar a particularidade da categoria dos ferroviários no que diz respeito à defesa das próprias ferrovias. São várias e atuais as entidades de defesa de interesses ferroviários, como o Grupo de Amigos da Great Western ( Recife, 1996), Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (1977, SP, RJ, MG, SC), Associação de Preservação da Memória Ferroviária ( SP, 1994) e a Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem ( RJ, 1992)<sup>lxi</sup>. Em suas falas a atribuição de "estrada isolada" aparece tanto como vantagem quanto como inconveniente.

*O ferroviário, em qualquer parte que ele existir ele é irmão do outro. Quando ia visitar Maceió, tinha que ir na Estação olhar os colegas, ia a Recife e era do mesmo modo<sup>lxii</sup>*

*A estrada de Ferro tem esse movimento: quando precisa de um transfere para o local que tá faltando<sup>lxiii</sup>*

*Todos tinham um bom comportamento e eram trabalhadores<sup>lxiv</sup>*

*Tinha uns do Recife que quando praticava qualquer coisa lá, eles botavam práqui de castigo<sup>lxv</sup>*

O olhar afirmativo, entremeado de uma ligeira crítica, visto como elemento estruturante da memória social, nos remete à consideração de que o que é

verbalizado, normalmente se quer guardar como uma boa lembrança, pois serve antes de tudo, para construir um sentimento de pertencimento, como já disse Michael Pollak (1986).

O trajeto, o maquinário e toda a obra física que envolveram a **EFPA** ganham sentido de referência na elaboração dos processos de sociabilidade, conformando a memória e a identidade destes sertanejos que compartilham as fronteiras de Alagoas, Bahia, Pernambuco e Sergipe.

Um outro fator que certamente contribuiu para o sentimento de grupo entre os ferroviários é o fato desta categoria profissional ter engrossado o conjunto dos assalariados que surge ainda dentro do sistema escravocrata. E neste item, nossa ferrovia também aponta uma questão interessante.

Plancherel, estudando a formação da classe operária alagoana, entre 1917 e 1922, a propósito do resgate da prática libertária de Octávio Brandão (1896-1980), assinala a introdução de trabalho assalariado nos engenhos de açúcar<sup>lxvi</sup>, seis meses após Estrada começar a funcionar.

Ao discutir o sentido burguês da legislação trabalhista da época, a autora ressalta a proibição de trabalho escravo em ferrovias brasileiras desde 1868. Entretanto, nas entrevistas consta que no trabalho pesado, nos trilhos ou na alimentação do trem, predominavam pessoas negras. Como nos documentos pesquisados só há registro de trabalhadores assalariados, cabe a pergunta: teriam sido realmente contratados regularmente estes “ex-escravos”?

## DEPOIS DO ÚLTIMO APITO

Há um generalizado sentimento de perda entre toda a população do entorno das estações e paradas da **EFPA**, quase quarenta anos depois. Uma perda que, num certo sentido, se reelabora na memória coletiva.

Depois que o trem parou de circular (8/7/1964), ainda ficaram funcionários trabalhando na retirada dos trilhos por vários anos<sup>lxvii</sup>. O patrimônio edificado e as obras de arte, como o relógio da Estação de Piranhas e as pontes, ficaram sob a administração da Rede, no Recife.

Quanto à primeira estação, a Prefeitura de Piranhas negocia a doação, venda ou cessão dos bens durante alguns anos. Em 20/04/1968, um decreto do Presidente da República permite que o Ministério dos Transportes autorize a RFFSA a ceder ou vender, em condições especiais, o patrimônio da rede Ferroviária do Nordeste aos municípios. Estiveram sem uso, durante muitos anos, o armazém, o terreno da esplanada do recinto da estação, o relógio e a bomba de abastecimento de água.

Entre 1967 e 1984, os prefeitos Eviládio José de Souza e Celso Rodrigues, que se alternaram à frente da administração pública municipal, mantiveram correspondência com a direção da Rede Ferroviária do Nordeste, contando em 1967 com a intermediação do governo do Estado de Alagoas<sup>lxviii</sup> e em 1984, da superintendência da CHESF<sup>lxix</sup>.

