

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA

RANIELLY MARINA VENTURA TAVARES

Entre o caos e o progresso: transformações urbanas e econômicas na cidade de
Piranhas-AL através da Estrada de Ferro Paulo Afonso (1878-1883)

Delmiro Gouveia

2021

RANIELLY MARINA VENTURA TAVARES

Entre o caos e o progresso: transformações urbanas e econômicas na cidade de Piranhas-AL através da Estrada de Ferro Paulo Afonso (1878-1883)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora do Curso de História da Universidade Federal de Alagoas, Campus do Sertão, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de licenciada em História.

Orientadora: Profa. Ma: Sheyla Farias Silva.

Delmiro Gouveia

2021

Folha de Aprovação

RANIELLY MARINA VENTURA TAVARES

Entre o caos e o progresso: transformações urbanas e econômicas na cidade de Piranhas-AL através da Estrada de Ferro Paulo Afonso (1878-1883)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora do Curso de História da Universidade Federal de Alagoas - UFAL - Campus do Sertão, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de licenciada em História, aprovada em 11 de novembro de 2021.

Sheyla Farias Silva

Profa. Ma. Sheyla Farias Silva- UFAL (Orientadora)

Banca Examinadora:

Rodrigo José da Costa

Prof. Dr. Rodrigo José da Costa - UFAL

Felipe da Silva Barbosa

Prof. Me. Felipe da Silva Barbosa - SEDUC/AL

À minha filha Selena, quem acuso ser a motivação de todas as minhas conquistas desde que passou a existir em meu ventre.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a meu querido Deus por guiar minha vida de forma a me permitir viver coisas inesperadas e que me trazem imensa felicidade, como esse momento.

Agradeço a todos os meus amigos que compartilharam comigo e por mim a alegria de alcançar esta formação, em especial todos aqueles que dividiram o espaço dos bancos do carro da van durante as viagens diárias à Universidade de forma tão alegre a ponto de suprimir o cansaço da maioria dos dias.

Agradeço a meu pai e minha irmã pelo orgulho que depositaram em mim, reconhecendo o valor de todo o conhecimento e sabedoria que adquiri graças a este curso que, mais que uma titulação, é um guia, afinal, História é tão sobre o futuro quanto o passado.

Agradeço a minha família de turma, cujos laços se tornaram tão fortes que acredito serem por toda a vida. Cada amizade sincera gerada nestes anos se manifesta claramente nessa trajetória individual em que nos alegamos pelas vitórias uns dos outros.

Agradeço ao meu professor Felipe Barbosa, que me ajudou a encontrar um rumo nessa pesquisa.

Sobretudo, agradeço à minha orientadora Sheyla Farias pela paciência e compreensão durante o tempo em que trabalhamos juntas. Agradeço por compartilhar sua sabedoria e por suas gentis repreensões.

RESUMO

A rede ferroviária, nos primeiros passos do mundo capitalista, foi símbolo de modernização e progresso, tendo sido também protagonista no processo de circulação de mercado. Possui carga significativa nas transformações econômicas em todos os territórios que teve oportunidade de atuar. O povoado de Piranhas, estando localizado no trecho comercial de navegação na região Norte, teve a felicidade de se tornar ponto de partida desta importante linha férrea que veio para completar significativa rota comercial, por meio da qual veio a se tornar, no presente século, patrimônio nacional. O processo de implantação da Estrada de Ferro Paulo Afonso cumpriu além de seus objetivos primários, que eram a ligação entre o alto e o baixo São Francisco permitindo a circulação comercial pelo trecho não navegável e dar suporte às vítimas da seca de 1877 refugiadas nesta localidade, a abertura para novas perspectivas sociais, econômicas e urbanas em Piranhas e os demais povoados que compunham sua rota. Os adventos da seca, responsável por atrair parte significativa da mão de obra da linha férrea, e dos incidentes que assolaram o percurso da construção, fizeram com que Piranhas, dentre os pontos mais desfavorecidos deste percurso, desfrutasse neste período (1878-1883), de assistências sociais, serviços públicos e novas alternativas de subsistência outrora inexistentes, fundamentais para que esta população pudesse, neste momento, vislumbrar e sentir a “roda” comercial capitalista.

Palavras-chave: Ferrovia Paulo Afonso. Economia. Desenvolvimento. História. Piranhas.

ABSTRACTY

The railway network, in the first steps of the capitalist world, was a symbol of modernization and progress and a protagonist in the process of market circulation. It has a significant burden on economic transformations in all territories that had the opportunity to act. The village of Piranhas, being located in the commercial stretch of navigation in the North region, had the happiness of becoming the starting point of this important railway line that came to complete significant commercial route, through which it became, in the present century, a National Heritage. The process of implementation of the Paulo Afonso Railroad fulfilled beyond its primary objectives, which were the connection between the high and lower São Francisco allowing the commercial circulation along the non-navigable stretch and supporting the victims of the drought of 1877 refugees in this locality, the opening to new social, economic and urban perspectives in Piranhas and the other villages that made up its route. The advents of drought, responsible for attracting a significant part of the railway workforce, and the incidents that plagued the construction path, made Piranhas, among the most disadvantaged points of this route, enjoy in this period (1878-1883) social assistance, public services and new alternatives of subsistence that were once non-existent, fundamental for this population to be able, at this moment, glimpse and feel the capitalist commercial "wheel".

Keywords: Paulo Affonso Railway. Economy. Development. History. Piranhas.

SUMÁRIO

1	Introdução	8
2	Roda capitalista mundial	10
3	Cenário estrutural e econômico de Piranhas e aspectos da seca	14
4	Processo de implantação da Estrada de Ferro Paulo Affonso	19
5	Recursos resultantes da ferrovia em Piranhas	21
6	Considerações finais	27
	REFERÊNCIAS	28

1 Introdução

A segunda metade do século XIX é conhecida mundialmente como o auge da revolução industrial de caráter tecnológico. A utilização do vapor no funcionamento das máquinas representou surpreendente progresso para as indústrias. A rede ferroviária apareceu neste cenário como ícone deste desenvolvimento e da modernidade (TENÓRIO, 1996). Nesse contexto, o mercado mundial começou a caminhar a passos largos. A Inglaterra sendo o “berço” da industrialização liderou os demais países capitalistas em termos de tecnologia, produção e capital.

