



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES
CURSO DE HISTÓRIA - BACHARELADO

AMINADABE MARTINS RAMOS

**FERROVIAS EM ALAGOAS NO SÉCULO XIX E NAS PRIMEIRAS
DÉCADAS DO SÉCULO XX**

MACEIÓ

2019

AMINADABE MARTINS RAMOS

**FERROVIAS EM ALAGOAS NO SÉCULO XIX E NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO
SÉCULO XX**

Monografia de Conclusão de Curso, trabalho apresentado a Coordenação do Curso de História - Bacharelado com pré-requisito para integralização da grade curricular – História Ufal.

Orientador: Prof. Esp. José Roberto Santos Lima

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico
Bibliotecária Responsável: Marcelino de Carvalho

R175f Ramos, Aminadabe Martins.
Ferrovias em Alagoas no século XIX e nas primeiras décadas do século XX
/Aminadabe Martins Ramos. – 2019.
87 f. : il. color.

Orientador: José Roberto Santos Lima.
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em História : Bacharelado) –
Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Ciências Humanas, Comunicação
e Artes. Maceió, 2019.

Bibliografia: f. 74-75.
Apêndices: f. 76-80.
Anexos: f. 81-87.

1. Ferrovias - Alagoas. 2. Ferrovias - Investimentos. 3. Ferrovias -
Manutenção e reparos. 5. Produtividade agrícola. 6. Ferrovias - História -
Declínio. I. Título.

CDU: 625.1/.5(091)(813.5)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES
CURSO DE HISTÓRIA

TERMO DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado
“FERRÓVIAS EM ALAGOAS NO SÉCULO XIX E NAS PRIMEI-
RAS DÉCADAS DO SÉC. XX” elaborada(o) por
AMINADA BE MARTINS RAMOS e aprovado por
todos os membros da Banca Examinadora, cumprindo as exigências para obtenção do
título de Bacharelado em História.

BANCA EXAMINADORA:

Prof.(a) José Roberto Santos Lima
Orientador (a):
Prof.(a) Roberto F. L.
1º Examinador (a):
Prof.(a) Paulo Vinícius B. dos Santos
2º Examinador (a):

Maceió, Alagoas
26/08/2019

DEDICATÓRIA

À minha esposa Francisca Helena S. Baracho Ramos e aos meus filhos Priscila Soares Baracho Ramos Alves e Matheus Soares Baracho Ramos que tanto me apoiaram, incentivando para continuar nesta jornada. Aos colegas do curso de História Bacharelado e todos os professores, em especial aos professores José Roberto S. Lima e Paulo Vítor Barbosa dos Santos, não mediram esforços perante as atividades para a conclusão deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro à Deus pela vida, por seu grandioso amor, sabedoria e bondade.

Aos meus pais David Martins Ramos (in memória), e Maria Júlia Pinto pelo esforço nos caminhos percorridos, acreditando que um dia seria possível realizar este sonho.

Às professoras Belmira Conceição Lins (in memória) e Maria Neide Vitor da Silva de Porto de Pedras – AL, pelos ensinamentos, conselhos, orientações e muita dedicação.

Ao professor Sandoval Alfredo dos Santos, meus agradecimentos pelos seus ensinamentos que foram essenciais para aprendizagem tão compartilhada.

A minha esposa Francisca Helena S. Baracho Ramos pela participação nas aulas, apoiando toda caminhada, fazendo parte também como aluna do mesmo curso.

Aos meus filhos Priscila Soares Baracho Ramos Alves e Matheus Soares Baracho Ramos, pela colaboração das informações, paciência, presteza, incentivo para continuação desta caminhada. Vocês são muitíssimos especiais.

Aos queridos amigos da turma do curso pelo apoio e compreensão, pelas trocas de informações e nossa amizade, por todos tenho grandioso respeito.

Ao professor e orientador José Roberto Santos Lima, por ter aceitado meu convite na orientação deste projeto, por sua paciência, dedicação, humildade, colaboração por ter acreditado na realização deste trabalho.

Muito obrigado a todos os professores e professoras, com seus exemplos de amor, informações, respeito e dedicação, a quem tive o prazer de tê-los como mestres.

Ao professor e coorientador Paulo Vítor Barbosa dos Santos por suas valiosas orientações. Aos coordenadores e técnicos administrativos pelo grande apoio de informações e materiais demonstrativos, com respeito e profissionalismo.

Obrigado a equipe do pessoal de serviços gerais pela presteza dos seus serviços.

A todas as pessoas que colaboraram para a realização deste trabalho no transcorrer da minha vida acadêmica, acreditando que é possível contribuir na realização de uma nova história.

PARA CANTAR, DANÇAR E REFLETIR

Mande notícias

Do mundo de lá

Diz quem fica

Me dê um abraço

Venha me apertar

Tô chegando...

Coisa que gosto é poder voltar

Sem ter planos

Melhor ainda é poder voltar

Quando quero...

O trem que chega

É o mesmo trem

Da partida...

A hora do encontro

É também, despedida

A plataforma dessa estação

É a vida desse meu lugar

É a vida desse meu lugar

É a vida...

Milton Nascimento – Encontros e despedidas.

“TREM DE ALAGOAS”

Ascenso Ferreira

O sino bate,

O condutor apita o apito,

Solta o trem de ferro um grito,

Põe-se logo a caminhar...

_ Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende

Com vontade de chegar...

Mergulham mocambos

Nos mangues molhados,

Moleques mulatos,

Vêm vê-lo passar.

_ Adeus!

_ Adeus!

Mangueiras, coqueiros,

Cajueiros em flor,

Cajueiros com frutos

Já bons de chupar...

_ Adeus, morena do cabelo cacheado!

_ vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende

Com vontade de chegar...

Mangabas maduras,

Mamões amarelos,

Mamões amarelos,

Que amostram, molengos,

As mamas macias

Pra a gente mamar...

_ Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende

Com vontade de chegar...

Na boca da mata

Há furnas incríveis

Que em coisas terríveis

Nos fazem pensar:

_ Ali dorme o Pai-da-Mata!

_Ali é a casa das caiporas!

Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende

Vou danado pra Catende,

Com vontade de chegar...

Meu Deus! Já deixamos

A praia tão longe...

No entanto, avistamos

Bem perto outro mar...

Danou-se! Se move,

Se arqueia, faz onda...

Que nada! É um partido

Já bom de cortar...

_Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende

Com vontade de chegar...

Cana-caiana,

Cana-roxa,

Cana-fita,
Cada qual a mais bonita,
Todas boas de chupar...

_Adeus, morena do cabelo cacheado!

_Ali dorme o Pai-da-Mata

_Ali é a casa das caiporas!

_Vou danado pra Catende,

Vou danado pra Catende.

Vou danado pra Catende

Com vontade de chegar...

Ascenso Ferreira – Trem de Alagoas e outros poemas.

Nordestal editora – 1995 pp. 37,38.

RESUMO

A presente monografia é resultado de pesquisas bibliográficas, tendo como objetivo apresentar uma análise dos acontecimentos ocorridos com as ferrovias no Estado de Alagoas a partir do século XIX até meados do século XX, desde sua implantação até o declínio. Durante o período em que funcionou, ocorreu uma desvalorização em todo território brasileiro, foi quando o governo Federal resolveu investir nas rodovias reduzindo os investimentos nos caminhos de aço do Brasil, restringindo-se com precarização da manutenção dos mesmos, implantando um outro tipo de transporte que atendesse a demanda de cargas e passageiros. A implantação das ferrovias impulsionou a economia brasileira, direcionadas às produções agrícolas, como foi o caso do café em São Paulo e Minas Gerais, abrangendo o Vale do Paraíba, o algodão e a cana-de-açúcar no Nordeste brasileiro, assim como em outras localidades a produção da borracha e dos minérios. Entretanto, o primeiro capítulo é constituído por informações pertinentes a formação geográfica da cidade de Maceió, a implantação das ferrovias em Alagoas e os bondes em Maceió quando iniciaram suas atividades sendo conduzidos por animais. Já no segundo capítulo, observamos a importância do trem como transporte de cargas e passageiros tendo assim uma fundamental importância na vida social e econômica das pessoas, como também o escoamento das culturas agrícolas produzidas no Estado, com destino a exportação ao porto de Jaraguá, em Maceió. A partir do terceiro e último capítulo, inicia-se a conjuntura dos investimentos do capital inglês nas ferrovias em Alagoas, e por fim, o declínio das ferrovias por falta de investimentos adequados. O trabalho tem como finalidade trazer para o discurso acadêmico uma perspectiva mostrando que a implantação das ferrovias no Estado foi objetivada economicamente sobre os interesses da burguesia inglesa, dos produtores de algodão e principalmente da cana-de-açúcar, tendo lucros com os setores destinados as fábricas têxteis e sucroalcooleiro que foram durante muitos anos os mais beneficiados. Portanto, em razão dos elevados índices de lucratividade dos setores agrícolas, da centenária participação política da maioria dos produtores, assim como também da dimensão

territorial e continental do país e das necessidades de um transporte seguro e barato, as ferrovias deveriam ter sido mantidas até os dias atuais.

Palavras-chave: Alagoas, ferrovias, investimentos, precarização, produções agrícolas, declínio.

ABSTRACT

This monograph is the result of bibliographical research, aiming to present an analysis of the events that occurred as railroads in the State of Alagoas, from the nineteenth century until the mid-twentieth century, from its implementation until the decline. During the period in which the function took place, a devaluation occurred throughout the Brazilian territory, when the federal government decided to invest in highways, investments in Brazil's steel roads, restricting the precariousness of their maintenance, implementing another type. that meet the demands of cargo and passengers. The implementation of railroads boosted the Brazilian economy, directed to agricultural production, as was the case of coffee in São Paulo and Minas Gerais, encompassing the Paraíba Valley, cotton and sugar and sugar in the Northeast of Brazil, as well as in other locations. rubber and ore production. However, the first chapter consists of information pertinent to the geographical formation of the city of Maceió, the implantation of railways in Alagoas and the titles in Maceió, when it begins its activities to be conducted by animals. Already in the second chapter, we observe the importance of the train as transportation of cargo and passengers, having a fundamental importance in the social and economic life of the people, as well as in the flow of the agricultural crops produced in the State, destined to the transport in the port of Jaraguá, in Maceio. From the third and last chapter, start a combination of investments in English in railways in Alagoas, and finally, or decline of railways for lack of investments. The work has to bring to the academic discourse a perspective showing that the implementation of railways in the state was economically objectified on the interests of the English bourgeoisie, cotton producers and mainly sugarcane, having profits with the sectors involved as textile factories. and sugar and alcohol producers who have benefited for many years or more. Therefore, due to the high profitability rates of the agricultural sectors, the centennial participation of the policy of the main producers, as well as the territorial

and continental dimension of the country and the needs of safe and cheap transport, such as railroads used after being maintained until the present day. current.

Keywords: Alagoas, railways, investments, precariousness, agricultural production, decline.

DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA

Figura 1 – Imagem da Catedral de Maceió no início do século XX.....	19
Figura 2- Imagem da Capelinha São Gonçalo no início do século XIX	20
Figura 3–Imagem Ponte Embarque de Jaraguá, onde se vê uma Estátua da Liberdade.....	21
Figura 4 –Imagem chegada de um Navio Porto recém-inaugurado de Maceió em 1940....	22
Figura 5 –Imagem da Boca de Maceió com a Estação Ferroviária final do século XIX.....	23
Figura 6 -Imagem dos Bondes na Rua Sá e Albuquerque em Jaraguá, ano 1950.....	25
Figura 7 – Imagem da Estação Ferroviária de Murici, inaugurada em 1884.....	31
Figura 8 – Imagem de Bondes de tração animal passando em frente ao Cemitério de São José no bairro do Prado – Maceió – AL.....	35
Figura 9 – Imagem do Ancoradouro de Bebedouro com a Estação Ferroviária ao fundo....	35
Figura 10 – Imagem do Bonde Elétrico em Bebedouro em 1920.....	36
Figura 11 – Imagem dos operários Fábrica de Tecidos União Mercantil, F. Velho –1922....	38
Figura 12 – Imagem teares Fábrica de Tecidos União Mercantil, Fernão Velho – 1922.....	38
Figura 13 – Imagem da fachada da Fábrica de Tecidos Cachoeira em Rio Largo – AL.....	48
Figura 14 – Imagem da Estação Ferroviária União dos Palmares em meados de 1950.....	50
Figura 15 – Imagem de um trem transportando cana de açúcar para usina em Alagoas.....	51
Figura 16 – Mapa das Ferrovias de Alagoas em 1963.....	51
Figura 17 – Imagem da Estrada de Ferro da Usina Serra Grande – AL.....	52
Figura 18 –Imagem Construção Ferrovia Madeira-Mamoré em Rondônia em 1910.....	54

Figura 19 – Imagem de um trecho de ferrovia alagoana em decadência.....	64
Figura 20 – Imagem da Transnordestina abandonada no interior de Alagoas.....	66
Figura 21 – Imagem da estação de Jaraguá em Maceió – AL no século XX.....	67
Figura 22 – Imagem do VLT- Veículo Leve sobre Trilhos – Estação Jaraguá – Maceió.....	69
Figura 23 – Imagem do mapa da linha férrea Jaraguá e Lourenço Albuquerque.....	

ANEXOS

ENTREVISTA 1: Genivaldo Melo da Silva.....	76
QUADRO 1: Distância quilométrica aproximadas e meios de comunicação entre municípios e a capital do estado.....	81
QUADRO 2: Usinas alagoanas em 1931.....	82
QUADRO 3: Municípios alagoanos em 1931 – (algodão e cana-de-açúcar)	83
QUADRO 4: Produção e beneficiamento do algodão e derivados (1931)	84
QUADRO 5: Engenhos banguês, usinas e derivados por municípios alagoanos – 1931.....	85
QUADRO 6: População dos municípios alagoanos em 1931 (propriedades rurais e povoados)	86 – 87.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I: FERROVIAS E TRANSPORTE URBANO EM MACEIÓ	19
1. 1 - Configuração geográfica e origem da cidade de Maceió.....	19
1. 2 - Implantação da rede ferroviária em Alagoas.....	26
1. 3 - Bondes em Maceió no século XIX.....	31
CAPÍTULO II: UTILIZAÇÃO DAS FERROVIAS COMO MEIO DE TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS COM ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA ...40	
2.1 – O trem de passageiro e sua função social.....	40
2.2 – As ferrovias em Alagoas do açúcar ao algodão	44
CAPÍTULO III: A INFLUÊNCIA INGLESA NA CONSTRUÇÃO E O DECLÍNIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM ALAGOAS	53
3.1 - Investimentos dos ingleses na construção da malha férrea alagoana com desdobramentos econômicos, políticos, sociais e culturais.....	53
3 .2 – Início do declínio do transporte ferroviário de Alagoas.....	62
CONCLUSÃO	71
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	74

ENTREVISTA.....	76
ANEXOS – QUADROS INFORMATIVOS.....	81 - 87

INTRODUÇÃO

O homem em seu segmento, sempre buscou a evolução e o aperfeiçoamento, com o passar dos tempos, diversos acontecimentos tiveram influência na sua vida. Três fatores de grande relevância levaram a refletir expressivamente. Primeiro foi a descoberta e o domínio do fogo, permitindo que o homem primitivo pudesse aproveitar melhor os alimentos. Em seguida, a exploração da agricultura e a domesticação dos animais, depois ocorreu a descoberta da roda. Proporcionalmente, outras tarefas foram surgindo com novas perspectivas, como as primeiras manifestações artísticas e religiosas, o desenvolvimento de técnicas para construção de ferramentas, sendo as pinturas rupestres uma das primeiras formas de comunicação. Com o sistema de locomoção, a invenção e o aprimoramento nos meios de transportes não foram diferentes.

O setor de transporte é considerado uma atividade importante dentro de qualquer organização. Nenhuma empresa consegue sobreviver sem que ocorra movimentação com presteza de sua matéria prima e seus produtos. De acordo com suas características próprias, cada empresa exerce um papel bem definido quanto suas demandas e necessidades, que as vezes envolvem passageiros e movimentação de cargas nos deslocamentos das trocas comerciais. As ferrovias compostas por trens cada vez mais extensos, contribui na atuação do transporte de diversos produtos, entre eles os minérios.

As ferrovias, caminhos de aço, vias férreas e estrada de ferro como assim são conhecidas, são constituídas de dois trilhos de aço, paralelos sobre os quais deslizam os trens de passageiros ou cargas. Na constituição dos objetos complementares,

surgiram os vagões, veículo ferroviário rebocado, destinado exclusivamente ao transporte de mercadorias, animais e passageiros. Os trilhos de ferro são fixados paralelamente, mantidos por uma distância chamada de bitola mantida entre si. Os dormentes são peças de madeira ou concreto colocados sobre o leito da ferrovia sobre uma camada de pedra britada, formando um lastro protegendo o terreno dos desgastes cometidos pelas águas das chuvas. Quanto as locomotivas, são máquinas a vapor, elétrica ou com motor a combustão, montadas sobre rodas e destinadas a rebocar um comboio de carros ou vagões sobre uma linha férrea.

A história da ferrovia surgiu na Inglaterra. A partir da segunda metade do século XIX, diversos países, inclusive os Estados Unidos tiveram interesse de produzir as máquinas que posteriormente chegaram ao Brasil. A Revolução Industrial com o surgimento do sistema capitalista inglês acelerou várias transformações com iniciativa nas atividades industriais, causando interesses nos investimentos em vários países da Europa.

No Brasil, a primeira estrada de ferro construída foi no ano de 1854, sendo responsável o Sr. Irineu Evangelista de Souza “Visconde de Mauá”, empresário brasileiro, justamente o trecho correspondente a Baía de Guanabara à Raiz da Serra de Petrópolis no Rio de Janeiro, na época capital do Império. No século XIX, em 1889 já no fim da monarquia, implementaram uma grande quantidade de ferrovias no Brasil, existiam aproximadamente 9.583 quilômetros de linhas férreas em plena operação, uma grande maioria delas servindo ao Rio de Janeiro. (Lima, 2009, pp. 21-22).

A construção da via férrea transcontinental, abrangente nos territórios brasileiros e bolivianos conhecida por “*Madeira Mamoré Railway Company Limited*”, conseguiu investimentos dos empresários ingleses e norte-americanos para realização desta obra tão sonhada e esperada por centenas de pessoas, o que por diversos motivos, tornou-se impossível a realização do empreendimento, o sonho deixou de ser realizado. No caminhar da obra, diversos contratemplos foram surgindo como naufrágios, doenças tropicais, falta de recursos para investimentos, ataque dos índios da região, entre outros fatores. No canteiro da obra era visível a presença de trabalhadores de diversos países, existiam: brasileiros, ingleses, americanos, alemães, portugueses, cubanos, peruanos, bolivianos, colombianos, entre outros.

Neste trabalho será exposto como surgiram as ferrovias em Alagoas e qual a sua importância no contexto da produção agrícola, com destaque a produção das culturas de cana-de-açúcar e algodão, que durante a segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX se transformaram na maior e mais importante economia do Estado. Os engenhos banguês que permaneceram funcionando, outros que se transformaram em usinas, alguns que foram vendidos e desativados, foram exatamente neles que ocorreram diversas transformações no auge de sua produção no nordeste brasileiro, estabelecendo todo processo que contribuiu para o surgimento da grande propriedade de terra, lado a lado com as difíceis condições das pequenas propriedades que sobreviveram diante da diversificação e transformação do sistema produtivo de Alagoas ligado ao cultivo da cana-de-açúcar. Toda estruturação estava ligada ao poder e nas mãos constituinte de suas elites dominantes.

A implantação da cana-de-açúcar em Alagoas teve características das relações escravistas, iniciou-se com a mão de obra indígena e posteriormente com a do negro, principalmente no espaço agrário. Em seguida, ocorreram as relações de trabalho não escravistas, depois a transição para o trabalho livre acompanhado pelo abolicionismo e por último a questão do assalariado e com a chegada das usinas de açúcar e das fábricas têxteis foram criadas novas formas de organização, através das lutas impostas pelos trabalhadores, surgiram novas tendências para o mercado de trabalho.