Quanto ao prédio da Estação, depois de um período de aluguel<sup>lxx</sup>, há um contrato de comodato entre a Rede e a Prefeitura<sup>lxxi</sup>, passando a sediar o Museu do Sertão.

Os prédios das estações de Olho D'Água do Casado, Talhado, Sinimbu, Quixaba e Volta encontram-se em péssimas condições de conservação. Em Delmiro Gouveia foi restaurado como Museu da Pedra para cuidar da memória industrial ( Fábrica da Pedra), do cangaço e um pouco da ferrovia. As edificações do que um dia foi a estação de Jatobá/Petrolândia encontram-se afogadas , no lago da Usina Hidrelétrica de Itaparica, posteriormente chamada de Usina Luiz Gonzaga, do sistema CHESF.

No início do século XXI, não nos causa estranhamento entender que, se a produção do café e a mineração exigiram estradas de ferro, a economia globalizada requeira muito mais do que boas estradas em funcionamento. Carregar pessoas, idéias, informações e alimento foi a grande empreitada da **Estrada de Ferro Paulo Afonso**.

Finalizando, gostaria de enfatizar que o caráter descritivo e exploratório deste estudo de caso, feito através de abordagem qualitativa, possibilita desdobramentos. Além do próprio problema do transporte, ficam apontados dois objetos de pesquisa ainda descobertos: as condições de trabalho e o mapeamento das ações públicas no Baixo São Francisco. Para ambos, fica sugerida uma pesquisa bibliográfica e documental, com observação direta e indireta. A abordagem das questões relativas ao trabalho necessitaria de um *survey* que possibilitasse o refinamento da informação e comparações futuras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIRRE, Brasília et alli. *Projetos de irrigação no Nordeste: o custo da transformação social*. São Paulo :FIPE/PRONI, 1988.

ALMEIDA, Luiz Sávio de. "Alagoas: as greves de 1932". *Revista Estudos*, nº4, Departamento de Ciências Sociais/UFAL. 1990.

——— "Raízes do Comunismo em Alagoas". *Debates de História Regional*, nº1. Revista do Departamento de História/UFAL, 1992.

BLOCH, Didier. *As Frutas Amargas do Velho Chico. Irrigação e desenvolvimento no Vale do São Francisco*. São Paulo: Livros da Terra, 1996.

BRASIL. Congresso. Senado Federal. Comissão Especial Para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1995. v.1 Relatório Final.

CARVALHO, Otomar. *Economia política do Nordeste: secas, irrigação e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Campus, 1988

CHESF. Companhia Hidrelétrica do São Francisco. [www.chesf.gov.br](http://www.chesf.gov.br), em 03/01/2002.

CODEVASF. Companhia de desenvolvimento do Vale do São Francisco. [www.codevasf.gov.br](http://www.codevasf.gov.br), em 5/5/2002.

Costa, Virgílio P. da Silva. *Joaquim Nabuco*. São Paulo: Editora Três, 2001.

DULCI, Otávio S. *Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

ESPÍNDOLA, Thomaz do Bom- Fim. *Geografia Alagoana ou descrição física, política e histórica da Província de Alagoas*. Maceió: Edições Catavento, 2001.

FAORO, Raymundo. *Os donos do Poder. A formação do patronato político brasileiro*. Rio de Janeiro: Globo, 1987

FERNANDES, Florestam. *A Revolução Burguesa no Brasil*. Ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos: introdução à história da sociedade patriarcal no Brasil*. 8.ed. Rio de Janeiro: Record, 1990.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1971.

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

IBGE, Censo 1996. [HTTP://WWW.IBGE.GOV.BR](http://WWW.IBGE.GOV.BR), EM 24/07/00

INFORMATIVO Ferroviário. [http:// br.geocities.com](http://br.geocities.com), em 02/2001.

LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Liana M F ; NABUCO, M Regina ( org.). *Integração, Região e Regionalismo* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994

MARROQUIM Ad. *Terra das Alagoas*. Roma: Editori Maglione & Strini, 1922.

MINISTÉRIO da Viação e Obras Públicas. Relatório dos Presidentes de Província (1830-1889) e Relatórios Ministeriais (1821-1960) Hartness Guide

Statistical Information, [HTTP:WWW.CRL.UCHICAGO.EDU/INFO/BRAZIL](http://WWW.CRL.UCHICAGO.EDU/INFO/BRAZIL), entre 05/09/2000 e 15/10/2000.