Em paralelo a esses eventos mundiais, o Brasil passava por mais uma transição política. Diferentemente do Primeiro Reinado, historicamente conhecido como um período de déficits econômicos, graças às dívidas herdadas do Brasil colonial, e nenhum progresso estrutural, o Segundo Reinado, por sua vez, marcou os primeiros passos do Brasil rumo à industrialização e ao desenvolvimento.

A partir de 1840 a produção cafeeira, que iniciou na região Norte no Pará, se estende ao Norte e Leste, chegando em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, este último se tornando o maior produtor. Distante da modéstia, foi o auge da circulação de capital interno da época e a abertura para o mercado externo. Disparadamente à frente dos demais países produtores desta mercadoria, o Brasil exportou quantidades superiores de sacas de café a preços satisfatórios (TENÓRIO, 1996).

O fim do período escravocrata no Brasil insatisfez muitos senhores de terras, vindo a iniciar a modalidade de trabalho livre. Por outro lado, favoreceu o crescimento populacional através do fluxo de migrantes que chegavam para substituir o trabalho escravo, e também o investimento na industrialização. O Brasil oficialmente incorporava-se no mercado mundial capitalista.

Graças ao café, seguido do açúcar e do algodão, produtos cobiçados no exterior, que as terras brasileiras produziam com qualidade e em grande escala, gerando cada vez maior demanda de importações, as primeiras linhas férreas brasileiras foram se consolidando ligando os interiores ao litoral de onde saíam as embarcações.

No Norte, Alagoas se destacava com a produção de açúcar e algodão (BRANDÃO, 1909) . Esta e as demais províncias, buscavam trazer as locomotivas para seus territórios serem incluídos nesse novo sistema tanto por sua funcionalidade como na valorização de possuir um símbolo de modernidade e progresso. (CARDOSO; ALBUQUERQUE, 2016).

A historiografia que engloba as ferrovias brasileiras, em especial no Nordeste, destaca de forma abrangente como estas possibilitaram a circulação comercial, o aumento do capital e populacional das regiões que alcançavam, e nas considerações de Maria Lúcia Lamounier (2012), serviram para diminuir a demanda de trabalhadores e auxiliaram na transição do trabalho escravo para o livre. Já André Cardoso (2016) destacou claramente como as estradas de ferro impulsionaram o crescimento econômico do Nordeste através da aproximação entre os meios rural e urbano.

Esta pesquisa objetiva analisar o processo de transformações econômicas, sociais e urbanas do então distrito de Piranhas -AL proveniente do processo de instalação da Estrada de Ferro Paulo Afonso (EFPA); processo de tamanha carga histórica levou Piranhas a ser no ano de 2004 tombada pelo Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN).

A visita dos primeiros membros da comissão de engenheiros da EFPA para iniciar os primeiros relatos de avaliação de terreno não os deixou otimistas. Segundo os relatórios, Piranhas não era agradável aos olhos nos quesitos topográficos e estruturais (SILVA, 2012), o que não a tornava, à primeira vista, propícia a receber investimentos.

As situações adversas que passava já em 1877 com a seca e a superlotação de migrantes chegados sobretudo de Pernambuco e Ceará-PB (SILVA, 2012), que gerava aflição para este povoado, contudo, se tornaram alavancas no processo de instalação da EFPA, que veio a se tornar uma importante linha férrea comercial, trazendo para sua população nova perspectiva econômica e social e, à Piranhas, nova arquitetura.

Esta pesquisa foi estruturada de forma a apresentar: primeiro, como a rede ferroviária se instaurou no exterior e chegou até o Brasil na segunda metade do século XIX e daí até a desvalorizada região Norte. A Seção 2 faz uma explanação

das relações de comércio mundial e as motivações da Inglaterra em patrocinar a iniciativa das estradas de ferro brasileiras; na seção seguinte é apresentado o cenário estrutural do povoado de Piranhas complementando ainda sua condição social, econômica e política diante da seca. Na quarta seção tratamos do processo de concretização da EFPA desde seu projeto e as circunstâncias que nortearam tal investimento. Por último, destacamos, como proposto no objetivo deste trabalho, as mudanças geradas em Piranhas após o advento da ferrovia.

Para concretização desta pesquisa, foi feita a análise de obras bibliográficas, de fontes primárias e secundárias, dentre estas, os relatórios provinciais de Alagoas de 1878 pelo então presidente Francisco de Carvalho Soares Brandão e 1879 pelo então presidente Cincinato Pinto da Silva, que foram de agregamento substancial na composição deste trabalho, tendo também como suporte as obras de Davi Roberto Bandeira da Silva: “A Construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso: fotografia e história” (2012) e Douglas Apratto Tenório: “Capitalismo e ferrovias no Brasil” (1996).

2 Roda capitalista mundial

A Europa tomou a posição de centro do processo industrial e a Inglaterra foi sua principal representante, embora a população das cidades ainda não fosse superior à do campo. Este quadro tende a mudar quando a movimentação do capital, através da crescente produção agrícola e pecuária, se torna substancialmente alta e suficiente para exportação. Logo, quem se mantinha no campo a pouco lucro tende a querer ingressar no foco comercial, com grande estima pela integração mundial.

Na Inglaterra este processo tomava seus primeiros passos através do investimento na rede ferroviária e a vapor:

O que uma parte crescente da agricultura tinha em comum por todo o mundo era uma sujeição à economia industrial mundial. Suas demandas multiplicavam o mercado comercial para produtos agrícolas - a maior parte alimentos e matérias-primas para a indústria, assim como alguns produtos industriais de menor importância - tanto internamente, através do rápido crescimento das cidades, como internacionalmente. Sua tecnologia tornava possível trazer regiões outrora inacessíveis de forma efetiva para as

fronteiras maiores do mercado mundial através da estrada de ferro e do vapor. (HOBSBAWM, 1979, p. 246).

Esta crescente produção tornou ávida a circulação do mercado interno e abriu as portas para o externo; à princípio com exportações e, posteriormente, adquirindo o perfil importador. Do Brasil, a contribuição comercial principal era o algodão, açúcar e sobretudo café, tendo os demais países do mundo seus respectivos encargos de produção.

Mesmo a Inglaterra mantendo sua produção interna ativa, havia o presente receio das poucas safras e da não suficiência da produção de alimentos, considerando que boa parte dessa produção era consumida internamente por camponeses. O processo de exportação tendeu a se tornar mais escasso e a importação se tornou ainda mais necessária. (HOBSBAWM, 1979).

O fato da necessidade das importações foi intensificado pelo fim do uso da mão de obra escrava na Inglaterra que provocou uma queda em sua produção agrícola (HOBSBAWM, 1979). O Brasil, graças às suas boas terras e conseqüentemente, boas safras, era um aliado comercial estimado.

