

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA

CLÉCIO LOPES DA SILVA

IMPACTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DA
LINHA FÉRREA PAULO AFONSO DE 1859 A 1889 NA REGIÃO DO BAIXO E ALTO
DO SÃO FRANCISCO

Delmiro Gouveia – AL

2019

CLÉCIO LOPES DA SILVA

IMPACTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DA
LINHA FÉRREA PAULO AFONSO DE 1859 A 1889 NA REGIÃO DO BAIXO E ALTO
DO SÃO FRANCISCO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Banca Examinadora do Curso de História da
Universidade Federal de Alagoas, Campus do
Sertão, como requisito final para obtenção do título
de licenciado em História.

Orientação: Prof. Msc. Sheyla Farias Silva

Delmiro Gouveia – AL

2019

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca do Campus Sertão
Sede Delmiro Gouveia

Bibliotecária responsável: Renata Oliveira de Souza CRB-4/2209

S586i Silva, Clécio Lopes da

Impactos sociais e econômicos da construção e manutenção da linha férrea Paulo Afonso de 1859 a 1889 na região do baixo e alto do São Francisco / Clécio Lopes da Silva. – 2019.

23 f.

Orientação: Profa. Ma. Sheyla Farias Silva.
Artigo monográfico (Licenciatura em História) – Universidade Federal de Alagoas. Curso de História. Delmiro Gouveia, 2019.

1. História – Brasil. 2. História – Alagoas. 3. Linha Férrea Paulo Afonso - LEPA. 4. História social. I. Silva, Sheyla Farias. II. Universidade Federal de Alagoas. III. Título.

CDU: 981(813.5)

FOLHA DE AVALIAÇÃO

CLÉCIO LOPES DA SILVA

IMPACTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DA CONSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO DA LINHA FÉRREA PAULO AFONSO DE 1859 A 1889 NA REGIÃO DO BAIXO E ALTO DO SÃO FRANCISCO

Trabalho de Conclusão de Curso – ARTIGO, apresentado à Banca Examinadora do Curso de História da Universidade Federal de Alagoas – UFAL – Campus do Sertão, como requisito final para obtenção do título de licenciado em História, aprovado em 12 de dezembro de 2019.

Sheyla Farias Silva

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

Banca Examinadora:

Pedro Abelardo de Santana

Prof. Dr. Pedro Abelardo de Santana - UFAL

Gustavo Manoel da Silva Gomes

Prof. Me. Gustavo Manoel da Silva Gomes - UFAL

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus que me ajudou nessa jornada, me dando sabedoria e força para não desistir. A minha família pelo apoio nesse trajeto.

Ao meu Pai Manoel Pereira da Silva, que não se encontra mais entre nós. Mas que tenho a certeza que ele está muito feliz e orgulhoso por essa conquista.

Aos meus amigos, e a todos os colegas do curso. Aos autores das obras utilizadas neste trabalho.

Aos professores do ensino fundamental, ensino médio e aos da Ufal, Campus do Sertão, que contribuíram com seu apoio e atenção para que fosse concluído o curso.

E a minha orientadora Sheyla Farias pelo apoio.

E a todos aqueles que me ajudaram para que essa formação se realizasse.

Muito obrigado!

Sumário

1 Introdução	6
2 Ocupação do território até a construção da Linha Férrea Paulo Afonso	7
2.1 Balanço dos ganhos e perdas da Linha Férrea Paulo Afonso em 1884.....	16
2.2 Crescimento sociedade, estagnação da economia	18
3 Considerações finais.....	21
Referências	21

Impactos sociais e econômicos da construção e manutenção da Linha Férrea Paulo Afonso de 1859 a 1889 na região do Baixo e Alto do São Francisco

Clécio Lopes da Silva¹

Orientadora: Prof.^a Ma. Sheyla Farias Silva²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo refletir sobre os impactos sociais e econômicos trazidos pela Linha Férrea Paulo Afonso (LFPA), ligando Piranhas a Jatobá, entre 1859 e 1889. O marco inicial trata da visita do imperador Pedro II à localidade, o final coincide com a Proclamação da República. Tomando como fonte alguns estudos impressos sobre a construção da ferrovia, este artigo faz uma abordagem a respeito do povoamento da região impactada pela ferrovia e atenta para o crescimento populacional trazido por esta. Prossegue tratando cronologicamente da construção da ferrovia, fazendo balanços sobre a economia transportada. Como conclusão, verifica-se nas falas dos administradores da estrada de ferro e nos estudos posteriores o fracasso econômico da ferrovia, fato justificador para a desativação da linha nas décadas seguintes.

Palavras-chave: Ferrovia, história, Alagoas.

1 Introdução

O objetivo deste artigo é tratar do processo de construção da Linha Férrea Paulo Afonso entre os anos de 1859 e 1889. O primeiro marco se refere a visita do imperador D. Pedro II a cachoeira de Paulo Afonso quando fez a promessa da construção da linha férrea para atender a parte não navegável do rio São Francisco. A segunda data refere-se a proclamação da República.

A problemática perseguida é entender como a ferrovia impactou a economia e a sociedade da área atendida pela linha férrea. Para isso, o artigo começa com o objetivo de fazer um histórico da ocupação populacional da região antes da instalação da linha férrea,

1 Graduado em História Licenciatura Plena, Universidade Federal de Alagoas, Campus do Sertão. cleciolopes.ufal@gmail.com.

2 Professora mestra do curso de História, Universidade Federal de Alagoas, Campus do Sertão. sheylafarias@live.com.

prossequindo historiando o processo de construção da linha e culminando avaliando os impactos econômicos e sociais para a região.

A justificativa para realizar este artigo é atualizar o debate sobre a importância da ferrovia para o sertão alagoano e áreas vizinhas, portanto, realizar um trabalho de história regional. Como metodologia, este artigo faz uso de livros já publicados sobre o tema e avalia as principais problemáticas tratadas nesses estudos.

A Linha Férrea Paulo Afonso ou LFPA, semelhante a outras do Brasil, estava dentro do objetivo do imperador D. Pedro II de construir 10.000 quilômetros de ferrovia que funcionaria em parceria com a hidrovia, no intuito de desenvolver o Brasil. A LFPA, no século XIX, pertencia a Alagoas Railway Company. Ela foi a única que ficou isolada das ferrovias, uma vez que não dava lucro como as outras do país, apesar de cumprir o seu papel econômico e social na região. D. Pedro II, quando visitou a região da cachoeira de Paulo Afonso, viu condições de desenvolvimento social e econômico e desejou ver essa região desenvolvida, por isso, ordenou ao visconde de Sinimbu para tirar essa ferrovia do papel e, a contragosto de todos foi concretizada.