As ferrovias em Alagoas tiveram uma ligação direta com as indústrias sucroalcooleira, porém, o espaço geográfico poderia ter sido melhor distribuído, com as instalações dos engenhos e usinas nos municípios que não foram privilegiados com as ferrovias, localizados no litoral do estado que atingiria o Camaragibe e Porto Calvo, Pilar, São Miguel dos Campos e Anadia. Diante do exposto, é possível concluir que a falta de implantação das ferrovias nessas regiões causou grandes prejuízos, eram áreas altamente produtivas, disponível de boa topografia e riquíssimas em recursos hídricos e com acentuada população.

A construção das ferrovias em Alagoas ocorreu com intensidade nas últimas décadas do século XIX, valorizando cidades, facilitando o escoamento da produção agrícola que antes eram destinados a pequenos portos e levados por embarcações de pequena cabotagem. O trem passou a atender os bairros de Jaraguá, Centro, Trapiche, Levada e Bebedouro ligando o vale do Mundaú em meados de 1882. Outros

trechos foram construídos como a estação de União em 1884, a de Viçosa em 1891, em seguida a de São José da Lage no final do século XIX, em 1894. Foi no século XX que as ferrovias chegaram aos municípios de Viçosa, Quebrangulo, Atalaia, Arapiraca e em seguida chegou ao sertão, justamente na cidade de Palmeira dos Índios com direção ao sul, chegando a Porto Real do Colégio, no baixo São Francisco.

O sistema ferroviário em Alagoas foi implantado por *“The Alagoas Railway Company Ltda.”* sendo concretizado na década de 1880, daí vemos a importância que os ingleses tiveram com todo processo de implantação, o que tornou atraente todos os serviços que a empresa oferecia, tanto como transporte de carga como de passageiros, tornando-se uma novidade, principalmente tendo como objetivo principal o transporte de mercadorias que eram aqui produzidas, comercializadas, consumidas e também exportadas o que favorecia grande margens de lucros ao capital inglês que fora investido.

CAPÍTULO I - FERROVIAS E TRANSPORTE URBANO EM MACEIÓ

1.1 - Configuração geográfica e origem da cidade de Maceió

Há evidências de que após o fim do domínio holandês em Alagoas, por volta de 1654 que teve início o primeiro povoado de Maceió, através da construção de um engenho de açúcar que tomou emprestado o nome indígena dado ao território de restinga, no local onde hoje está situada a praça D. Pedro II. O engenho foi fundado nas proximidades das margens do riacho Maçayó, conseguinte por sesmeiro de Santa Luzia do Norte, que procurava terras para cultivar cana-de-açúcar.

Nas descrições geomorfológicas da cidade de Maceió, o geógrafo Ivan Fernandes Lima descreve suas características:

“localiza-se (...) entre a lagoa Mundaú e o Oceano Atlântico com a enseada da Pajussara e a baía de Jaraguá; ocupa o terraço feito pelo mar na extremidade do rio Mundaú, e continua sobre uma ‘légua de terra’ que se junta a este terraço... esta ‘língua de terra’, que é uma restinga fechou aquele estuário, formando uma lagoa, e desviou a foz do rio para o Pontal. Maceió desenvolveu-se sobre tal formação alongada e, por isso podemos chamá-la de cidade restinga”. (LIMA 1965, p. 228).

Até meados do século XVII, o que havia era um modesto povoado em torno daquele engenho, célula-mãe de nossa atual capital, com uma pequena capela dedicada à Nossa Senhora dos Prazeres, anteriormente sob a proteção de São Gonçalo do Amarante, santo de devoção de Apolinário Padilha, o primeiro proprietário.

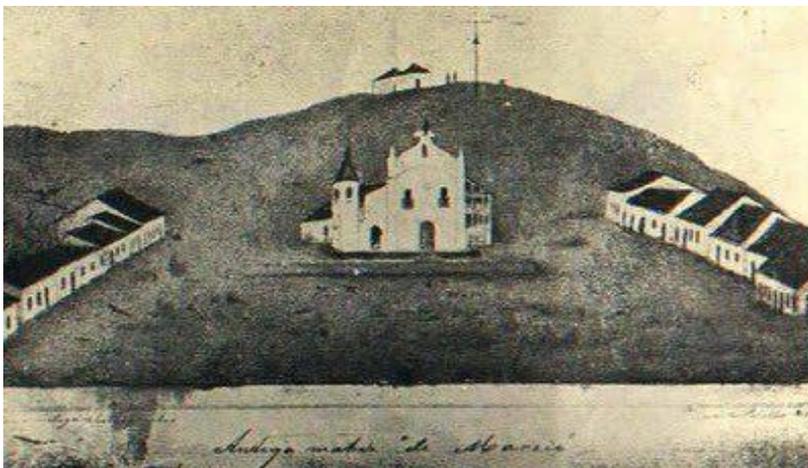
Figura 01 - Catedral de Maceió no início do século XX.



Fonte: MISA – Museu da Imagem e Som de Alagoas. 2017

Vale ressaltar que nas proximidades do engenho Maçayó existia uma capelinha denominada São Gonçalo, que com o passar do tempo, deu origem a Capela Nossa Senhora dos Prazeres. A Capela foi demolida em 1850 e em seu local foi erguida a Catedral Metropolitana de Maceió.

Figura 02 - Capelinha de São Gonçalo - início do século XIX.



Fonte: MISA – Museu da Imagem e Som de Alagoas. 2017

O Historiador Moacir Medeiros de Sant'Ana, em 1972 encontrou no acervo do Instituto Histórico Geográfico de Alagoas um documento referente ao Testamento do Cel. Apolinário Fernandes Padilha, contendo informações pertinentes a história da origem da cidade de Maceió, considerado grande descoberta diante do acervo histórico. Este documento possui relatos da criação do engenho Maçayó, Capela de Nossa Senhora dos Prazeres e da Capelinha de São Gonçalo erguida em 15 de

setembro de 1724. Moacir Sant'Ana elaborou uma nova teoria a respeito da origem da cidade de Maceió – que segundo os historiadores mais tradicionais como Craveiro Costa, Moreno Brandão, Thomas Espíndola e Jaime de Altavila defendiam a tese de que Maceió teria se originado de um engenho banguê, engenho Maçayó, a partir do achado de restos de construções do citado engenho que embasou a teoria de que a cidade teria se constituído a partir do engenho banguê – a partir do testamento do Apolinário Fernandes Padilha que dizia que o engenho só teria moído duas vezes e como é que o engenho que teria dado origem a cidade só ter moído duas vezes e ter entrado em fogo morto (deixou de produzir açúcar) como é que auto se justifica a cidade ter se originado dele e em torno dele ter se desenvolvido, se tornado vila ou cidade, não seria esse o fator suficiente para justificar a continuidade da vida econômica, social, política e cultural enquanto cidade. É daí que Moacir Sant'Ana verifica a improcedência da tese levantada pelos historiadores mais tradicionais, atribuído ao porto de Jaraguá o local onde a cidade teria se originada e em torno dele se desenvolvido.

Continuando os relatos, afirma que o Engenho Maçayó teve suas instalações em local impróprio. Referindo-se ao cultivo da cana-de-açúcar, teve uma baixa produção, daí o motivo do mesmo ter funcionado duas vezes, ou seja, ocorreram dois processos de moagem. Para obter boa produção da lavoura canavieira é necessário a implantação da cultura em solos massapê, solo nas proximidades onde o engenho foi instalado era pantanoso alagadiço, vindo então a compreensão da palavra Maçayó que significa (tapa alagadiço) inadequado para o cultivo.

Diante do exposto, vale ressaltar que naqueles tempos o engenho encontrava-se desativado e não teria sido o principal motivo na determinação do fator econômico para a formação e a consolidação do povoado. Moacir Sant'Ana ainda defende que o capitão Padilha, proprietário do engenho, ao construí-lo, por volta de 1708, já encontrara sob o orago de Nossa Senhora dos Prazeres a povoação de Maceió, antigo reduto de remanescentes indígenas e pescadores e ainda um modesto entreposto de venda e embarque e desembarque de mercadorias, após o ciclo da extração do pau-brasil, tendo sido a situação privilegiada do porto de Jaraguá a principal causa da origem do povoado.

Figura 03 - Cais do porto em Jaraguá - Maceió/AL com a estátua da liberdade.



Fonte: Artigo Maceió – Foto: gazetaweb.com

O modesto povoado evoluiu no início do século XIX para uma pequena vila, através do Alvará Régio assinado por D. João VI em 5 de dezembro de 1815, desta feita, ficou confirmado a Maceió sua condição de vila, separando-a da antiga Vila de Santa Maria Madalena do Sul, constituída agora de um conjunto de ruelas e habitações rústicas, com grande cobertura vegetal, extensa mata atlântica rodeando as casas dos moradores, com um terreno extremamente pantanoso denominado Boca de Maceió e os mangues das lagoas.

Com relação ao porto de Jaraguá, em função de sua localização e o desempenho econômico instalado naquela região, passou a ser responsável pelo escoamento dos produtos locais para outras regiões e o embarque das novidades que chegavam das grandes cidades, o que se tornou determinante para a efervescência do bairro e contato com os costumes de outros povos. Todo empreendimento passou a ser visto pelos comerciantes com outros olhos, principalmente aqueles com grande influência política, gerando em torno do porto uma expectativa muito grande das pessoas que viviam do comércio, principalmente com os estrangeiros com quem tinham boas relações comerciais.

Figura 04 - Chegada de um navio ao cais do porto recém-inaugurado em 1940.



Fonte: IHGAL – Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas.

O movimento comercial foi aumentando servindo de confluência da produção agrícola dos vales do Mundaú, Paraíba, Camaragibe e São Miguel dos Campos e demais rios conhecidos como os rios do açúcar, cortados por dois grandes caminhos abertos ao acesso de penetração pelo sertão, com diversos núcleos açucareiros marginais a lhes procurar para escoar a produção. O algodão também se destacava com boa produção, proporcionando grandes rendimentos.

O mérito bairro de Jaraguá definiria a sua importância como polo hegemônico da economia e da administração no futuro. Como era necessário passar por aquele povoado para descarregar os produtos no porto, guardando-os para embarque nos armazéns, Maceió foi progredindo e ameaçando ultrapassar em importância a Vila de Alagoas, o que finalmente ocorreu em 9 de dezembro de 1839 após ser sancionada a resolução legislativa, alcançando à condição de capital, autorizada pelo presidente Agostinho da Silva Neves quando assumiu a Província das Alagoas em abril de 1838. Maceió então é privilegiada Capital da Província.

Após o acontecimento do processo de transferência da capital de Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul para Maceió, não foi despercebida as mudanças fisionômicas e urbanas de Maceió, que evoluiu bastante. Além do porto, Maceió já contava com 53 ruas, várias povoações e arrabaldes. Moacir Sant’Ana em sua obra “Uma Associação Centenária” (1966, p. 17) conta que “em 1866 as ruas da capital eram iluminadas por 120 lampiões a querosene, um número ainda insuficiente, porém um avanço, uma vez que anteriormente o combustível era de óleo de baleia”.

Figura 05- Boca de Maceió com a estação ferroviária central no final do século XIX.



Fonte: Ticianeli em Maceió – Memória Urbana. Publicada em 19 de julho de 2015.

www.historiadealagoas.com.br.

De modo que o desenvolvimento demográfico acontecia sem desfalecimento, com as construções de diversas obras nas áreas de saúde, social e política. Todas estas implantações dos trabalhos que vinheram de 1910, ou mesmo antes, quando por volta de 1866 foi instalado o serviço de transporte urbano, os bondes em Maceió, como que tinha por fim ativar num desdobramento de esforços para a recuperação do tempo perdido, atendendo a população com seus serviços, incrementando o desenvolvimento da cidade. (COSTA, 1981, pp. 211 – 212).

Segundo Craveiro Costa, quando naquela época o serviço de transporte urbano foi instalado em Maceió, o desenvolvimento da cidade não foi tão expressivo, salvo ligeiras modificações e pequenos acréscimos, os bondes faziam o mesmo itinerário do dia da inauguração do serviço. No arrabalde do Farol foram substituídos a volta da praça Jonas Montenegro e o ponto terminal da Avenida Moreira e Silva por uma reta da Avenida Thomaz Espíndola até a entrada da avenida Fernandes Lima; nos últimos anos acrescentaram mais 700 metros de linha nesta avenida. (COSTA, 1981, p. 212).

No bairro da Pajussara foi acrescentado o trecho até a Ponta da Terra e na levada mudou também a direção, tirando de uma rua para ir alcançar a Ponta Grossa. Nem num período, nem noutro, o serviço de bondes tem concorrido para o progresso da cidade. Os seus trilhos só chegam quando as ruas já estão povoadas; não facilitam a expansão urbana. (COSTA, 1981, p. 212).

Começam a aparecer os edifícios públicos, embora ainda em número insuficiente; aumenta a edificação particular; as ruas tomam nova feição. A fisionomia da cidade modifica-se para melhor, mantendo, entretanto, o caráter de sua formação

geográfica, sem alterar o aspecto de sua origem, como a estrada que foi caminho ligando os engenhos do Norte ao porto do Francês, nas Alagoas, aproximando do mar os canaviais do Vale do Mundaú. (COSTA, 1981, p. 211).

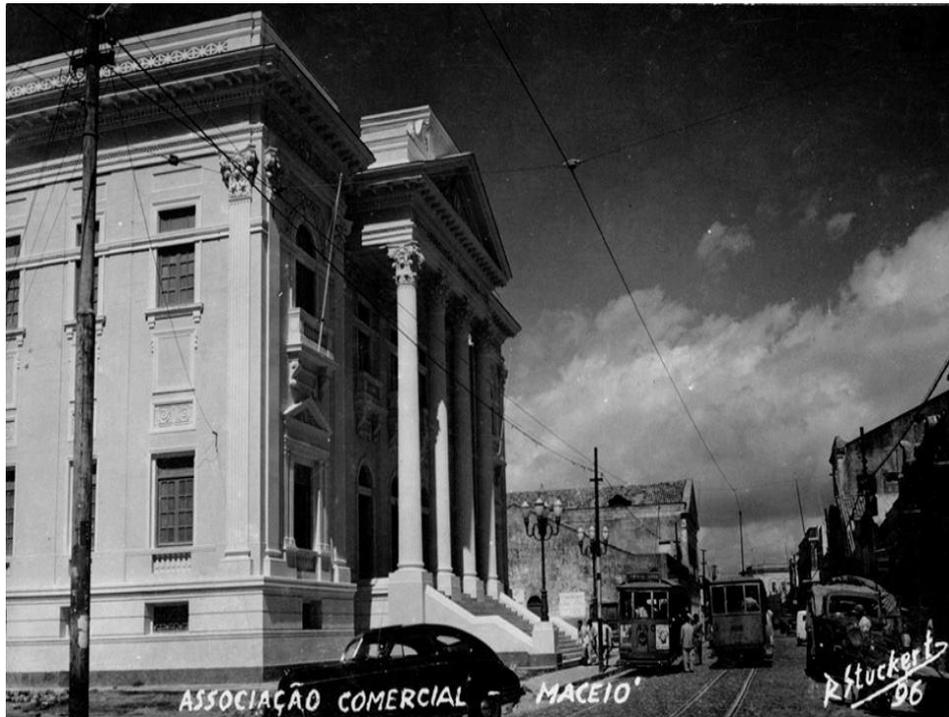
Vale ressaltar que diversas construções foram edificadas na administração de Euclides Malta, governador de Alagoas correspondente ao período de 1900 a 1912. Diversas obras foram construídas como o Palácio do Governo em 1903, o Teatro Deodoro em 1910 e a Prefeitura Municipal em 1910. Ainda aí, porém, é pequeno o número de construções particulares, cujo progresso só vem a se acentuar a partir de 1925.

O grande surto de construções particulares é entre 1931 e 1934; é quando se alarga a zona residencial do Farol, através da avenida Fernandes Lima e de outras ruas que se abrem, então; desenvolvimento febril a ponto de quase unir, pelo tabuleiro do Farol, esse bairro ao de Bebedouro, tal o progresso que as construções tiveram naquela zona. Em 1936, a instalação do Serviço de Pronto Socorro foi a obra mais significativa a registrar-se em Maceió, cuja falta numa capital de mais de cem mil habitantes era vivamente sentida. (COSTA, 1981, p. 212).

Pode-se destacar a importância do prédio que abriga a Associação Comercial de Maceió no bairro de Jaraguá, fundada em 22 de julho de 1866, nascida sobre o signo da cultura algodoeira no Estado. A história da Associação Comercial é a própria história do açúcar e do algodão em Alagoas. O imponente prédio da Associação é em estilo greco-romano, foi construído pela firma Francisco Lopes de Assis Silva e Cia, a mesma que edificou o Palácio Tiradentes, no Rio de Janeiro.

O surgimento da Associação Comercial de Maceió, como agremiação do setor produtivo de Alagoas, se deu pelas mãos de produtores de algodão. Era o caso do próprio presidente, José Joaquim de Oliveira e mais 45 sócios fundadores. O dia 22 de julho de 1866 reuniu por três horas ininterruptas, a partir do meio dia, no salão da antiga Sociedade Dramática Particular Maceioense “um grande número de comerciantes, convidados pelo negociante José Joaquim de Oliveira”. Aclamado ao final como primeiro presidente, teve sua diretoria formada por José Virgínio Teixeira d’Araújo como Secretário e Francisco de Vasconcelos Mendonça como Tesoureiro. (RAMOS, 2013, p. 11).

Figura 06–Associação Comercial com bondes na Rua Sá e Albuquerque em Jaraguá, década de 1950.



Fonte: Foto: Vitor Cansanção – 2016.

1.2 - Implantação da rede ferroviária em Alagoas

O povoamento em Maceió crescia visivelmente, assim como também em seus contornos diversos engenhos e fazendas se transformavam em povoados e vilas. Quinze anos antes de sua elevação à categoria de Capitania Independente, em 1802, Alagoas contava igualmente as seguintes vilas: Penedo, Alagoas (atual Marechal Deodoro), Porto Calvo, Atalaia, Poxim, Anadia, Porto de Pedras e Maceió.

Diversas vilas e povoados cultivavam cana-de-açúcar e algodão. Penedo contava então compreendido em seu território Porto da Folha (Traipu), seis mil fogos, (residências) mais ou menos, quase trezentas fazendas de criação, muitos engenhos e vastas lavouras de algodão. Outro município conhecido como Poxim tinha a sua população computada em seis mil e quinhentos habitantes, que se dedicavam ao corte de madeira, plantio de algodão e bovinotecnia.

No município de Atalaia existia, segundo o cômputo do mesmo informante, de mil e duzentos a mil e quatrocentos fogos. Dedicava-se também ao cultivo do algodão, ao corte de madeiras e ao comércio da ipecacuanha preta, de que havia grande

abundância. Alagoas (atual Marechal Deodoro), com as freguesias de Santa Luzia do Norte e Pioca, teria de cinco a seis mil fogos e mais de sessenta engenhos de açúcar. Disponha de madeiras esplêndidas, plantava muito algodão e entre suas indústrias domésticas figurava a confecção do azeite de rícino, em grande quantidade.

Na região de Porto Calvo abrangia as localidades de Camaragibe, São Bento e Jacuípe, tinha cerca de sete mil fogos. Parecia o mais importante empório agrícola da então comarca, pois o número de engenhos elevava-se a cento e vinte. É de presumir, porém, que a mais notável e rendosa indústria de Alagoas naquele tempo fosse a extração de madeiras, o que justifica a criação da conservadoria das matas, extinta em 1827.

Haja vista que entre outros motivos, além desses citados, tornou-se evidente a solicitação para a emancipação do território da progressista parte austral da Capitania de Pernambuco, com Alagoas. Em 16 de setembro de 1817, ocorreu inevitavelmente a separação da comarca de Alagoas com a de Pernambuco. (TENÓRIO, 2017, p. 55).

Através do Decreto de 16 de setembro de 1817, o rei D. João VI visando enfraquecer Pernambuco amesquinhando-lhe a vastidão territorial, e galardoar os serviços prestados por Alagoas na debelação do movimento de 1817, resolveu separar a antiga comarca da indômita capitania, dando-lhe os foros de independente.