MELO, Josemir Camilo. Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste ( 1852-1902). Dissertação de Doutorado em História, UFPE, 2000

NABUCO, Joaquim. *A Abolição e a República*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 1999.

OLIVEIRA, Evelina Antunes F. *Nova Cidade, velha política. Poder local e desenvolvimento regional na Área Mineira do Nordeste*. Maceió: EDUFAL, 2000.

<sup>1</sup>Plancherel, Alice Anabuki. *Memória e Omissão: anarquismo e Octávio Brandão*. Maceió: Edufal, 1987,

POLLAK, Michael. “Memória , esquecimento e silêncio”. *Estudos Históricos* , nº3.

PRADO, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1978.

QUEIRÓZ, Maria Isaura P. *O Mandonismo local na vida política brasileira e outros ensaios*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

REDE Ferroviária Federal S/A. *Revista Ferroviária. Suplemento Especial* Rio de Janeiro, Abril, 1997.

RODRIGUES, Rosiane. *Piranhas: retrato de uma cidade*. Maceió: Catavento, 1999.

SALLES. Nara. *Borda do Lago: um caso de conflito agrário ambiental*. Dissertação de Mestrado em Antropologia, UFPE, 1999.

SAMPAIO, Theodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1955.

SENADO FEDERAL. Comissão Especial para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco. *Relatório Final*. V 1, Brasília, 1995.

SILVA, Antonio Ozai. *História das Tendências no Brasil*. São Paulo: Dag Gráfica e Editorial, s/d.

SOCIEDADE de Pesquisa para a Memória do Trem. [http:// www.trem.org.br](http://www.trem.org.br), em 10/02/2001.

TENÓRIO, Douglas Aprato. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros e Editora, 1996

SUDENE. *Seminário Internacional sobre o Desenvolvimento do Nordeste Brasileiro*. Documentos Básicos. Recife, PE, 1995.

VIANNA, Luís Werneck. *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

A GAZETA DE ALAGOAS, 17/07/1964./ DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, 17/7/1964.

## ARQUIVOS CONSULTADOS

ARQUIVO DA PREFEITURA DE PIRANHAS

ARQUIVO DO CÂMARA MUNICIPAL DE PIRANHAS

ARQUIVO PÚBLICO DE ALAGOAS

ARQUIVO DA COMPANHIA DE TRANSPORTES URBANOS DE ALAGOAS

ARQUIVO DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE ALAGOAS

ARQUIVO DO SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DO ESTADO DE ALAGOAS.



<sup>i</sup> Professora Assistente da UFAL e pesquisadora CENDOP/Xingó-2000. Participaram na coleta de dados, Débora Nunes Lino, Iracilda Albuquerque de Melo e Ana Glória Ferreira dos Santos graduandas em Ciências Sociais/UFAL . Devo registrar a valiosa colaboração de Rogério Xavier Melo , Dieter Max Schoop, Luiz Ruben Bonfim , Alcivandes Santana e o apoio da FAPEAL.

<sup>ii</sup> Hardman, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. Fotos. Exposição do Centenário, Filadélfia, EUA, 1876; Exposições Nacionais, Rio de Janeiro, 1961, 1875 e 1908; Exposição Universal, Paris, 1900.

<sup>iii</sup> APPRATO Tenório, 1996, p.47; a abertura ao tráfego em Piranhas foi em 25/2/1881, p.105. Em 1835, o Regente Feijó já havia demonstrado interesse em implantar ferrovias, *ibidem*, p.37.

<sup>iv</sup> Revista Ferroviária, 1997, p. 5. Lei nº 641, de 26 de julho de 1852, restringindo o lucro a 8%, além do que teria de reembolsar ao governo pela garantia de juros.

<sup>v</sup> Revista Ferroviária, 1997, p.7.

<sup>vi</sup> Apprato Tenório, 1996, p.49.

<sup>vii</sup> *Ibidem*. p.104 e Marroquim, 1922, p.154

<sup>viii</sup> *Ibidem*. p.104.

<sup>ix</sup> SAMPAIO, Theodoro. 1955, p.60.