2 Ocupação do território até a construção da Linha Férrea Paulo Afonso

Este artigo está embasado em Deslandes (2011), para quem a pesquisa qualitativa rumo a soluções de problemáticas de cada um e seu campo de pesquisa são as ciências sociais. Para o autor, vindo de um “trabalho artesanal” alicerçado na linguagem, conceitos, proposições, métodos e técnicas e forma-se distintas das outras. De acordo com Gil (1946), uma pesquisa documental é usada pelas ciências sociais para demarcar os pontos que se destacam no campo da História e da economia unindo-se a pesquisa bibliográfica. De acordo com Köche (2010), a pesquisa bibliográfica usa teorias públicas e responde questões de ocorrência de fatos na história por meio de recortes.

De acordo com Edmundson (2016 a, p. 188-189), D. Pedro II quando veio visitar a cachoeira de Paulo Afonso em 1859, devido ao acesso ruim a localidade, mandou construir uma ferrovia. Para Moreira (2016, p. 30), D. Pedro II viera conhecer a cachoeira de Paulo Afonso no dia 20/10/1859, ficando registrado em uma pedra colocada no lugar. De acordo com o autor, esta área na atualidade é a cidade de Delmiro Gouveia, Alagoas, estava inclusa

na sesmaria que era anexada as terras da antiga Paulo Afonso. No ano de 1769 a família Vieira Sandes compro-as em um leilão.

Segundo Feitosa (2014, p.21), no **Sertão da província de Alagoas**, Faustino Vieira Sandes, José Vieira Sandes e João Vieira Sandes, irmãos, vieram para antiga Paulo Afonso que pertencia a província de Alagoas. Conforme Feitosa (2014, p.117), a vila chamada de Mata Grande, na data de 18/03/1837, por meio da Lei Provincial nº 18, emancipou-se de Porto da Folha e, um ano mais tarde chamou-se Traipu. Isso aconteceu por causa da Lei Provincial nº 43, de 04 de maio de 1846, acabando com essa vila. A vila passa ter o nome de Mata Grande por conta da Lei Provincial nº 197, do ano de 1852, colocando de novo esse nome em 27 de setembro 1852. Devido a Lei Provincial nº 516, da data de 30 de abril de 1870 mudando de novo o nome para Paulo Afonso. Conforme Feitosa (2014, p. 23) o presidente da província de Alagoas que sancionou foi José Bento da Cunha Figueiredo.

Os irmãos Vieira Sandes chegaram a apossar-se da sesmaria na antiga Paulo Afonso, que todos chamavam como Mata Grande, cujo tamanho englobaria as atuais cidades de Delmiro Gouveia, Olho d'Água do Casado, Piranhas, Inhapi, Canapi, Pariconha e Água Branca. Denominavam a atual cidade de Água Branca como Mata Pequena, depois de Matinha de Água Branca, até o nome de Água Branca (Feitosa, 2014).

De acordo com Silva (2003, p. 10), a cidade de Piranhas como é chamada nos dias atuais, teve seu princípio da seguinte forma: quando estava terminado o século XVI e começando o século XVII, neste período, muitas pessoas criavam bois na beira do Rio São Francisco. Porém no século XVII, o ponto onde hoje é a cidade de Piranhas era chamado de Tapera. Segundo os dizeres populares existia um riacho denominado Piranhas e um “caboclo pescou uma grande piranha”, ajeitou-a para saboreá-la em sua casa, porém esquecera o cutelo e ordena a seu filho para pegar o cutelo no porto da Piranha.

Essa história se difundiu até os dias atuais. Recebeu o nome de Tapera, era uma simples fazenda que ficava na beira desse riacho nomeado Piranhas, local onde surgiu esse núcleo de povoamento. Para Ventura (2019, p. 30-31), encontrava-se incluso as beiras do rio São Francisco um projeto de criação bovina, daí surge essa povoação nesta área a família Alves e a família Feitosa, propiciando fixação a povoação voltada para a cultura bovina.

Conforme Silva (2003, p.10), Entremontes em 1684 inicia-se como o núcleo central da fazenda do Rio dos Cabaços. Em 1730, nasce a fazenda Tapera e o Porto das Piranhas, no ano de 1790 o arraial das Piranhas. A segunda etapa do século XVIII, o ponto onde hoje é a cidade Piranhas, antiga como Entremontes, tem princípio com os primeiros moradores nesta

fase. Conforme Ventura (2019, p. 33), a base econômica estava voltada para a agricultura, pecuária e a pesca. No ano de 1859, vem conhecer a região o imperador D. Pedro II.

Para Ventura (2019, p. 32-33), no ano de 1861 começa o auge do algodão. Em 1867 começa a utilização do transporte usando vapor, tendo o rio São Francisco como via indo até Penedo, voltando para Piranhas e vice-versa, por causa da obra da (LFPA), isso impulsionou a economia. Para Silva (2003, p. 10), em 1877 aconteceu um período de estiagem muito forte, no ano de 1883 foi inaugurada a (LFPA). Em 1885 Piranhas torna-se freguesia pela Lei 464, separando de Água Branca. No ano de 1887, pela lei Provincial nº 996, de 3 de junho de 1887, separa-se de Pão de Açúcar.

De acordo com Feitosa (2014, p. 21-22), a família Vieira Sandes foi morar nas áreas planas do sertão com o foco de se dedicar a criação bovina fundando as fazendas Matinha, Boqueirão, Cobra e Pedra. Prosseguiram rumo às serras e foram ocupando até surgir a vila de Água Branca bem no meio das serras. Não pararam de criar espaços para si nos arredores da “Vila de Água Branca, na serra da Charneca, serra do Mulungu, serra da Tatajuba, serra dos Gonçalves, à Serra do Canto, a Serra do Paraíso, à Serra do Mulungu, pelo lado oposto, e à serra do Paraíso”. Conforme Feitosa (2014, p. 22), viviam nas terras de Água Branca os indígenas Xocó, Xucuru e Umaris.