Assim o fez, concebido nos seguintes termos:

“Convindo muito ao bom regime d’este reino do Brasil, e à prosperidade a que me proponho elevá-lo que a província das Alagoas seja desmembrada da capitania de Pernambuco, e tenha um governo próprio, que desveladamente se empregue na aplicação dos meios mais convenientes para dela se conseguirem as vantagens que o seu território e situação podem oferecer, em beneficio geral do Estado, e em particular dos seus habitantes, e da minha real fazenda: sou servido isenta-la absolutamente da sujeição, em que até agora esteve, do governo da Capitania de Pernambuco, erigindo-a em capitania, com um governo independente que a reja na forma praticada nas mais capitanias independentes, com faculdade de conceder sesmarias, segundo as minhas reais ordens, dando conta de tudo diretamente pelas secretarias de estado competentes; e atendendo às boas qualidades e mais partes, que concorrem na pessoa de Sebastião Francisco de Mello; Hei por bem nomeá-lo governador d’ella, para servir por tempo de três anos, e o mais que decorrer enquanto lhe não der sucessor”. –Palácio do Rio de Janeiro, em 16 de setembro de 1817. – Com a rubrica de S. Majestade”. (BRANDÃO, 1909, pp. 42, 43).

Um outro decreto de 12 de janeiro de 1818 ratificou este anterior:

A situação econômica de Alagoas, quando lhe foram doados os benefícios da autonomia, si não era das mais propícias e brilhantes, também não era das mais precárias e vexatórias. E visto como em país essencialmente católico, como o nosso, a ereção de templos traduz perfeitamente o bem-estar geral, o grande número de igrejas e freguesias que, ao tempo de sua independência já contava, permitia que se avaliasse bem a sua marcha para um progresso bastante satisfatório. Contava naquela época com Alagoas, Porto-Calvo, Penedo, Santa Luzia, Poxim, São Miguel, Colégio, Atalaia, Pioca, São Bento, Camaragibe, Palmeira, Anadia, eram as freguesias então existentes, algumas delas com uma duração mais do que secular, que se tratando de freguesias, entende-se povoação sob o aspecto eclesiástico.(BRANDÃO,1909, p. 43).

O espírito separatista era antigo, desde a época da Guerra do Açúcar. A fronteira do Rio Persinunga (divisa do atual município de Maragogi com o estado de Pernambuco), delimitava duas regiões com situações bem definidas. Pernambuco era mais urbano, mais ligada ao exterior, mais liberal; Alagoas, era mais rural, mais isolada, mais conservadora. (Alagoas 200 anos, 2017, p. 55).

Com relação a potencialidade dos recursos hídricos que sempre existiram em Alagoas, notou-se uma visível contribuição para o desenvolvimento agrícola, oferecendo condições suficientes para tal feito. Na verdade, a implantação das ferrovias proporcionou grande desenvolvimento e visível satisfação para os habitantes, o que causou relevante expectativa para o progresso. Era um assunto comentado por toda a região, tornando-se ponto de atração e distração das comunidades, um fato atraente do público presente.

Segundo Craveiro Costa, na hidrografia alagoana não existe uma rede natural de vias de comunicação que permita o desenvolvimento da navegação fluvial. Somente o São Francisco numa extensão de 310 quilômetros, de sua foz à vila de Piranhas, desde que a sua barra seja desobstruída para dar acesso até à cidade de Penedo. Os demais rios do Estado, todos de pequeno percurso, inclusive o Mundaú, o Paraíba, o São Miguel, o Coruripe, o Santo Antônio, os três últimos navegáveis por embarcações de pequena cabotagem até as sedes dos respectivos municípios, não tem profundidade suficiente e refletem no seu curso o caprichoso relevo do solo. Do ponto de vista da navegabilidade, pois, as artérias fluviais alagoanas são paupérrimas. (COSTA, 1931, p. 17).

Na visão do estudioso farmacêutico Otávio Brandão, os Canais e as Lagoas existentes no Estado são um Amazonas em miniatura com relação as premissas que a natureza criou. Tratando-se dos rios Mundaú e Paraíba, o historiador observou que eles, ali, não correm, desvairam. A flora não cresce, desvaira. Os canais não têm leito, desvairam.

O Mundaú, como alguns outros, é o “Papai Velho” dos rios alagoanos; é tão avançado em idade que não parece correr revoltoso, mas escorregar suavemente como quem tem medo de tropeçar. É um rio ancião. Já tem a sua história nas coroas e nos baixios que construiu. Quase que não se move, porque o declive é mínimo, tanto ele erodiu o seu leito, aplainando-se de tal forma, nivelando-o de tal jeito, de modo que é um rio numa das fases finais do seu ciclo vital. E sua miséria na velhice foi tão grande que um usineiro fez do rio – água livre, num rio-esgoto. É uma corrente de águas silenciosas, macias, escorregadiças. Mas, apesar da velhice, não morreria assim tão facilmente; no entanto, está se extinguindo. O Mundaú de hoje não é o do ontem. E se o homem não respeitar as matas que lhe cobrem a nascente e o leito, dentro de futuro não muito longínquo, ele morrerá! Não seria o primeiro rio desaparecido da face telúrica. (BRANDÃO, 1917, p. 39).

O Paraíba, durante os estios caniculares, é um rio morto. Um simples e delgado filete. Aqui e ali, poços d’água parada esverdeando-se, sobre os quais tremulam trementes as varejeiras inquietas. E o granítico pedregal sem fim – áspero, nu, abrasador – fulgura ao sol como uma velha carcaça hedionda de um mastodonte milenário. No fundo dos “caldeirões”, os seixos alvos cantam a elegia infável das almas vencidas, das almas mortas, à espera de novo ressurgir, de uma aurora novíssima – a invernia, para que possam, na sua triste vida sem vontade própria, ser rolados, já que não têm a ventura de se mover por si mesmos. E o leito do Paraíba é a ossatura de um deserto, por onde passou e repassou a fúria infernal dos vulcões. Aí, quantas vezes com a tua agonia não me pungiste o coração de criança ainda, mas cheio já dá precoce tristeza das almas espiritualmente vencidas, ó meu pobre rio sem sorte?! É que os Ipanemas – os rios sem sorte não são poucos. É que a zona da mata – convém não esquecer – não é mais do que uma ante porta do sertão. As águas invernosas passam, mas a ação não se faz sentir profundamente no subsolo. Passam e vão se embora. E quando chega o estio, se não fosse a vegetação luxuriante que armazenou alguma reserva aquosa, aí do homem que morreria abrasado! (BRANDÃO, 1917, pp.39-40).

Diante do exposto, torna-se evidente que a existência dos recursos hídricos em Alagoas foi de grande importância para os fatores econômicos e sociais no Estado. Por determinadas razões, como a falta de navegabilidade, exceto o Rio São Francisco, porém, todos os rios e lagoas deram a sua contribuição, considerada de fundamental importância para o desenvolvimento das culturas agrícolas como: cana-de-açúcar, algodão, milho, café, arroz, feijão, fumo, mandioca, entre outros.

Evidentemente a introdução das ferrovias na Província de Alagoas não surgiu exclusivamente por este motivo acima citado, embora percebe-se que se não fosse a falta de navegabilidade dos rios e lagoas, o desenvolvimento agrícola teria

sido intensificado, porém, entendia-se que a potencialidade dos recursos hídricos existentes contribuíram para o desenvolvimento agrícola, oferecendo condições suficientes para tal feito. Na verdade, a implantação das ferrovias ofereceu excelentes condições para o desenvolvimento do Estado.

A partir do século XIX, em meados do ano de 1864, surge o advento da era ferroviária em Alagoas, marco inicial da construção da primeira ferrovia em terras alagoanas, sendo necessário estudos para a implantação de uma linha férrea, visando o desenvolvimento econômico e social das cidades. No ano de 1866, através da iniciativa de diversos comerciantes e agricultores da região, com a implantação da Lei nº 481 de 23 de junho do referido ano, foi possível a implementação da estrada de ferro, um trecho correspondente com cerca de 6 km passando pela ponte dos Fonseca até o Trapiche da Barra sob a responsabilidade da Companhia Baiana de Navegação. Este ramal foi inaugurado em 1868.

Outro ramal de suma importância correspondente a 5 km, foi inaugurado em 1872, fazendo o percurso da atual rua Senador Mendonça até o bairro histórico de Bebedouro. A Estação Central de Alagoas foi inaugurada em julho de 1891, na administração da *Railway Company*, tendo como seu presidente o inglês *Hugh Wilson*. As locomotivas eram puxadas por animais, porém, ofereciam excelentes condições de segurança quanto aos seus usuários, o que se tornava momentos agradáveis de distração e satisfação ao público.

As estradas de ferro que serviram no Estado de Alagoas pertenciam ao grupo arrendado pela *Great Western of Brasil Railway Limited* e são as duas antigas vivas férreas Paulo Afonso e Alagoas *Railway*. A primeira é a mais antiga do Estado, teve sua construção autorizada em 1878, pertencendo a iniciativa dessa obra ao grande estadista alagoano Visconde de Sinimbu. Esta estrada teve em vista estabelecer a ligação social e comercial entre o baixo e o alto São Francisco, na conformidade dos estudos e planos do engenheiro norte-americano *W. M. Roberts*. (COSTA, 1931, p. 197).

Em 25 de fevereiro de 1881 foram entregues ao tráfego provisório 28 quilômetros e, em julho do ano seguinte, foram abertos ao tráfego público 54 quilômetros. Em 2 de agosto de 1883, foi inaugurada a estação terminal em Jatobá, no Estado de Pernambuco. A estrada corre em geral na direção ao norte, tendo seu

ponto inicial na vila de Piranhas, neste Estado, à margem esquerda do rio São Francisco e a 230 quilômetros de sua foz. A estrada serve, em Alagoas, os municípios de Piranhas e Água Branca, desenvolvendo um percurso de 83 quilômetros, do ponto inicial à fronteira pernambucana, no rio Moxotó. (COSTA, 1931, p.197).

Visando ligar comercialmente o alto ao baixo São Francisco, não houve no traçado a preocupação da situação econômico-financeira da estrada, que seria a da própria região por ela servida. Os estudos realizados para essa ligação limitaram-se, preferentemente, ao encurtamento da distância, por isso deixou a linha férrea de atravessar uma zona rica e fértil, qual seria a dos vales dos municípios de Pão de Açúcar, de cuja sede devia ela partir, Mata Grande e Água Branca. Em atenção a esse encurtamento de traçado a estrada teve o seu ponto inicial em Piranhas, onde termina a navegação do baixo São Francisco, daí seguindo por um terreno acidentado, estéril e de população escassa, com uma produção limitada às exigências regionais, sem sobras para exportação. (COSTA, 1931, p.197).

As ferrovias proporcionaram uma relação direta com os setores de trabalho, o desenvolvimento do comércio local, o atendimento à mão-de-obra diversificada, a relação direta com a produção agrícola de exportação; especificamente a indústria açucareira e algodoeira e a mobilidade urbana correspondente aos municípios da região metropolitana de Maceió, atendendo grande demanda de passageiros.

Figura 07 – Estação de Murici – AL atendendo passageiros, inaugurada em 1884.



1.3 - Bondes em Maceió no século XIX.

A história da ferrovia no Brasil teve início em 1854, quando D. Pedro II inaugurou o primeiro trecho da linha com 14 km de extensão, conhecida como Estrada de Ferro Petrópolis ligando o porto Mauá à Fragoso no Estado do Rio de Janeiro. Outro trecho correspondente a via de Petrópolis transpondo a Serra do Mar, foi edificado em 1886. A implantação das estradas de ferro no Brasil enfrentou grandes desafios e dificuldades. O governo com objetivo de atrair investidores, fez implantação no sistema de concessões, sendo um dos pontos característicos da política do Período Imperial.

A construção das estradas de ferro quando foi criada no país, seu objetivo principal foi intensificar o processo da modernização. Irineu Evangelista de Souza que ficou conhecido na história como Barão de Mauá ao retornar da Inglaterra por volta de 1846, comprou uma fundição, transformando a mesma em um estaleiro onde produziu diversas embarcações fluviais. O grande empreendedor Barão de Mauá, responsável pela implantação das primeiras ferrovias, compreendia que o trecho inicial não fosse de grande valor econômico, mas, deduziu-se que a escolha se deveu à visão política, uma vez que a família imperial tinha especial admiração pelo Rio de Janeiro, vindo em seguida a gratidão do monarca para com o autor do empreendimento.

No período correspondente ao final do século XIX e início do século XX, os britânicos fizeram investimentos com seus recursos para construção de linhas férreas. Com a entrada do capital estrangeiro no país, ocorreu a expansão das ferrovias, o que teve como objetivo principal o incentivo à economia exportadora, especificamente o café, cuja produção era em larga escala tendo início desde o período da Emancipação Política do Brasil, estendendo-se por diversos municípios paulistanos após ter ocupado o Vale do Paraíba, incentivando assim, a produção de diversos produtos como a borracha, o cacau, a cana-de-açúcar e o algodão nordestino. Portanto, as primeiras linhas férreas que foram construídas, tiveram prioridade em interligar os centros de produção agrícola, como também da mineração diretamente aos portos, sem desqualificar e obstruir à navegação fluvial.

Por volta de 1866, por iniciativa do presidente da província, Graciliano Aristides do Prado Pimentel, foi elaborado o projeto para instalação de um serviço de “*tramways*” entre Maceió, Jaraguá / Trapiche da Barra com um ramal para o centro de Maceió este último um pequeno povoado, formado em um areal. Este foi, porém, o primeiro ramal ferroviário em Alagoas. Naquela época existiam poucas estradas em boas condições. Vale ressaltar, como todo serviço da época, eram, na verdade, pequenos bondes puxados por burros e trafegando sobre cinco quilômetros de trilhos de bitola métrica. Este ramal foi inaugurado em 25 de março de 1868. O mular contribuiu bastante como meio de transporte brasileiro.

Os muares, além de conduzir os pequenos bondes, exerciam diversas funções, transportando os mais variados tipos de mercadorias, responsável pelo surgimento e desenvolvimento de diversas vilas e cidades. Foi um dos principais meios de transporte no Brasil nas últimas décadas do século XIX. As mulas eram utilizadas nas principais atividades do campo, nas fazendas do sul e sudeste do país, desempenhavam serviços internos nos cafezais, assim como também por muitos anos atuaram nos canaviais do nordeste brasileiro, na preparação de terras para plantio e nos transportes dos produtos agrícolas até as estações de embarque. Mesmo com o advento das ferrovias, o tropeirismo não entrou imediatamente em decadência. (STRAFORINI, 2001, p. 34).

O trem, meio de transporte moderno, com capacidade de desenvolver maior velocidade na circulação de mercadorias e pessoas, bem como na produção de diferenciadas formas de espaço, não foi constituído em todos os lugares. Na verdade, as ferrovias não abrangeram todos os lugares desejados, apenas aqueles mais privilegiados, que foram incentivados e receberam ajudas financeiras dos grandes fazendeiros em suas instalações. (STRAFORINI, 2001, pp. 34,35).

Buscando um melhor entendimento no que diz respeito ao tropeirismo, cita-se:

Aos pequenos e médios produtores, só restava o mular como meio de acelerar os principais troncos ferroviários. A ferrovia conviveu simultaneamente, pelo menos até as primeiras décadas do século XX, com um tempo mais lento, conduzida pela velocidade do mular. É impossível negar que a estrada de ferro tenha influenciado na decadência do tropeirismo, porém, não foi o elemento determinante, pois até meados do século XX, o mular era utilizado em larga escala como máquina de tração e mesmo no uso diário, tanto no campo como na Cidade. (STRAFORINI, 2001, p. 35).

A princípio foi contratada a Companhia Baiana de Navegação para o serviço de *tramways*, com a finalidade de resolver o problema do transporte urbano. Todo serviço foi autorizado pela Assembleia Legislativa fazendo ligação dos bairros citados acima. Na visão do historiador Craveiro Costa, este acontecimento foi na verdade, um grande avanço para a sociedade naquela época, haja vista que envolvia a questão comercial de diversos produtos entre o porto, bairro de Jaraguá, Trapiche da Barra e localidades mais próximas como Alagoas (atual Marechal Deodoro), Santa Luzia do Norte e Pilar.

Posteriormente, em meados de 1888, com a elevação de diversos ramais que foram implantados nos bairros Levada, Bebedouro, Pajussara, Poço e Mangabeiras, os serviços já pertenciam a empresa CATU – Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos, fundada em 14 de julho de 1890. A CATU, como era popularmente conhecida, cujos os bondes tinham pintura cor marrom, pertencera, além dos Machados, às famílias Bureaux Leão, Gustavo Paiva e Comendador Teixeira Bastos, empresa genuinamente alagoana, administrada por gentes da terra. Os serviços eram considerados de boa qualidade, atingindo um lucro de aproximadamente 12% ao ano.

Sua manutenção entre peças de reposição e serviços de consertos dependiam exclusivamente dos ingleses, que em determinadas ocasiões proporcionava aos usuários um grande desconforto pela demora dos serviços, causando transtornos à população e as demais atividades, porém, era a única empresa a prestar serviços à população. Depois passou a ter o nome de Companhia Força e Luz Nordeste do Brasil, adquirida que foi da mesma firma estrangeira possuidora da *Light* no Rio, de *Tramways* em Pernambuco, das empresas de outros Estados.

Significativamente, ocorreram alguns pequenos acréscimos de relevante importância para a época, como pode-se citar a modificação ocorrida no arrabalde do Farol, quando foi substituída a volta da praça Jonas Montenegro e o ponto terminal da avenida Moreira e Silva, por uma reta da avenida Tomaz Espíndola até à entrada da avenida Fernandes Lima, que posteriormente foram acrescentados mais 700 metros de linha nesta avenida. (COSTA, 1981, p. 212).

No bairro denominado Pajussara foi acrescentado o trecho até o bairro Ponta da Terra; e na Levada mudaram também a direção, modificando de uma rua para ir

alcançar o bairro Ponta Grossa. Haja vista que antes desses acontecimentos, outros bairros foram beneficiados com a implementação dos bondes entre os bairros Maceió, Jaraguá, Mangabeiras e o Trapiche da Barra. Este último bairro tendo uma localização privilegiada nas proximidades das lagoas Mundaú e Manguaba, facilitando acesso a diversos povoados e cidades na época.

Outro percurso notável da linha do *tramway*, seguia do bairro de Jaraguá a praça Dr. Manuel Duarte, fazendo o percurso pela Rua Sá e Albuquerque, atravessava a ponte de madeira sobre o riacho salgadinho, passando nas proximidades da Enfermaria Militar e em frente aos Cemitérios da Piedade e São José respectivamente, situados no bairro do Prado e terminava no Trapiche, fazendo ligação com o centro da cidade, sendo este considerado o primeiro ramal ferroviário de Alagoas. (COSTA, 1981, p. 212).

Figura 08 - Bondes de tração animal passando em frente ao cemitério São José, no Prado – Maceió – AL.

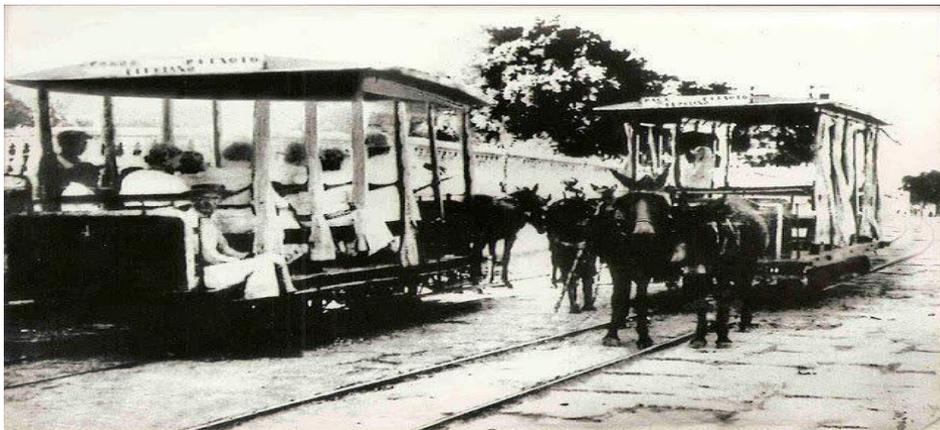


Foto: Vitor Cansanção. Foto é do início do século XX.