<sup>x</sup> A esse respeito ver por exemplo, FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*. Rio de Janeiro: Globo, 1987 e QUEIROZ, M. Isaura. *O mandonismo local na vida política brasileira e outros ensaios*. São Paulo: Alfa Ômega, 1976.

<sup>xi</sup> Relatórios dos Presidentes de Província.<http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil> em 5/09/2000. Consta no relatório do Presidente da Província de 1879 p.5, dos mais de 7 mil retirantes que passaram por Piranhas, 1571 pessoas foram empregadas na construção da Estrada, e alimentadas suas famílias e 961 viúvas, órfãos, cegos, aleijados, etc. Caio Pardo ( 1978, p 201) assinala que entre 1877-80 houve um forte movimento migratório no interior do Nordeste.

- <sup>xii</sup> FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos*: introdução à história da sociedade patriarcal no Brasil. 8.ed. Rio de Janeiro: Record, 1990, p.9. Vale lembrar que na literatura mundial, capitalismo e ferrovias são amplamente associados.
- <sup>xiii</sup> FERNANDES, Florestam. *A Revolução Burguesa no Brasil*. Ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987, cap.2.
- <sup>xiv</sup> sobre a caída do ministério Sinimbu ver COSTA, Virgílio P Silva. *Joaquim Nabuco*. São Paulo: Editora Três, 2001, p. 74. Caio Prado ( ob. cit. p. 180) assinala que netre 1880-85 houveram sete ministérios.
- <sup>xv</sup> Sobre os diferentes processos de desenvolvimento regional no Brasil ver DULCI, Otávio S. *Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte, UFMG, 1999. Sobre poder local/regional ver OLIVEIRA, Evelina A F. *Nova Cidade, velha Política. Poder local e desenvolvimento regional na área mineira do nordeste*. Maceió: EDUFAL, 2000.
- <sup>xvi</sup> Sinimbu nasceu em São Miguel dos Campos, que fica a aproximadamente 200km de Piranhas.
- <sup>xvii</sup> SAMPAIO, Theodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1955. p.35.
- <sup>xviii</sup> SAMPAIO, op. cit. p.44.
- <sup>xix</sup> Relatórios do Presidente da Província de Alagoas à Assembléia Legislativa Provincial, 16/4/1882, p.51, <http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil>, em 5/9/2000.
- <sup>xx</sup> Marroquim Ad. *Terra das Alagoas*. Roma: Editori Maglione & Strini, 1922. p.154: em 1890 Piranhas contava com 3497 habitantes.
- <sup>xxi</sup> Douglas Apprato, 1996, op. cit. p.108.
- <sup>xxii</sup> Relatórios do Presidente da Província de Alagoas à Assembléia Legislativa Provincial, 16/4/1882, p.33, <http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil>, em 5/9/2000
- <sup>xxiii</sup> Relatório do Presidente da Província das Alagoas à Assembléia Legislativa Provincial, 1880, p.49 <http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil>, em 5/9/2000
- <sup>xxiv</sup> Of. nº 1, de 28/01/1891 e nº 2, de 4/2/1891 do diretor da Estrada Francisco José Gomes Calaça ao Governador de Alagoas, Manoel de Araújo Góes comentam um acidente em que morreram o então diretor e seis empregados da EFPA. Arquivo Público das Alagoas
