

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

UMA HISTÓRIA DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU
(1910-1976)

André Luiz Sá de Jesus

SÃO CRISTÓVÃO
SERGIPE - BRASIL

2017

ANDRÉ LUIZ SÁ DE JESUS

UMA HISTÓRIA DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU
(1910-1976)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Sergipe, como requisito obrigatório para a obtenção de título de Mestre em História, na Área de Concentração Cultura e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Maza

SÃO CRISTÓVÃO
SERGIPE - BRASIL

2017

ANDRÉ LUIZ SÁ DE JESUS

UMA HISTÓRIA DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU
(1910-1976)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Sergipe, como requisito obrigatório para a obtenção de título de Mestre em História, na Área de Concentração Cultura e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Maza

Aprovado em 29 de agosto de 2017.

Prof. Dr. Fábio Maza
(PROHIS/UFS)

Prof. Dr. Eder Donizete da Silva
(PROHIS/UFS)

Prof. Dr. Francisco José Alves
(DHI/UFS)

AGRADECIMENTOS

Neste espaço, gostaria de agradecer a algumas pessoas e instituições que contribuíram para a conclusão desta dissertação de mestrado.

Ao Prof. Dr. Francisco José Alves, que, em 2011, quando apresentei o tema que pretendia pesquisar na monografia, incentivou-se a pesquisar em jornais sergipanos e cedeu-me farto material para iniciar a pesquisa, que resultou em minha monografia da Graduação em História da UFS, desdobrando-se neste trabalho de Mestrado da UFS, além das importantes contribuições na minha banca de defesa final da dissertação.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Fábio Maza, pelas considerações durante todo o período de construção da minha dissertação.

Ao Presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe, Prof. Dr. Samuel de Barros Medeiros Albuquerque, pela gentileza em disponibilizar a pesquisa em jornais arquivados nessa instituição.

A todos os funcionários do Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju, que foram prestativos e pacientes em minha investigação para a pesquisa.

A Chefe do Arquivo Geral da Prefeitura Municipal da Cidade de Aracaju, Zulimar dos Santos, que, de maneira prestativa, ajudou-me na pesquisa no acervo documental sobre Aracaju desta instituição. E aos funcionários que me atenderam de maneira prestativa e atenciosa.

A todos os funcionários do Arquivo Público da Cidade de Aracaju, onde fui recebido de maneira positiva quando precisei pesquisar nessa instituição.

Ao Sr. Waldemar Fontes Neto, que, de maneira cordial, permitiu a reprodução de algumas fotografias da sua coleção pessoal.

A minha sogra, Herlina, que me ajudou com as correções e com o abstract. Além disso, a minha esposa Roberta, que me ajudou em diversos momentos e me acompanha nessa caminhada, desde a pesquisa da minha monografia em 2013 até agora com a dissertação.

Por fim, a minha mãe, Maria José, que lançou a sugestão de pesquisar o tema sobre a Ferrovia em Sergipe.

A ESTRADA DE FERRO

Não mais aquela ocasional poesia,
Tão expressiva aos olhos da cidade:
A chegada do trem, - que era alegria ...
A partida do trem, - que era saudade ...

Nossa velha Estação se ressentia,
De uns tempos para cá, com a exiguidade
À lufa-lufa de quem vinha ... ou ía ...
- Queixas e mágoas naturais da idade.

Fecharam-na! – no entanto, continua
Espionando a reta, como sempre nua,
A se perder nos bairros da cidade;

Aquela reta que se afigurava,
À medida que o trem nela avançava,
Ora, alegria ... quando não, - saudade ...

RESUMO

A pesquisa constrói uma história da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju de 1910 e 1976. O ano 1910 marca o surgimento de informação sobre o local onde seria construída a Estação Ferroviária de Aracaju; 1976 foi quando a Prefeitura de Aracaju autorizou a demolição da citada Estação. Ela estava localizada no Centro da Cidade de Aracaju, próxima ao Porto. A importância de nossa pesquisa está no fato da Primeira Estação ainda não ter sido estudada de forma aprofundada, além disso, porque a sua estrutura física foi extinta. O objetivo da pesquisa é realizar um levantamento histórico sobre a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju, expondo os aspectos físicos, sociais e econômicos relativos àquela edificação entre 1910 a 1976. Na pesquisa, utilizamos documentação secundária, como livros de romance e memorialista, e primária, como jornais sergipanos, documentos públicos e fotografias antigas. A investigação demonstrou que a Estação de Aracaju funcionou como uma estação principal de uma rede ferroviária em Sergipe, estando interligada à malha ferroviária brasileira. Em funcionamento, de 1913-1950, a Primeira Estação favorecia um intenso fluxo de pessoas de diversas classes sociais. Economicamente, a Estação de Aracaju tinha uma localização estratégica, tendo ligação direta com o porto de Aracaju, e ficava próxima a fábricas de tecidos e de trapiches, com intensa circulação de produtos e manufaturas sergipanos. Ao impulsionar o desenvolvimento da região de seu entorno, a Estação pode ter atraído a construção de novos edifícios comerciais e públicos. Contudo, entre 1950 a 1976, ao perder a sua importância estratégica para a nova Estação do Siqueira Campos, a Primeira Estação foi abandonada gradativamente e, ao seu redor, formou-se um aglomerado de barracos com pessoas pobres morando em condições precárias, até o momento em que a Prefeitura de Aracaju tomou providências para pôr fim a favela e demoliu a Estação. Finalmente, o trabalho contribui para a história da ferrovia no Brasil e para a história da Cidade de Aracaju e do Estado de Sergipe.

PALAVRAS-CHAVES: Estrada de Ferro Timbó a Propriá, Estações Ferroviárias, Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.

ABSTRACT

The research builds the history of the First Train Station of Aracaju, between the years 1910 and 1976. The year 1910 marks the appearing of documented information about the construction site of the Train Station; 1976 was the year the City Council ordered that Station to be demolished. The First Train Station was located in downtown Aracaju, near the Port. The importance of our research lies in the fact that the Train Station building has not been deeply studied yet and besides it no longer exists. The objective of the research is an historical data survey on the First Train Station of Aracaju, displaying several social, historical and economic aspects regarding that building, from 1910 to 1976. In the research we used secondary sources such as novels and memorial books, and primary documentation such as local newspapers and vintage photographs. The investigation shows the Station as a main point of a rail network in Sergipe, connected to the Brazilian railroad. During its operation, from 1913 to 1950, the First Station registered an intense flow of people from several social classes. Economically speaking, the Station had a strategic location, being directly linked to the Port of Aracaju and being next to various fabric factories and warehouses, allowing an expressive flow of animals, agricultural products and manufactured goods. While boosting its surroundings development, the Station may have attracted the construction of new commercial and public buildings. However, after losing its strategic importance due to the opening of the new Station of Siqueira Campos, the First Station was gradually abandoned, favoring the emerging of shacks nearby, with poor people living in precarious conditions, so the City Council provided the slum to be removed and to have the Station demolished. Finally the research intends to make an important contribution to the railroad history in Brazil as well as to Aracaju and the State of Sergipe history.