Outros bairros de Maceió cresciam moderadamente, sua população reivindicava a presença do bonde, como foi o caso de Jacarecica, Bebedouro e Fernão Velho. O bairro de Bebedouro é um dos bairros mais antigo e tradicional de Maceió, que ao longo do tempo, não conseguiu acompanhar o crescimento ocorrido em outras localidades. Originou-se quando diversas pessoas vindas de outras

localizações, principalmente os viajantes, procuravam o local nas proximidades do riacho do Silva, que se juntavam à ponte da estrada de ferro para descansar, após grandes trajetos montados à cavalos e burros. Bebedouro foi considerado um bairro nobre da cidade, porém, com o passar dos anos, passou a dar espaço às pessoas que vinham do interior do estado para residência fixa no local, construindo casas humildes que aos poucos, descaracterizou a nobreza bebedourense.

Figura 09 - Ancoradouro de Bebedouro com a estação ferroviária ao fundo.



Fonte: Acervo do site Estações Ferroviárias do Brasil.

Após praticamente duas décadas, os bondes de tração animal foram substituídos por bondes de tração elétrica. Os bondes elétricos começaram a circular em Maceió no governo de Clodoaldo da Fonseca no dia 12 de outubro de 1913, na concessão da (CATU) – Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos. Trafegavam em Maceió dezesseis bondes elétricos que foram importados dos Estados Unidos, através de embarcações destinados ao desembarque no Porto de Jaraguá, foram montados na sede da Serraria Modelo localizada na Avenida da Paz em Maceió. Os bondes mais antigos tinham a cor marrom, após alguns anos a frota foi aumentada para vinte e seis veículos com mudança nas cores de marrom para amarelo.

As linhas correspondentes aos percursos dos bondes elétricos em Maceió eram nos bairros: Farol, Bebedouro, Ponta da Terra, Mangabeiras, Trapiche da Barra, e Ponta Grossa. Um trecho importante nas proximidades do Centro de Maceió, a Rua do Comércio ao bairro do Jaraguá a empresa colocava carros alternativos para atender a demanda, fazendo percursos da Praça dos Martírios, na Recebedoria, (hoje MISA) e praça Diegues Júnior, (hoje Praça Dois Leões, em Jaraguá).

A empresa aumentava sua frota para atender melhor a demanda dos passageiros que aumentava consideravelmente em determinadas ocasiões como na época de procissão, passeatas, carnaval, festa de Natal e Ano Novo. Também circulava com os bondes atrelado a carro-reboque nas disputas de partida de futebol entre CSA e CRB, nas imediações do Mutange e na Pajuçara. As festas de Natal e Ano Novo eram tradição no Bairro de Bebedouro. Os horários eram rigorosamente respeitados.

Figura 10 - Bonde elétrico – Praça Lucena Maranhão em Bebedouro nos anos 1920.



Fonte: Acervo do site História de Alagoas.

A Implantação desse novo meio de transporte em Maceió proporcionou lucros às concessionárias, assim também como atraía a curiosidade e atenção da população maceioense. Diante do exposto, a população fez reivindicação a Província para que fossem implantados diversos ramais, expandindo esse tipo de serviço por diversas localizações do Estado, sendo colocada em prática as operações com os trens por diversos quilômetros de ferrovias.

Nas proximidades do município de Santa Luzia do Norte, surgiram diversas moradias originando o bairro Histórico de Fernão Velho que teve sua origem provavelmente no início do século XIX. A ocupação por pescadores, constituiu um considerado número de várias residências nas proximidades da beira da lagoa Mundaú onde bem próximo dali, existiam diversas fontes de água. Outra possibilidade do surgimento deste bairro está ligada a existência de um engenho de cana-de-açúcar que funcionou naquele local nas terras de sesmaria que foi doada por Dom Pedro II a Fernão Dias Velho. Consequentemente a origem do bairro se deu em homenagem a ele, daí o nome Fernão Velho.

Até o ano de 1857 permaneceu como Vila pertencente ao Português José Antônio de Mendonça o barão de Jaraguá, porém, desde o ano de 1850, sugeriu então a especulação de naquele local ser instalada uma fábrica têxtil. Tal informação a respeito da instalação da fábrica foi publicada em um jornal da época, o Jornal Carioca Correio Mercantil de 17 de março de 1857:

Publica uma correspondência de Alagoas datada de 7 de março informando que alguns cidadãos tiveram a ideia de fundar uma fábrica de fiar e tecer algodão que o Comendador José Antônio de Mendonça, Manoel de Vasconcelos Júnior e Manoel do Nascimento Prado, que lideravam o projeto, já tinham levantado 15.000 \$, considerado o suficiente para manter a empresa. Meses depois, ocorreu alterações na composição do secretariado, com o anúncio da Fundação da Sociedade Anônima Companhia União Mercantil em 20 de agosto de 1857, diante do estatuto pelo decreto nº 1960, os sócios foram José Antônio de Mendonça e Tibúrcio Alves de Carvalho. Fonte: Jornal Correio Mercantil Rio de Janeiro – 18 de março de 1857.

A fábrica só iniciou suas atividades a partir de 1º de setembro de 1863. Em 1883 era movida por um motor hidráulico com mais de 50 cavalos. Tinha aproximadamente 74 funcionários em operação diária, que operavam 2.100 fusos e 40 teares, com consumo equivalente a 45 toneladas de algodão por ano, produzindo em torno de 247.500 metros de tecidos. No ano de 1884 com a inauguração da Estação Ferroviária, a fábrica passou a produzir muito mais ampliando suas exportações em funções de vários fatores, sendo o mais importante e considerável a sua localização que facilitava o embarque dos produtos. Nesse período seus diretores eram: Joaquim de Souza Silva Cunha, José Virgínio Teixeira de Araújo e Manoel José Duarte.

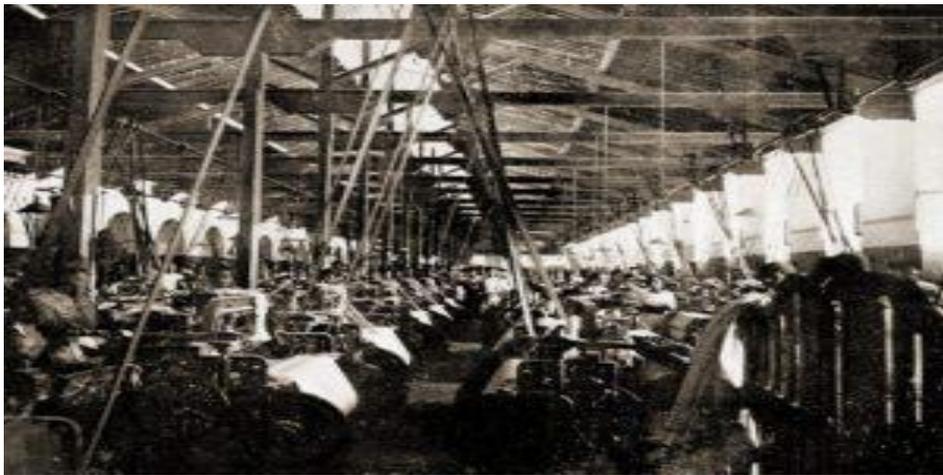
Figura 11 - Operários da União Mercantil em Fernão Velho no ano de 1922.



Fonte: Fotos de Maceió – Luiz Lavenère Wanderley

O português José Teixeira Machado administrou a fábrica entre 1891 e 1911 e junto com seus filhos administraram até 1938. Neste período, no ano de 1922, a fábrica produzia tecidos crus, sacos e toalhas, a matéria prima, o algodão era exclusivo de Alagoas, considerado produto de excelente qualidade. Nesta mesma época, a fábrica empregava 850 operários e possuía 550 teares e 16.554 fusos.

Figura 12 - Setor de teares da União Mercantil em Fernão Velho em 1922.



Fonte: Fotos de Maceió – Luiz Lavenère Wanderley.

A Fábrica Carmen em 1970 empregava cerca de 4.000 trabalhadores. Com a crise dos anos 80, a indústria não suportou a concorrência, acumulando prejuízos, fechando as portas em 1996. Com os incentivos do Governo Estadual, a fábrica retornou com suas atividades no ano seguinte, em 1997, porém, com a capacidade bastante reduzida, o que com pouco tempo, parou de funcionar novamente. Os maquinários encontravam-se ultrapassados, desgastados pelo tempo a tal modo que os investimentos não foram suficientes para acompanhar a modernização. Esta fábrica, em todo período de funcionamento, passou pelas mãos de um barão, um comendador, alguns industriais alagoanos até chegar à família de Othon Bezerra de Melo, pernambucano. A fábrica era modelo da economia alagoana.

A linha férrea assegurou por muitos anos o transporte eficiente e com rapidez para aquela região, era tida como orgulho para os moradores da localidade, as linhas cumpriam os horários determinados para ir e vir a capital, usufruindo de uma bela,

harmoniosa, magnífica e poética paisagem beirando a Lagoa Mundaú com exuberância dos manguezais e da mata atlântica.

Desde o século XIX, o Distrito de Fernão Velho era servido pelo trem de passageiros, embora naquela época a movimentação era mais intensa, haja vista que os trens que por ali passavam tinham destino a Paquevira, Porto Real do Colégio e Recife. A estação era considerada um excelente ponto de lazer, com uma imensa plataforma que dava um bom suporte aos ambulantes. Percebe-se que a fábrica foi construída no centro do distrito e a estação ferroviária é praticamente em frente à sua entrada principal sendo do outro lado. A estação foi inaugurada em 1884, vinte e seis anos depois da Fábrica Carmen.

CAPÍTULO II: UTILIZAÇÃO DAS FERROVIAS COMO MEIO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA

2.1 - O trem de passageiro e sua função social

A infraestrutura ferroviária brasileira foi instalada, em sua grande maioria no século XIX, tendo visivelmente a necessidade do escoamento da produção agrícola para exportação. O número elevado de ferrovias construídas naquela época composta de traçado perpendicular à costa brasileira, com destino aos portos para embarque de seus produtos fora bastante sucedido. Os baixos custos dos fretes tanto de ida como de retorno das mercadorias e insumos para processamento de produtos de exportação, estabilizou a construção e instalação das ferrovias às grandes unidades fabris, ocasionando o desenvolvimento e a crescente urbanização onde foram edificados os polos industriais.

A ferrovia no Brasil possibilitou o desenvolvimento social, cultural, político e econômico entre 1850 a 1930, criando cidades por onde passavam, entre o final do século XIX e início do século XX. Centenas de cidades foram construídas ao longo do tempo tendo grande significância na vida dos moradores. Em Alagoas as ferrovias destacaram-se na construção nas imediações do bairro Jaraguá, no trecho que ligou o Porto de Maceió ao Centro da cidade no ano de 1868, quando se iniciou o processo dos trilhos.

Os trens em particular, fizeram parte na vida das pessoas por diversos motivos e até mesmo por necessidades. Ao longo do seu trajeto, foram erguidos diversos tipos de construções nas proximidades das estações como: pousadas, hotéis, restaurantes, residências, estabelecimentos comerciais de um modo em geral e pequenas vilas para dar suportes aos condutores e viajantes como comerciantes, agricultores, fazendeiros, estudantes, professores, funcionários públicos, ambulantes entre outros.

Os passageiros eram privilegiados quando viajavam de trem, aproximavam-se das paisagens urbanas onde viam deslumbrante mata atlântica, rios, cachoeiras e córregos, expressivos e verdejantes campos de canaviais, pastagens e variadas plantações em sua particular singularidade que sempre fizeram parte da história dos caminhos de ferro do nosso Brasil.

Victor Hugo, ilustre e renomado escritor francês do século XIX, restrito em sua particularidade no uso das ferrovias, numa determinada ocasião, escreveu a sua esposa, em 1867, suas impressões sobre uma viagem de trem:

Estou reconciliado com as estradas de ferro; são, decididamente, algo muito belo. As flores da beira da estrada não são mais flores, porém, manchas, ou antes, listras. Vermelhas ou brancas; não há mais pontos, tudo se torna listra; os trigais são grandes cabeleiras amarelas, as luzernas, longas tranças verdes; as cidades, os campanários e as árvores dançam e misturam-se, desvairadamente, no horizonte; a intervalos, uma sombra, uma forma, um espectro, de pé, aparece e desaparece como o relâmpago ao lado da portinhola (...). (TOLEDO, BRANCATELLI e LOPES, 1998, p. 15).

O desenvolvimento nas construções das ferrovias além de valorizar as localidades, fez surgir as chamadas especulações imobiliárias nas áreas mais próximas das linhas férreas e das estações, assim como o imponente Porto de Jaraguá ligando ao histórico município de Rio Largo, produção nítida em relação ao

contexto do patrimônio histórico-cultural de Alagoas, sendo complementado com os bairros da Levada, Centro, Bebedouro, Fernão Velho e Lourenço de Albuquerque em Rio Largo, bairros que tiveram significativa importância ao longo de seu passado e no presente das cidades.

A partir do advento das ferrovias, usinas de cana-de-açúcar e indústria têxteis se desenvolveram em Alagoas, prosperando povoados e cidades. “A novidade tecnológica rapidamente chamou atenção de muitos países, principalmente pela rapidez em que este novo meio de transporte conduzia cargas e pessoas, numa época em que os transportes basicamente se resumiam a veículos tracionados por animais”. (SILVA, 2015, p. 3).

O Brasil foi um destes países interessados, visto que na década de 1820 havia acabado de se tornar independente de Portugal e precisava exportar seus produtos para evoluir economicamente, precisando, assim, de um meio de transporte eficiente que ligasse as lavouras, locais de exportação de minérios e outros produtos primários com os portos. Tem-se registro que em 1830 foram criadas as primeiras leis que incentivaram a construção de ferrovias no País, mas foi só no ano de 1854 que foi inaugurada a primeira ferrovia no Brasil, localizada no Rio de Janeiro, ligando a praia de Mauá com a localidade de Fragoso num trecho de aproximadamente 14,5 km de extensão, sendo o Barão Visconde de Mauá o responsável pela construção. (PAULA, 2008, pp. 45 - 46).

Desde então, durante o século XIX, as ferrovias foram crescendo cada vez mais, estando intimamente ligadas a economia agroexportadora, num período em que o café era o principal produto produzido e exportado no Brasil. Nessa época também, as cidades brasileiras vinham emergindo de forma vertiginosa como centro político e econômico, e após a abolição da escravatura em 1888, estas tiveram um crescimento ainda maior. (LANNA, 2002, p.1).

Com o passar dos anos e com a virada do século XIX ao XX, as vias férreas continuaram crescendo no Brasil, sendo o período entre 1908 e 1914 que mais se construiu estradas de ferro, concentradas principalmente no estado de São Paulo. (PAULA, 2008, p.47).

A crise mundial vivida nos anos 20 do século XX, obrigou o Brasil a produzir bem mais alimentos e diversos produtos, desenvolvendo suas próprias indústrias, já que as importações e exportações estavam prejudicadas. Houve queda na produção do café, porém foi nesta época em que a indústria têxtil ganhou força no país, utilizando muito o trem tanto para transportar o algodão da lavoura para as fábricas como para transportar os tecidos fabricados para os portos construídos em diversas regiões do país.

Em Alagoas a situação foi semelhante, diferindo apenas que a produção no estado era majoritariamente da cana-de-açúcar e não do café. Foi durante este período que se desenvolveram a maior parte das linhas férreas alagoanas, momento em que a indústria têxtil disputava com as usinas de açúcar pela liderança da economia alagoana. (LIMA, 1965, p.336). Todavia, diversas fábricas de tecidos foram criadas no estado, em Maceió construíram as fábricas Carmen e Alexandria nas proximidades da linha férrea.

Uma das principais funções das ferrovias foi proporcionar o escoamento da produção agrícola referente a cana-de-açúcar e o algodão e seus derivados, estabelecendo-se em diversas cidades que conseguiram historicamente superar o crescimento econômico, o que não aconteceu com relação as cidades de Pilar, São Miguel dos Campos, São Luiz do Quitunde, Matriz do Camaragibe, Porto Calvo, Campestre, Jacuípe e Jundiá que não tiveram o privilégio da implantação das ferrovias.

Porventura, não podemos esquecer que as ferrovias além de transportar produtos e mercadorias, também exerceu a função de transporte de passageiros a pequena e média distância por questões da falta de outros tipos de transportes. Tendo apenas os trilhos como opção para superar determinadas distâncias, era grande o número de pessoas que viveram no final do século XIX, habitantes provenientes de povoados, distritos e pequenas cidades que motivados por diversos fatores, entre eles, o êxodo rural, fizeram uso do referido tipo de transporte, o trem. Haja vista que em Alagoas esse número de habitantes era estável por existir instabilidade na economia, proveniente das atividades agrícolas do algodão e da cana-de-açúcar.

O trem tornou-se o modal mais importante de transporte no imaginário das pessoas, passou a ser um colaborador de cargas, sendo que, com o passar do tempo

foi substituído pelo modal rodoviário, o qual até hoje tornou-se redentor nesta função. O modelo que foi adotado no processo de privatização das ferrovias brasileiras, quando conseguiram transferir aos concessionários pela operação exclusiva de mercadorias e produtos e não manter a responsabilidade no transporte de pessoas, em todo território brasileiro, tudo contribuiu para a extinção desse tipo de transporte.

As ferrovias eram consideradas satisfatórias, oferecia segurança e melhorias na qualidade de vida das pessoas, como também estabilidade nos locais de deslocamento e por ser um transporte barato quando utilizados, contribuía na economia familiar, assim como também proporcionava diminuição da poluição do meio ambiente.

Diversos municípios como Maceió, Rio Largo, Branquinha, Murici, União dos Palmares, São José da Laje, Viçosa, Quebrangulo, Palmeira dos Índios, Arapiraca, Porto Real do Colégio, entre outros, se estruturaram como zonas habitacionais, sendo que a maioria possuía engenhos banguês. Estes municípios com seus povoados e distritos, localizados em áreas geograficamente privilegiadas, favorecidas por recursos hídricos e tendo como suas principais culturas agrícolas o algodão e a cana-de-açúcar se desenvolveram, associados com as feiras livres o que estabeleceu um crescimento superior em outras áreas onde as ferrovias não foram instaladas.

As ferrovias quando foram implantadas no território alagoano, tornou-se grande novidade naquela época, haja vista que suas atividades não se resumiam apenas ao transporte de cargas, conhecido popularmente como trem cargueiro mas, como também atendia a demanda de passageiros percorrendo diversos lugares e regiões no estado, facilitando a divulgação dos fatos do mundo, discutindo assuntos nos âmbitos político, social, cultural, econômico e científico através de diversas informações.

2.2 -As ferrovias em Alagoas do açúcar ao algodão

Durante o século XIX, Alagoas apresentou um crescimento demográfico considerado expressivo, principalmente quando diversos povoados se transformaram em vilas e cidades, sendo a atividade rural, cultivo diversificado das lavouras de subsistência o carro chefe desse desenvolvimento, haja vista que também naquela época ainda usava-se a mão de obra direta nas grandes propriedades rurais.

Naquele período, as culturas canavieira e algodoeira exerciam grande atividade no setor econômico do Estado, destacavam-se como produtos de maiores importâncias, apresentando excelente qualidade, com preços competitivos no mercado europeu, porém, a principal cultura da economia provincial estava baseada no cultivo da cana-de-açúcar. Outros produtos agrícolas também foram cultivados em Alagoas suprindo o comércio interno e atendendo os próprios agricultores, conhecidos como culturas de subsistência, como o feijão, o milho, o fumo, o arroz e a mandioca.

Na visão historiográfica de Craveiro Costa, no que se refere a cultura da cana-de-açúcar, entende-se que:

A lavoura canavieira remonta ao alvorecer da colonização portuguesa na capitania de Pernambuco, a cuja jurisdição pertencia o território alagoano. Nela se baseou a prosperidade do feudo de Duarte Coelho e, estendendo-se a outros donatarias, de todo norte do Brasil. Ainda hoje ela é a coluna vertebral do organismo econômico-financeiro de Alagoas. É, todavia, a única regularmente organizada e a que mais interessa aos grandes proprietários rurais. (COSTA, 1931, p. 67).