Como a Inglaterra já tinha alcançado o patamar industrial que nenhum outro país capitalista ainda tinha atingido, sua estratégia foi investir no desenvolvimento comercial destes países com a iniciativa das linhas férreas no intuito de otimizar a circulação de mercadorias internas, tornando o processo de exportação, necessário à Inglaterra, mais rápido. Segundo Tenório (1996), o Brasil foi um dos países que mais receberam a influência britânica no processo de industrialização.

Com foco no Norte Brasileiro, paralelamente ao açúcar, a produção agrícola crescia com o algodão. Outrora impedido de investir na indústria pelo tratado de comércio de 1810 entre Brasil e a Inglaterra, o sistema de exportação brasileira, por sua vez, encontrava-se em pico. Moreno Brandão, ao escrever “A História das Alagoas” (1909), esboça claramente como se deu a transição do Brasil fabril para o Brasil também industrial; o que não o tornou menos influente no cenário das exportações:

[...] a começar de 1846, a lavoura algodoeira tomou impulso em todo o paiz. As nossas estatísticas alcançaram para a exportação do algodão, um período de 47 anos. No decennio de 1878 a 1888 a exportação pelo porto

de jaraguá foi de 459.670 fardos, descendo a 311.086 no decennio seguinte [...] O surto enorme da manufatura dos tecidos no Estado tem determinado a diminuição da exportação do algodão em rama, porque as nossas fabricas consomem toda a produção estadual. Não há sobra para a exportação; [...] A exportação de variados tecidos - algodões, chitas, cretones, morins, bramantes, brins toalhas, meias, etc., substitui a sahida do algodão. (BRANDÃO, 1909, p. 160).

Mesmo sendo ainda manufatureira, a indústria de tecidos mostra desenvoltura na produção, surpreendentemente ocupando significativa parte da produção algodoeira, aumentando a perspectiva de aperfeiçoamento, o que é importante considerando que o investimento na indústria do interior acontece mais tardiamente (SILVA, 1879). A Tabela 1 apresenta as estatísticas que explicam a relação de exportação e importação de Alagoas, mostrando a expressiva queda na exportação de algodão:

Tabela 1 - Mapa estatístico da entrada e saída de algodão e de açúcar desde 1° de julho de 1877 até 31 de Dezembro de 1878

ENTRADAS	ALGODÃO	ASSUCAR
1° de Julho a 31 de Dezembro de 1877	11.871 saccas	91.063 saccos
1° de Janeiro a 30 de Junho de 1878	28.671 >>	171.580 >>
1° de Julho a 31 de Dezembro de 1878	4.988 >>	126.644 >>
	-----	-----
	45.530 >>	389,289 >>
SAHIDAS	ALGODÃO	ASSUCAR
1° de Julho a 31 de Dezembro de 1877	16.434 saccas	27.629 saccos
1° de Janeiro a 30 de Junho de 1878	36.579 >>	217.128 >>
1° de Julho a 31 de Dezembro de 1878	9.664 >>	72.921 >>
	-----	-----
	62.677 >>	317.728 >>

FONTE: FALLA, Cincinato Pinto da Silva, Presidente provincial. 30 de abril de 1879. 22° legislatura provincial. Maceió, 1879.

Ao observar este cenário comercial no Brasil, não fica subentendida a necessidade de ampliação de transporte e a busca por uma alternativa que solucionasse os possíveis impasses existentes; nesse contexto, as limitações do transporte fluvial, até o momento, o responsável por este processo em todo o território nacional, das importações e exportações. Como afirmou Oliveira (2003, p.

264), “O que é inquestionável é que a produção de açúcar e algodão no Nordeste precisava não apenas do transporte fluvial para alcançar o mercado externo, como do ferroviário para agilizar a circulação internamente”.

Com o mercado brasileiro agora disparado em exportações, os bloqueios¹ nas rotas fluviais que ligavam o interior à capital atrasaram o processo do crescimento comercial nacional. A solução mais evidente para lidar com esses empecilhos foi a implementação das locomotivas. Sendo a ferramenta mais eficiente mundialmente na circulação do mercado mundial, sua utilização era ainda incentivada pela Inglaterra (TENÓRIO, 1996).

Esta relação entre Inglaterra e Brasil mostra-se bem íntima, já que seu patrocínio não foi apenas financeiro, mas técnico e, em parte, administrativo. Tendo a Inglaterra incentivado vários países, inclusive na América Latina, no intuito de aumentar seu mercado fornecedor, torna-se o Brasil o “alvo” ideal, por sua excelente produção agrícola e por possuir relações com a Inglaterra desde o Primeiro Reinado.

O processo iniciado na região Sul pela superprodução do café, chega ao Norte na década de 50 em Pernambuco e Bahia; nas demais províncias, três décadas depois, na segunda metade de 1880 (TENÓRIO, 1996). O pioneirismo destas duas primeiras províncias em contraste com as demais destaca sua superioridade econômica e política, fazendo-se mostrar abrangentemente na exportação das especiarias do Norte.

A relação entre Pernambuco e Alagoas pontua-se aqui em dois momentos: Primeiro pelas terras alagoanas serem grandes responsáveis pela produção das especiarias mencionadas acima, cuja exportação era feita através de vias pernambucanas; e segundo, pelo interesse das companhias de navegação pernambucanas, que eram financiadas pelos Ingleses, (TENÓRIO, 1996), na implantação das ferrovias no interior da províncias alagoana no intuito de acelerar a circulação comercial, ligando os trechos não navegáveis interior aos portos do litoral.

Para evidenciar estas informações, baseadas nas conclusões de Evelina Antunes Oliveira, “nas máquinas que andavam sobre os trilhos nordestinos predominava a tecnologia inglesa, e muito capital inglês financiou as empresas”

¹ Ocasionalmente, limitações naturais nas rotas impediam o acesso direto de embarcações de um porto comercial a outro. Neste caso específico, era a cachoeira de Paulo Afonso.

(OLIVEIRA, 2003, p. 267). Destacamos que os primeiros maquinistas a atuar nas primeiras locomotivas eram ingleses, assim como na própria Estrada de Ferro Paulo Afonso, sem deixar de apontar alguns dos principais engenheiros à frente da construção da EFPA, Carlos Krauss e Rogério Von Krunger através dos quais, junto com seus parceiros, várias iniciativas sociais em favor dos trabalhadores da EFPA e demais habitantes de Piranhas se concretizaram.