KEY-WORDS: Railroad Timbó to Propriá, Train Stations, First Train Station of Aracaju.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Locomotiva criada por Richard Trevithick em 1804.	17
Figura 2: Locomotiva criada por George Stephenson em 1825.	17
Figura 3: Inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1858, litografia de G. Costa, acervo do Setor de Preservação de História Ferroviária (PRESERF) da Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA)	24
Figura 4: Carro de bois utilizado no transporte da cana de açúcar.	26
Figura 5: Mapa com o traçado da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, com ramais para a Capital (Aracaju) e Simão Dias, conforme as instruções do Governo Federal de 1904.	34
Figura 6: Fachada da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju em 1920.	38
Figura 7: Fachada da entrada principal da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju em 1941.	39
Figura 8: Perfil do fundo e da lateral esquerda da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (ca. 1920).	40
Figura 9: O anexo lateral esquerdo da Estação (ca.1920).	41
Figura 10: O anexo lateral direito da Estação (ca. 1950).	41
Figura 11: O depósito de locomotivas da Estação de Aracaju em 1931 entre a Estação e o Trapiche Brown.	42
Figura 12: O telhado do depósito de locomotivas no canto superior esquerdo da fotografia, acima dos vagões do trem (ca. 1920).	42
Figura 13: Tipos de estações ferroviárias e de seus trilhos: intermediária ou de passagem; ponto final; de retorno.	44
Figura 14: O entorno da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.	45
Figura 15: Trens na Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (década de 1920).	47
Figura 16: Estação Ferroviária de Alagoinhas, provavelmente, entre 1890 e 1900.	49
Figura 17: Solenidade de colocação da pedra fundamental para o início da construção da nova Estação Ferroviária de Aracaju em 19 de abril de 1944, ao lado esquerdo da foto, o Interventor Augusto Maynard e sua esposa, ambos de roupa escura.	59
Figura 18: Favela localizada no entorno da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (década de 1970).	63
Figura 19: A Estação Ferroviária de Aracaju em 1969.	65

Figura 20: Obras de urbanização no espaço entre o Mercado Thales Ferraz (à esquerda) e a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (à direita) (década de 1970).....	68
Figura 21: Vista panorâmica do Porto de Aracaju em 1976. Ao lado do Mercado Thales Ferraz, existe um grande espaço vazio em branco no lugar da antiga Estação.	69
Figura 22: Comitiva que acompanhou o Senador Pereira Lobo e o Deputado Batista Bitencourt no trajeto entre a Estação Ferroviária de Aracaju e a residência de ambos os políticos.	84
Figura 23: A saída da comitiva de Getúlio Vargas da Estação (1933).....	87
Figura 24: A população de Aracaju saudando a comitiva de Getúlio Vargas, com a Estação de Aracaju ao fundo (1933).....	88
Figura 25: Grupo de ferroviários que comandaram a greve de maio de 1927 em Sergipe. O advogado Niceu Dantas está assinalado na fotografia com um “x” abaixo dele.....	95
Figura 26: Vagões de carga entre o Trapiche Entreposto Cruz & Irmãos e o Monumento do Fundador da Cidade (1931).	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: As cinco primeiras ferrovias construídas no Brasil.	23
Tabela 2: Características das estações terminais.	44
Tabela 3: Horários dos trens da Estrada de Ferro Timbó a Propriá em 1915.....	55
Tabela 4: Rendimento da Estação de Aracaju (1913).	103

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE O SISTEMA FERROVIÁRIO NA EUROPA, NO BRASIL E EM SERGIPE.....	16
1.1 AS PRIMEIRAS FERROVIAS NO SÉCULO XIX	16
1.2 A FERROVIA NO BRASIL OITOCENTISTA.....	20
1.3 AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE CONSTRUÇÃO DE UMA FERROVIA EM SERGIPE (1872-1900)	25
1.4 O PROJETO E A EXECUÇÃO DA FERROVIA TIMBÓ A PROPRIÁ EM SERGIPE (1903-1915).....	30
2 A PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU: SUAS FASES E SEU ESTILO (1910-1976)	37
2.1 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E ESPACIAIS.....	37
2.2 INAUGURAÇÃO (1910-1915).....	49
2.3 FUNCIONAMENTO A PLENO VAPOR (1913-1950)	52
2.4 A PRIMEIRA ESTAÇÃO COMO DEPÓSITO (1950-1968).....	60
2.5 ABANDONO E DEMOLIÇÃO (1969-1976)	64
3 AS FUNÇÕES DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU (1910-1950).....	70
3.1 UM PALCO DAS ELITES (1910-1950).....	71
3.2 UM ESPAÇO DO POVO (1918-1950)	91
3.3 UM ENTREPOSTO DE MERCADORIAS (1913-1950)	101
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	108
FONTES PRIMÁRIAS	111
DOCUMENTOS DIVERSOS	111
DOCUMENTOS DE ARQUIVOS.....	112

PERIÓDICOS	114
LEGISLAÇÃO	117
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	119
ANEXO A - PROJETOS DE FERROVIA EM SERGIPE (1872-1900).....	122
ANEXO B - ACERVO ICONOGRÁFICO DA ESTAÇÃO DE ARACAJU	126
ANEXO C - TABELA DE PRODUTOS EXPORTADOS POR ARACAJU VIA FLUVIAL E VIA FÉRREA (1916)	135

INTRODUÇÃO

O objeto de nossa pesquisa é a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju¹ entre os anos de 1910 e 1976. O primeiro ano marca a escolha do local onde seria construída a Estação Ferroviária e o segundo ano foi quando ela foi demolida pela Prefeitura de Aracaju. Apesar do término de sua construção no ano de 1911, a Estação somente foi aberta ao funcionamento para o público em 1913, após a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá.

A Primeira Estação Ferroviária de Aracaju localizava-se próximo ao Porto e aos trapiches que ficavam às margens do Rio Sergipe. Sua localização atual seria o Centro da Cidade de Aracaju, no espaço público entre os Mercados Thales Ferraz e Governador Albano Franco. Os trilhos daquela Estação se estendiam pela atual Avenida Coelho e Campos até o Bairro Siqueira Campos, local das Oficinas de reparos de locomotivas da Ferrovia, onde, em 1950, foi inaugurada a Segunda Estação Ferroviária de Aracaju, edifício ainda existente, embora abandonado.

A Estação de Aracaju fazia parte da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, a qual era composta por outras estações ferroviárias no Estado de Sergipe, tais como: São Cristóvão, Propriá, Itabaianinha, entre outras.

De acordo com a sua função de edifício ferroviário, a Estação era um local de embarque e desembarque de passageiros e cargas nos trens que seguiam ou vinham de diversas localidades do Estado de Sergipe e de outros estados como, por exemplo, Bahia, Alagoas e Rio de Janeiro.

A escolha do tema foi realizada a partir da nossa pesquisa de monografia, intitulada: “A Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (1913-1950): fontes para sua história”, orientada pelo Professor Doutor Francisco José Alves, do Departamento de História da Universidade Federal de Sergipe. Na monografia, coletamos notícias de jornais e revistas, fotografias e mapas, entre outras fontes, que citavam, diretamente ou indiretamente, a Primeira Estação, e as organizamos em ordem cronológica. Naquela pesquisa monográfica, trabalhamos com o recorte temporal de 1913 a 1950. Escolhemos esse período porque foi o momento em que o edifício funcionou, efetivamente, como única Estação Ferroviária em Aracaju.

¹ Ao longo do trabalho, serão utilizados os termos Primeira Estação e Estação de Aracaju para denominar a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.

Neste trabalho, aumentamos o período de abrangência em relação à monografia, pois iniciamos em 1910, ano em que surge informação sobre o terreno onde seria construída a estação, até o ano de 1976, ano de sua demolição. Dentro desse recorte temporal, dividimos o trabalho em períodos específicos, com base nas informações da documentação pesquisada, de forma a separar em fases distintas a história da Estação: a descrição de suas características físicas e espaciais, a inauguração, o seu pleno funcionamento, o espaço utilizado como depósito, o abandono e a demolição do edifício.

Existem alguns trabalhos que pesquisam sobre a Ferrovia em Sergipe, em sua maioria, pesquisas acadêmicas e técnicas - Menezes (2000), Santos (2012), Cardoso (2011), Feitosa (2004), IPHAN (BRASIL, 2009, 2 volumes). Alguns livros mencionam, brevemente, esse tema - Nunes (2007), Cabral (1948), Araújo (1966) e Mellins (2007). Algumas dessas pesquisas citam a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju, mas nenhuma se aprofunda no tema.

Esta pesquisa tem como principal objetivo realizar um levantamento histórico sobre a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju, expondo os aspectos físicos, sociais e econômicos relacionados àquela edificação entre 1910 e 1976.

No primeiro capítulo, faremos uma breve contextualização histórica sobre o surgimento da ferrovia no processo de industrialização na Europa. Em seguida, discorreremos sobre a instalação das primeiras ferrovias brasileiras no século XIX. Por fim, falaremos sobre o desenvolvimento da Província de Sergipe em relação aos projetos de construção de uma ferrovia e a implantação da Estrada de Ferro Timbó a Propriá em 1903 em Sergipe, cujo traçado contemplou a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.