Segundo Craveiro Costa (1983, p. 62) a fundação da Capitania de Alagoas em 17/09/1817, sua área não foi delimitada. Segundo o autor (1983, p. 62-63), Capitania de Pernambuco emancipou-se e começou com Porto Calvo, Alagoas do Sul e Penedo. Era uma sesmaria de Christovam Lins e abrangia até Santo Antonio Grande, se estendia para o sertão. Já na Alagoas do Sul finalizava com na Barra de Jequiá e Penedo suas terras abrangia a foz do Rio São Francisco, o alto São Francisco ao norte ocupando as Vilas de Tacaratu, Cabrobó, Rodellas, Buique, Águas Belas e Garanhuns tomando terras indígenas.

Conforme Costa (1983, p. 63) esses locais abriram-se ocupados por colonos e agregados fundando em todo semiárido do sertão fazendas criando ovinos e caprinos em toda área das Alagoas até virar uma freguesia. Para autor (1983, p.53) criaram a comarca em 1710, nesta fase era mais calmo ao relacionar com princípio da colonização era difícil havia muito lutas entre nativos e portugueses em Porto Calvo. Os portugueses nos embates iam se fixando e crescendo a sociedade do litoral a área de Penedo, no semiárido. No sertão era necessário na comarca de Alagoas a presença do poder judiciário para garantir a lei a ordem. Para o autor (1983, p. 63-64), em Rodelas, seguindo o rio Ipanema, Comunati, Campo do Buique e o de Garanhuns e a colonização e se concretizando.

De acordo com o autor (1983, p. 64), quando instalada a comarca, a Igreja Católica reivindicou fundação de Freguesias. Surge a de Traipú localizada as margens do rio São Francisco ficando registrado para a posteridade e vão surgindo outras, a vila de Cimbres no semiárido do sertão Alagoano que ia de Atalaia a Cabrobó em 1762, a freguesia de Palmeira em 1789, a de Anadia em 1801, além de outras dentro da capitania Alagoana. Para o autor (1983, p. 64). Em Cimbres, a região de divisa era Cabrobó pela estrada real, fazendo limite com o rio São Francisco e freguesia de Tacaratu.

Para o autor (1983, p. 64-65), Penedo faz divisa com Cimbres na estrada real que fica na fazenda da Cruz, no rio Moxotó e na ribeira do Ipanema no alto da embocadura pertencente ao riacho Mororó. Águas Belas, bem populosa, ficava na área de Penedo. Conforme o autor, surge a comarca de Alagoas em 1810, depois de cem foi criada a comarca do Sertão regida por Cimbres, dividi-se da comarca de Olinda. Sendo Cimbres sede da comarca do Sertão que engloba Tacaratu, Cabrobó entre outros que ficam na região do alto São Francisco e a linha divisória é o rio Moxotó indo até a fazenda Cruz que faz divisa com Tacaratú, Cimbres, além de Penedo e quando se criou a vila de Garanhuns permanecerá com essas divisas em relação ao território saiu na desvantagem, pois perdeu pelo lado norte.

Conforme o autor (1983, p. 65-66), em Alagoas a agricultura evoluiu com os engenhos regidos pelos sesmeiros, senhores da terra, do gado e seus familiares. Segundo o autor (1983, p. 66), as pessoas negras do continente africano foram escravizados nas fazendas. Os senhores influenciavam nos povoamentos unindo-se. Criam as oligarquias e regiam a política, economia e a sociedade. Para autor (1983, p. 67) descendentes sesmeiros na política compravam cabos eleitorais e este nos currais eleitorais regidos pelas oligarquias obrigava o povo votar, caso recusar-se levaria tiros de bacamarte.

Segundo Petruskas (2018, p. 8), as pessoas que se fixaram onde é na atualidade Olho D' Água do Casado em Alagoas, no século XIX, eram oriundos de Água Branca. Conforme Feitosa (2014, p. 21-22), a fazenda Matinha foi fundada pela família Vieira Sandes. Conforme Petruskas (2018, p.8), no ano de 1802, José de Melo Casado encontra uma nascente de água em um local denominado Matinha, o local muito tempo depois tornou-se uma cidade. Junto da família Vieira Sandes estava a família Cordas, deles derivaram as famílias Sofia e Anacleto. Da família Esaquiel surgiu a família Isidoro. Quem tinha força de mando na família Vieira Sandes que viera da cidade de Porto Real do Colégio era o capitão Vieira Sandes.

De acordo com Petruskas (2018, p. 8), no ano de 1877, em Olho d'Água do Casado aumentou a quantidade de pessoas que vieram morar no lugar usando casas improvisadas no intuito de labutar na obra da linha férrea, promovendo o crescimento da área. Nesta fase, o

senhor João Francisco Soares, popularmente chamado de Janjão, ganhou uma localidade depois que faleceu seu avô de nome José de Melo Casado, ocorrendo nesse período a repartição das terras entre os familiares.

Conforme Petruskas (2018, p.8), Janjão pegou o terreno e criou pequenas faixas de terras que dava para construir casas e começou a negociar, surgindo e consolidando-se a povoação graças a Janjão e sua mulher dona Antônia Maria Cordeiro. Ambos contribuíram na povoação onde é na atualidade a cidade de Olho d'Água do Casado. Esta zona urbana na época da construção da linha férrea pertencia a Piranhas. De acordo com Granja (1991), o conselheiro Sinimbu que era alagoano, junto com outras autoridades contribuiu bastante para que a LFPA se concretizasse.

Segundo Granja (1991, p. 7) o Governo Imperial por meio do conselheiro Sinimbu, que regia o gabinete de ministros no dia 05/01/1878, foi responsável pela liberação de um montante de dinheiro para a obra. No entanto, para Pinto (1949, p. 120-121) quem imaginou como seria a LFPA foi André Rebouças, tendo o foco principal em unir o social e o comercial na região do alto ao baixo São Francisco, região da cachoeira de Paulo Afonso. Na época, a sociedade estava passando por dificuldades devido à seca e muitas pessoas vinham de Pernambuco, Bahia e Ceará. De acordo com Mendonça (2001-2007, p. 41), André Rebouças era um abolicionista e negro livre que se destacou, tendo estudado na Escola Politécnica do Rio Janeiro.