Aqui no Brasil, o primeiro a investir em tal tecnologia foi o grande empreendedor e historicamente renomado Visconde de Mauá. À princípio, teve que vencer as críticas recebidas pela ignorância acerca do cenário mundial de parte das autoridades que teriam influência para a concretização do processo. Todavia, a partir do seu sucesso as portas para o investimento da rede ferroviária se abriram para as demais regiões do Brasil.

3 Cenário estrutural e econômico de Piranhas e aspectos da seca

Os anos de 1877 a 1879, tiveram a infelicidade de sofrer com uma das piores e longas secas já vistas. No que diz respeito a esta, Piranhas, assim como Paulo Afonso (atual Mata Grande), margeadas pelo Rio São Francisco, foram destino dos milhares de migrantes de regiões mais áridas do Norte, com destaque em Pernambuco e Ceará-PB (SILVA, 2012).

Ao apresentar o relatório de 11 de março de 1878, o então atual Presidente da Província das Alagoas, Francisco de Carvalho Soares Brandão, descreve este fenômeno, da forma como os flagelados, em sua maioria do interior das províncias do Norte, sobretudo do Ceará, migraram para os povoados margeados pelo Rio São Francisco em busca de recursos para sobreviver à fome. O Povoado de Piranhas, último porto do baixo São Francisco, foi o destino de maior aglomeração de migrantes.

Em suas palavras, Brandão (1878, p. 22), diz: “Ao final de março - existiam em Piranhas 12.925 emigrantes, em Penedo número superior a 3.000, e em Pão de Açúcar 1.340. Antes de completar a primeira quinzena de abril estimava-se existir cerca de 20.000 retirantes em Alagoas”.

As autoridades governamentais da província de Alagoas encontravam-se com um problema sério para conseguir dar suporte a estas milhares de pessoas que não tinham condições de sustento. No Relatório escrito por Cincinato Pinto da Silva (1879, p. 5), então presidente da província foi descrito o balanceamento médio destes gastos:

Naquella localidade ha, segundo informa o Engenheiro em chefe da estrada de Ferro de Paulo Affonso, para mais de sete mil retirantes, dos quase 1.571 estão empregados nos trabalhos da mesma estrada de ferro, 4.935 fazem parte de suas familias e 961 são viúvas, orphãos, cegos, aleijados e inteiramente impossibilitados de trabalhar.”A importancia despendida com socorros aos flagellados da sêcca, desde que se manifestaram nesta Provincia os efeitos dessa calamidade até Março ultimo, attinge á cifra de 600:758\$688 rs.

Após várias tentativas de evasão destas pessoas para outras regiões a fim de desaglomerar Piranhas, e vendo o governo, que estava tendo demasiados gastos em suporte para estas pessoas, decidiram que os apoios oferecidos deveriam ser dadas como recompensa por seu trabalho.

Uma das medidas para suporte a estes indivíduos foi a criação da Colônia São Francisco. Tinha como objetivo juntar os imigrantes em uma única localidade e estabelecer o caráter agrário. Foi criada nas terras do antigo aldeamento indígena de Porto Real do Colégio em maio de 1878 com o intuito também de gerar meios de subsistência aos retirantes. Mesmo com o objetivo inicial de ser uma medida permanente (CORREIA, 2015), a colônia foi encerrada neste mesmo ano por causa do alheamento destes indivíduos ao trabalho.

Estes migrantes foram então recrutados para a construção da estrada de ferro, segundo Silva (2012), era uma média de 3.000 imigrantes e não envolveu mão de obra escrava, recebendo pagamento e alimentação por sua força de trabalho e a promessa de auxílio às suas esposas e filhos.

Muitos, ao receberem o chamado de trabalho, debandaram. Essa atitude deixou as autoridades frustradas, e a fama que se fez a estas pessoas é a ociosidade exacerbada. No relatório escrito pelo Exm. Sr. Dr. José Torquato de Araújo Barros, então 2º Vice-Presidente da Província das Alagoas (1879, p. 10), disse: “Esses infelizes tão habituados se achavam à ociosidade, que muitos se

afugentaram dos alojamentos quando tiveram notícia de que iam se empregar nos trabalhos da estrada de ferro”.

O discurso quanto a iniciativa da construção da Estrada de Ferro nesta região aparece, à primeira premissa, como uma iniciativa social para ocupação dos migrantes. Nos relatórios só se menciona a solidariedade do Estado em compadecimento a estes flagelados, e as intenções de fins comerciais lucrativos, por sua vez, aparecem em segundo plano.

Isso fica evidente no relatório provincial de 1879 quando o então presidente Cincinato Pinto da Silva (1879, p. 73) descreve a finalidade da construção da Estrada de Ferro unicamente para ocupar os migrantes:

No intuito de dar ocupação útil aos retirantes flagellados pela sêcca e socorridos pelo Estado, àutorisou o Governo Imperial, pelo Decreto n.. 6941, de 19 de Junho do anno passado, os estudos e construcção de uma estrada de ferro, desde o porto de Piranhas, neste Província, até Jatobá, em Pernambuco.