O processo de funcionamento dos engenhos banguê para obtenção de variados produtos como açúcar, rapadura, aguardente entre outros, proveniente da cana-de-açúcar, necessitavam de diversas instalações compostas por uma moenda, casa de caldeira e das fornalhas, tachos e a casa de pugar. A moenda era constituída por um conjunto de peças para moer a cana-de-açúcar. O tacho, utensílio bastante utilizado, era um recipiente circular feito de ferro, bronze ou barro com duas alças, usados com frequência. A casa grande prevalecia a residência do senhor nas fazendas e engenhos do Brasil Colonial, era conhecida como a sede da fazenda. A senzala era destinada a moradia dos escravos, tipo alojamento. Toda cana colhida e transportada passava pela moagem através de pesadas engrenagens. Praticamente toda mão de obra era escrava, exceto alguns trabalhadores livres que recebiam salários como o feitor, capataz, carpinteiro, ferreiro, mestre do açúcar e lavradores da terra.

Praticamente quase todos os solos no estado se prestam à cultura da cana, uns mais do que os outros, desde que suficientemente beneficiados por fatores meteóricos. Talvez Alagoas seja uma localização no país que possua as melhores terras para a cultura da cana-de-açúcar.

O inquérito industrial de 1907, o primeiro que se realizou no país por iniciativa do Centro Industrial do Brasil, destinado a comemoração do primeiro centenário da abertura dos portos brasileiros à navegação mundial, apurou a existência de 6 usinas açucareiras em Alagoas. Em 1920, o número de usinas elevava-se a 15 unidades industrial. Em 1931 o número de usinas no Estado subira a 27, das quais funcionaram nesse ano 24. As usinas açucareiras estão assim localizadas, por municípios: 5 em Murici, 4 em Atalaia, 3 em Camaragibe, 3 em São Luís do Quitunde, 2 em Capela, 2 em São José da Lage, 2 em Santa Luzia do Norte, 1 em Coruripe, 1 em São Miguel dos Campos, 1 em União, 1 em Maragogi, 1 em Pilar, 1 em Leopoldina. (COSTA, 1931, p. 76).

Outra cultura com merecido destaque em Alagoas foi o algodão, observo que no trabalho desenvolvido pelo Pesquisador Benedito Ramos, em seu livro “Uma Associação de Algodoeiros”, entende-se que a presença algodoeira em Alagoas é antiga. Os indígenas dominavam a produção dessa planta, mesmo antes do descobrimento do Brasil e, com ela, fabricavam as redes, cordas e panos para vestimentas. No século XVII, segundo Evaldo Cabral de Melo, os holandeses encontraram, nas proximidades de Porto Calvo, algodoais que descreveram como “arbustos cheios de lã que pareciam cobertos de neve”. (RAMOS, 2013, p.7)

A planta nativa pertence à espécie *gossypium barbadense*. Em Alagoas, como nas capitais vizinhas, manifestava-se como produto nativo do exemplar arbóreo. Privilegiada pelas condições climáticas e pelo solo tropical propício, era cultivada em muitos pontos da faixa litorânea, e foi a primeira a ser conhecida pelos exploradores europeus. Nossa costa não foi exceção. Os cronistas que estavam presentes nas embarcações de além-mar registraram suas impressões sobre a malvácea utilizadas pelos nativos para tecer suas redes de dormir, para objetos de pesca e caça, em cordas e outros artigos caseiros. (Enciclopédia Municípios de Alagoas, 2007, p. 450).

No Tratado Descritivo do Brasil, de Gabriel Soares de Souza, encontramos suas impressões sobre os índios:

“Andam nus, sem nenhuma cobertura. Nem estimam nenhuma coisa cobrir ou mostrar suas vergonhas (...)as mulheres andam igualmente nuas, são bem feitas de corpos, e trazem os cabelos compridos. (...) As mulheres deste gentio quase que não cosem, nem lavam, nem passam, apenas fiando algodão. (...) As suas casas são de madeira, nas colunas do meio entre as paredes pregam redes de algodão, nas quais podem estar um homem, e debaixo de cada uma destas redes fazem um fogo, de modo que

numa só casa pode haver quarenta ou cinquenta leitos armados a modo de teares, fazem deste fiado as redes em que dormem. (SOUZA, 1587, p, 445).

As vestes dos escravos, assim como as dos homens mais pobres no período colonial, eram feitas de algodão nativo. Ainda hoje, quem visitar o Museu Xucurus em Palmeira dos Índios, pode ver exemplares das antigas rocas de fiar algodão e que as vestes do famoso Beato Franciscano e de seus seguidores eram feitas de algodão plantado e tecido por eles próprios. Os quilombolas insurgentes dos Palmares tinham suas plantações da malvácea para atender à necessidade do vestuário de seus moradores e chegaram até a levá-lo, em fugaz intermezzo de paz com seus inimigos, na época dos holandeses, como elemento de troca por outras mercadorias que necessitavam. (Enciclopédia Municípios de Alagoas, 2007, p. 450).

Apesar desse conhecimento antigo, o produto passou a ter importância comercial no final do século XVIII, depois de dois séculos e meio de colonização, quando, para o mercado interno, a indústria doméstica de fiação e tecelagem ampliou a elaboração de tecidos grosseiros usados pelos escravos e pelos estratos mais pobres da população; e, para o mercado externo, começou o envio da matéria-prima demandada pela nascente indústria têxtil europeia. (RAMOS, 2013, p.7). É importante salientar que Melo Póvoas quando chegou a Capitania das Alagoas através do ancoradouro de Jaraguá e se instalado na casa da primeira Câmara da Vila, esta Câmara aproveitou ensejo e 13 dias depois se reuniu em 9 de janeiro de 1819 para pedir sua permanência ali. Póvoas achou conveniente fixar residência em Maceió.

No entanto, sua providência inicial foi instalar a Junta de Administração e Arrecadação da Real Fazenda na Vila de Maceió. Isto foi suficiente para acelerar o processo de desenvolvimento de Jaraguá e debilitar economicamente a capital da Província Santa Maria Madalena das Alagoas do Sul, observamos que a partir de então já é possível um registro histórico do movimento do porto. Este primitivo demonstrativo do período entre 1826 e 1832 apresentado na obra de Moacir Medeiros de Sant'Ana, 'Contribuição à História do Açúcar em Alagoas', assinala a participação do Estado na exportação, não só do açúcar como também do algodão. A considerar este escoamento da produção através de ancoradouro completamente desaparelhado para esta finalidade. (RAMOS, 2013, p. 17).

Na primeira metade do século XIX, as cidades, vilas e povoações assinalavam a existência de Coletorias, Tesourarias, Mesas Fazendárias e de

Inspeção de Algodão nas cidades mais desenvolvidas, como Maceió, Penedo, São Miguel dos Campos, lugares portuários onde havia o controle da exportação de produtos, dali e de outras vilas e povoações, que para ali convergiam. Indica também, em sua pormenorizada descrição, o potencial de algumas vilas e o seu progresso, o que significa que nos anos quarenta do século XIX a situação era aquela, ou seja, pelo menos em algumas décadas anteriores o quadro era parecido e que o algodão, portanto, ao contrário do que muitos afirmam, não começou a se tornar importante na segunda metade do século corrente da era imperial, com os bons ventos causados pela Guerra da Secessão norte-americana que deixou um enorme claro na produção internacional. (Enciclopédia Municípios de Alagoas, 2007, p. 451).

Dentre as vilas que já tinham o algodão como ponto forte de sua economia destacam-se Mata Grande, Palmeira dos Índios, Assembleia, atual Viçosa, Imperatriz, atual União dos Palmares, a povoação do Canhoto, atual São José da Lage, Atalaia e Penedo. A ascensão da cultura do algodão foi intensa em quase todo período do século XIX, sua presença bastante significativa até a primeira metade do século XX, envolvendo amplas áreas de plantio na região do agreste e sertão alagoano, com definição da estruturação fundiária, tendo como um grande incentivador dessa cultura o Ouvidor José de Mendonça Moreira, ele também foi um grande defensor do meio ambiente.

A chegada das primeiras fábricas têxteis representa a concretização do sonho da industrialização e de uma alternativa concreta para Alagoas sair do monopólio açucareiro que acompanhou toda a sua trajetória. Sonho que foi embalado pelo ideal republicano e que nasceu essencialmente da atividade algodoeira, da sua valorização e da sua utilização na indústria preferida da revolução industrial.

Mesmo quando ocorreu a transformação dos engenhos banguês em engenhos centrais, e depois em usinas, não mexeu com a sensibilidade dos sonhadores, pois a mudança estrutural da agroindústria canavieira não alteraria muita coisa na economia nem na sociedade local. (Enciclopédia Municípios de Alagoas, 2007, p. 453).

Com a chegada das fábricas têxteis em Alagoas, iniciou-se uma nova etapa de vida, era o começo de possibilidade na oferta de trabalho, de uma vida com menores características do trabalho feudal para a camada mais simples da população.

A pioneira dessas indústrias foi a Companhia União Mercantil, em Maceió, localizada no bucólico distrito de Fernão Velho, iniciando suas atividades em 5 de abril de 1864. A iniciativa foi de José Antônio de Mendonça, o barão de Jaraguá, que teve o estatuto da mesma aprovado pelo governo de Dom Pedro II. Somente em 24 de outubro de 1888, ano do terremoto abolicionista causado pela Lei Áurea, era constituída a segunda empresa fabril. O funcionamento da Fábrica de Tecidos Cachoeira em Rio Largo, naquela época pertencente a Santa Luzia do Norte, só se daria, entretanto, em 1890, já no período republicano, que assistiu seus teares funcionando.

Figura 13– Fábrica de tecidos Cachoeira, administração Teixeira Bastos – Rio Largo – AL.



Fonte: historiadealagoas.com.br/comendador-teixeira-bastos-pioneiro-da-industria-textil-de-rio-largo.html. Foto: Ticianelli

Relação de todas as fábricas que deram uma nova feição ao Estado de Alagoas:

Fábrica União Mercantil, Fernão Velho, Maceió – 1864.

Fábrica Progresso, Rio Largo – 1890.

Fábrica Alagoana, Rio Largo – 1893.

Fábrica Pilarense, Pilar – 1893.

Fábrica Penedense, Penedo – 1898.

Fábrica de Rendas e Bordados, Pilar – 1909.

Fábrica Alexandria, Bom Parto, Maceió – 1911.

Fábrica São Miguel (Sebastião Ferreira), São Miguel dos Campos – 1913.

Fábrica da Pedra, Delmiro Gouveia – 1914.

Fábrica Santa Margarida, Jaraguá, Maceió – 1914.

Fábrica Vera Cruz, São Miguel dos Campos – 1926.

Fábrica Norte de Alagoas, Saúde, Maceió – 1926.

Fábrica Marituba, Piaçabuçu – 1949.

(Enciclopédia Municípios de Alagoas, 2007, p. 453).

A construção das ferrovias em Alagoas teve como principal objetivo atender a demanda da exportação de diversos produtos, proporcionando o crescimento da economia, fortalecendo e abastecendo o comércio de importações de diversas mercadorias vindas dos portos europeus. Podemos destacar produtos como tecidos de algodão, chita, bacalhau, azeite, ferragens e considerando também o comércio de confecções que era bastante sofisticado.

Em 29 de maio de 1870, o presidente da Província, José Bento da Cunha Figueiredo Júnior, autorizou a construção de uma estrada de ferro de Maceió (Capital do Estado) até a vila de Imperatriz (União dos Palmares), seguindo o vale do Mundaú, sendo um dos primeiros municípios criados após a emancipação de Alagoas (1817) com relação a Pernambuco. Com o passar do tempo, as ferrovias se expandiram para outros municípios de Alagoas.

Figura14 – Estação Ferroviária de União dos Palmares – AL na década de 1950.



Fonte:estaçõesferroviarias.com.br/Alagoas/união.htm.

Os Municípios que surgiram a partir de 1830 acentuam o povoamento do Vale do rio Mundaú, com Rio Largo (1830) e União dos Palmares (1831), atingindo a área do principal núcleo dos (quilombos dos Palmares, antiga Cerca Real do Macaco), no tempo da República Negra. (LIMA, 1990, p.107).

O transporte ferroviário em Alagoas contribuiu bastante em diversos segmentos, com grande potencial de desenvolvimento nos setores social e econômico e na expansão dos povoados, estabelecendo-se como meio de transporte de cargas e de passageiros. Como meio de transporte de cargas, tornou-se responsável pelo escoamento da produção de açúcar produzido nas usinas principalmente nas proximidades dos rios Mundaú e Paraíba do Meio e do algodão, produzidos nas terras que se distanciavam do litoral na região do agreste e sertão alagoano. Produção aquela destinada ao porto de Jaraguá em Maceió, perfazendo um percurso por diversos municípios.

Figura 15 - Trem carregado, transportando cana para Usina Serra Grande - AL



Fonte:vfco.brasília.jor.br/bibliografia/livros/locomotiva – SLM-Usina-Serra-Grande-trem-cana-1993.jpg.

SLM 2-6-2T William Edmundson – Usina Serra Grande (AL) 1993.

Os municípios responsáveis pelo escoamento da produção açucareira foram: Maceió, Satuba, Rio Largo, Murici, Branquinha, União dos Palmares e São José da Laje, entre outros, prevalecendo a produção do açúcar por vários séculos. Os municípios responsáveis pela produção do algodão em grande escala foram Atalaia,

Viçosa, Paulo Jacinto, Quebrangulo, Palmeira dos Índios, Igaci, Porto Real do Colégio, Olho D'água do Casado, Piranhas e Delmiro Gouveia, entre outros municípios situados na região do agreste e sertão alagoano. Em anexo, o Mapa das Ferrovias em Alagoas.

Figura 16 - Mapa das Ferrovias em Alagoas, em 1963.



Fonte: TENÓRIO (1979).

Como meio de transporte ferroviário de passageiros, durante e após a implantação das fábricas têxteis e as usinas de cana-de-açúcar, o trem favoreceu exclusivamente ao elevado número de empregados que residiam próximo as usinas e as fábricas, tendo acesso exclusivo as vilas, os distritos e os povoados.

O cultivo da cana-de-açúcar se desenvolveu numa região importante, região dos tabuleiros numa extensão de 35 a 40 quilômetros de largura, do litoral para o centro, cujas ondulações dividem os vales e dão aos terrenos diversos aspectos de produtividade. Esses terrenos são regularmente produtivos, quando de natureza argilosa; mas, ao sul, partindo da cidade de Alagoas, apresentam-se francamente silicosos. São terrenos autóctones, havendo alguma aluvião; porém, na embocadura dos rios, os vales são férteis e se prestam a qualquer cultura. (COSTA, 1931, p. 13).

Em destaque a Usina Serra Grande, localizada no município de São José da Laje – Alagoas, iniciou suas atividades no ano de 1894 no final do século XIX, funcionando até os dias atuais. Os motivos para o funcionamento eficaz desta usina,

além de uma boa administração, podem-se citar três fatores essenciais que são: excelente qualidade do solo, a disponibilidade dos recursos hídricos e boa topografia disponíveis nos grandes tabuleiros (áreas de terras planas e produtivas). Foram diretamente esses três fatores que proporcionou interesse de outras usinas naquela região com a implantação da rede ferroviária no estado.

Figura 17 -Estrada de ferro Usina Serra Grande – transporte de cana e funcionários.



Fonte: Foto de Luiz Sávio de Almeida – janeiro 2012. Acervo: Arquivo Público de Alagoas.

A estação ficava na Usina Serra Grande, que possuía sua própria linha férrea no final dos anos 1950, localizada no município de São José da Laje próximo da divisa com Pernambuco. (IBGE: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, vol. n, 1960).

CAPÍTULO III – A INFLUÊNCIA INGLESA NA CONSTRUÇÃO DAS FERROVIAS E O DECLÍNIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM ALAGOAS

3.1 - Investimentos dos ingleses na construção da malha férrea alagoana com desdobramentos econômicos, políticos, sociais e culturais.

No Brasil, as ferrovias foram construídas em diversas localidades, espaços que não eram ocupados pelo homem, regiões desconhecidas, cobertas por florestas nativas onde existiam bastante índios. Outro fator importante a considerar foram os investimentos nas travessias de córregos e rios, preservando os recursos hídricos existentes. Toda iniciativa em construir uma ferrovia era exclusiva das empresas capitalistas nacionais ou europeias quando conseguiam autorização do governo.

A construção das ferrovias atendeu todas as características do sistema capitalista implantado, investimentos que proporcionaram muitos lucros, permitindo o deslocamento de centenas de pessoas por um custo mais barato, atendendo os

horários previstos, encurtando o percurso das diversas cidades, como também gerou muitos empregos com mão-de-obra diferenciada.

Conforme a obra “A riqueza nos trilhos: história das ferrovias no Brasil” de autoria de Vera Vilhena de Toledo, Maria Odette Brancatelli e Helena Lopes, tratando-se dos investimentos ingleses na implantação das ferrovias, entendemos que:

Todo material necessário à construção e manutenção de uma ferrovia gerou lucros para os países detentores da tecnologia e aumentou a dependência daqueles que a comprovam. Quase tudo era importado da Inglaterra, que fornecia trilhos, vagões, locomotivas e até mesmo pregos e, às vezes, o pedregulho usado no leito da ferrovia. (TOLEDO, BRANCATELLI E LOPES, 1998, p. 11).

No século XIX, para construir uma ferrovia, os capitalistas estrangeiros emprestavam dinheiro exigindo que a construção fosse erguida pelos engenheiros e técnicos estrangeiros, apesar do território brasileiro disponibilizar de profissionais, conhecedores de toda região e terrenos a serem explorados e até mesmo conseguir trabalhadores para executar as tarefas. Não se constrói uma ferrovia aleatoriamente, é necessário conhecer o terreno para executar o plano de ação, portanto, eram contratados técnicos, engenheiros e topógrafos estrangeiros. Nas atividades mais pesadas, nos serviços braçais, aqueles que não exigiam funções específicas, eram ocupadas por diversas pessoas, das mais simples e diversificadas profissões.

Durante anos, nas construções das primeiras ferrovias no Brasil, outros tipos de trabalhadores contribuíram para tal feito, podendo ser citada a mão de obra escrava, porém, a Lei de 1852 proibia a utilização de braços escravos para construir os caminhos de aço. Até mesmo presidiários foram usados na construção de algumas ferrovias. A Estrada de Ferro Sampaio Correia, no Rio Grande do Norte, cuja construção iniciou-se em 1903, foi um meio encontrado de criar uma fonte de trabalho para os flagelados da seca. Na realização do plano, a mão-de-obra utilizada foi a disponível na região. (TOLEDO, BRANCATELLI e LOPES, 1998, pp. 32,33).

Caso o número de trabalhadores da região fosse insuficiente, eram trazidos de outras regiões e até de outros países, como aconteceu em 1910, no Estado de Rondônia na construção da ferrovia Madeira-Mamoré.

Figura – 18 Construção da Ferrovia Madeira-Mamoré em Rondônia em 1910.



Fonte: brasil.turismo.com/rondonia/madeira-mamore.htm

No entendimento do historiador Douglas Apratto Tenório, a Lei nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, estimulou a aceleração das regulamentações que favoreceram a introdução de várias empresas com capitais anglo-brasileiros, sob incentivos do tesouro Imperial construíram algumas estradas de ferro. Os incentivos iam desde isenção de impostos para a importação de maquinário e equipamentos, à desapropriação de terras para a construção das estradas. (TENÓRIO, 1979, p. 274).

Essa Legislação fomentou uma maior especialização do modal ferroviário em alguns Estados do Brasil, impulsionando a disputa dos grupos econômicos por concessões e conseqüentemente financiamentos, como o caso da *Great Western Railway* no nordeste brasileiro. No processo de modernização do Estado brasileiro, a firma *Great Western Railway* surge a partir da associação de investidores ingleses em 1835 especializando-se por vários Estados. Alagoas foi exceção, com a idealização em 1870 pela Companhia Baiana de Navegação posteriormente absorvida pela *The Alagoas Brazilliam Central Railway Limited*. (TENÓRIO, 1979, p. 274).