No segundo capítulo, que se concentra na história da Primeira Estação entre 1910 e 1976, trabalharemos com documentação primária, como jornais sergipanos e fotografias antigas. Primeiramente, analisaremos as características físicas e espaciais da Estação e do seu entorno. Na sequência, apresentaremos: o projeto e as inaugurações da Estrada de Ferro Timbó a Propriá (entre 1910 e 1915); o período em que a Primeira Estação foi utilizada como única e efetiva estação ferroviária de Aracaju (entre 1913 e 1950); o período em que a instalação passou a ser somente um depósito de cargas (entre 1950 a 1969); o período em que a Estação foi desativada até a sua demolição (entre 1969 e 1976).

No terceiro e último capítulo, apresentaremos o cotidiano social e econômico relacionado à Estação de Aracaju entre 1910 e 1950, com destaque para as pessoas que ali circulavam e as cargas que eram exportadas e importadas. Apresentaremos diversos aspectos dessa população e a forma como utilizavam a Estação de Aracaju, expondo fatos sobre a

circulação de pessoas mais abastadas (elite de religiosos, políticos e militares) e menos abastadas (ferroviários, funcionários públicos e prisioneiros). Por fim, discutiremos sobre as cargas que eram movimentadas pela Estação.

O trabalho pretende contribuir para a pesquisa da história da ferrovia no Brasil, mas, principalmente, para a pesquisa da história de Sergipe e de Aracaju, ao reunirmos diversas fontes primárias e secundárias referentes ao edifício da Primeira Estação no século XX. Ao final deste trabalho, anexamos um acervo iconográfico (fotografias e planta-baixa) da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.

1 BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE O SISTEMA FERROVIÁRIO NA EUROPA, NO BRASIL E EM SERGIPE

Neste capítulo, faremos uma breve contextualização histórica a respeito da concepção e implantação do sistema de transporte ferroviário, que se deu, primeiramente, na Europa na primeira metade do século XIX, depois, no Brasil a partir de 1854, e, finalmente, em Sergipe, com o surgimento de projetos a partir da segunda metade do século XIX, mas somente efetivada no século XX.

Ressaltamos que essa sucinta contextualização visa apenas destacar algumas questões pontuais, para facilitar o entendimento dos capítulos posteriores, onde os temas específicos serão detalhados.

1.1 AS PRIMEIRAS FERROVIAS NO SÉCULO XIX

No século XVIII, entre os anos de 1780 e 1830, a Inglaterra passou pelo período conhecido como Primeira Revolução Industrial. Sobre a importância desse marco histórico, “qualquer que seja o prisma porque se veja, esse foi, porventura, o acontecimento mais importante da história mundial, pelo menos desde a invenção da agricultura e das cidades. E foi iniciado pela Grã-Bretanha” (HOBBSAWM, 2003, p. 39). Compreendemos essa importância pelo fato de que, naquele período, surgiram diversas invenções que tiveram impacto econômico, social e nas formas materiais de existência das pessoas na sociedade europeia. Uma dessas invenções foi a locomotiva a vapor.

No início do século XIX, o carvão era o combustível utilizado em diversos locais como em residências. A Inglaterra tinha supremacia na produção mundial de carvão, produzindo cerca de dez milhões de toneladas de carvão e respondendo por cerca de 90% da produção mundial. Depois dela, estava o seu principal concorrente, a França, com cerca de um milhão de toneladas de carvão.

No início do século XIX, as máquinas a vapor foram utilizadas para a extração de grande quantidade de carvão das jazidas na Inglaterra. Apesar disso, existia um problema: ainda não havia um transporte de carvão de maneira rápida e eficiente para os pontos de

armazenagem, distribuição e utilização do produto. Dessa necessidade, em 1804², surgiu a primeira locomotiva a vapor (figura 1), e, em 1825³, houve um aprimoramento da primeira locomotiva (figura 2).

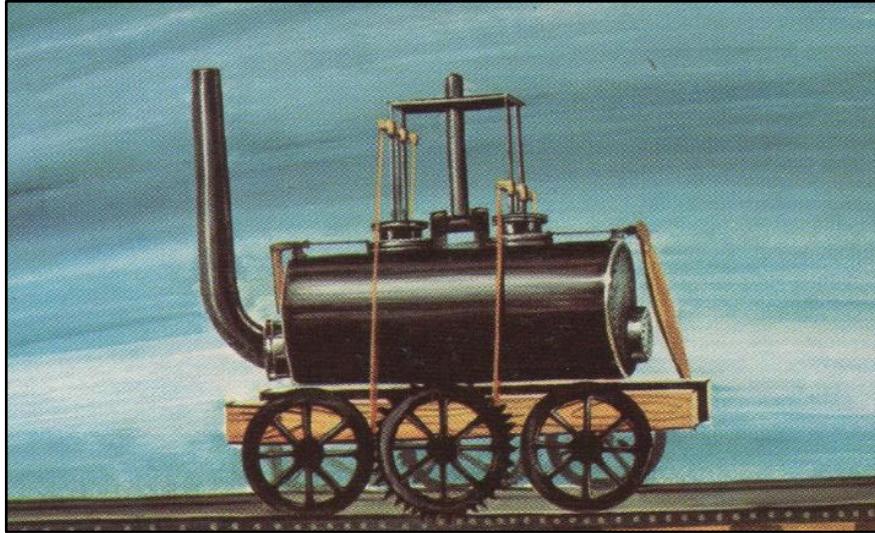


Figura 1: Locomotiva criada por Richard Trevithick em 1804.

Fonte: [s. n.], 1971, p. 9.

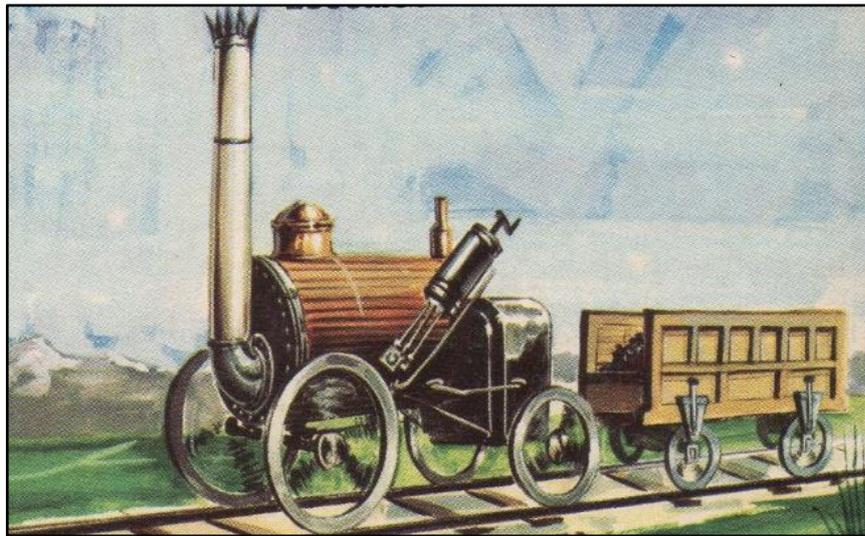


Figura 2: Locomotiva criada por George Stephenson em 1825.

Fonte: [s. n.], 1971, p. 9.

² A primeira locomotiva a vapor foi criada por Richard Trevithick. Em 21 de fevereiro de 1804, a sua locomotiva percorreu 14,5 km, da Cidade de Penydarem a Cidade de Albercynon, no País de Gales transportando cerca de 25 toneladas. A viagem durou cerca de quatro horas e vinte e cinco minutos. (CASTRO, 2005, p. 12-13).

³ Um aprimoramento dessa locomotiva foi realizado em 1821, por George Stephenson. Em 1825, ele construiu uma máquina denominada *Locomotion* para a *Stockton & Darlington Railway*. Em 27 de setembro de 1825, transportou 80 toneladas de carvão e cerca de 800 pessoas. (CASTRO, 2005, p. 12-13).