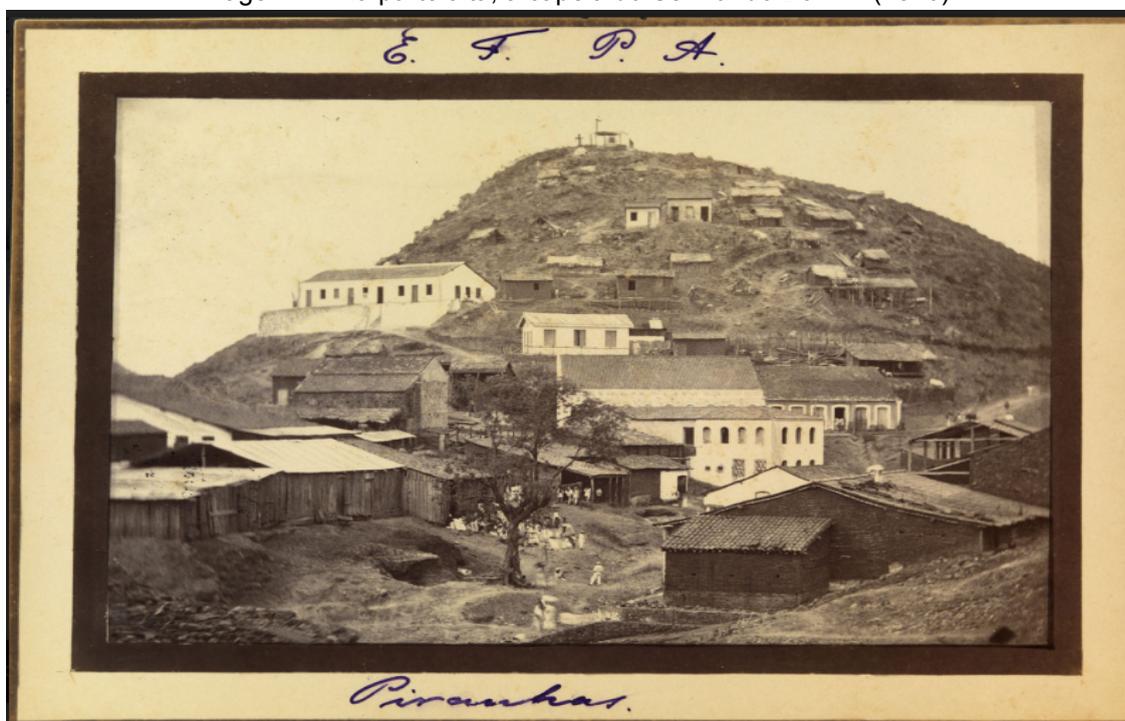
No que se refere aos objetivos deste artigo de identificar os fenômenos que distanciavam Piranhas da perspectiva de conexão ao resto do Brasil, há alguns questionamentos que devem ser respondidos, como: como funcionava sua economia antes da estrada de ferro? Como vivia sua população? Como era sua arquitetura? Quais serviços públicos eram oferecidos a sua população?

Começamos então explicando que no início da construção da EFPA Piranhas era considerada pelos membros de comissão do projeto uma péssima localidade. Seu espaço constituído de um relevo de morros e serras tornava muito difícil sua comunicação com outras regiões. Seu perfil era visto como desinteressante a qualquer ação que pudesse envolver tal território a quaisquer atividade comercial significativa. Como apresentou Davi Roberto:

[...] o renomado engenheiro baiano Theodoro Sampaio (1855-1937), integrante da comissão, assim descreveu o ambiente quando avistou Piranhas em 1879: [...] Piranhas oferece ao visitante, quer do lado do rio quer do alto da montanha, em cuja encosta áspera se edificou, um aspecto desagradável. O local topograficamente falando não podia ser pior. (SILVA, 2012, p. 46).

Através das Imagens 1 e 2 é possível compreender melhor o sentimento de Theodoro Sampaio em relação àquela Piranhas:

Imagem 1 - Na parte alta, a capela do Senhor do Bonfim (1870)



MENDO, Ignácio F. **Estrada de Ferro de Paulo Afonso**: construção. Brasil, 1880.

Imagem 2 - Piranhas (1870)

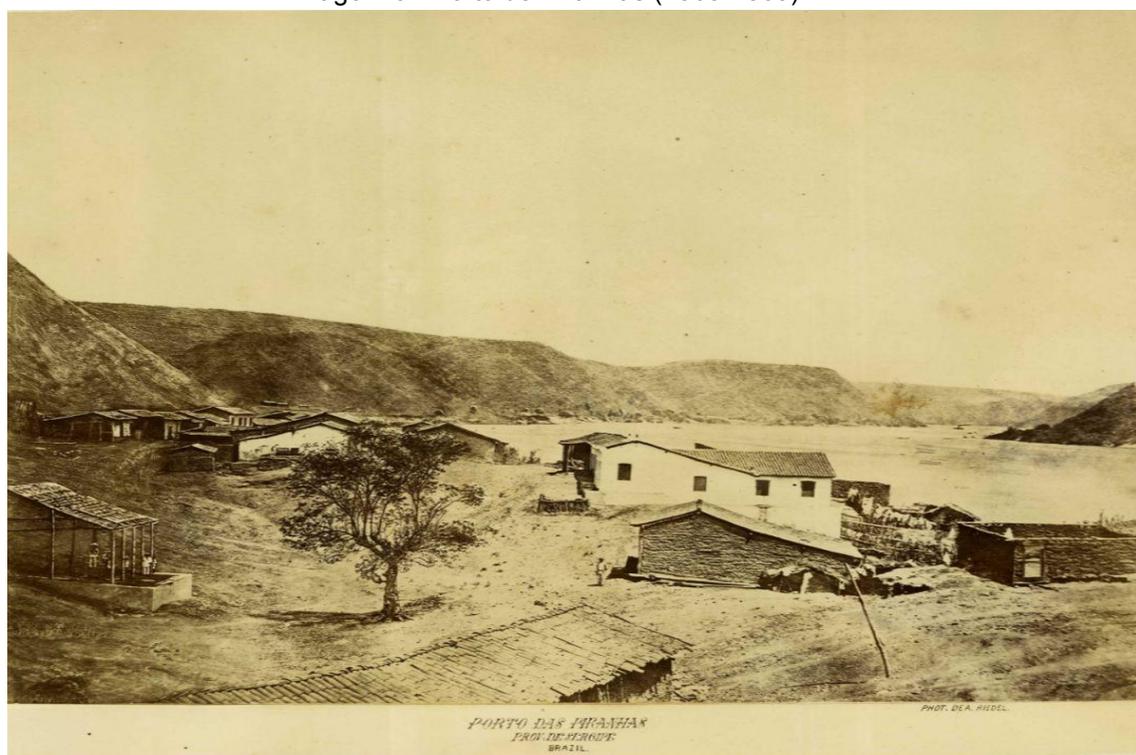


MENDO, Ignácio F. **Estrada de Ferro de Paulo Afonso**: construção. Brasil, 1880.

As imagens mostram uma aleatoriedade na distribuição das casas, estradas brutas capinadas , muito distante das definições de urbanismo. Para a implantação dos trilhos foi necessária a mudança destas características para permitir a viabilidade do percurso da estrada . Como mencionou Adalberto Marroquim (1888-1940), famoso intelectual e escritor, natural de Pernambuco, “antes da Estrada de Ferro, Piranhas era apenas um lugar apertado entre serras de granito e pouquíssimos pescadores”. (OLIVEIRA, 2003 p. 266 *apud* MARROQUIM, 1922).