O visconde de Sinimbu não só incentivou como fez o que pôde para que a LFPA saísse do papel, ficando na responsabilidade da liberação e concretização das obras. Dentro desse contexto, o engenheiro hidráulico Carlos Krauss ficou responsável por estudar e delimitar a rota que seria colocada dentro do projeto. O Alemão Reinaldo von Kruger encarregou-se de fazer o trabalho de campo e pesquisas nas áreas destinadas a construção da LFPA. Jean Guillaume Monthier fez o contrato da via fixa além da construção das obras de arte, ou seja, as pontes. Sobre este assunto, Pinto fala que,

Autorizada sua construção – Graças à iniciativa do visconde de Sinimbu – incumbiu-se de proceder aos estudos e traçar o respectivo projeto o engenheiro hidráulico Carlos Krauss, sendo encarregados dos trabalhos de exploração dos terrenos o Alemão Reinaldo von Kruger. Contratou o assentamento da via permanente e as construções das obra-de-arte Jean Guillaume Monthier (PINTO, 1949, p.121).

A área que iria compreender a LFPA só tornou-se algo real, segundo Pinto (1949, p.121), devido à luta do visconde de Sinimbu, Carlos Krauss que era o engenheiro hidráulico

responsável pelo estudo a área, o alemão Reinaldo von Kruger, e Jean Guillaume Monthier que arrumou, de forma oficial, as pessoas que colocariam a estrada fixa e também as pontes.

Segundo Feitosa (2014, p. 115), Água Branca cresce sua população e passa a ser distrito de Paulo Afonso (atual Mata Grande), na época pertencia a província de Alagoas. Água Branca se tornou distrito devido a Lei Provincial nº 413, do ano de 1864. Segundo o autor, por meio da Lei Provincial nº 681, data de 24/04/1875, emancipou-se de Paulo Afonso na província de Alagoas, e depois foi chamada de Mata Grande, tornando-se vila de Água Branca. A vila teve sua sede administrativa em Várzea do Pico que ficou como distrito sede desde 20 de setembro de 1876. De acordo com Pinto (1949, p. 121), os trabalhos de exploração da LFPA, iniciaram em 1879 e no ano de 1881, ficou pronta a primeira seção. De acordo com Bonfim (2007, p.175), o seu funcionamento parcial começou em 1882. Segundo Granja (1991, p. 7), em agosto de 1878, começam as obras e, em agosto de 1883, foram concluídas depois de muitas paradas.

Segundo Granja (1991, p. 7), em 05/01/1878, o visconde de Sinimbu liberou um alto valor de dinheiro através do Decreto Nº 6.918. No dia 01/01/1878 o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas já havia autorizado a quantia de 9.000:000\$000 (nove mil contos de réis), para diversas estradas de ferro em construção como a Estrada de Ferro de Baturité, seu prolongamento até Canoa, a Estrada de Ferro do Sobral e, a Linha Férrea Paulo Afonso ou LFPA (BONFIM, 2007, p. 175). A proposta passou por uma votação, foi aceita e o visconde de Sinimbu teve um papel primordial nessa decisão de inauguração do início das obras da LFPA (Granja, 1991).

O ministro da Secretária de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas liberou o valor de nove mil contos de réis para a construção da LFPA. Segundo Granja (1991, p. 8-9), foi lançada a pedra fundamental da LFPA graças ao empenho de João Lins Vieira Cansação de Sinimbú, que era do Conselho, Senado do Império, Presidente do Conselho de Ministros, além de Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Sinimbú, em 01/06/1878, foi decisivo para aprovar e pôr em prática a LFPA. Seguiu ordem de D. Pedro II. Para Granja (1991, p.8-9), a pedra fundamental ficava onde hoje é o Museu Delmiro Gouveia. O lugar teria sido visitado antes do começo das obras pelo Imperador.

Para Granja (1991, p.8-9), iniciou-se a LFPA em 1868. Porém, de acordo com Bonfim (2007, p. 175-76), em 1878, foram começadas as obras sem ajeitar o projeto. A primeira meta era unir o social e o comercial do alto ao baixo São Francisco. As obras foram concluídas em

1883. Conforme Bonfim o engenheiro estadunidense W. M. Roberts dividiu a área em cinco partes. Segundo Edmundson (2016, p. 189), o governo mandou e Krauss fez o projeto com 128 km até chegar a um local navegável do rio São Francisco. Há um atrito na quilometragem, pois para Bonfim foi 127 km.

Segundo Granja (1991, p. 8-9), D. Pedro II veio dezenove anos antes do começo das obras, em 1878, e não lançou a pedra fundamental da Estrada de Ferro Piranhas/Jatobá. Porém, a estação de Piranhas, o km 0 ficou pronto em 25/02/1881. De acordo com Bonfim (2007, p.175-76), na segunda parte da construção, o Império visou amenizar os efeitos da seca contratando a mão de obra de brasileiros sertanejos vindos da região do Ceará, Bahia e Pernambuco.

Houve a seca de 1877 e os sertanejos diante das dificuldades se dirigiam às capitais litorâneas, buscando uma vida melhor. As obras da LFPA geraram trabalho e renda para a população em 1878. Entre 1880 e 1881 vieram para a LFPA seis locomotivas a vapor denominadas de Sinimbú, Maceió, Penedo, Alagoas, Piranhas e Jatobá (Bonfim, 2007, p.110).

A estação de Olhos D'Água, no km 28, foi inaugurada no dia 25/02/1881, porém nessa segunda sessão havia muitas cachoeiras, entre elas a cachoeira de Paulo Afonso que a LFPA teve de superá-la. A estação do Talhado no km 41, sua inauguração foi na data de 25/02/1881, a linha de telegrafo neste período já funcionava até a estação do Talhado (Bonfim, 2007, p.113; Granja, 1991, p. 8-10).

A Estação da Pedra que é o km 54 ficou pronta a construção e exposta para todos usufruírem em 10 de julho de 1882. Essa região da estação da Pedra, como já mencionado, em 1769 a família Vieira Sandes adquiriu essa sesmaria que pertencia a região da antiga Paulo Afonso. Assim começaram a povoar e morar na área que era denominada Pedra devido as rochas do local. A concretização da estação da Pedra fortaleceu essa pequena povoação (Granja, 1991, p. 8-9; Moreira, 2016, p. 30). Segundo Moreira,

O município de Delmiro Gouveia fazia parte das terras da sesmaria da região de Paulo Afonso, onde em 1769, num leilão, essas terras foram arrematadas pela família Vieira Sandes, iniciando o povoamento de Pedra, nome atribuído ao local devido às formações rochosas da região. Assim o primeiro nome dado a cidade de Delmiro Gouveia foi Pedra e o povoado consolidou-se a partir da construção da Estrada de ferro da então Great-Western (MOREIRA, 2016, p. 30).