A primeira estrada de ferro foi criada em 27 de setembro de 1825 na Inglaterra e tinha cerca de 61 quilômetros de extensão, ligando as localidades de *Stockton-on-Tees* a *Darlington*, ambas na região Norte. Em sua viagem inaugural, uma locomotiva a vapor conseguiu puxar 21 vagões com cerca de 600 pessoas. A partir dela, surgiram outras estradas de ferro e, no período entre “1825 e 1850, a Inglaterra ultrapassou a casa dos 10.000 km de estradas de ferro construídas em seu território” (CAMELO FILHO, 2000, p. 37). Essa expansão ferroviária ampliou o desenvolvimento industrial, porque as ferrovias estavam, diretamente, ligadas aos grandes centros industriais ingleses e, além disso, dinamizou a circulação de produtos industrializados, de matérias-primas e de pessoas.

O início dos transportes ferroviários na Inglaterra ocorreu com a inauguração da linha entre *Liverpool* e *Manchester* em 1830. Nesse mesmo ano nos Estados Unidos, foi aberta a linha *Baltimore-Ohio*. “Seguiram-se exemplos na França, com a linha *Lyon-Saint-Etienne* em 1832, na Bélgica, com a linha *Bruxelas-Malines* em 1835, na Alemanha e Áustria” (KUHL, 1998, p. 58). No Brasil, o Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835⁴ foi sancionado pelo Regente Diogo Antônio Feijó⁵, o qual relatava uma concessão para a construção de uma estrada de ferro entre a Capital do Império (Cidade do Rio de Janeiro) a Província de Minas Gerais, ou a Província da Bahia, ou a Província do Rio Grande do Sul. Esse Decreto Legislativo é considerado o primeiro sobre o início da implantação das ferrovias no Brasil. Apesar dessa tentativa, somente foi inaugurada a primeira ferrovia no Brasil em 1854, denominada Estrada de Ferro Mauá.

As ferrovias se expandiam por diversos países, sendo um importante elemento do progresso do capitalismo do século XIX. O processo de investimentos de capitais nesse novo ramo tecnológico:

Tem por trás o dinamismo inglês, atendia aos múltiplos objetivos da divisão internacional do trabalho: integrava o interior dos países e colônias à economia mundial; barateava o custo de produção de alimentos e matérias-primas exportados para a Inglaterra; ampliava as escalas de produção; permitia a mobilização de maiores excedentes para o comércio internacional; criava, por fim, mercados para a crescente exportação britânica, especialmente, de bens de capital (CASTRO, 1979, p. 23).

⁴ BRASIL, “Coleção de Leis do Império do Brasil”, vol. 1, pt. I, 1835, p. 118.

⁵ Diogo Antônio Feijó foi um religioso e político brasileiro. Nasceu em São Paulo-SP em agosto de 1784 e faleceu na mesma cidade em 9 de novembro de 1843. Foi Deputado Geral em São Paulo de 1826-1830; Senador em 1833; Ministro da Justiça em 1831-1832; Regente do Império de 1835-1837. (Verbete: Diogo Antônio Feijó. In: Sisson, “Galeria dos Brasileiros Ilustres”, vol. 2, 1861, p. 80-81. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br>>, acesso em: 10 jun. 2017).

A Inglaterra, país que dominava a economia do século XIX, conseguiu expandir as ferrovias por vários países do mundo, além de diversificar e aumentar os seus investimentos. Em relação a esses investimentos:

O mercado para a expansão do setor ferroviário era muito promissor, e a Inglaterra foi o país com maior presença na implantação de ferrovias nas várias partes do mundo. Nesse mesmo período, vários países concorriam com a Inglaterra, entre eles os EUA, França, Bélgica e outros. No entanto, os ingleses eram hegemônicos no setor ferroviário, tanto na política quanto na economia. Os ingleses faziam empréstimos aos governos dos países dependentes e investiam na construção de ferrovias, no funcionamento e no controle destas. Era uma operação segura em que os seus investimentos corriam pouco risco. Os investidores em ferrovias ganhavam com o processo de troca dos equipamentos, com os fretes, subvenções ou renúncias fiscais promovidas pelos governos desses países. Ainda recebiam juros pelos empréstimos e garantia de juros (CAMELO FILHO, 2000, p. 34-35).

As ferrovias tinham múltiplas funções, quais sejam, transportar mercadorias e matérias-primas e pessoas. As ferrovias também influenciaram as paisagens e a dinâmica da vida dos habitantes das pequenas e grandes cidades em todo o mundo por onde foram implementadas. Os embarques e desembarques tornaram-se eventos sociais concorridos que eram noticiados quando os passageiros gozavam de algum prestígio na sociedade local.

Uma estação de estrada de ferro era local de convívio social da população, onde, por um momento, poderiam ser encontradas tanto pessoas de classes mais abastadas, como, também, menos abastadas. Era um espaço onde também aconteciam comemorações diversas, um local onde se encontrava o “moderno” (ferrovia) e o “antigo” (pessoas, costumes, etc.). Era um espaço público, pois era utilizado por diversas classes sociais, mas, ao mesmo tempo, privado, porque era propriedade particular das empresas ferroviárias.

Um dos relatos sobre o cotidiano das estações foi registrado pelo viajante inglês James Wells, quando desembarcou em 1873, na Estação Ferroviária Dom Pedro II, no Rio de Janeiro. O inglês presenciou naquela estação:

Uma miscelânea das variedades que compõem a raça brasileira lotava a plataforma, uma mistura de descendentes de brancos, índios e negros. Havia algumas pessoas gradas (lideranças políticas, quase sempre proprietários de grandes fazendas), [...] elegantes homens brancos com ar de cavalheiros, em geral, cada um acompanhado de um criado negro de libré, vistoso em suas cores, [...] fazendeiros ricos, [...] falando alto e recendendo alho e tabaco. [...] comerciantes de aparência biliosa, amanuenses pálidos, portugueses gordos e uma multidão indistinta de matutos, mulatos ou negros, homens altos, rijos, capazes de suportar (quando se dispõe a tanto) grandes e prolongadas fadigas. [...] O sexo feminino estava representado pelas senhoras da classe alta, frequentemente, belas e sempre bem vestidas; [...] e, por fim, mas de maneira nenhuma em último plano, as negras-mina, livres e independentes, abrindo caminho para suas formas volumosas na multidão com os cotovelos, com tão pouca cerimônia quanto um carregador de carvão o faria na turba londrina [...]. (WELLS apud LIMA, 2015, p. 38).

Esse relato vem confirmar que as estações congregavam, ainda que de forma distinta, pessoas de diversas camadas da sociedade, fossem elas mais ou menos abastadas.

A ferrovia influenciou as sociedades em vários locais do mundo, tornando-se uma nova atração num ambiente que passava por uma revolução industrial. As “quimeras de ferro”⁶ levavam pessoas, produtos e matérias-primas e as estações ferroviárias tornaram-se locais de lembranças e reencontros.

1.2 A FERROVIA NO BRASIL OITOCENTISTA

Após a primeira ferrovia surgida na Inglaterra em 1830, o sistema ferroviário espalhou-se pela Europa e por diversos países nas Américas. O Brasil também aderiu a nova tendência dos transportes terrestres. Por isso, em 1835, surgiu o primeiro projeto de construção de uma ferrovia em território brasileiro.

O domínio da Inglaterra nos investimentos no setor ferroviário refletiu-se na fabricação de materiais ferroviários tais como: locomotivas, trilhos, maquinários necessários às estradas de ferro, e na qualificação de pessoal especializado como engenheiros. Esses fatores explicam porque as primeiras estradas de ferro implantadas no século XIX no Brasil tinham grande influência inglesa em sua construção, organização e administração.

A segunda metade do século XIX foi propícia para construção de ferrovias no Brasil porque tem:

[...] estreita relação com a transformação econômica pelo qual o país estava passando. Do ponto de vista político e econômico, o desenvolvimento e a expansão das ferrovias brasileiras espelham bem essas alterações, ao se comparar o desempenho das estradas de ferro do Sudeste com as do Nordeste, pois enquanto a E.F. Dom Pedro II e seus ramais avançavam em três direções, as estradas de ferro Recife ao São Francisco e Bahia ao São Francisco permaneceram estacionadas por vários anos e em uma única direção, ou seja, não tinham ramais. (CAMELO FILHO, 2000, p. 100).