Sua comunidade, como assinalado acima, basicamente de pescadores, levava um modo de vida simples e sem perspectivas de alteração, em contraste com as demais regiões do sertão. Sua principal fonte de comércio era via navegação pelo Rio São Francisco que chegavam pelas embarcações à vapor. Dentre elas, as principais, a Vapor Sinimbú e a Vapor Jequitaya, embarcações pernambucanas que traziam os alimentos para a feira semanal, de produtos primários e artesanais (SILVA, 2012). Na Imagem 3 mostra o porto de Piranhas e a Imagem 4 retrata esses dias de feira e as embarcações mencionadas:

Imagem 3 - Porto de Piranhas (1868-1869)



Fonte: RIEDEL, Augusto. **Porto das Piranhas**. Sergipe: [s.n.], [1868-1869].

Imagem 4 - Piranhas em dia de feira (1870)



Fonte: MENDO, Ignácio F. **Estrada de Ferro de Paulo Afonso** : construção. Brasil, 1880.

4 Processo de implantação da Estrada de Ferro Paulo Affonso

A construção da Ferrovia Paulo Affonso foi iniciada em 23 de outubro de 1878 e ligava através de sua linha o trecho entre o povoado de Piranhas-AL e o município Jatobá-PE. Teve como objetivo ligar a parte alta e a parte baixa do São Francisco pelo trecho em que não era possível a navegação.

Apesar dos inúmeros obstáculos que envolviam interesses políticos da época, mais especificamente, a transição da monarquia para a república, os projetos sobre construção de estradas de ferro envolviam o exaustivo discurso sobre contenção de gastos e preservação do tesouro nacional. No relatório de contratos do ex chefe de obras e engenheiro Krunger, é descrito por meio dessas causas o atraso das aprovações dos contratos de obras:

Nas informações prestadas pela directoria das obras publicas ficou concludentemente demonstrado que os alludidos contratos, por não terem sido prehenchidas as formalidades legaes, como por serem lesivos aos interesses do thesouro nacional, não podiam ser appovados pelo governo imperial. (MORAES, 1882, p. 6).

Vale destacar, que neste período, a distribuição do capital nacional não era homogênea. Havia uma supervalorização da região sul e sua abundante produção cafeeira, enquanto o Norte tinha que se manter com o pouco investimento e a boa administração dos governadores que soubessem fazer crescer as riquezas locais. após várias discussões e decretos, o projeto então conseguiu enfim ser aprovado. (SILVA, 2012).

Finalmente, a autorização para sua construção foi concedida pelo Visconde de Sinimbu em 1878 através do decreto nº 6.918, cujas intenções visavam, além dos interesses econômicos, se solidarizar a seus conterrâneos que sofriam com a seca, assim defendeu Tenório (1996, p. 105) “[...] a sua intenção era amparar os flagelados da seca, através de uma medida duradoura, e de beneficiar uma área tão sofrida e desassistida pelos poderes públicos.”, embora, em outras narrativas, tivesse sido acusado do contrário, como um imprudente.

Quanto ao local de partida do trajeto ser Piranhas, surgiram algumas críticas que insinuavam que seria mais vantajoso se a Estrada de Ferro iniciasse em um terreno mais proveitoso, mais produtivo e com melhor estrutura, como seria o caso de Pão de Açúcar ou Entre Montes, ao invés de desperdiçar tempo e orçamento com um local deserto e sem infraestrutura.

O engenheiro a frente da obra Carlos Krauss, por sua vez, negou tais propostas, que segundo ele, eram mesquinhas, de interesses pessoais, e atentou ao investimento total da obra desde a sua construção até seu funcionamento, levando em consideração os preços das mercadorias e passagens por trajeto, que sairiam muito mais caros se a rota fosse iniciada mais abaixo do rio, como sugerido. (BOMFIM, 2007).

Em 1881, foi inaugurada a conclusão do vigésimo oitavo quilômetro trafegável dentre a extensão total de 116 km. O trajeto total é descrito da seguinte forma por Silva (2012, p. 59):

No dia 25 de fevereiro de 1881 [...] foram inaugurados os 28 primeiros quilômetros da Estrada de Ferro Paulo Afonso, partindo de Piranhas e chegando até a estação de Olhos d'Água [...] 10 de julho de 1882 inauguraram-se a parada do Talhado e a estação da Pedra, inicialmente em caráter provisório, respectivamente nos quilômetros 41 e 54; ainda a 2 de

agosto do mesmo ano, foram inauguradas as paradas de Sinimbú no quilômetro 70 - que é o mais próximo das cachoeiras - e a de Moxotó, não sem antes vencer a resistência de alguns latifundiários.[...] Finalmente, a 2 de agosto de 1883 foi inaugurada a estação terminal de Jatobá (atual cidade de Petrolândia), no quilômetro 116, já na província de Pernambuco, concluindo todo o trajeto da Estrada de Ferro Paulo Afonso.

O objetivo central para a construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso seria de preencher o trajeto em que a navegação não seria possível devido aos montes e cachoeiras que faziam parte da estrutura natural ribeirinha, dentre elas, a famosa cachoeira de Paulo Afonso, facilitando a comunicação do interior com a capital, de onde partiam as mercadorias para os portos de exportação.

Como já ressaltado, a rede ferroviária recebeu investimento inglês para favorecer o comércio já existente entre eles e o Brasil em um período em que imperava a produção de açúcar, algodão e café, mas não só esses, todo tipo de matéria prima, como o ferro, animais e uma vasta variedade de produtos agrícolas eram transportados em diferentes escalas e variações em cada região do Brasil, além do transporte social. Tenório (1996, p. 98) diz:

[...]naquela data, o gerente general e representante no Brasil dos acionistas ingleses da companhia Pernambucana, munido de poderes necessários, deslocou-se para Maceió, contratando os estudos para construção de vias férreas que suprissem os embaraços opostos à navegação de qualquer rio da província ou de parte dela, complementando os benefícios da navegação à vapor, que fazia o transporte dos produtos do interior para a capital.

A partir disso, pode-se perceber que o interior nordestino passou a se tornar significativo nas relações comerciais nacionais, e cada região que adquiriu os caminhos de ferro se tornou valorizada.

5 Recursos resultantes da ferrovia em Piranhas

A análise do processo de desenvolvimento em Piranhas se dá desde seu estado anterior ao início da instalação dos trilhos, que avaliamos em três momentos: o primeiro, em Piranhas fazer parte de uma região, nas palavras de Tenório (1996, p.105), “tão sofrida e desassistida pelos poderes públicos”; segundo, por se tornar cenário caótico da província de Alagoas devido a superlotação de retirantes; e

terceiro, por sua estrutura urbana desalinhada, economia movida a um comércio restrito² e uma sociedade alheia a meios de comunicação externa, em condição de ilhamento, com educação, saúde e saneamento precários; e vai até a concretização da linha férrea, que como nas demais regiões que tiveram o privilégio de receber este transporte, foi sinônimo de modernização e progresso (TENÓRIO, 1996).