- <sup>xxv</sup> Relatório do Presidente da Província das Alagoas à Assembléia Legislativa Provincial, 1882, p.34. <http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil>, em 5/9/2000. Caio Prado ( 1978, p 197) afirma que no final do Império, quando a maior parte da população brasileira está no litoral, o sistema de transportes, mesmo fragmentado, se amplia por terra, rio e mar.
- <sup>xxvi</sup> Idem, p.73.
- <sup>xxvii</sup> Em 1897 o engenheiro Mendonça Guimarães e o Barão de Souza Lima "requerem ao governo alagoano a concessão de uma ferrovia que, partindo de Maceió, se encontraria num certo ponto com a Estrada de Ferro Paulo Afonso, contando com um ramal que descendo o vale do rio SF, ligava-se com a Estrada de Ferro de Sergipe" contornando a cachoeira (TENÓRIO, op. cit. p 190).
- <sup>xxviii</sup> FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1971. p.37. Tenório (op. cit. p.46) afirma que a Estrada de Ferro Recife—São Francisco foi o primeiro investimento inglês nesse ramo, no Brasil.
- <sup>xxix</sup> Na entrevista com Noé Gomes de Souza e José Aldirio Gomes de Souza, consta que de Petrolina à Água Branca, onde ficava a Estação da Pedra, ia-se a pé acompanhado de jumento com mercadorias e entre Petrolina e Jatobá apenas um caminhão circulava. O Sr. Eugênio Ramos afirma ainda que a estação mais próxima, depois de Jatobá, era Arcoverde (PE), a mais ou menos 170 km, e em tempos de chuva gastava-se até um dia inteiro de viagem.
- <sup>xxx</sup> Conforme IBGE, Censo 1996, a população total das cidades que sediaram as Estações dessa Ferrovia, com exceção de Talhado, Sinimbu e Moxotó, sobre as quais não há dados disponíveis, é 107.053 habitantes.
- <sup>xxxi</sup> França, EUA, Alemanha, Japão são apenas alguns exemplos de economia centrais que mantiveram o uso dos trens como transporte de massa.
- <sup>xxxii</sup> TENÓRIO, op. cit. p.54
- <sup>xxxiii</sup> RFFSA. Revista Ferroviária, edição especial de abril de 1997, p.8. As outras grandes empresas serão a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil (Belga) com 2000 km e a The Leopoldina Railway, com 400km
- <sup>xxxiv</sup> Idem, p.28.
- <sup>xxxv</sup> Conforme IBGE, Censo 1996, a população total das cidades que sediaram as Estações desta Ferrovia, com exceção de Talhado, Sinimbu e Moxotó, sobre as quais não há dados disponíveis na atual divisão administrativa, é 107.053 habitantes.
- <sup>xxxvi</sup> RODRIGUES, Rosiane. *Piranhas*: retrato de uma cidade. Maceió. Ed. Catavento, 1999.
- <sup>xxxvii</sup> Entrevista Eugênio Ramos, ex-ferroviário da EFPA, em 8/7/00.
- <sup>xxxviii</sup> Em 1909, o CT foi de 244,99% (p.141); em 1911, 221,13%; em 1912, 252,57%; em 1913, 226,53% e 1916, 101,10%. Não há registro sobre todos os anos. Hartness Guide Statistical Information, [www.crl.uchicago.edu/info/brazil](http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil), em outubro/2000.