O local onde encontra-se a cidade de Delmiro Gouveia fazia parte da sesmaria que a família Vieira Sandes adquiriu no leilão de 1769 e o nome dado ao local foi Pedra. Este lugar, anos depois, foi contemplado com a obra da LFPA e passou por um processo de mudanças econômicas e sociais. Pedra fazia parte da sesmaria da família Vieira Sandes (Moreira 2016).

A estação de Piranhas e a estação da Pedra, no km 54, contavam com linha telegráfica ativa (Bonfim, 2007, p. 118-9). A LFPA estava em funcionamento transportando da estação de Piranhas, km 0, até a estação de Olho D'Água, km 28, estação do Talhado, km 41, Estação da Pedra, km 54, estação do Sinimbú, km 69, e, finalmente, a estação Moxotó, no km 83. Ou seja, era de Água Branca a área da estação do Talhado e adjacências, a divisa prosseguia até o rio Moxotó, do outro lado do rio fica a estação do Moxotó, em Pernambuco. Água Branca também fazia divisa com a Bahia, onde tinha a cachoeira de Paulo Afonso, prosseguindo pelas margens do rio fazia divisa com Sergipe. Em Pariconha, três famílias no século XIX se fixaram naquele local e começaram a povoar (Moreira, 2016, p. 36).

As famílias que vieram morar onde é a cidade de Pariconha são: a família Teodósio, família Vieira, família Viana e família Félix. A princípio foi uma localidade chamada de povoado Caribeiras dos Teodósios, na beira do rio Moxotó. Essa área muito tempo depois virou uma cidade constituída dos descendentes dos Teodósios. Os moradores se dedicaram a agricultura, pecuária, em especial, a “animais de pequeno porte” (Moreira, 2016, p. 36).

No local onde moravam as três famílias, depois de vinte anos, chegou uma parte dos índios Jeripancó oriundos de Tacaratu, Pernambuco. Estes vieram do lugar denominado Brejo dos Padres, criaram uma aldeia localizada na Serra do Ouricuri e se fixaram, depois vieram outras pessoas deste povo. Nesta época, o lugar pertencia ao município de Água Branca e, muito tempo depois, emancipou-se (Moreira, 2016, p. 36).

No ano 1882, havia morrido o engenheiro chefe interino de nome Roberts (Bonfim, 2007, p.119-20). A LFPA também contava com linha telegráfica em funcionamento da estação de Piranhas até Estação do Moxotó, utilizava nesse percurso “6 telégrafos do sistema Siemens”. A estação do Sinimbu no km 70 foi concluída em 02/08/1882, a 14 km ao sul da cachoeira de Paulo Afonso (Granja, 1991, p. 8-10). De acordo com Granja (1991), para escoar a produção houve a necessidade de criar estradas unindo a LFPA da vila de Paulo Afonso até a vila de Água Branca para que houvesse uma dinâmica na deslocação dos produtos que a região viera a produzir.

Nesta fase houve uma meta de construir estradas boas para escoar a produção da “comarca de Paulo Afonso” e saíram abrindo estradas de boa qualidade. Seus destinos eram a estação da Pedra, a vila d'Água Branca, da Estação Talhado rumo a vila de Paulo Afonso, ou seja, neste caso, era assim que se chamava a cidade de Mata Grande. Havia naquela época a intenção de se criar estradas com o percurso menor para viabilizar a chegada mais rápida das visitas a “cachoeira de Paulo Afonso”, e o ponto mais próximo dela, há 14 km era a estação do Sinimbú (Bonfim, 2007, p. 120). Sobre o assunto Bonfim afirma,

Com o fim de atrair à estrada os produtos da comarca de Paulo Afonso, mandaram-se melhorar os caminhos da Pedra a Vila d'Água Branca e da estação do Talhado a Vila de Paulo Afonso, (antigo nome do lugar Mata Grande N.A.); e no intuito de se proporcionar caminho mais curto aos visitantes da cachoeira de Paulo Afonso, procedeu-se a uma exploração entre a estação do Sinimbú e aquela cachoeira; verificando-se achar-se está a 14 quilômetros da referida estação (BONFIM, 2007, p. 120, 2007).

Eram importantes as estradas ligando a LFPA até a vila de Paulo Afonso e a vila de Água Branca visando levar e trazer produtos transportados pelo trem. Nessa fase não ocorreu um desenvolvimento na economia como esperado, ela continuou com a agricultura e a pecuária, não vieram fábricas. Contudo ocorreu o crescimento populacional na área compreendida pela LFPA. Em 1882, fica pronta a estação do Moxotó (Bonfim, 2007).

No segundo semestre de 1882 terminaram as obras da ponte que atravessa o rio Moxotó que tem o comprimento de 156 metros e iniciaram-se as obras da estação do Moxotó (Bonfim, 2007, p. 120; p. 178). A estação do Moxotó, no km 84, na altura acima do nível do mar é de “277,60 metros”. A ponte do Moxotó é a maior do percurso e tem 170 m de comprimento (Pinto, 1949, p. 121).

Segundo Granja (1991, p. 8-10), a estação de Moxotó ficou pronta em 02/08/1882. As estações de Piranhas e de Jatobá tinham 1º andar, com escadas com o piso de pinho de Riga, as outras não. Segundo Bonfim (2007, p. 177), a estação de Quixaba, no km 102, teve sua inauguração em 09/07/1883, ela ficava em Pernambuco a 4 km ao norte da cidade de Glória na Bahia (Granja, 1991, p. 8-10). Segundo Moreira (2016, p. 18), no local que era a cidade de Glória, antes quem vivia na área eram os indígenas pertencentes às etnias dos “Mariquitas e Pancararus que nos dias atuais ainda existem em Rodelas”. A região do município de Glória foi povoada pelo fazendeiro baiano de nome Garcia D'Ávila e pessoas que o acompanhavam.

Entre as pessoas que estavam com Gárcia D'Ávila tinham padres católicos incumbidos de converter os índios, isso aconteceu no ano de 1705. Ali fixaram um núcleo de povoação. Os negros e indígenas naquele período sua mão de obra foi usada na agricultura e na pecuária do lugar de onde surgiu Glória, chamado de Curral dos Bois porque ali transitava muitos bois. Este lugar virou vila pela Lei Provincial nº 60, data de 08/04/1842. A Lei Provincial nº 2.553, de 01/05/1886, eleva a cidade Santo Antônio da Glória do Curral dos Bois emancipada de Jeremoabo (Moreira, 2016, p.18).