A partir da segunda metade do século XIX, todo sistema ferroviário do país, em destaque o Estado de São Paulo deu uma inexpressível contribuição no processo de colonização como também no desenvolvimento econômico do Brasil. As ferrovias assumiram um trabalho relevante na implantação diante das fronteiras que predominou grande crescimento e o surgimento de novas cidades que serviram de suporte para as atividades pecuárias e produção de diversos produtos agrícolas, destacando-se a economia cafeeira, considerada o ponto relevante da economia brasileira até meados da década de 1930. As ferrovias contribuíram também para a instabilidade do mercado consumidor.

Apenas não podemos aqui deixar de registrar que as ferrovias, até 1864 somavam 475 km e que depois desta data tiveram um rápido crescimento como podemos constatar nos dados abaixo:

Em 1870.....1000 km.

Em 1875.....1801 km.

Em 1883.....4865 km.

Em 1889.....9583 km.

Entretanto, a navegação a vapor se estendia por todo litoral brasileiro de norte a sul e ainda pelos rios Amazonas, São Francisco, Paraná, Paraguai e muitos outros.

Historicamente, as ferrovias no Brasil tiveram como objetivo a exportação do café e produtos da cana-de-açúcar para mercado internacional, atendendo demanda do transporte de carga, priorizando os interesses da elite agrária que receberam incentivos do governo. Café, algodão, cana de açúcar e ferrovias constituíram fontes indispensáveis a qualquer estudioso de história do Brasil do século XIX, principalmente a produção do café que houve expansão para o oeste paulista, tendo ocorrido nos fins do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, livre portanto, da conjuntura escravista, foi associado ao movimento migratório que marcou a paisagem no aspecto social e cultural daquele estado. Boa parte da rede ferroviária (2.425 km haviam sido construídos até 1890), foi construída antes da abolição. (MATOS, 1990, p. 53).

Os Estados de Alagoas e Pernambuco poderiam ter usufruído mais das vantagens do transporte ferroviário de cargas e passageiros. No século XIX, o Brasil exportava produtos de cana-de-açúcar e algodão para diversos países, justificando em relevância a implementação das ferrovias usando principalmente o argumento do crescimento da economia. No ano de 1996, final do século XX, ocorreram às concessões das ferrovias e diversos programas de investimentos em logística e principalmente na infraestrutura feita pelo governo federal. Alagoas poderia ter feito maiores investimentos na malha ferroviária. O alagoano Coronel Pedro Paulino da Fonseca, quando governador do Estado, fez a ligação da estrada alagoana com a Central de Pernambuco. Embora o entroncamento não se tivesse efetuado na estrada

de ferro do Recife ao São Francisco a 12 quilômetros abaixo da estação de Canhotinho, no lugar denominado Paquevira.

Essa estrada, que faz parte da rede exploradora, por arrendamento pela *Great Western*, onde se intensificou o cultivo da cana-de-açúcar, margeando os rios Mundaú e Paraíba do Meio tem no Estado um desenvolvimento de 129,736 km. Assim distribuído por estações:

De Jaraguá a Maceió (centro)	2,608 kms.
De Maceió a Bebedouro.....	5,901 “
De Bebedouro a Fernão Velho.....	5,050 “
De Fernão Velho à Satuba.....	6,969 “
De Satuba à Utinga.....	5,410 “
De Utinga à Cachoeira.....	1,950 “
De Cachoeira a Rio Largo.....	0,962 “
De Rio Largo a Lourenço de Albuquerque.....	9,698 “
De Lourenço de Albuquerque a Bom Jardim.....	9,020 “
De Bom Jardim a Itamaracá.....	10,719 “
De Itamaracá a Murici.....	6,460 “
De Murici a Nicho.....	4,201 “
De Nicho à Branquinha.....	4,711 “
De Branquinha à União.....	9,877 “
De União a Barra do Canhoto.....	15,866 “
De Barra do Canhoto a São José da Lage.....	5,988 “
De São José da Lage à Serra Grande.....	9,355 “
De Serra Grande à fronteira.....	7,000 “
Total.....	129,736 “

(COSTA, 1931, p. 200).

Em Alagoas a introdução de investimentos do capital Inglês, para COSTA (1997) se deu de modo mais perceptível a partir da gestão de João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, o Visconde de Sinimbu que instituiu a Lei nº 2.687, de 6 de novembro de 1875, que permitiu esses investimentos em estradas de ferro, de

serviços infra estruturais nas cidades, bem como atraiu investimentos tecnológicos beneficiando a oligarquia canavieira em início de estagnação, bem como produtores de algodão.

Com o advento da República o governo decidiu construir diversos trechos de ferrovias visando o progresso das propriedades, era o caso dos Estados de Alagoas, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba. No período da construção das ferrovias no território brasileiro, diversas propriedades cederam suas terras para progressiva passagem das ferrovias sem que exigisse desapropriação, conforme procedia em determinados casos de acordo feito amigavelmente, o chamado terras cedidas. O sofrimento da comunidade sertaneja era visível naquela época, mas, com a chegada das ferrovias, ninguém afastava a possibilidade de desenvolvimento e do progresso.

A especificidade das práticas ligadas às políticas Oligárquicas de concentração de poderes políticos e econômicos, aos mandonismos locais, às lutas entre parentelas, enfim, aos aspectos culturais relacionados à honra e à moral, desencadearam inúmeros conflitos entre os grupos sociais da região, fazendo com que os homens mais pobres empreendessem diversas formas de resistência e, entre elas, o cangaço que surgiu no Brasil entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX foi vivenciado especificamente na região Nordeste.

Durante a construção dos caminhos de ferro no Nordeste brasileiro, os cangaceiros sentiram-se incomodados em suas andanças, principalmente quando na época os meios de transportes mais comuns prevaleciam ao lombo do burro, cavalos e carros de boi que tinham acesso a diversos tipos de caminhos. Ocorreu um fato inesperado envolvendo cangaceiros ligado aos problemas sociais e econômicos na região, quando da presença marcante de centenas de bandoleiros nos sertões nordestino, vivenciando centenas de anos em agitação pelas lutas sangrentas entre soldados, civis e cangaceiros. O cangaço marcou época no Nordeste Brasileiro.

“Os bandos cangaceiros que saem dentre aqueles semi-servos vivem dispersos, lutam por objetivos isolados e, não raro, enfrentam-se uns aos outros, destroem-se mutuamente. Tornam-se presas dos seus próprios inimigos de classe, os grandes proprietários rurais, donos de fazendas de gado ou de lavras de minério. O surgimento e o incremento do cangaço é a primeira réplica à ruína e à decadência do latifúndio semifeudal, de que também é resultante”. (FACÓ, 1983, p. 46).

Estabelecendo aos indícios e sinais de práticas e relações sociais em torno do cangaceiro Manoel Batista de Moraes conhecido como Antônio Silvino, juntamente com seu bando, não divulgado quantos integrantes, sentiu-se incomodado com a presença dos trabalhadores que atuavam nas obras das ferrovias, nas terras pertencentes a seus familiares e resolveu tomar uma atitude drástica, o que na época desagradou alguns moradores da região. Segundo relatos da obra “O Cangaço”, autoria de Carlos Alberto Dória foram confirmadas palavras por assim dizer:

A modernização começava a chegar no sertão nordestino, desagradando os cangaceiros, iniciava-se construção da estrada de ferro *Great Western*, os correios e os telégrafos onde cada vez mais se faziam presentes no maior número de localidades. O destemido cangaceiro Silvino pôs-se a arrancar os trilhos da *Great Western*, sequestrou engenheiros e fez refém a outros funcionários. Diversas correspondências foram enviadas ao mesmo, porém, como não sabia ler, todas eram rasgadas e incendiadas. Posteriormente, aquelas terras ocupadas pelas ferrovias que lhe pertencia foram indenizadas, exigindo um valor equivalente a 30 contos para que a companhia pudesse prosseguir seus trabalhos. (DÓRIA, 1981, p. 53).

Porém, é digno de nota lembrar que as ferrovias assim também como as rodovias, em determinadas ocasiões contribuíram com o cangaço, foi quando os jagunços do Deputado Floro Bartolomeu foram conduzidos de trem do município de Iguatu a Fortaleza – Estado do Ceará e Virgulino Ferreira (Lampião) viajou com seu bando em caminhões e ocupou cidades servidas pelo telégrafo. (FACÓ, 1983, p. 43).

Surpreendido num tiroteio, Antônio Silvino aos trinta e nove anos de idade foi baleado ao enfrentar a polícia em 27 de novembro de 1914, atingido e gravemente ferido, refugiou-se na fazenda Lagoa da Lage – Município de Taquaritinga – PE, indo de encontro ao Sr. Joaquim Pedro, que se dizia ser coiteiro e proprietário da fazenda onde precisou de proteção e disse que ia se entregar à polícia, no combate foi ferido e preso. Da cadeia de Taquaritinga seguiu dentro de uma rede até a Estação Ferroviária de Caruaru, onde um trem especial da *Great Western* o levou para Recife, foi submetido aos cuidados médicos. Encaminhado à casa de detenção, foi condenado a 239 anos e oito meses de prisão. Em 4 de fevereiro de 1937, após 23 anos, foi indultado pelo presidente Getúlio Vargas. Faleceu em 30 de julho de 1944. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p.89).

“Rifle de ouro” – apelido pelo qual Antônio Silvino também era conhecido, deixou a população sertaneja durante vários anos sem tranquilidade, agindo como um fora da lei. Embora possuidor de relacionamento frequente com políticos e pessoas da

renomada sociedade local, enfrentava os coronéis e alguns políticos, inclusive governadores, principalmente dos Estados de Pernambuco e Paraíba, onde as perseguições foram mais frequentes. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p.89).

O Diário de Pernambuco publicou matéria sobre sua prisão, para alguns habitantes, tornou-se motivo de surpresa:

Diminuía ele o seu furor, fugindo sempre as expedições que o procuravam por toda parte. O resultado negativo dos esforços empregados com risco de vida para a prisão do famigerado salteador, fez cair uma retrativa descrença sobre a ação da polícia, não só deste Estado, mas também daqueles que igualmente sofreram as constantes depredações praticadas pelo bandido, assim tido como invencível. Ninguém mais no Recife se impressionava com a existência do bandido. Entretanto a polícia não o perdia de vista. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO - Recife, 29 de novembro de 1914 – p. 01 FUNDAJ).

Tendo a modernidade surgida em meio ou paralelo ao mundo tradicional e sendo o cangaço entendido pela elite brasileira como um mal a ser combatido, devido ir contra o ideal republicano de ordem e de progresso, Antônio Silvino só pôde sobreviver por muito tempo às “caçadas” policiais patrocinadas pelo Estado devido a uma rede de solidariedade que englobava, além das pessoas mais simples, fazendeiros e políticos do Estado. Uma rede que ultrapassava o limite das fazendas e chegava às vilas e cidades.

No livro *Guerreiros do Sol*, o historiador Frederico Pernambucano de Melo faz uma avaliação no que diz respeito ao cangaço, considerado que:

Trata-se de um fenômeno social que durante um vasto tempo se apresentou como três tipos, originando-se: Cangaço meio de vida, cangaço vingança e o cangaço refúgio. O cangaço meio de vida é originado da necessidade e atividade de saquear, usando a violência sem piedade de forma sustentável. O cangaço vingança, possuidor de crueldade, tem como objetivo principal vingar desonras e parentes assassinados e por fim, o cangaço refúgio em que muitos sertanejos entravam e passavam a fazer parte em busca de subsistência e refúgio das perseguições policiais, na maioria das vezes por terem cometido graves infrações. Para este autor, o tempo do cangaceiro durou até o momento em que não havia chegado o desenvolvimento tecnológico nas cidades interioranas. O trem *da Great Western*, o telégrafo e o aparato de armas proporcionaram que o poder de Silvino tivesse findado. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p. 27).

Os próprios senhores de engenho, políticos e representantes de uma elite nacional contribuíram para a introdução de diversos “símbolos do moderno”, entre eles: o trem, o telégrafo e a luz elétrica. Nos jornais, as pessoas comuns só apareciam em virtude de desordens, brigas, ou crimes que cometiam, nessa mesma direção, os cangaceiros, em especial Antônio Silvino, foram vistos pelos intelectuais e articulistas

da época apenas como bandidos: criminosos que atormentavam a população, invertiam a ordem pública e impediam o progresso do Estado. (OLIVEIRA, 1970, p.13).

O escritor e romancista José Lins do Rêgo é grande exemplo, que narrava fatos a partir de suas próprias memórias e experiências de vida. José Lins destacou-se entre os literatos regionalistas por sua visão crítica das relações sociais. Descendente da oligarquia canavieira, sendo neto de senhor de engenho, o romancista soube aliar a linguagem forte e poética à dura realidade da vida nordestina, colhida de dentro. Por isso, seu trabalho literário é tão impregnado de afetividade e emoção em sua narrativa onde a literalidade supera a preocupação estilística. Também, por este motivo é inserido no grupo de autores que, com bastante realidade, retratam o cotidiano do interior do país e que enfocam as relações sociais ocorridas. Nesse contexto, incluído assim como autor de cunho sociológico. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p. 32).

As obras que compõem o chamado “ciclo do açúcar” são classificadas como romances sócio regionais por fazerem analogia entre as estruturas da obra e a estrutura social num período de transição da economia canavieira nordestina, num tempo de tensões econômicas nos engenhos de açúcar e de conflitos sociais promovidos pelos grupos de cangaceiros que percorria vastas áreas do Nordeste.

A literatura regional apresenta diversos temas ligados ao mundo rural e tradicional daquele período, assuntos que dizem respeito ao valor da terra ao homem do campo; as relações familiares; ao poder constitucionalizado da igreja; da política e da economia; da educação; do paternalismo dos coronéis; enfim, das diversas tensões e conflitos sociais ocasionados pelo cangaço. Além disso, a literatura regional nos fornece diversas imagens discursáveis que mostra que a sociedade nordestina no início da república, apesar de conservar diversos traços e costumes da sociedade patriarcal do período colonial brasileiro, não deixam de se beneficiar, de certo modo, com as ideias de modernidade que circulavam por todo o país, exemplo disso é a presença do trem cortando os territórios no Norte e a substituição do tradicional sistema econômico dos engenhos de açúcar com novas tecnologias trazidas pelas usinas. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, pp. 32 - 33).

Muitos desses aspectos são tão presentes na obra de José Lins do Rêgo que vários estudiosos, historiadores e pragmáticos como Otto Maria, João Ribeiro e Carlos Drummond de Andrade, a vê como um “espelho de realidade”, onde a narrativa apresenta a vida como ela é, ou seja, um monumento de uma época que se foi, mas que está presente, por impressões e modos de ser e de sentir, através de seus personagens. E tudo isso por meio de um processo de rememoração onde a ficção é escrita nos anos de 1930/40, só que ambientada nas duas primeiras décadas do século XX. (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010, p. 33).

Outro episódio envolvendo as ferrovias ocorreu em Maceió, por motivos da falta de entendimento entre alguns proprietários de terra que não chegavam a um acordo com relação a desapropriação de determinadas áreas para construção das ferrovias, resistiam e ao mesmo tempo pressionavam a empresa *Alagoas Railway Company Ltda* em suas negociações, inclusive os preços dos terrenos e a regularização eram os fatores mais discutidos, chegando ao ponto dos proprietários de terra tomarem determinadas atitudes insatisfatórias. Constata-se que:

A própria estação de Bebedouro foi atacada por um bando de homens armados, com toda certeza chefiado por proprietários insatisfeitos, os quais depredaram as instalações e puseram para correr em desabalada carreira os funcionários daquela estação. (TENÓRIO, 1979, p.154).

3.2 - Início do declínio do transporte ferroviário de Alagoas

A malha ferroviária brasileira em meados do ano de 1960, atingiu o seu auge no tocante a quilometragem dos trilhos. Naquela época existia em torno de 38 mil quilômetros de ferrovias espalhadas pelo Brasil, quantidade considerada expressiva. Na verdade, próximo a este período, as locomotivas já estavam perdendo suas forças. Manter as ferrovias era necessário possuir muitos recursos, o Brasil não disponibilizava do suficiente. Ao longo da história brasileira, faltou uma política de Estado que pudesse estabilizar e oferecer dignidade e segurança ao setor ferroviário, haja vista que o país produzia quantidade significativa de grãos e exploração de minérios que eram designados diretamente aos portos. Durante o século XIX as ferrovias se desenvolveram em outros países.

O presidente Washington Luís (1926-1930) período em que governou o Brasil, teve como lema de sua campanha “Governar é abrir estradas”. O automóvel, esse novo tipo de veículo quando chegou ao Brasil, conseguiu transmitir aos brasileiros grande demonstração de alegria, contentamento e expansividade, vindo com ele a construção de quilômetros e mais quilômetros de asfalto, o que proporcionou uma condição mais atrativa, portanto, já não se falava em toda aquela gigantesca estrutura sobre os trilhos, o velho e saudoso trem.

Com a chegada dos caminhões (transporte de cargas) no Brasil, ocorreu grande expectativa de menores investimentos com acesso aos portos e das indústrias já existentes. O transporte Coletivo de Passageiros (ônibus) começou a oferecer aos usuários diferentes condições de deslocamento, principalmente tendo acesso nas proximidades dos centros e residências em diversas cidades, condições aquela oferecida para melhores dias dos brasileiros. Começava então, a verdadeira disputa entre rodas e trilhos.

A partir de 1930, o trem não se adequou a nova realidade como atendimento primordial as indústrias, ao mercado interno, ao crescimento populacional, ao favorecimento das demandas de mão-de-obra em seu deslocamento, aos transportes de cargas perecíveis como (carne, peixe, verduras, frutas, leite) para abastecer as cidades mais desenvolvidas. (TOLEDO, BRANCATELLI e LOPES 1998, p. 71).

Entretanto, em meados do século XX o Brasil teve o privilégio das rodovias como verdadeira alternativa para os transportes de cargas, tendo como estratégia integrar o território brasileiro como também implantar polos das indústrias automobilísticas. Foi exatamente no final da década de 1950, durante a presidência de Juscelino Kubitschek que o rodoviarismo foi implantado, assim como também incrementou o parque rodoviário, uma atitude aquela bastante aceita pelos brasileiros.

A intenção do presidente Juscelino Kubitschek foi a integração no Brasil, principalmente na expectativa de transferência da Capital para Brasília, construíram diversas rodovias como Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, respectivamente com intuito de proporcionar relações comerciais nos povoamentos das áreas mais afastadas do Centro-Oeste e da região Norte.

Diante do caráter político-econômico, Juscelino Kubitschek ampliou a malha rodoviária com o propósito de atrair empresas internacionais do ramo automobilístico, criando os Polos Econômicos, com participação das indústrias de automóveis,

atraindo empresas correlatas ao ramo central, no caso dos automóveis, empresas de autopeças, componentes elétricos, lubrificantes, etc., com essa estratégia, podendo atrair capital e geração de empregos. As ferrovias no Brasil foram importantes, exclusivo no ciclo do café.

Os transportes rodoviários quando foram implantados, os custos foram menores e apresentavam mais vantagens que os ferroviários, quando se tratava do comércio de porta a porta, isto é, facilitava que a mercadoria de onde era produzida tivesse acesso ao local onde seria comercializada, garantindo assim seu consumo articulando as regiões. (TOLEDO, BRANCATELLI e LOPES 1998, p. 71).

Os caminhos de ferro no Brasil encontravam-se sucateados, sem as devidas manutenções e não houve um planejamento adequado com relação a implantação a este tipo de empreendimento, o que restou foram muitas dívidas. O governo não viu uma outra saída a não ser assumir a gestão dessas ferrovias, preocupando-se apenas com as construções, deixando um fator primordial que é justamente a manutenção. A Rede Ferroviária Nacional, criada em 1957, teve a finalidade em dar comando nacional ao transporte ferroviário. Todas as ferrovias estavam falidas e possuíam diversos problemas operacionais, tinham grandes dívidas trabalhistas com seus institutos de previdência.