Este progresso se caracteriza primeiramente pelo fato de receber a implantação de um ícone de modernidade mundial em seu território, trazendo a ele valorização comercial, o processo de urbanização, como também melhorias socioeconômicas nos quesitos: ampliação de mercado, aumento na circulação de capital, variedade dos meios de subsistência e a comunicação regional.

O recrutamento e assistência prestado aos retirantes foi só o começo; o investimento do poder público em associações para fornecer melhores condições de trabalho àqueles homens e suas famílias, logo se expandiram para os demais habitantes de Piranhas. Mostram com isso, o despertar de uma atenção anteriormente inexistente.

Sob a direção do engenheiro Reinaldo Krunger, responsável pela supervisão da construção da estrada de ferro, foram feitas, de sua vontade, melhorias no cotidiano dos trabalhadores. Um dos principais aspectos a serem contabilizados foi a chegada dos serviços médicos, assim como os produtos fármacos, que embora trazidos por razões não felizes, como os acidentes e desencadeamento de doenças entre estes funcionários durante seus serviços, ajudou várias pessoas. A princípio destinados apenas aos trabalhadores, posteriormente se expandiu aos demais cidadãos piranhenses. Ainda na fala do Presidente Cincinato Pinto (1879, p. 74):

Pelo que respeita ao estado sanitario, informa o referido Engenheiro que desenvolveram-se entre os trabalhadores a variola e outras enfermidades dos trabalhadores, quando doentes. [...]Por ordem do Engenheiro foi preparada uma enfermaria adequada ao tratamento dos trabalhadores, quando doentes. [...] Do 1º de novembro do anno passado ao ultimo de Janeiro do corrente anno entraram na enfermaria, a cargo do medico da estrada, Dr. Roberto Moreira da Silva, 35 doentes, dos quaes sahiram curados 25, falleceram 3, e ficaram em tratamento 6.

² Economia basicamente movida pela pesca e comércio resumido na feira semanal de produtos que chegavam de outros povoados pelas embarcações à vapor.

Não esquecendo outro grande feito, Krunger também instalou quatro escolas noturnas de primeiras letras para que pudessem aprender a ler e a escrever os trabalhadores e seus filhos e todo analfabeto que quisesse aprender a ler. Além disso, podemos contar também com o primeiro serviço sanitário e um cemitério, inexistentes até o momento. (SILVA, 2012).

O fator “comunicação” iniciou-se a partir da implementação do jornal “A locomotiva”, que atualizava os membros da região e a capital a respeito do progresso da construção da estrada de ferro. Sua circulação foi um grande marco no cotidiano daquela população. Até o momento não existiam outros meios de comunicação interna ou externa. Fundado em 23 de maio de 1880 em Piranhas, por funcionários da Estrada de Ferro Paulo Affonso, era voltado para a publicação de textos literários e separava uma de suas colunas para informações sobre o progresso na construção da ferrovia e das ações do governo, deixando claro que o periódico não seria portal para eventos políticos.

Logo as publicações de “A locomotiva”, apresentadas nas Imagens 5 e 6 começaram a ser compartilhadas nos periódicos de todo o país. Tãmanha era a importância daquelas publicações.

Imagem 5 - edição nº 01, 1880



Fonte: NASCIMENTO (2020, p. 4).

Imagem 6 - edição nº 67, 1882. Última disponível



Fonte: NASCIMENTO (2020, p. 4).

A aproximação da conclusão da estrada prometia progresso e inovaria o caráter do comércio daquela população, além do contato que teriam com outros povoados através do transporte, possibilitando o acesso a mercados vizinhos e demais serviços que agora tornaram-se acessíveis pelo trecho férreo. Este processo torna-se parte da integração social e comercial da região Nordeste. Conclui Silva (2012, p. 66):

[...] a Estrada de Ferro Paulo Affonso possibilitou o comércio entre a capital Maceió e o interior da província, além de permitir o deslocamento e abertura da comunicação entre estes indivíduos que outrora não existia; e também de promover um pequeno comércio que se firmava na negociação de produtos.

Após a conclusão da EFPA vários empregos foram gerados, desde a manutenção e operação das locomotivas até o processo de carregamento e descarregamento das mercadorias que chegavam nas embarcações até o depósito³ e deste, para o trem, que despachava estes produtos pelos povoados que faziam parte de seu trajeto.

A Estrada de Ferro Paulo Afonso teve sua atuação especial na Província de Alagoas pois permitiu que a mesma pudesse ter comércio direto com o exterior pela sua conexão com um cais de porte internacional em Penedo, contribuindo diretamente para a integração do Brasil ao mercado mundial. Seu funcionamento foi até 08/07/1964 (OLIVEIRA, 2003). Após o encerramento de suas atividades, os trabalhos para retiradas dos trilhos ainda levaram anos.

O projeto de arquitetura urbana desenvolvido para comportar o tráfego das marias fumaças, o estoque de cargas e disposição dos trilhos exigiu um árduo processo de planagem, construção de pontes e prédios que, ao fim, fizeram de Piranhas um símbolo de peculiaridade arquitetônica. A estação ferroviária, a torre do relógio, a ponte de 3 vãos, na atualidade, são alguns símbolos responsáveis pelo seu tombamento como patrimônio histórico nacional atraindo visitantes de todo o Brasil.

Segundo as informações do portal oficial do IPHAN, o tombamento em 2004 justifica-se por seus valores históricos, arquitetônicos, culturais, e por ter se tornado

³ Atual Clube Social de Piranhas.

região com responsabilidade no processo de integração social e comercial da Região Nordeste ao mercado mundial. A imagem 7 ilustra a construção da ponte de 3 vãos necessária para completar a rota da linha férrea. Em seguida, a imagem 8 apresenta a mesma ponte na atualidade, e as imagens 9 e 10 são representações também atuais dos principais prédios herdados da implantação da EFPA.

Imagem 7 - Ponte de 3 vãos com 6 metros cada (1880)



Fonte: MENDO, Ignácio F. **Estrada de Ferro de Paulo Afonso** : construção. Brasil, 1880.

Imagem 7 - Ponte de 3 vãos em 2021



Fonte: Autoria própria.