Na área que é nos dias atuais a cidade de Paulo Afonso, na Bahia, no século XVIII também foi ocupada pelos bandeirantes liderados por Gárcia D'Ávila que encontrou ali os índios da etnia Mariquitas e Pancararus. Tiveram sua mão de obra usada pelos bandeirantes na

agricultura e na pecuária. Os índios foram catequizados por padres católicos no ano de 1705 e queriam coibir que tivessem sua mão de obra usada por bandeirantes (Moreira, 2016, p.12).

Para Moreira (2016,p.12), no ano de 1725, Paulo Viveiros Afonso ganhou uma sesmaria que ficava no lado esquerdo do rio São Francisco, por meio de um alvará. Ficava no lado da Bahia, mas adentrava um pouco nas terras de Alagoas pelo local da cachoeira denominado de sumidouro. Segundo Feitosa (2014, p. 23) Paulo Viveiros Afonso ganhou ela em 03/10/1725, tinha três léguas de comprimento por uma de largura por uma de largura e adentrou um pouco Província de Alagoas. Embasado em Feitosa (2014, p. 24), sabemos que Paulo Viveiros Afonso ampliou para as terras Alagoanas, mas não se preocupou em melhorar a documentação e na atualidade estar havendo conflito entre a cidade Delmiro Gouveia, Alagoas, e Paulo Afonso, Bahia.

A região compreendida pela linha férrea cresceu desde 1872, outrora pertencera a sesmaria da família Vieira Sandes A área cercada por água ficava na divisa com Alagoas. Conforme Moreira (2016, p. 12), na Bahia, no lado direito do rio São Francisco existiu a local Barroca ou Tapera que virou um arraial e, tempos depois, chamado de Tapera de Paulo Afonso. Servia de apoio a pessoas que conduziam animais. Foi um território de Glória, depois de muito tempo emancipou-se e virou cidade (Feitosa, 2014, p. 24).

De acordo com Bonfim (2007, p.177), a estação de Jatobá, km 116, ficou pronta em 02/08/1883, em uma altura acima do nível do mar de 298 metros. Segundo Granja (1991, p. 10), a estação de Petrolândia, no km 116, foi concluída em 02 de agosto de 1883. Segundo Moreira (2016, p. 24), Petrolândia, no princípio, era nomeada de “bebedouro de Jatobá”. Na localidade havia muitos “frondosos jatobazeiros” nas margens do rio São Francisco onde juntavam-se vários animais que bebiam da água do rio. Sendo esse local uma área de divisa de Pernambuco, servia de via para ir a Bahia, Alagoas e Sergipe. Passavam por ali muitos rebanhos de animais. Segundo Granja (1991, p.10), quando foi construída a estação de Petrolândia, também construíram perto prédios de oficinas, depósitos, residências, girador, entre outros.

2.1 Balanço dos ganhos e perdas da Linha Férrea Paulo Afonso em 1884

No discurso proferido pelo “Exm. Sr. Presidente Dr. Henrique de Magalhães Sales” ao abrir “1ª sessão da 25ª Legislatura na Assembleia Legislativa Provincial de Alagoas em Maceió”, na data de 17/04/1884, em relação ao diretor da LFPA, tirou do cargo de chefe da

LFPA, o major engenheiro Eduardo José de Moraes e quem assumiu a função de diretor da LFPA foi Luiz Felipe Alves da Nóbrega. Segundo o diretor da LFPA, Luiz Felipe Alves da Nóbrega, no ano de 1883 existiam algumas construções que faltavam ser terminadas como algumas obras de arte, entre elas o cais e a esplanada da estação de Jatobá. Em 02/08/1883, o percurso da estação do Moxotó a estação de Jatobá foi concluída (Bonfim, 2007, p. 121).

Em relação aos produtos transportados pela LFPA, os últimos seis meses de 1883 tiveram queda se for contrapor com os primeiros seis meses do ano e aos seis últimos de 1882. Em conformidade com o engenheiro diretor isso aconteceu por causa do transporte feito no lombo dos animais que saia mais barato que transportar na LFPA. A solução tomada foi adequar o valor das tarifas ao contexto. De acordo com engenheiro naquela fase de 1883, era preciso tomar uma ação rápida de unir a linha telegrafa da LFPA a rede geral que ficava em Penedo, pois havia material necessário que estava guardado no almoxarifado (Bonfim, 2007, p. 122).

Segundo Bonfim, o Estado deu a contribuição para que a LFPA pudesse concorrer com os almocreves. Conforme Gonçalves (2010, p. 56), um almocreve é vaqueiro que conduz animais levando mercadorias em seus lombos, comercializando nas cidades vários tipos de produtos. Dentro desse contexto o diretor esforçou-se para que a LFPA se continua com seus trabalhos, isso fez cair o rendimento para o Tesouro Nacional, assim, a linha férrea permaneceu firme mesmo com esse rendimento pouco. Foi dito pelo presidente da província de Alagoas, Antonio Tibúrcio Figueira, para a Assembleia Legislativa Provincial de Alagoas, em 16/04/1885, quando regia como diretor da LFPA o engenheiro Luiz Felipe Alves da Nóbrega, que a linha só conseguiu ter algum rendimento devido a contenção de gastos (Bonfim, 2007, p. 123-4).

Pelo Decreto de 21/03/1883, foram feitas mudanças que o diretor Luiz Felipe Alves da Nóbrega quis e que continuou com as transformações necessárias. O Decreto n. 9.346, de 23/12/1884, com o objetivo de suprir as falhas que havia deixando tudo certo em se tratando dos funcionários, pois existia um desequilíbrio na questão de pagamentos e esse decreto conseguiu equalizar o manejo das verbas, além de diminuir gastos sempre com equilíbrio nos trabalhos ofertados pela LFPA (Bonfim, 2007, p. 125). Bonfim afirma sobre a situação dos empregados que,

Tendo sido por Decreto de 21 de março último alteradas, a vista do que propôs o mesmo engenheiro diretor, as modificações feitas pelo Decreto n. 9.346 de 23 de dezembro do ano próximo findo, na organização do respectivo pessoal, corrigiram-se as desigualdades existentes nos vencimentos de alguns empregados, reduzidas assim a despesa sem desorganização dos serviços (BONFIM, 2007, p. 125). FICA

O respectivo engenheiro diretor Luiz Felipe Alves da Nóbrega fez as mudanças que foram necessárias, em 1883, baseado no decreto n. 9.346, com o intuito de equilibrar as contas para que a LFPA pudesse se manter funcionando. A LFPA, no século XIX, tinha como dona a Alagoas Railway Company (Edmundson, 2016, p.188-89).