A situação precária da malha ferroviária no País foi bastante criticada quando ocorreu a greve dos caminhoneiros, criando um caos na economia nacional. Os setores produtivos junto ao governo federal perceberam da necessidade de mudar a triste realidade das ferrovias, ocorrendo diversas discursões com possibilidade de retomada aos investimentos no modal ferroviário das mesmas proporções que o transporte rodoviário, embora os ramais já existentes tem pouco atendido a demanda de cargas. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), é a empresa responsável pelo funcionamento do transporte ferroviário que atua em Alagoas. Atualmente existe um trem especial, composição de uma locomotiva e seis vagões.¹

Marcelo Aguiar, Superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) em Alagoas faz um breve comentário:

“A malha férrea nacional e, particularmente, a deste estado foi esquecida e as faixas de domínios (margens das linhas e das estações) invadidas. Percebe-se falhas nas concessões para as empresas encarregadas de retomar o projeto de recuperação das ferrovias”. (Tribunahoje.com/notícias/cidades/2018 - pp. 3-4).

¹ Acessível em: <http://gazetaweb.globo.com/porta/noticia-2018,p.1>.

Figura – 19 Trecho abandonado da Transnordestina em Murici – Alagoas.



Fonte: <https://noticias.ne10.vol.com.br/economia/noticia/2016>

Foto: Diego Nigro/ JC imagem.

A criação da Rede Ferroviária Federal não conseguiu resolver os problemas do setor. Os investimentos continuaram escassos, com graves consequências a cada ano. Em 1989, os recursos que foram investidos não chegaram a atingir um quinto dos investimentos ocasionados nos anos de 1980. As ferrovias brasileiras chegaram a esse ponto por um motivo muito simples: falta de investimentos. Para obter uma implantação no sistema ferroviário gasta-se mais recursos do que construir uma rodovia, mas, o trem é para o “resto da vida”, ao passo que uma rodovia e sua manutenção é mais cara e não transporta a mesma capacidade de carga de um único trem com seus vagões.

Na década de 90, surgiu uma nova solução para o setor ferroviário brasileiro quando os mesmos foram privatizados por meio de concessões. Todo esse processo aconteceu nos anos de 1996 e 1998, porém a malha férrea brasileira já tinha uma redução de aproximadamente dez mil quilômetros, estes fatores trouxeram consigo grandes mudanças que afetaram diretamente o transporte sobre trilhos.

O principal fator atribuído a decadência das ferrovias foram as transformações econômicas vividas no país no início do século XX, fato que tornou a economia brasileira que outrora era voltada para exportação de matéria-prima, em um país de economia voltada ao mercado interno. (PAULA, 2008, p.49).

Pode ter havido uma absorção do idealismo vivido nos Estados Unidos com o advento do automóvel (para o transporte de pessoas) e caminhões (para o transporte de cargas). As estradas de ferro passaram a ser vistas como um empecilho ao desenvolvimento e os veículos movidos a combustão foram vistos como sinônimo de modernidade. (SILVA, 2015, p. 6).

A falência das ferrovias causou grande prejuízo no campo do desenvolvimento agrícola, afetando também o pequeno e médio produtor rural que enfrentava dificuldades em seu deslocamento para os centros de diversas cidades, comprometendo despesas extras no orçamento familiar e investimentos nas lavouras de subsistência.

Figura 20 - Trecho Transnordestina interior de Alagoas. Trilhos e dormentes tomados pelo mato.



Fonte: Portal Gazetaweb.com – 03/06/2018. Por Arnaldo Ferreira. Foto: Dárcio Monteiro.

Quando em Alagoas o funcionamento das ferrovias foi em parte encerrado, o que também ocorreu em diversas regiões do país, deixou uma grande extensão de malha ferroviária sem função específica, com grande quantidade de vagões sucateados e diversas estações centenárias em pleno abandono. Foram surgindo centenas de quilômetros de caminhos de aço desativados que outrora transportavam produtos, mercadorias e pessoas, agregando valores econômicos, culturais e sociais. Diversas estações se destruíram ao longo do tempo, outras foram ocupadas por famílias sem teto e servindo de pontos comerciais, algumas encontram-se em ruínas. Em outras situações, certa quantia delas na época, foram destinadas a oficinas como ponto de apoio da empresa RFFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.

A Transnordestina não investiu o suficiente no transporte ferroviário o que acarretou um sucateamento na malha ferroviária. Para melhor entendimento:

A malha ferroviária de Alagoas, se tivesse recebido investimento da Transnordestina, funcionaria como elo de corredor de cargas, como ocorria no passado. Mas, os trilhos estão sucateados e os vagões enferrujam abandonados. Até o final dos anos 70, os trens serpenteavam o interior do estado com cargas e passageiros. A produção do açúcar e melão chegava até o porto de Maceió pelos trilhos e aquecia a economia das cidades do Sertão, Agreste e Zona da Mata. Mato toma conta dos trilhos e estações em cidades do interior de Alagoas.²

Figura 21 – Estação de Jaraguá - Maceió – AL. Final do século XX.



Fonte: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/jaraguá.htm>.

Foto: Cláudio Vitoriano.07/2011.

² Acessível em: <http://gazetaweb.globo.com/porta/noticia/2018>. p. 4

Aos poucos as ferrovias foram entrando em declínio, principalmente a partir da década de 1950 e passaram a ser substituídas por rodovias. As empresas privadas que administravam as ferrovias estavam cada vez mais endividadas e não investiam no sistema. Mesmo com a criação da Rede Ferroviária Nacional em 1957, tendo como finalidade resgatar as ferrovias de nada adiantou, é que na segunda metade do século XX, a grande maioria das linhas férreas foram desativadas, os órgãos governamentais que as administravam foram extintos e o sistema ferroviário brasileiro foi majoritariamente abandonado. “A malha ferroviária brasileira diminuiu 10 mil quilômetros entre os anos de 1960 e 1998”. (Câmara dos Deputados, 2005).

Em Maceió, o sistema de bondes funcionou até meados de 1950, sendo substituídos pelos ônibus, porém, os trens de carga e passageiros nesta época ainda estava em operação. Hoje restando apenas um trem suburbano ligando Maceió a Lourenço de Albuquerque no município de Rio Largo – AL., permanece até hoje. As cidades que tiveram o privilégio e são beneficiadas pela linha férrea localizam-se nas proximidades da capital do estado, é o caso dos municípios de Satuba e Rio Largo. O trem suburbano é utilizado apenas para passageiros e não para o transporte de cargas como antigamente em meados da década de 1950, quando a *Great Western Brasil Railway*, abrangia quantidade aproximada em 1650 quilômetros de ferrovias, cruzando o interior de Alagoas e outros estados como Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Hoje o cenário é estarrecedor, diversas estações ferroviárias estão abandonadas por todo interior de Alagoas, como já foi citado anteriormente. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), é a empresa responsável pelo funcionamento do transporte ferroviário que atua em Alagoas, um trecho de aproximadamente 36 quilômetros de Maceió até Lourenço de Albuquerque, Rio Largo – AL. A CBTU tem feito investimentos na modernização da infraestrutura, atendendo em média 11 mil passageiros/dia. Existem os (VLT's) Veículos Leve sobre Trilhos, um trem especial, composto por uma locomotiva e seis vagões.

As viagens têm início partindo da estação Jaraguá, sendo a próxima parada na estação central, em seguida a estação mercado, segue a viagem e logo a linha férrea margeia a lagoa Mundaú passando pelas estações Mutange, Sururu de Capote e Bebedouro até Fernão Velho. A paisagem é deslumbrante, verdejantes trechos de

mata atlântica no contraste das águas da lagoa Mundaú. O trem chega à estação de Utinga Leão após passar a estação do município de Satuba. Próxima estação é Gustavo Paiva em Rio Largo, a paisagem continua deslumbrante, muito verde, intocável e preservada com ar de interior numa volta ao passado, o trem segue e finalmente chega a Lourenço de Albuquerque, o fim da linha.³

Figura 22 – Inauguração da nova estação do VLT em Jaraguá – Maceió – AL.

³ Acessível em: <http://gazetaweb.globo.com portal/notícia>, 2008, p. 1



Fonte: maceio.al.gov.br. – 2017. Foto: Pel Fon/Secom Maceió.

Darcílio Magalhães, funcionário da CBTU, relata a visão que as pessoas têm sobre o trem, oferecendo conforto e segurança num ambiente climatizado com horários rigorosamente cumpridos, tudo acontece na hora marcada. Após as primeiras paradas, o trem começa a se encher de pessoas, são trabalhadores que compram produtos para revender em seus bairros, como também pessoas que trabalham na capital do estado. A linha correspondente de Maceió até Lourenço de Albuquerque é registro histórico de uma Alagoas que buscou se desenvolver e conectar com o mundo além do horizonte proporcionado pelo Oceano Atlântico, por meio do porto de Maceió. (tribunahoje.com/notícia/cidades, 2008, p. 4).

Figura 23 – Mapa da linha férrea entre Jaraguá e Lourenço de Albuquerque.



Fonte: Portal CBTU - Maceió

CONCLUSÃO

O Brasil presenciou por várias décadas os três grandes ciclos econômicos: do açúcar, do ouro e do café. Nos períodos Colonial e Imperial existiam centenas de vilas e dezenas de cidades brasileiras que viveram com o desenvolvimento das atividades econômicas, sempre preocupadas e voltadas para o abastecimento destes lugares onde predominava a circulação regular de produtos e mercadorias.

Diante deste contexto, faz necessário lembrar a importância participativa do tropeirismo na história do Brasil, foi através dele que mercadorias chegavam até os portos, como foi o caso do ouro em Minas Gerais, o café em São Paulo, o açúcar no interior paulista e no Nordeste. O tropeirismo proporcionava uma diferenciada configuração, assim como eram diferentes as relações na divisão social e nos territórios onde executavam as atividades que possibilitavam, mesmo de forma rudimentar, a integração entre os lugares mais distantes e isolados dos povoados. (STRAFORINI, 2001, p. 15).

Com a construção das ferrovias, muitas cidades foram edificadas, outras se valorizaram, marcando e mudando a fisionomia urbana onde construíram estações, residências, comércios e hotéis. O trem foi bem-vindo ao Brasil, em determinadas ocasiões ele criou, abasteceu, desenvolveu e modernizou cidades. Desenvolveu e estabeleceu os processos social, político, econômico e cultural no País. Gerou novas frentes de produção, deslumbramento de novas paisagens mesmo que custasse derrubada de matas e florestas, assim como também ocupou parte de determinadas áreas agrícolas, expandindo-se pelo território, semeando as transformações sociais. Foi ocupando as mais diversas regiões com maior e melhor intensidade.

A fabricação do bonde foi de suma importância. Este tipo de transporte fez parte em diversos segmentos da sociedade, sendo o responsável pelo deslocamento por vários anos de diversas pessoas, mesmo naquela época que foram implantados sendo conduzidos por animais, justamente quando o homem vivia na expectativa de viver bem e melhor, desenvolvendo um diferente meio de locomoção dos séculos anteriores como era o caso de andar “a pé “ ou mesmo nos lombos dos animais como “cavalos e mulas”. Nas cidades, os senhores eram transportados pelos escravos, utilizando “cadeiras de arruar”. Também surgiu a necessidade de utilizar o “carro-de-boi” em função de sua capacidade de carga, indispensável nas atividades diárias nos engenhos e fazendas.

O território brasileiro, oferecendo todo aparato compatível a expansão das ferrovias, facilitou de imediato o interesse dos capitalistas estrangeiros em continuar construindo os trilhos, principalmente com acesso aos portos. Diversos produtos eram transportados como açúcar, algodão, cacau, charque, café, borracha, entre outros, constituindo riquezas, gerando trabalho em um tão sonhado futuro promissor.

Foram os grandes produtores de cana-de-açúcar que mais se demonstraram interessados na implantação das ferrovias, exemplo disso está nos caminhos de ferro que foram construídos justamente próximo à costa, nas imediações da Zona da Mata onde a produção de cana era intensa. Em Alagoas não foi diferente, teve início no Porto de Jaraguá ao Centro de Maceió, tendo acesso aos diversos municípios seguindo as margens dos rios Mundaú e Paraíba do Meio onde encontravam-se grande parte dos engenhos banguês e grandiosas propriedades de terras. Os proprietários das terras, plantadores de cana, eram ligados a política, possuíam forças perante ao Império, empolgados com o sucesso ocorrido no sudeste do País, conseguiram recursos para implantação das ferrovias.

As ferrovias foram consideradas como um grande avanço na época. Na segunda metade do século XIX, os trilhos britânicos foram implantados causando entusiasmo e desenvolvimento, um avanço no melhoramento dos transportes urbano em Maceió. Em 25 de março de 1868 eram visíveis as primeiras instalações do trecho ligando o histórico Bairro de Jaraguá ao Centro de Maceió.

Com a expansão das ferrovias no Estado e a lucratividade expressiva obtida pelos plantadores de cana, proprietários das usinas e produtores de algodão, as ferrovias poderiam ter sobrevivido por mais tempo, ou até mesmo ter permanecido até os dias atuais. Independente do surgimento dos transportes rodoviários, os elevados índices de lucros obtidos por eles, seriam suficientes para manter as ferrovias, mesmo que novos trechos não fossem implantados, mas, que a manutenção dos caminhos de ferro já existentes, tivessem recebidos as manutenções e investimentos necessários. Em síntese, os produtores possuíam influência política, administrativa e não tiveram iniciativa e coragem de administrar as ferrovias, dando-lhes a manutenção necessária. As ferrovias foram abandonadas.

Aos poucos as ferrovias foram desaparecendo, deixando para trás um histórico de grandes investimentos, de não conduzir os produtos de exportação, as

mercadorias de consumo, a área de turismo que seria uma das novas alternativas e o mais importante, o benefício trazido aos passageiros, levando-os a lugares mais distantes em menor tempo com os preços das passagens mais baixas, assim também como os preços dos fretes. O trem é um transporte em potencial, possuidor de três fatores importantes: econômico, seguro e ecológico. Econômico por ser capaz de transportar maiores quantidades de cargas. Seguro porque caminha por sua linha própria, evitando engarrafamentos. Ecológico por causar menos poluição e, quando elétrico, utiliza uma fonte de energia renovável. O trem fez histórias por todo território, principalmente no Nordeste brasileiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ALAGOAS 200 ANOS – **Alagoas: de separação de Pernambuco até os dias atuais**. Douglas Apratto Tenório, Cícero Pércles de Carvalho, Roxana Campos e Carmem Lúcia Dantas. Maceió, Instituto Arnon de Melo – 2017.

BRANDÃO, Moreno. **História de Alagoas** – Artes gráficas TYP. E Pautação de J. Amorim. 1909.

BRANDÃO, Octávio. **A Mineralogia e a geologia dos canais e lagoas**. Maceió – 1917.

COSTA, Craveiro. **Maceió – Evolução urbana e social de Maceió no período republicano**. Por Manuel Diegues Júnior – 2ª Ed. Serviços Gráficos de Alagoas/ S A – Maceió – Sergasa, 1981.

COSTA, Craveiro. **Alagoas em 1931** Maceió –1932.

DÓRIA, Carlos Alberto. **O Cangaço**. São Paulo – Editora Brasiliense – (1981).

Enciclopédia Municípios de Alagoas – Douglas Apratto Tenório, Cícero Pércles de Carvalho e Roxana Campos. Maceió, Instituto Arnon de Melo – 2007.

FACÓ, Rui. **Cangaceiros e fanáticos; gênese e lutas** / 7ª Ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983. (Coleção Retratos do Brasil).

Jornal Correio Mercantil Rio de Janeiro – (18 de março de 1857).

<http://gazetaweb.globo.com/portal/notícia>. - **Sem investimentos, Transnordestina deixa malha ferroviária de Alagoas Sucateada**. (2018/06).

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Cidades e ferrovias no Brasil do século XIX** – Alguma Reflexão sobre a Diversidade dos Significados Sociais e Impactos Urbanos. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. (2002).

LIMA, Ivan Fernandes. **Maceió: A cidade Restinga: Contribuição ao estudo Geomorfológico do Litoral alagoano**. Maceió – Edufal, 1990.

LIMA, Marcos Roberto Feijó de. – **TRANSPORTE FERROVIÁRIO: os caminhos de aço britânico em Alagoas**. Maceió – Universidade Federal de Alagoas – Curso de História (TCC)2009.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da Cultura Cafeeira**. 4ª Ed. Campinas (SP): Editora Pontes, 1990.

OLIVEIRA, Aglae Lima de. **Lampião cangaço e nordeste**. Edição o cruzeiro, (1970).

OLIVEIRA JÚNIOR, Rômulo José Francisco de. **Antônio Silvino: do governador dos sertões a governador da detenção (1875 – 1944)**. Rômulo José Francisco de Oliveira Júnior. – 2010 152 f.:il.

PAULA, Dilma Andrade de. **154 anos de ferrovias no Brasil – para onde caminha esse trem?** História Revista– Revista da Faculdade de História e do Programa de Pós-Graduação em História – Goiânia. Universidade Federal de Goiás– Nº 1 Vol. 13 - 2008.

RAMOS, Benedito. **Uma Associação de algodoeiros** Vol. 1 / Benedito Ramos-- - Maceió: Benedito Ramos Amorim Editor, 2013. (Série Algodão – Cadernos de História).

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. **Uma Associação Centenária**. Maceió - Arquivo Público de Alagoas, 1966.

SILVA, Luiz Gustavo Oliveira. **Elos do passado: A Relação da Via Férrea com o Patrimônio Histórico-Cultural de Maceió**. 4º Seminário Ibero-americano Arquitetura Documentação – Belo Horizonte, 2015.

SOUZA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil**. Rio de Janeiro – Tipografia Universal de Lacmmert, 1587.

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Editora Sorocaba – SP, TCM, 2001.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil: As Ferrovias em Alagoas** – Maceió: EDUFAL, 1979.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **A Independência da Comarca das Alagoas (1817). Alagoas 200 anos – Estudos da Etimologia Alagoana** – Maceió, ed. DEC 1990, p. 55.

TOLEDO, Vera Vilhena de. BRANCATELI, Maria Odette. LOPES, Helena – **A riqueza nos trilhos: história das ferrovias no Brasil**. I ilustrações – São Paulo: Moderna, 1998 – (Coleção Desafios).

Tribunahoje.com/noticias/cidades/2018/03/15. **História despercebida – a linha férrea que mudou Alagoas** (2018).

www2.camara.leg.br – **Ferrovias brasileiras – Declínio das ferrovias** – reportagem especial – 12/05/2005. (06' 01').

ENTREVISTA – 1 17/10/2017.

ENTREVISTADOR: Aminadabe Martins Ramos – (AMR).

ENTREVISTADO: Genivaldo Melo da Silva – (GMS). Nasceu e residiu na zona rural de Cacimbinhas – AL.

TEMA: Ferrovias em Alagoas no século XIX e nas primeiras décadas do século XX

(AMR) – Com que idade o Senhor iniciou os trabalhos no campo?

(GMS)– Comecei a trabalhar com 11 anos na companhia dos meus pais e irmãos.

(AMR) - Qual o motivo de ter se envolvido tão cedo na plantação de algodão?

(GMS)– Meu sonho era estudar, infelizmente o destino não permitiu, meus pais me colocaram cedo para trabalhar, eles não tinham condições de me colocar numa escola, era muito longe de lá. Sou de família pobre, tive oito irmãos, todos seguiram o mesmo caminho. A atividade agrícola mais importante era plantar algodão, embora se plantava outras coisas como mandioca, batata-doce, milho e feijão que serviam de alimentos.

(AMR) – As terras onde viveu e trabalhou eram próprias ou sistema de arrendamento?

(GMS)– Moramos por toda vida nas terras que meu pai herdou de meu avô, era um sítio plano, com pouca água, mas atendia a família. O algodão quando vendido, era com aquele dinheiro que meu pai sustentava a família. Se fazia muita economia porque naquele tempo não tinha muito com que gastar, roupa por exemplo só comprava outra quando uma estava quase rasgando e também acontecia com os calçados e assim por diante. Roupa nova e calçados só compravam nas festas de Natal e Ano Novo.

(AMR) – Para o senhor, qual a importância que tiveram as ferrovias sendo implantadas na região do sertão alagoano?