As estradas de ferro construídas no Sudeste, em São Paulo principalmente, surgiram a partir do aumento da produção cafeeira, permitindo que os caminhos de ferro ligassem as fazendas produtoras ao principal local de escoamento da produção - o Porto de Santos. No Nordeste, a situação era diferente, pois os dois produtos principais de sua economia - açúcar e algodão - não tinham a mesma valorização que o café no mercado internacional, já que sofriam a concorrência do açúcar de beterraba produzido na Europa e do algodão produzido nos EUA. Assim, havia menos incentivo para investimento em estradas de ferro naquela região do país.

⁶ Termo citado para denominar as locomotivas a vapor (HARDMAN, 1991, p. 155).

Alguns privilégios foram propostos pelo Império Brasileiro para a construção das primeiras ferrovias no Brasil:

Política de concessão e garantia de juros foi o principal vetor para a implantação e consolidação de ferrovias no Brasil porque, para construir uma estrada de ferro, era necessário ter a concessão feita pelo Imperador, que tinha o poder de conceder ou negar, embora as mesmas tivessem que ser aprovadas pelo Congresso. (CAMELO FILHO, 2000, p. 30).

Além da política de concessão e a garantia de juros, ainda, havia os “inúmeros subsídios para a importação de trilhos, máquinas, instrumentos, gratuidade no transporte do carvão, etc” (CASTRO, 1979, p. 48). Somando-se a isso, havia o direito a exploração, por um prazo de até 90 anos, das terras laterais a ferrovia, por onde não passariam outra estrada de ferro, que concorresse com a principal, numa área de cerca de 30 quilômetros. E, por fim, “o direito ao uso de madeiras, o [direito] de desapropriação, inclusive de minas de carvão, areia, pedreiras, etc” (CASTRO, 1979, p. 48), e dos recursos minerais encontrados nos estudos preliminares ou no período da construção da estrada de ferro.

Apesar da influência do capital inglês na construção de ferrovias, o primeiro projeto ferroviário do Brasil, que saiu do papel, foi iniciativa de um brasileiro: Irineu Evangelista de Souza⁷ - o Barão e Visconde de Mauá. Ele obteve do Governo Imperial o privilégio exclusivo, pelo período de 10 anos, para explorar a navegação a vapor no Estado do Rio de Janeiro entre os municípios de Rio de Janeiro e o Porto de Estrela, além de um caminho de ferro que pretendia construir entre a Cidade de Estrela (atual Cidade de Magé) seguindo até Serra de Petrópolis.⁸

A construção desse caminho de ferro foi iniciada em 29 de agosto de 1852, com os estudos e projetos realizados pelo engenheiro inglês William Bragge, que foi contratado por Mauá. O início das obras foi acompanhado pelo Imperador Dom Pedro II, em uma solenidade simbólica, quando escavou a terra com uma pá de prata por três vezes e a lançou em um carrinho de mão feito de jacarandá. Depois desse ato, “o Imperador passou a pá aos ministros do Império, da Guerra, e da Marinha” (LIMA, 2015, p. 46). E, ainda, “cheio que foi o carrinho, S. Majestade se dignou de conduzi-lo até a alguma distância e depois o entregou ao Sr. Presidente da Companhia [Férrea] que o despejou”. (GANNNS apud LIMA, 2015, p. 47).

⁷ Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá foi comerciante, industrial e banqueiro brasileiro. Nasceu em Arroio Grande-RS no dia 28 de dezembro de 1813, e faleceu em Petrópolis-RJ no dia 21 de outubro de 1889. Investiu em estradas de ferro como: Estrada de Ferro Mauá, D. Pedro II, Recife ao São Francisco, Santos a Jundiá entre outras. Além das estradas de ferro, investiu em uma companhia de rebocador no Rio Grande do Sul, de navegação no Amazonas, companhias de gás, bondes e abastecimento de água no Rio de Janeiro, estaleiros e fundições em Ponta da Areia na Cidade de Niterói-RJ e em estabelecimentos bancários. (TELLES, 2011, p. 276-277).

⁸ Conforme o Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852. (In: BRASIL, “Coleção de Leis do Império do Brasil”, vol. 1, pt. II, 1852, p. 153).

A inauguração do primeiro trecho, com cerca de 14,5 quilômetros, ocorreu em 30 de abril de 1854, com a presença do Imperador Dom Pedro II e a Imperatriz Teresa Cristina e diversas autoridades, além do próprio Mauá, que proferiu o discurso inaugural. A primeira locomotiva denominada de “Baroneza”, em homenagem a esposa de Mauá - Maria Joaquina, fez a viagem inaugural após ser abençoada por um bispo. A primeira viagem, na qual “o trem inaugural, com um carro imperial e mais quatro carros, atingiu a velocidade jamais vista de 46 km/h, com grande admiração de toda a comitiva” (TELLES, 2011, p. 29), durou cerca de 20 minutos e deixou os imperadores e os convidados maravilhados com a nova experiência.

A Estrada de Ferro Mauá foi uma ferrovia construída mais como símbolo de poder político do que com intuito econômico e funcionou como “uma propaganda ideológica e concreta do progresso, construída pela iniciativa privada de um indivíduo e voltada para o usufruto imperial” (LIMA, 2015, p. 49). A locomotiva e a ferrovia foram representações do progresso técnico e econômico do Império e foram utilizadas para a exemplificação de um novo momento surgido a partir daquele dia da inauguração.

Desde o primeiro dia de construção até o dia da inauguração da citada Estrada de Ferro, percebemos, nos diversos atos, uma mistura do tradicional com a modernidade. O ato do Imperador de utilizar uma pá e carrinho, como um ato de construção, o colocou como figura central no início de uma nova era de progresso proporcionada pela ferrovia. Outro fato relevante foi a benção realizada na locomotiva “Baroneza” antes da viagem inaugural, simbolizando uma “permanência das tradições religiosas populares na modernidade imperial” (LIMA, 2015, p. 48).

A implantação da Estrada de Ferro Mauá em 1854 foi o marco do desenvolvimento ferroviário no Brasil. Aquela ferrovia no Rio de Janeiro impulsionou e motivou a criação de outras pelo território brasileiro, muitas das quais com o objetivo de avançar pelo interior do país. Somente a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco não atenderam, naquele momento, a esse objetivo de interiorização. Todas essas ferrovias tinham bitola⁹ com o padrão de 1,60 metros (ver tabela 1).

⁹ Denomina-se “bitola” a distância entre as faces internas das duas filas de trilhos, medida a 12 mm abaixo do plano de rodagem (plano constituído pela face superior dos trilhos). (BRINA, 1979, p. 6).

FERROVIAS	ANO DE INAUGURAÇÃO
Estrada de Ferro Mauá	30/04/1854
Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco	08/02/1858
Estrada de Ferro Dom Pedro II	29/03/1858
Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco	28/06/1860
São Paulo <i>Railway Company Limited</i>	16/02/1867

Tabela 1: As cinco primeiras ferrovias construídas no Brasil.

Fonte: Site do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNIT), disponível em:

<<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>, acesso em: 12 jun. 2016.

A segunda ferrovia construída no país e a primeira do Nordeste foi a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco. Esta ferrovia também ficou conhecida como Estrada de Ferro do Recife ao Cabo, pois ligava a Cidade de Recife a Cidade de Cabo de Santo Agostinho, ambas em Pernambuco, apesar de ter sido projetada para ter como ponto final “o Vale do Rio São Francisco, em uma localidade acima da Cachoeira de Paulo Afonso [Bahia], possivelmente, Petrolina [Pernambuco]” (CAMELO FILHO, 2000, p. 30). Sua construção foi iniciada “em 7 de setembro de 1855 com o lançamento da pedra fundamental na Ilha de Nogueira, no Recife” (TELLES, 2011, p. 31). Em 7 de fevereiro de 1858, aconteceu a inauguração do primeiro trecho, que ligava a Estação da Cinco Pontas, em Recife, até a Cidade de Cabo de Santo Agostinho, num total de 31,5 quilômetros de extensão. O segundo trecho - da Cidade de Ipojuca a Escada em Pernambuco - foi inaugurado em 1860 (com 26,2 km). O último trecho foi aberto em 1860 ligando Limoeiro, Água Preta e Una (atualmente, cidade de Palmares) em Pernambuco, com 67 quilômetros.