2.2 Crescimento da sociedade, estagnação da economia

A Great Western of Brazil adquiriu a Alagoas Railway Company no século XX e passou a possuir a Estrada de Ferro Paulo Afonso ou LFPA, no Estado de Alagoas. No século XIX a Railway Company era dona da LFPA, depois passou a pertencer Great Western Of Brazil com as demais que faziam parte dela. Recebeu o nome devido a cachoeira de Paulo Afonso (Edmundson, 2016, p.188-189). Sobre a estrada de ferro Edmundson afirma que,

Essa foi a mais intrigante de todas as linhas assumidas pela Great Western, em parte porque essa foi única ferrovia que jamais foi ligada fisicamente à rede. Trata-se da Estrada de Ferro Paulo Afonso (geralmente escrita como Paulo Affonso em documentos antigos), com bitola de um metro, e assim chamada em homenagem à principal cachoeira do sistema de cataratas do Rio São Francisco, a Paulo Afonso, de oitenta metros de altura. É extraordinária nota que o jovem imperador Dom Pedro II visitou a catarata de Paulo Afonso em 1859 e resolveu, depois de uma viagem com muito solavanco sentado em um jumento, que poderia autorizar a construção de uma estrada de ferro para contornar as cachoeiras e melhorar o transporte pelo rio (EDMUNDSON, 2016, P.188 e 189)

No século XIX a LFPA, da empresa Alagoas Railway Company tinha uma bitola de 1 m, mas ficara sem se ligar as demais ferrovias do antigo Norte. Petrolândia evolui de um pequeno povoamento a distrito e vila no século XIX. Pertenceu um dia a cidade de Tacaratu, emancipou-se em 1887 e se chamará Jatobá (Moreira, 2016, p. 24).

Petrolândia foi um distrito da cidade de Tacaratu que fica em Pernambuco, era denominado de distrito de Jatobá no ano de 1887. A Lei Provincial nº 1.885, de 01/05/1887, fez essa tornar uma cidade com o nome Jatobá. Da volta do rio Moxotó, onde fica a estação Moxotó em diante, era tudo pertencente a antiga Petrolândia (Moreira, 2016, p. 24-26).

Em Olho d'Água do Casado, em meados 1887, a LFPA se encontrava em pleno funcionamento, ampliou a população da localidade, pois chegaram mais pessoas e se fixaram devido a estação que havia (Petrauskas, 2018, p.8). Para Granja (1991, p. 8-10), a estação era denominada Olhos d'Água. Essa estação foi importante e tornou maior a população do lugar,

proporcionada movimentação econômica neste lugar que pertencia a Piranhas. Sobre o assunto Petruskas afirma que,

Olho d'Água do Casado teve um outro aumento satisfatório quanto ao número de moradores. Esse fato resultou dos benefícios gerados pela construção, implantação e funcionamento da Estrada de Ferro na localidade, tendo como seu ponto estratégico de embarque, e desembarque, a antiga Estação Ferroviária, hoje tida como Complexo Ferroviário Victor Gomes Barbosa, restaurada e inaugurada no ano de 2005 na Gestão Municipal do Prefeito Wellington Damasceno Freitas com a finalidade de acomodar em suas instalações o Museu Municipal. Por tanto, esse progresso veio apressar a Emancipação Política do local que se deu no ano de 1962, sendo desmembrado de Piranhas, município vizinho (PETRAUSKAS, 2018, p. 8).

O crescimento populacional aconteceu depois da LFPA em Olho D'Água do Casado. Essas pessoas vieram em busca do trabalho surgido pela economia ocasionada pela movimentação da LFPA. Depois foi inaugurada a estação de Petrolândia, era bem equipada (PETRAUSKAS, 2018; GRANJA, 1991). A estação de Petrolândia, chamada de Jatobá, depois Itaparica e Petrolândia, na frente da mesma construíram um cais para prender barcos a vapor no intuito de ligar hidrovia e ferrovia. Existia um barracão sendo utilizado para guardar os três a vapor e seus vagões. Por meio do girador, as locomotivas davam um giro de 180 graus quando o trem chegava nas estações de Piranhas e Petrolândia (GRANJA, 1991, p. 10). Sobre a estação Petrolândia Granja fala que,

A estação, inicialmente, chamava-se Jatobá, depois passou a chamar-se Itaparica e mais recentemente Petrolândia. Em frente a estação foi construída o cais, onde atracariam as embarcações a vapor para integração “ferrovia-hidrovia”. O barracão era a “garagem” das locomotivas gira 180 graus ao chegar na estação terminal (GRANJA, 1991, p. 10). FICA

A LFPA tinha o propósito de desenvolvimento de D. Pedro II. A estação de Jatobá fazia esse elo entre hidrovia e ferrovia (Pinto, 1949, p. 123). Houve a preocupação de ligar o alto e o baixo São Francisco, estimular o desenvolvimento econômico da área, diminuir o percurso usando a LFPA em uma localidade de pouquíssimo povoamento. Houve a preocupação de ressarcir os donos das terras por onde a LFPA passaria, local que tinha fazendeiros.

Uma grande quantidade de pessoas ao longo do alto São Francisco conseguia produzir apenas algodão, fumo em quantidade muito pouca, porém era grande a de rapadura, couros, peles, arroz exportado; importavam sal, bebidas espirituosas, fazendas ordinárias, pólvora, chumbo entre outros. Tudo isso formava o comércio naquela época (Bonfim, 2007, p. 20). Sobre o comércio ao longo da linha férrea Bonfim afirma,

É muito diminuto o comércio do alto São Francisco – apesar de possuir uma navegação externa e população bastante numerosa. Em parte a mediocridade do solo, na maior parte, porém a falta de segurança no transporte com a sua carestia, não convida o lavrador empregar as suas forças se não na cultura de gêneros alimentícios para o consumo local ou à curta distância, não passando a exportação de rapaduras, couros, e peles, arroz pequena porção de algodão e fumo, sendo em troca importado sal, bebidas espirituosas, fazendas ordinárias, pólvoras, chumbo e os mais artigos que constituem o pequeno comércio de centro (BONFIM, 2007, p. 20).