- xxxix Ministério da Viação e Obras Públicas, 1917, p.106. Hartness Guide Statistical Information, [www.crl.uchicago.edu/info/brazil](http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil), em outubro/2000.
- xl Ministério da Viação e Obras Públicas, 1920, p.185. Hartness Guide Statistical Information, [www.crl.uchicago.edu/info/brazil](http://www.crl.uchicago.edu/info/brazil), em outubro/2000.
- xli Registro de Atas de reuniões da Câmara de Vereadores de Marechal Floriano, vol 1, em 15/03/1948 e 13/09/1948.
- xlii Registro de Atas de reuniões da Câmara de Vereadores de Marechal Floriano, vol 1 em 22/07/48.
- xliii Registro de Atas de reuniões da Câmara de Vereadores de Marechal Floriano, vol 1 em 07/01/1949.
- xliv A esse respeito ver, por exemplo, CARVALHO, Otomar. Economia política do Nordeste: secas, irrigação e desenvolvimento. Rio de Janeiro: Campus, 1988; AGUIRRE, Brasília et alli. Projetos de irrigação no Nordeste: o custo da transformação social. São Paulo: FIPE/PRONI; BRASIL. Congresso. Senado Federal. Comissão Especial para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco. Relatório Final. Brasília: Centro Gráfico, 1995.
- xlv Registro de Atas de reuniões da Câmara de Vereadores de Piranhas em 10/03/1950.
- xlvi Sobre a nova província ver John Wirth citado por Dulci, Otávio, 1999. p.276 e sobre a CVSF ver Oliveira, Evelina A. F. , ob.cit. p. 48.
- xlvii Registro de Atas da Câmara Municipal de Piranhas, vol 2, em 06/11/1951. Arquivo da Prefeitura de Piranhas.
- xlviii BRASIL. Congresso, op. cit. vol 1 p 103. No relatório do Seminário Internacional sobre o desenvolvimento do Nordeste Brasileiro, SUDENE, 1994, p 241, é citada a construção da ferrovia Transnordestina, passando por Pernambuco e Ceará, como medida para melhorar a infra-estrutura regional.
- xlix BLOCH, Didier. As Frutas Amargas do Velho Chico. Irrigação e desenvolvimento no vale do São Francisco. São Paulo: Livros da terra, 1996.
- i idem, ibid. Lei nº 23 de fevereiro de 1947 a setembro de 1966.
- ii Idem, p.108-113.
- iii Idem, p.146.
- iiii RFFSA, ob. cit. p. 29.
- lv Apprato Tenório, ob. cit. p.104. A afirmação consta em Ademar Benévolo, *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, citado por Tenório.
- lv Entrevista com o Sr. Noé Gomes de Souza, Ana Maria da Conceição, Antonio Correia, José de Souza, Altemiro Damasceno, nesta ordem; ex- usuários da EFPA.
- lvi Suplemento especial da Revista Ferroviária, 1997, p.8. Sobre o sindicalismo no Brasil, da Primeira República a 1946, ver, por exemplo, VIANNA, Luís Werneck. *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- lvii Plancherel, ob. cit. p 61; ALMEIDA, Luiz Sávio de. "Alagoas: as greves de 1932". *Revista Estudos*, nº 4, Departamento de Ciências Sociais/UFAL, 1990. p.25 e "Raízes do Comunismo em Alagoas". *Debates de História Regional*, nº1. Revista do Departamento de História/UFAL, 1992, p.130.
- lviii SILVA, Antonio Ozai. *História das Tendências no Brasil*. São Paulo: Dag Gráfica e Editorial, s/d, p.75.
- lix Rodrigues, Rosiane, ob cit p 52-53. Nos anos 80, a Dramática trocou o nome para Centro Social e Esportivo Piranhense-CSEP.
- lx Os outros "municípios reconstruídos" foram Itacuruba (PE), Rodelas (BA), Chorrochó (BA) e Barra do Tarrachil (BA). As cidades inundadas parcialmente foram Floresta e Belém do São Francisco, em Pernambuco e Glória, na Bahia. A CHESF reassentou, até 1995, 45% do total de 11.055 famílias ( Senado Federal, 1995, ob.cit. p 77).
- lxi <http://www.trem.org.br>, em 02/02/2001. Além das entidades, bibliotecas e museus ferroviários ( RJ, PE, etc.), este site abriga links sobre ferromodelismo, muito praticado por ferroviários aposentados.
- lxii Entrevista com o Sr. George Alves Lisboa.
- lxiii Idem.
- lxiv Idem.
- lxv Entrevista com o Sr Eugênio Ramos Corrêa.
- lxvi Plancherel, Alice Anabuki. *Memória e Omissão: anarquismo e Octávio Brandão*. Maceió: Edufal, 1987, p 42.
- lxvii O último trilho foi retirado em 1971. Rodrigues, Rosiane Rodrigues, op. cit. p. 56. Em 17/07/64 foi publicado no Diário do Congresso Nacional e na Gazeta de Alagoas um artigo do presidente da Associação Alagoana de Imprensa, Genésio Carvalho, repudiando o fim da ferrovia.
- lxviii Correspondência do governador Lamenha Filho ao superintendente da RFFNE, em 24/10/67.
- lix Correspondência entre o prefeito Celso Rodrigues ao Superintendente da RFFNE, de 28/2/67 à 02/07/69; correspondência entre prefeito Eviládio José de Souza ao Ministro dos Transportes, em 9/04/70 e 14/10/80; correspondência do prefeito Eviládio José de Souza ao superintendente da RFFSA, em 08/09/80; correspondência do engenheiro adjunto da presidência da CHESF ao prefeito Celso Rodrigues, em 02/01/84.
- lxx Correspondência do engenheiro adjunto da presidência da CHESF ao prefeito Celso Rodrigues, em 02/01/84
- lxxi Rodrigues, Rosiane, op. cit p 83.