Imagem 8 - Estação ferroviária da EFPA e torre do relógio de 1881 (atual Museu do Sertão)



Fonte: Autoria própria.

Imagem 9 - Galpão de armazenamento de 1881 (atual clube social)



Fonte: Autoria própria.

6 Considerações finais

A partir desta abordagem, pode-se concluir alguns fatores a respeito da atuação da EFPA no processo de transformação econômica, urbana e social no povoado de Piranhas. A disponibilidade de recursos investidos na construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso, atuou de forma direta para que aquela população alcançasse melhores condições de vida, com o acesso à alfabetização, a serviços básicos de saúde, saneamento e a implementação de meios básicos de comunicação.

A inclusão de Piranhas a uma rota de circulação comercial possibilitou o acesso de seus moradores às cidades mais desenvolvidas que faziam parte do trecho ferroviário. Logo, dando a oportunidade destes indivíduos acessarem novos mercados e serviços mais estruturados. Além disso, a ativação da linha férrea gerou grande número de empregos que ampliou as opções de subsistência para além da pesca.

A reforma na arquitetura urbana de Piranhas foi necessária e fundamental para o bom desempenho da linha férrea, tanto na sua construção, quanto para o sistema de carregamento e descarregamento de cargas. Esta reforma na região que à primeira vista desanimou os membros da comissão engenheiros, levou Piranhas de um lugar topograficamente mal localizado a um ícone de admiração arquitetônica. Estes primeiros passos foram apenas o início, a porta que se abriu para que Piranhas tomasse impulso e acompanhasse um Norte que estava a crescer e se modernizar.

Privilegiada por sua beleza e admirada por sua arquitetura, tendo se tornado nos dias atuais centro turístico, um século após a implantação da ferrovia, esta ainda está presente na economia de Piranhas através de sua história.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias

FALLA em que Dr. Pedro Antonio da Costa Moreira instalou a segunda sessão ordinária da vigésima-primeira legislatura provincial das Alagoas em 13 de abril de 1877. Tllm. e Exm. Snr. 1º vice-presidente. Maceió, 1877.

FALLA com que o Exm. Sr. Dr. Francisco de Carvalho Soares Brandão, Presidente da Província instalou a 1ª Sessão Ordinária da 22ª Legislatura Provincial das Alagoas em 16 de abril de 1878. Maceió: Typographia do Liberal, 1878.

FALLA com que Cincinato Pinto da Silva Presidente da Província instalou a 2ª sessão ordinária da 22ª Legislatura Provincial das Alagoas em 30 de abril de 1879. Maceió: [RASURADO, rasurado].

MENDO, Ignácio F. **Estrada de Ferro de Paulo Afonso**: construção. Brasil, 1880. 1 álbum (54 fotos). pb. 10cm x 16cm. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon578158_958649/icon578158_958649.pdf>. Acesso em: 25 set. 2021.

MORAES, Eduardo José de. **Estrada de ferro Paulo Affonso**: o ex- chefe Krunger e seos contratos. Rio de Janeiro: Typographia de J. D de Oliveira - Rua do Ouvidor n. 111, 1882.

RELÁTÓRIO com que ao Exm. Sr. José Torquato de A. Barros, 2º Vice-Presidente passou a administração da Província das Alagoas o Exm. Sr. Dr. Francisco de C. S. Brandão Presidente da mesma Província Afim de tomar assento na Câm dos Deputados, 26 de novembro de 1878. Maceio: Typ. do Liberal, 1879.

RIEDEL, Augusto. **Porto das Piranhas**. Sergipe: [s.n.], [1868-1869]. 1 foto, papel albuminado, p&b, 20,6 x 26,4. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=5581. Acesso em: 11 out. 2021.

Bibliográficas

BONFIM, Luiz Ruben F. de. **A Estrada de ferro Paulo Afonso**: sua origem. Paulo Afonso: Graftech, 2007.

BRANDÃO, Moreno. **História de Alagoas**. Penedo, Typ e Pautação J. Amorim, 1909.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Crescimento e desenvolvimento econômico**. São Paulo: Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, 2008.

CARDOSO, André Luiz Rocha; ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves de. A importância das ferrovias para a articulação do rural com o urbano em Pernambuco. **Revista Rural & Urbano**, Recife. v. 1, n.1, p. 96-103, 2016.

CARDOSO, André Luiz Rocha. **Trens de subúrbio nas rotas de exportação**: uma dinâmica urbana para as ferrovias pernambucanas de longa distância (1858 – 1900). Pernambuco: Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2018.

CORREIA, José Cícero. **Trabalho, seca e capital**: da construção da Ferrovia Paulo Afonso à Fábrica de Linhas da Pedra (1878-1914). Maceió: Universidade Federal de Alagoas, 2015.

HOBBSAWM, Eric. **A Era do Capital**. RJ: Paz e Terra, 1979.

IPHAN. **Piranhas (AL)**. 2014. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/111>>. Acesso em: 10/04/2021.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias, agricultura e mão-de-obra no Brasil (1850-1890)**. Ribeirão Preto: Departamento de Economia da Unesp - Campus de Araraquara, 2012.

MACHADO, Lia Pinheiro. Alcance e limites das teorias da modernização. **Revista de Administração de Empresas**, Rio de Janeiro, p. 169-192, 1970.

MOBILIZE BRASIL. **Em Alagoas, trem fará passeio simbólico para marcar a recuperação da linha férrea**. 2012. Disponível em:
<<https://www.mobilize.org.br/noticias/1381/em-alagoas-trem-fara-passeio-simbolico-para-marcara-recuperacao-da-linha-ferrea.html>> Acesso em 10/04/2021.

NASCIMENTO, Felipe Idalino Vieira do. Notícias de Piranhas: O periódico A Locomotiva (1880-1882) .In: I Encontro Internacional de História do Sertão: A educação e os desafios contemporâneos, 2020, Delmiro Gouveia. **Anais...** Delmiro Gouveia, AL: Doity, 2020.

OLIVEIRA, Evelina Antunes F. de. Nos Trilhos da História do Baixo São Francisco: um ensaio sobre a Estrada de Ferro Paulo Afonso. **MNEME Revista de humanidades**, Rio Grande do Norte. v. 4, n. 8, p. 262-281, 2003.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1949.

SILVA, Davi Roberto Bandeira da. **A Construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso**: fotografia e história. Maceió: Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas, 2012.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. 2. ed. Curitiba: HD Livros, 1996.