Devido ao sertão ter o clima semiárido e os pontos de água em abundância no rio São Francisco propiciou a fixação de pessoas em suas margens na parte alta do rio (BONFIM, 2007). A chegada do D. Pedro II foi primordial para mudar a economia na sociedade através da LFPA (GRANJA, 1991).

Granja (1991, p.10), fala o seguinte sobre as ferrovias projetadas por D. Pedro II,

A Estrada de Ferro Paulo Afonso fazia parte de um amplo plano viário do Governo Imperial, que pretendia utilizar nossos rios como meio de transporte, evidentemente integrados às ferrovias. No trecho Piranhas/Jatobá a ferrovia ultrapassava as grandes cachoeiras (Veados, Lamarão, Rio do Sal, Vai-e-Vem, Paulo Afonso e Itaparica, entre outras), possibilitando o transporte de mercadorias ao longo de 200 km do Rio São Francisco e 600 km do Rio das Velhas, ou seja, da foz do rio até praticamente Belo Horizonte-MG (GRANJA, 1991, p. 10).

Pequenos povoamentos viraram cidades e aumentou a quantidade de pessoas nas mesmas (Sicsú, 2009, p. 8). Não houve uma política que promovesse o desenvolvimento. Porém, aconteceu o crescimento na região que contemplava a (LFPA) com uma economia imediatista.

De acordo com Cardoso (2000) no Nordeste brasileiro o estado de Pernambuco continuou forte e regendo os demais estados do Nordeste que foram afetados com o fim do período monárquico. Pernambuco regeu as outras regiões do Nordeste de 1889 até 1937. No entanto o povo brasileiro nesse período não podia opinar e o Nordeste ficou sozinho parado e sem crescer em muitos setores de uma sociedade e vários e entre eles a educação.

Silva afirma sobre o desenvolvimento da região que,

Esse período foi marcado pelo imperialismo inglês que norteava os investimentos, contudo o sistema oligárquico, sendo o alicerce político, cresceu o número de imigrantes para São Paulo que desde 1888, aumentou enormemente com o intuito de trabalhar no plantio de café, as elites políticas de São Paulo e Minas Gerais se destacaram depois da queda da monarquia, no entanto Pernambuco influenciou a política nacional de 1889 a 1937 havendo nessa fase uma imparcialidade com as demais forças políticas do país, sendo está fraca em participação do povo, dentro desse contexto esta região ficou isolada e estagnada não evoluindo nas áreas que são importantes como, por exemplo, a educação (SILVA, 2016 a).

3 Considerações finais

Ao longo desse artigo pude concluir que a LFPA teve grande importância no desenvolvimento social e econômico da região entre o baixo e alto São Francisco.

Também que é importante discutir na sala de aula sobre o contexto histórico que envolve as propostas de desenvolvimento para o rio São Francisco.

A região presenciou há milênios desde os povos originários até mais recentemente os colonizadores europeus e os povos do continente africano que foram escravizados e os três constituem a base que forma a sociedade do sertão alagoano.

Economicamente com base na agricultura e pecuária, a região semiárida compreendida pela LFPA, serviu para a proposta imperial de desenvolver o antigo Norte. Com isso, foi pensado e desejado por Dom Pedro II o desenvolvimento da região utilizando ferrovias e hidrovias e dinamizar a economia,

Concluimos que houve o aumento populacional da região, mas o esperado desenvolvimento econômico não aconteceu como desejado.

Referências

BONFIM, Luiz Ferreira de Alcântara. **Estrada de Ferro Paulo Afonso Sua Origem**. Volume II. Paulo Afonso, 2007.

CARDOSO, Fernando Henrique. **O Brasil republicano v. I: estrutura do poder e economia (1889-1930)**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

COSTA, Craveiro. **História das alagoas**. São Paulo: Melhoramentos, 1983.

CUNHA, Manuela Carneiro. **História dos Índios no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras; Secretaria Municipal de Cultura; FAPESP, 1992.

DESLANDES, Suely Ferreira. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: vozes, 2012.

EDMUNDSON, William. **A Greteoste: a história da rede ferroviária Great Western of Brazil**. João Pessoa: Ideia, 2016.

FEITOSA, Edvaldo de Araújo. **Água Branca: história e memória**. Maceió: EDUFAL, 2014.

FERREIRA, Gilberto Geraldo. **A Educação dos Jiripancó: Uma reflexão sobre a escola diferenciada dos povos indígenas em Alagoas**. Maceió: EDUFAL, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2010.

GONÇALVES, Alberto. **Delmiro Gouveia, era uma vez no sertão...** Ribeirão Preto: 2010.

GRANJA, Antonio Costa. **Estrada de Ferro Paulo Afonso: 1991**.

KÕCHE, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

MENDONÇA, Joseli Nunes. **Cenas da abolição: Escravos e senhores no parlamento e na justiça**. Editora Fundação Perseu Abramo, São Paulo: 2001 – 2007.

MOREIRA, Álvaro. **Programa de Educação histórico Patrimonial dos Municípios do Entorno do Complexo Hidroelétrico de Paulo Afonso**. Brasilis Consultoria e Empreendimentos. Recife, 2016.

PETRAUSKAS, Neusa Britto; FERREIRA, Jardel Britto (orgs.). **Histórico do município de Olho D'Água do Casado**. Maceió, 2018.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. (1949, Coleção de documentos Brasileiros, Livraria José Olympio Editora. São Paulo.

Sicsú, João. **Sociedade e economia: Estratégias de crescimento e desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2009. 252 p.

SILVA, Álvaro Antônio Moreira da. **Piranhas: proposta de tombamento e plano de gestão**. Editor/CHESF; 2003.

SILVA, Clécio Lopes da. **Impactos Sociais da Linha Férrea Paulo Afonso, "A" v. I**. Delmiro Gouveia: Universidade Federal de Alagoas- Campus do Sertão. 2016. 12 p.

VENTURA, Lidianne. **A cidade de Piranhas-AL como objeto de ensino geográfico**. Delmiro Gouveia, UFAL, 2019.

<https://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-piranhas>. Acesso: 14/10/2019 às 11:22 hrs.