(GMS) – A região sertaneja naquele tempo foi de muito sofrimento, ainda hoje é assim, mas de uns tempos para cá, melhorou. Quando as estradas de ferro foram instaladas no município de Palmeira dos Índios, vindo já de outros lugares, criou-se uma expectativa enorme, meu pai dizia aos amigos e vizinhos que era hora de mudar de vida, melhorar a produção de algodão, produzir mais, tudo em torno dali respirava

dinheiro, trabalho e progresso. O potencial agrícola que a terra oferecia era deslumbrante, magnífico. Falavam que o trem além de econômico era seguro.

(AMR) – Qual impressão que o Senhor teve quando presenciou os caminhões disponibilizados para transportar os fardos de algodão, substituindo os carros de boi?

(GMS) – Me causou alegria e entusiasmo, que as coisas iriam andar mais ligeiro. Os carros de boi também conduziam o algodão para as grandes cidades, porém, mostraram-se insuficiente com o aumento da produção, pois andavam devagar e transportavam cargas pequenas. Os caminhões quando chegaram, facilitou e agilizou a saída da produção com mais rapidez. Com os caminhões o produto chegava a Palmeira dos Índios praticamente no mesmo dia, então o trem trazia o produto para o cais do porto na capital Maceió. O trem e o caminhão tornaram-se dois transportes econômicos e de considerável melhoramento na forma de trabalhar.

(AMR) – Quem trabalhava com o Senhor no período da colheita?

(GMS) – Eram várias pessoas, tinha homens, mulheres, crianças e adolescentes, inclusive pessoas da família e vizinhos que se prontificavam a ajudar do começo ao fim de todo processo. Não era obrigatório comparecer todos os dias, não existia vínculo empregatício, não tinha patrão nem empregado. O trabalho do campo era prolongado, mesmo que tivesse interesse de comparecer à escola, não seria possível, trabalhava-se todos os dias, chuva, sol e sereno. Era na verdade uma causa de sobrevivência.

(AMR) – Após as colheitas, como transportava-se o algodão do campo para os depósitos ou armazém nas próprias fazendas?

(GMS) – Era utilizado carros de boi, com uma ou duas pareias, ou seja, conduzido por dois ou quatro animais. Eram eles os responsáveis pelo transporte do algodão após ser colhido, colocavam-se em lugares de melhor acesso e levava até aos depósitos ou armazéns, as vezes nos alpendres de casa cabiam muitos fardos.

(AMR) – Qual a capacidade de carga de um carro de boi ao transportar algodão?

(GMS) – Não tenho ideia quanto pesava a carga, o algodão fazia muito volume, a carga era alta, precisava colocar alguns suportes e passar as cordas até chegar ao destino desejado, o que deveria ser calculado por arrobas e não por toneladas.

(AMR) – Alguma vez o Senhor teve a oportunidade de se deslocar do campo para a cidade para conhecer a ferrovia?

(GMS) – Poucas vezes compareci a cidade grande, mesmo quando cheguei a fase de adolescência, a carência de transporte era grande e de tempo também, além da cultura do algodão, era necessário dar assistência a outras plantações e cuidar das criações como bois, cabras, cavalos e as galinhas. Lembro quando fui pela primeira vez em Palmeira dos Índios e conheci de perto as ferrovias tão comentadas, achei interessante.

(AMR) – Plantio, tratos culturais, colheita, armazenamento e carregamento, todos os processos eram feitos manualmente. O salário que recebia era compensador?

(GMS)– Sempre o cansaço era constante pela luta, uma mão de obra e tanto, quando se encontrava muito cansado, no dia seguinte pouco produzia e assim por diante, no final da semana o que cada um tivesse produzido era aceito e considerável. O salário era compensador pelo desempenho das atividades, ganhava por quilo de algodão colhido, por produção, tinha dia que eu tirava mais de duas arrobas, cada arroba correspondia a 15 kg. É como falei anteriormente, era um caso de sobrevivência.

(AMR) – O Senhor recorda de alguma história engraçada ou anedota contada durante as horas de trabalho?

(GMS) – Alguns assuntos eram tratados no dia-a-dia, principalmente dito pelos mais velhos, que contava suas histórias para passar o tempo. Falava sobre os casos dos políticos da região com muito cuidado, o voto naquela época era coisa séria, existiam os coronéis que mandavam no sertão, o chamado voto de cabresto. Era uma história de compadre para lá e compadre para cá, contavam história sobre Lampião com seus cangaceiros que envolvia as polícias, era a mais comentado com suas atrocidades, homem valente e corajoso que se destacava pelos sertões afora. Aquilo que os mais velhos diziam, era obrigado ouvir, embora não sendo obrigação em tudo acreditar. No tempo que não existia televisão, telefone, internet e outros meios de comunicação que existem hoje, ficávamos à mercê do rádio e o que os mais velhos falavam.

(AMR) - Algum dia pensou que as ferrovias poderiam desaparecer apesar do desenvolvimento existente naquela época com a valorização do algodão e do açúcar?

(GMS)–Com certeza pensei que as ferrovias nunca iriam desaparecer, por sua importância no setor social, político e econômico nunca iria desaparecer do mapa, que

os responsáveis pelo empreendimento fosse cada vez mais investir no setor, colocando mais trens em diversas regiões do Estado. Naquela época os engenhos e usinas plantavam muita cana-de-açúcar e as ferrovias vinheram de lá e chegou até no sertão onde existia algodão e demais culturas que viabilizaram o transporte ferroviário, atendendo também aos passageiros. Nunca pensei que isso fosse acontecer.

(AMR) – No seu ponto de vista, a situação hoje no Estado de Alagoas estaria melhor caso as ferrovias ainda existissem nessa região e não apenas em Maceió e região metropolitana, o conhecido VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)?

(GMS)– A chegada dos transportes naquela região do sertão foi muito boa para todas as cidades e povoados, não só quando as ferrovias foram implantadas, assim também como foram os outros tipos de transportes como os ônibus, os caminhões e os veículos, que tiveram o propósito de atender as cargas e transportar os passageiros. Como a sua pergunta está ligada diretamente as ferrovias, posso assegurar que teria sido muito melhor caso elas tivessem continuado funcionando até hoje do jeito que era antes, nos servindo todo dia. O sertão nordestino estaria muito mais desenvolvido e estruturado, principalmente interligando as outras regiões do Brasil. O Governo Federal poderia ter investido mais nas ferrovias e não ter abandonada as mesmas, como também ter investido no abastecimento de água no sertão, com o canal tão esperado que até hoje não foi concluído. No meu ponto de vista, essas duas obras traziam um maior desenvolvimento na agricultura, na pecuária, na implantação de algumas indústrias e com isso evitaria o deslocamento de milhares de pessoas da região que saíram sem saber nem para onde ir, com alguns parentes meu aconteceu isso, muitos foram viver em outra região como São Paulo, Goiás, Minas Gerais bem longe daqui.

(AMR) – Encerrando nossa entrevista, parabênzo e agradeço pelas informações. Vejo que o Senhor se considera um homem realizado por ter se dedicado a agricultura. Gostaria que o Senhor fizesse um breve comentário sobre isso, assim como também a respeito da moradia.

(GMS) – Ser agricultor para mim é um orgulho muito grande, foi onde consegui dar educação aos meus filhos, educação básica, o sustento da família e todos estão bem, nunca recebi nenhuma reclamação. Quanto à moradia, hoje está diferente, nossa casa é melhor do que aquela que morei com a família no interior, era uma casa muito

simples, pequena, tijolos aparentes, de construção rústica, com portas e janelas, construída numa pequena elevação do terreno, de chão batido, coberta de telhas e nos alpendres via-se cortiços suspensos. Sinto-me orgulho de ter sido agricultor por muitos anos, a enxada não decepcionou minha vida. Viver no campo é fascinante. Hoje sou um homem realizado, feliz e agradeço à Deus por tudo que mim deu. Peço a Ele todos os dias muita saúde pois, ela é a maior riqueza que um homem pode ter na face da terra.

ANEXOS

QUADRO - 1 DISTÂNCIAS QUILOMÉTRICAS APROXIMADAS E MEIOS DE COMUNICAÇÃO ENTRE AS SEDES DOS MUNICÍPIOS E A CAPITAL DO ESTADO:

Sede dos Municípios Alagoanos	Distância estrada de ferro - km	Distância estrada de rodagem - km
Água Branca – Comunicação até Piranhas e povoado Pedra estrada de ferro. Pedra à Sede do município, estrada rodagem r	54 km	15 km
Atalaia - Comunicação diária por estrada de ferro e rodagem	52 km	49 km
Capela – Comunicação diária por estrada de ferro e por estrada de rodagem, serviço regular de auto-ônibus.....	65 km	60 km
Murici – Comunicação por estrada de ferro diariamente e por estrada de rodagem.....	62 km	53 km
Palmeira dos índios -Comunicação por estrada de ferro diariamente até Quebrangulo e estrada de rodagem.....	103 km	40 km
Rio Largo – Comunicação diária por estrada de ferro e estrada de rodagem.....	27 km	28 km
São José da Lage – comunicação diária por estrada de ferro	111 km	-----
União – Comunicação diária por estrada de ferro.....	89 km	-----
Viçosa – Comunicação diária por estrada de ferro e rodagem	61 km	84 km

Fonte:(COSTA, 1931, p. 200).

QUADRO – 02 AS USINAS ALAGOANAS EM 1931:

Ordem Usina	Município	Proprietário	
1	Brasileiro	Atalaia	Vandesmet& Cia.
2	Ouricuri	Atalaia	M. Tenório de Albuquerque Lins.
3	Rio Branco	Atalaia	União Agrícola S/A.
4	Aruba	Atalaia	C. Assucareira Alagoana, S/A.
5	Capricho	Capela	Clovis Tenório.
6	João de Deus	Capela	José Otávio.
7	Coruripe	Coruripe	Usina Coruripe S/A.
8	Santa Felisberta	Maragogi	Dr. Jorge de Sales.
9	Alegria	Murici	Pedro Cansanção & Cia.
10	Campo Verde	Murici	Usina Campo Verde S/A.
11	Esperança	Murici	Esperança Agrícola S/A.
12	Murici	Murici	Pedro Cansanção & Cia.
13	São Semeão	Murici	Lopes Omena & Cia.
14	Água Comprida	Camaragibe	José H. Fernandes.
15	Bom Jesus	Camaragibe	L. Paturi & CIA.
16	Camaragibe	Camaragibe	Luiz de Mascarenhas.
17	Central Leão	Santa Luzia do Norte	Leão Irmãos.
18	Pau Amarelo	Santa Luzia do Norte	The Geo, L. Squier Inf. Co.
19	Apolinário	São José da Lage	Carlos Lira & Cia.
20	Serra Grande	São José da Lage	Carlos Lira & Cia.
21	Conceição do Peixe	São Luiz do Quitunde	Dr. Enéias Pontes.
22	Pindoba	São Luiz do Quitunde	João P. da Costa Pinto.
23	Santo Antônio	São Luiz do Quitunde	S. Pragana & Cia.
24	Terra Nova	Pilar	Dr. Eusínio Medeiros.
25	Laginha	União	Usina Laginha S/A.
26	Porto Rico	Leopoldina	Ezequiel Siqueira Campos.
27	Cansanção do Sinimbu	São Miguel dos Campos	Comp. Cansanção do Sinimbu S/A.

FONTE: (COSTA, 1931, p.77).

QUADRO – 03 MUNICÍPIOS ALAGOANOS PRODUTORES DE ALGODÃO, CANA-DE-AÇÚCAR E CULTURAS DE SOBREVIVÊNCIA BENEFICIADOS COM A IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS. ESTIMATIVA DE PRODUÇÃO AGRÍCOLA POR TONELADA/ANO – 1931, SEGUNDO INFORMAÇÕES LOCAIS E ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO DA DIRETORIA DE ESTATÍSTICA:

Municípios alagoanos	Algodão em rama	Cana-de-açúcar	Café	Milho	Feijão	Batata doce	Mandioca
Água Branca	113	2.000	32	1.117	741	260	1.200
Arapiraca	25	----	----	180	47	200	620
Atalaia	81	----	----	205	82	100	1.200
Capela	96	6.363	----	630	337	316	----
Colônia Leopoldina	20	4.200	659	183	487	319	1.200
Junqueiro	78	40	35	----	----	119	240
Maceió	----	1.612	4	5	27	210	530
Murici	9	9.600	247	1395	879	275	3.400
Ouro Branco	----	382	39	55	70	250	161
Palmeira dos índios	684	----	28	8.576	225	422	3.590
Porto R. do Colégio	----	----	----	----	----	----	180
Pilar	----	2.082	20	31	40	----	700
São M. dos Campos	79	2.470	28	8.576	225	422	3.590
Santa L. do Norte	20.000	----	----	----	----	----	----
Santana do Ipanema	257	----	----	2.979	55	----	50
São José da Lage	----	10.980	----	----	----	----	2.100
União dos Palmares	283	2.050	75	5066	860	670	192
Viçosa	2.000	2.640	744	----	5.000	2.338	----

FONTE: (COSTA, 1931, p. 250).

QUADRO – 04 PRODUÇÃO E BENEFICIAMENTO DO ALGODÃO E SEUS DERIVADOS NOS MUNICÍPIOS ALAGOANOS – ANO DE 1931:

Municípios produtores	Ton. de algodão em rama	Ton. caroço de algodão	Beneficiamento indústria
Água Branca	113 ton.	340 ton.	1 fábrica de fiação
Anadia	608 ton.	1800 ton.	5 descaroçadores
Arapiraca	25 ton.	75 ton.	2 descaroçadores
Belo Monte	81 ton.	240 ton.	3 descaroçadores
Capela	96 ton.	227 ton.	5 descaroçadores
Coruripe	32 ton.	100 ton.	-----
Igreja Nova	72 ton.	210 ton.	1 descaroçador
Junqueiro	78 ton.	200 ton.	-----
Leopoldina	20 ton.	60 ton.	-----
Limoeiro	297 ton.	700 ton.	3 beneficiadores
Mata Grande	92 ton.	270 ton.	-----
Murici	9 ton.	27 ton.	-----
Palmeira dos Índios	684 ton.	1900 ton.	9 descaroçadores
Pão de Açúcar	138 ton.	350 ton.	6 beneficiadores
Quebrangulo	462 ton.	-----	5 beneficiadores
Santana do Ipanema	257 ton.	700 ton.	7 beneficiadores
São M. dos Campos	79 ton.	-----	-----
União	283 ton.	-----	3 beneficiadores
Viçosa	2.000 ton.	4.000 ton.	2 beneficiadores

FONTE: (COSTA, 1931, pp. 246 a 286).

QUADRO - 05 ENGENHOS BANGUÊ, USINAS DE AÇÚCAR E SEUS DERIVADOS NOS MUNICÍPIOS ALAGOANOS ANO 1931:

Municípios	Eng. Banguê	Destilar ia	Usina de açúcar	Ton. de açúcar	Ton. rapadura
Alagoas	7 engenhos	15.600 l.	-----	382 ton.	-----
Anadia	32 eng.	20.000 l	-----	1.346 ton.	500 ton.
Camaragibe	61 eng.	-----	3 unidades	5.604 ton.	150 ton.
Capela	50 eng.	110 l.	2 unidades	6.363 ton.	-----
Coruripe	14 eng.	133.262	1 unidade	7.530 ton.	23 ton.
Leopoldina	13 eng.	9.000 l.	1 unidade	4.200 ton.	166 ton.
Limoeiro	17 eng.	6.000 l.	-----	6 ton.	5 ton.
Maceió	8 eng.	3.000 l.	-----	1.612 ton.	-----
Maragogi	23 eng.	3.000 l.	1 unidade	2.275 ton.	-----
Mata Grande	-----	2.000 l.	-----	194 ton.	600 ton.
Murici	42 eng.	-----	5 unidades	11.500 ton.	-----
Pilar	29 eng.	17.000 l.	-----	-----	700 kg.
Porto Calvo	45 eng.	-----	-----	110 ton.	-----
Quebrangulo	2 eng.	-----	-----	250 ton.	72 ton.
Santa L. do Norte	29 eng.	-----	2 unidades	-----	-----
São José da Lage	11 eng.	1.880 l.	2 unidades	10.980 ton.	600 ton.
São L. do Quitunde	56 eng.	101.682	3 unidades	9.980 ton.	54 ton.
São M. dos Campos	34 eng.	-----	1 unidade	2.470 ton.	200 ton.
União	42 eng.	-----	1 unidade	2.050 ton.	1.050 ton.
Viçosa	10 eng.	45.000 l.	-----	2.640 ton.	1200 ton.

FONTE: (COSTA, 1931, pp. 245 – 286).

QUADRO – 06 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS ALAGOANOS, PROPRIEDADE RURAL E SEUS PRINCIPAIS POVOADOS EM MEADOS DE 1931:

Municípios	População	Propriedade	Principais povoados
Água Branca	25.797	1.520	Pedra, Várzea do Pico, Sinimbu, Margem, P e Pariconha e Paulo Afonso.
Alagoas	23.838	640	Santa Rita, Remédios e Frades.
Anadia	64.806	1.482	Mar Vermelho, Pindoba Grande, Tanque D'Arca e Cana Brava
Arapiraca	11.800	-----	Veados, Riachão e Caraíbas.
Atalaia	76.796	-----	-----
Belo Monte	10.283	274	Batalha e Riacho do Sertão.
Camaragibe	31.366	169	Barra do Camaragibe, Soledade e Urucu
Capela	36.436	129	Riachão e Santa Efigênia.
Coruripe	20.566	884	Poxim, Camaçari e Água de Meninos.
Igreja Nova	21.486	1.227	Salomé.
Junqueiro	12.787	768	-----
Leopoldina	31.604	-----	Jacuípe, Taquara e Munguba.
Limoeiro	28.582	950	Cana Brava e outros.
Maceió	103.930	416	Fernão Velho, Cruz Almas, Pioca e Riacho Doce.
Maragogi	21.022	-----	Barra Grande, São Bento, Japarutuba e Peroba.
Mata Grande	27.260	650	Exu, Mariana, Santa Cruz e Deserto.
Murici	48.725	255	Branquinha, Nicho, Curralinho, Santo Aleixo, Itamaracá e Bom Jardim.
Palmeira dos Índios	45.754	1350	Cacimbinhas, Olho D'água do Acioli, Caldeirões de Cima e Palmeira de Fora.
Pão de Açúcar	27.634	546	Limoeiro, Campo Alegre e Jacaré.
Penedo	29.749	480	Boa Sica, Ilha Grande, Marituba, Ponta Motina e Tabuleiro.
Piaçabuçu	9.266	412	Pontal da Barra, Potengi e Antas.
Pilar	21.198	77	-----
Piranhas	4.403	61	-----
Porto Calvo	29.419	180	Campestre, Jacuípe Caxangá e Peri Peri.
Porto de Pedras	23.151	535	Patacho, Tatuamunha, Porto da Rua e São Miguel dos Milagres.
Porto R. do Colégio	-----	156	Barra do Itauba, Boa Vista, Marabá e

			Currálinho.
Quebrangulo	43.478	450	Lourenço e Caldeirões.
S. do Ipanema	47.976	1.005	Trincheiras, Sertãozinho, Maravilha e Olho D'agua das Flores.
São M. dos Campos	38.187	504	Barra de São Miguel, Campo Alegre, Jequiá da Praia e Sinimbu.
Traipu	25.789	640	Belo Horizonte, Capivara, Caraíbas, Lagoa da Canoa, Priaca e Santa Cruz.
União	71.350	380	Barra do Canhoto, Mundaú-Mirim e Munguba.
Viçosa	70.665	540	Pindoba Grande, Bom Sossego e Lage do Caldeirão.

FONTE:(COSTA, 1931, pp. 246 a 286).

Vale ressaltar que diversos municípios alagoanos em meados de 1931, produziam cana-de-açúcar e algodão significativamente. Temos, portanto, como exemplo, o município de Porto Real do Colégio que naquela época, disponibilizava de dois engenhos para fabricação de rapaduras, com uma produção de quinze toneladas por ano. O município era grande produtor de arroz e algodão com regular produção de outras culturas. O Estado mantinha no município uma fazenda de sementes de algodão, com campos de demonstração prática dessa e outras culturas por processos mecânicos. Além do beneficiamento do algodão e do arroz. (COSTA, 1931, p. 227).