A terceira ferrovia construída no país foi a Estrada de Ferro Dom Pedro II, mais tarde, denominada Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, cujo objetivo era ligar a cidade de Rio de Janeiro às Províncias de Minas Gerais e São Paulo. Sua construção foi iniciada em 11 de junho de 1855 e a inauguração do primeiro trecho, que ligava o Rio de Janeiro até Queimados (no Rio de Janeiro), com extensão de 48,2 quilômetros ocorreu, em 29 de março de 1858 (figura 3). O segundo trecho dessa estrada iniciava na Estação de Belém até Barra do Pirai, ambas no Rio de Janeiro, e foi inaugurado em agosto de 1864.

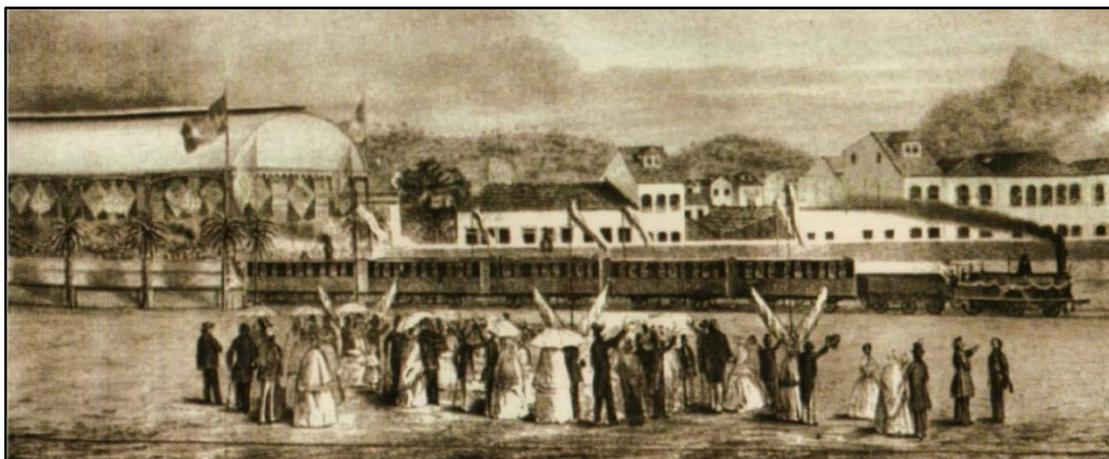


Figura 3: Inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1858, litografia de G. Costa, acervo do Setor de Preservação de História Ferroviária (PRESERF) da Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA)

Fonte: TELLES, 2011, p. 34.

A quarta ferrovia foi construída no Estado da Bahia, sendo denominada Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. As obras dessa estrada de ferro tiveram início em maio de 1856¹⁰, e, em junho de 1860, foi inaugurado o primeiro trecho de Salvador até a Cidade de Aratu. Ainda no mesmo ano, no mês de setembro, foi inaugurado o segundo trecho até o Rio Joanes, no Recôncavo Baiano, e o terceiro e último trecho foi inaugurado em 1860 até a Cidade de Alagoinhas. Os três trechos perfaziam o total de 123 quilômetros.

Em 1887, partindo da Cidade de Alagoinhas, foi inaugurado o Ramal do Timbó (localizado em Esplanada, próximo à divisa com a Província de Sergipe). Em 1903, a partir do Decreto nº 1126 de 15 de dezembro de 1903¹¹, o Ramal do Timbó tornou-se o ponto de partida da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, inaugurada entre os anos de 1913 e 1915 em Sergipe.

A quinta e última ferrovia desse período inicial foi a ferrovia São Paulo *Railway Company Limited*. Ela ligava o Porto da Cidade de Santos a Cidade de Jundiaí em São Paulo. Suas obras de construção começaram em maio de 1860, na cidade de Santos, e o trecho entre Santos e São Paulo ficou pronto em 1865.

A inauguração dessa ferrovia paulista foi marcada por um acidente no qual a locomotiva descarrilou próximo à ponte do Rio Tamanduateí e puxou vários vagões, matando o maquinista e ferindo o Presidente do Estado de São Paulo e diversas autoridades que o acompanhavam nos vagões.

¹⁰ Na construção dessa estrada de ferro, foram empregados 2.639 trabalhadores, “sendo 2.069 nacionais, 445 italianos, 107 ingleses, 11 alemães, 4 franceses e 2 suíços” (CAMELO FILHO, 2000, p. 64).

¹¹ BRASIL, “Diário Oficial”, 1903.

A construção dessa estrada de ferro terminou em 1867, quando ocorreu a inauguração total da ferrovia, até a Cidade de Jundiaí. Essa estrada de ferro era de grande importância para São Paulo, pois, além de transportar passageiros, levava café e outros produtos do interior para o Porto de Santos.

A construção de uma ferrovia era um empreendimento muito caro e os empresários brasileiros não dispunham nem de capital nem de conhecimento técnico para tal. Tampouco o Governo Imperial disponibilizava o capital para esse tipo de investimento, autorizando somente concessões e facilidades para a implantação das ferrovias no Brasil. Assim, as primeiras ferrovias brasileiras foram construídas por Companhias particulares inglesas, já que a Inglaterra era um dos poucos países que detinham o capital e a tecnologia necessários para a construção de ferrovias.

Até a Proclamação da República, foi intensa a construção de ferrovias no Brasil. Apesar disso, as Províncias de Goiás, Mato Grosso, Amazonas, Maranhão, Piauí e Sergipe, na segunda metade do século XIX, não tiveram um só quilômetro de estrada de ferro cortando os seus respectivos territórios.

1.3 AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE CONSTRUÇÃO DE UMA FERROVIA EM SERGIPE (1872-1900)

Os meios de locomoção de passageiros e cargas na Província de Sergipe no século XIX eram bastante precários. As “pequenas estradas, ou melhor, caminhos mal traçados, tortuosos, estreitos, ou passagens abertas no meio do mato (picadas) tornaram-se, de fato, as únicas vias de circulação” (PEREIRA apud ALMEIDA, 1984, p. 229).

O deslocamento terrestre deficiente era complementado pela navegação fluvial, sendo que “para se chegar a costa, pessoas ou produtos tinham que vencer toda sorte de dificuldades. Um centro de produção que não contasse com o curso de um rio navegável passava a dispor de formas de escoamento bastante precárias” (ALMEIDA, 1984, p. 229).

O escoamento da produção de açúcar de Sergipe no século XIX era realizado “em carros de boi, dos engenhos para os trapiches, e destes, normalmente, por via fluvial, para Aracaju ou outros pequenos portos litorâneos, de onde seriam exportados para o restante do país ou para o exterior” (PASSOS SUBRINHO, 1987, p. 42). (Figura 4). As plantações se localizavam próximo aos portos fluviais pela facilidade de escoamento, nunca se distanciando desses portos de embarque.

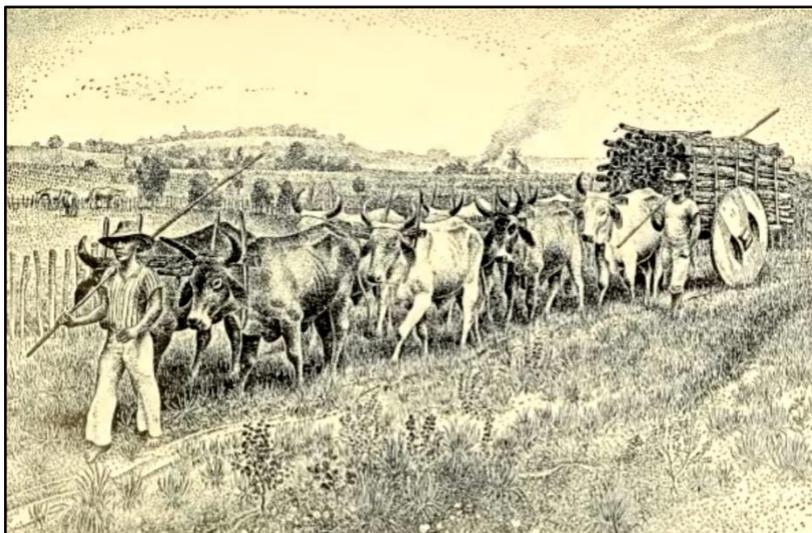


Figura 4: Carro de bois utilizado no transporte da cana de açúcar.

Fonte: SILVA, 1949, p. 90.

Embora o açúcar tivesse a facilidade de ser transportado por meio fluvial, o algodão, por sua vez, não desfrutava da mesma oportunidade, pois “sua cultura localizava-se em regiões mais distantes do litoral, vencidas por tropas de burros e jumentos, através de pequenas trilhas” (PASSOS SUBRINHO, 1987, p. 42). O transporte do algodão tinha uma única vantagem em relação ao açúcar, de não estragar devido ao longo percurso, até ser embarcado para a exportação.

Dadas essas dificuldades de transporte dos dois principais gêneros de exportação da província sergipana, que encareciam o preço final desses produtos, o governo provincial planejou algumas aberturas de estradas reais para atender de forma mais eficiente as cidades de Itabaiana, “importante centro agrícola e desde 1864 região de extraordinária produção algodoeira” (ALMEIDA, 1984, p. 231) e Simão Dias, local de produção de gêneros alimentícios; ambas as cidades foram ligadas à região litorânea, mais, especificamente, à Capital da Província de Sergipe - Aracaju.

No período de desenvolvimento de ferrovias no Brasil na segunda metade do século XIX, surgiram projetos, tanto para interligar pontos da província sergipana, como, também, para conectar a Província de Sergipe à Bahia.

Conhecendo tais projetos, o Presidente do Estado de Sergipe, Josino Menezes¹², em mensagem apresentada a Assembleia Legislativa do Estado em 1904, fez um “histórico das

¹² Josino Odorico de Menezes foi jornalista e político sergipano, nasceu em Laranjeiras-SE no dia 7 de janeiro de 1866 e faleceu no Rio de Janeiro-RJ em 1939. Foi intendente municipal na Cidade de Penedo-AL (1890-1891);

diversas fases percorridas pela ideia dominante” (MENEZES, 1904, p. 56) de se prover Sergipe de um caminho de ferro, como já existia em outras localidades brasileiras.

Em seu relatório, o Presidente Josino Menezes levantou documentação oficial de 1872 a 1903, sobre concessões de ferrovias para Sergipe.¹³ A documentação apresentada variou entre leis, decretos, atos, contratos, termos e despachos produzidos naquele período, incluindo o projeto da Estrada de Ferro Timbó a Propriá já aprovado em 1903.

As tentativas de construção de uma ferrovia em Sergipe ocorreram em três períodos: o primeiro iniciou-se com o Decreto nº 4.916 de 30 de março de 1872¹⁴ e terminou com o Decreto nº 3.128 de 7 de outubro de 1882¹⁵; o segundo iniciou-se com o Ato de 6 de maio de 1884¹⁶ e finalizou com o Decreto nº 640-A de 31 de dezembro de 1891¹⁷; o terceiro teve início com a Lei nº 52 de 18 de fevereiro de 1893¹⁸ e finalizou com a Lei nº 387 de 19 de outubro de 1900¹⁹.

No primeiro período, excetuando-se o Decreto nº 4.916, de 30 de março de 1872, que falava de uma ligação de uma ferrovia entre Alagoinhas (Bahia) e Itabaiana (Sergipe), os demais documentos referentes a ferrovias versaram sobre a ligação de cidades e vilas dentro do território da Província de Sergipe. Por isso, compreendemos que o Governo Provincial procurava um traçado que solucionasse o problema de uma comunicação eficiente entre o sertão e o litoral de Sergipe. Nesse caso, atendendo a cidades produtoras de gêneros alimentícios como Simão Dias e Itabaiana e portuárias como Laranjeiras e Aracaju.

Nesse primeiro período, foram registradas algumas iniciativas para construção de uma ferrovia em Sergipe, partindo do empresário Eugênio José de Lima, associado a alguns engenheiros e a uma empresa de construção - Campos, Cameron & Cia.

Diretor da Biblioteca Pública de Sergipe (1890); Secretário da Seção de Estatística Comercial de Sergipe (1891-1893); Deputado Estadual duas vezes entre 1893 e 1896; Presidente do Estado de Sergipe entre 1902 e 1905; Deputado Federal entre 1907 e 1908. (Verbetes: Meneses, Josino. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MENESES,%20Josino.pdf>>, acesso em: 10 jun. 2017).

¹³ Ver tabelas, com os detalhes sobre esses projetos de construção da Ferrovia em Sergipe, na sessão Anexo A deste trabalho.

¹⁴ BRASIL, “Coleção de Leis do Império do Brasil”, 1872, p. 146.

¹⁵ BRASIL, “Coleção de Leis do Império do Brasil”, 1882, p. 81.

¹⁶ MENEZES, 1904, p. 56.

¹⁷ BRASIL, “Coleção de Leis do Brasil”, 1891, p. 637.

¹⁸ MENEZES, 1904, p. 57.

¹⁹ MENEZES, 1904, p. 58.

No segundo período, ocorreu a mudança de regime político com a Proclamação da República em 1889, porém, os projetos ferroviários relacionados a Sergipe não foram alterados. Nesse período, verificamos que os documentos emitidos tratavam da construção de uma ferrovia em Sergipe por iniciativa, exclusivamente, de empresas de engenharia civil. Os projetos visavam a ligação do Estado de Sergipe com os Estados da Bahia e de Alagoas e os autores dos projetos utilizaram-se da documentação oficial emitida no primeiro período (1872 a 1882) como justificativa para a realização de novas solicitações de autorização de construção de uma estrada de ferro em Sergipe.

No terceiro período, encontramos documentos referindo-se a traçados ferroviários já vistos em documentos anteriores, como a ferrovia de Aracaju a Simão Dias. Tais documentos consideravam uma possível ligação da capital Aracaju com outras cidades do Estado de Sergipe, e, também, com o Estado da Bahia. Outro fato documentado foi a transferência, por parte do governo, da concessão de construção de ferrovia, de uma empresa de engenharia civil para outra.

Pela documentação, percebemos que nenhum projeto de construção de uma ferrovia em Sergipe de 1872-1900 foi implementado efetivamente. Isso porque as empresas de construção civil, os engenheiros e os empresários interessados tiveram diversas dificuldades em relação ao repasse da responsabilidade pela construção da ferrovia, havendo, também, mudanças frequentes dos locais em Sergipe que seriam servidos por uma estrada de ferro. De forma pontual, outras dificuldades foram apontadas, como, por exemplo, a falência de uma empresa construtora ou a inauguração fictícia de um traçado de estrada de ferro em Sergipe somente para que uma construtora se beneficiasse com a obtenção de garantia de juros afiançadas pelo Governo Imperial.

Um exemplo das dificuldades em dar prosseguimento aos projetos de construção de uma estrada de ferro em Sergipe, é o Contrato de 18 de dezembro de 1874, no qual o Presidente da Província de Sergipe, por falta de interessados em assumir a proposta dentro do prazo estipulado para a construção de uma ferrovia em Sergipe, passou a responsabilidade para o empresário Eugênio José de Lima²⁰, que possuía um contrato de janeiro de 1873 com o Governo Provincial de Sergipe para a construção de uma ferrovia ligando Aracaju a Laranjeiras. O empresário assumiu mais esse contrato, porém, o projeto não teve prosseguimento porque a

²⁰ Eugênio José de Lima nasceu na freguesia do Campo do Brito-SE em 13 de novembro de 1827 e faleceu em Niterói-RJ em 11 de novembro de 1891. Residiu na Cidade de Laranjeiras-SE, onde possuiu uma casa comercial. (Verbete: LIMA, Eugênio José de. In: GUARANÁ, "Dicionário Bio-Bibliográfico Sergipano", 1925, p. 77).

concessionário cedeu seus direitos da construção da estrada de ferro aos engenheiros civis Manoel de Mendonça e João Pinto Gonçalves em 1881.

Outro exemplo de dificuldade encontrado na documentação foi a mudança dos locais que seriam atendidos pelo traçado da ferrovia em planejamento. No Despacho de 31 de janeiro de 1891, encontramos uma proposta para modificar o ponto inicial da Vila de Itaporanga d' Ajuda para a Cidade de Aracaju. Essa mudança não foi efetivada porque o Despacho foi tornado sem efeito por um Ato do dia 20 de março de 1891, assinado pelo Presidente do Estado de Sergipe. A documentação não revela o motivo que impulsionou essa anulação.

Além das dificuldades exemplificadas, havia dificuldades mais pontuais. Um exemplo ocorreu em 1898, no início da implantação da construção de uma ferrovia que ligaria Aracaju a Simão Dias com um ramal para a Cidade de Capela. A empresa construtora iniciou os trabalhos de preparação do caminho para os trilhos, mas acabou decretando falência e, conseqüentemente, abandonou as obras inacabadas.

Outro caso ocorreu em 1885, quando o Governo Imperial negou os juros à empresa *The Sergipe Railway Company Limited*, que faria a construção de uma ferrovia entre Aracaju e a Vila de Simão Dias com um ramal entre a Cidade de Laranjeiras e a Vila de Capela. Mesmo sem a autorização do Governo Imperial e com o objetivo de garantir os juros, a empresa organizou uma inauguração de um trecho de dois quilômetros, três dias antes do vencimento do contrato de construção dessa estrada de ferro. Após essa inauguração, as negociações ligadas ao projeto de construção daquela ferrovia foram suspensas pelo Governo Imperial, com o objetivo de punir a empresa.

Em resumo, os documentos sobre a construção de ferrovias, datados de 1872 a 1900, mostram diversas tentativas por via de empresas e técnicos da construção civil, de empresários, dos governos provinciais, estaduais, imperiais e, depois, centrais, de prover Sergipe de um caminho de ferro. Mostram, também, que houve falhas na execução dos contratos, falhas de negociação e fiscalização, bem como alterações nos projetos. Isso contribuiu para que Sergipe fosse um dos poucos estados da Região Nordeste sem uma ferrovia cortando seu território no final do século XIX.

1.4 O PROJETO E A EXECUÇÃO DA FERROVIA TIMBÓ A PROPRIÁ EM SERGIPE (1903-1915)

No século XIX, os projetos de construção de uma estrada de ferro em Sergipe não lograram êxito. Nos três períodos mencionados, foram formulados diversos tipos de documentos que refletiam o desejo de se ter um caminho de ferro atravessando Sergipe. Desde a segunda metade desse período, próximo às fronteiras de Sergipe, havia três ferrovias em funcionamento: a primeira delas era a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (com bitola de 1,60 metro), inaugurada em 1860, que deveria ligar a Cidade de Salvador a Cidade de Juazeiro (Bahia). Porém, em 1863, as obras chegaram em Alagoinhas e ficaram paralisadas até 1896. A empresa responsável desistiu de construir o trecho pretendido até Juazeiro e optou pela construção do Ramal do Timbó²¹. A segunda ferrovia, próxima ao limite Norte de Sergipe, era a Estrada de Ferro Central de Alagoas (com bitola de 1,0 metro), que ligava a Capital Maceió à Cidade de Assembleia (atual Viçosa-AL), que funcionava desde 1884. A terceira era a Estrada de Ferro de Paulo Afonso na Bahia (com bitola de 1,0 metro), ligando a Cidade de Piranhas em Alagoas a Cidade de Jatobá (Petrolândia-PE). Mesmo com a proximidade dessas ferrovias, Sergipe tinha problemas de comunicabilidade interna e com os estados vizinhos, pois não possuía ferrovia.

Esse problema da comunicabilidade e da ferrovia em Sergipe²² foi retomado em 1903, quando o deputado federal pelo Estado de Sergipe, José Rodrigues da Costa Dória²³, realizou um discurso na Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro. Nesse discurso, o deputado afirmou que apresentaria um projeto de interesse de todas as pessoas, que traria o progresso e

²¹ A construção deste ramal tinha como objetivo ligar a cidade “de Alagoinhas e deveria alongar-se até Aracaju, e alcançar a cidade de Propriá, no Baixo Vale do Rio São Francisco” (CAMELO FILHO, 2000, p. 90). Essa ligação iria se concretizar com o projeto da ferrovia de 1903.

²² Era desejo, desde o século XIX, ter uma ferrovia que ligasse Sergipe a outros estados como Bahia e Alagoas. Encontramos relatos de duas ferrovias particulares que foram inauguradas antes da Estrada de Ferro Timbó a Propriá. O primeiro deles fala da Estrada de Ferro Santa Maria, inaugurada em 1909, ligando os Rios Santa Maria e Poxim em Aracaju (In: “Almanak Laemmert”, 1911, p. 4754). E o outro relato trata-se de uma ferrovia localizada em Riachuelo: “O Engenho Central Riachuelo, localizado no Município do mesmo nome e pertencente à Companhia de engenhos Centrais da Paraíba do Norte e de Sergipe, [...] começou a ser construído em 1888, possuindo uma força compressora nominal de 200 toneladas, em 24 horas, e possuindo, ainda, uma ferrovia particular de 9 km de extensão” (PASSOS SUBRINHO, 1987, p. 41). Silveira, em seu livro “Viagem pelo Brasil”, relatou que o Presidente Afonso Pena, em viagem a Sergipe, visitou o Engenho Central em Riachuelo. Ele contou que: “em Sapé, onde era festivamente esperado o dr. Afonso Pena, tomamos, às 9 horas, a estrada de ferro vicinal do Engenho Central de Riachuelo, com destino a este estabelecimento que ficava a 9 quilômetros. [...] possui 22 quilômetros de estrada de ferro para o transporte de cana” (SILVEIRA, 1906, p. 49).

²³ José Rodrigues da Costa Dória (1859-1938) foi Deputado Federal de 1897-1899, de 1900-1902, de 1903-1905 e de 1918-1920; Presidente do Estado de Sergipe de 1908-1911; Deputado Constituinte de 1933-1935. (FIGUEIREDO, 1986, p. 457- 458).

faria “uma reparação, senão de uma injustiça, ao menos de uma falta, de uma omissão cometida pelo Governo Geral para com o pequeno Estado de Sergipe”. Em sua explanação, explicou os motivos para a construção de uma ferrovia em Sergipe aos deputados federais (DÓRIA, 1915, p. 4).

Em seu discurso, o deputado relatou que Sergipe, apesar de um estado com localização no litoral, vivia completamente isolado dos outros estados brasileiros. Para exemplificar essa dificuldade, explicou que a empresa *Lloyd Brasileiro*, de navegação fluvial, era a “única navegação regular que temos, na sua linha do Norte, salta da Bahia para o Estado de Alagoas, sem tocar em Sergipe, onde efetivamente dificuldades há que não permitem a entrada de tais vapores” (DÓRIA, 1915, p. 4). Em 1903, Sergipe ainda sofria com o problema da dificuldade da entrada de suas barras fluviais por navios de grande porte.

Continuou dizendo que Sergipe era um dos Estados brasileiros que ainda não tinha uma estrada de ferro e que ainda “não tiveram a dita de ouvir o silvo da locomotiva, que é um dos grandes precursores do progresso, tanto material, quanto moral” (DÓRIA, 1915, p. 4). Nesse trecho, notamos que Dória evocou uma ideia de progresso iniciada no Brasil com a construção da Estrada de Ferro Mauá em 1854.

No prosseguimento do discurso, Dória apresentou alguns argumentos para afirmar a necessidade da construção de uma ferrovia que ligasse Sergipe a outros estados. O primeiro argumento citado foi uma epidemia de peste bubônica, uma vez que demorou cerca de 20 dias para chegar as vacinas para o combate da epidemia. Além disso, falou que a seca atingiu o Estado de Sergipe e que existiu muita dificuldade na chegada de ajuda para o estado. Outro argumento apresentado foi a variedade de produtos produzidos como açúcar, algodão e cereais, e que a ferrovia proporcionaria meios mais fáceis para a exportação desses produtos. Continuou argumentando que Aracaju poderia ser uma cidade muito importante, assim como Salvador, Recife e Maceió, se tivesse uma facilidade de comunicação de seu porto com outros locais. E um último motivo foi o fato de que Sergipe, se estivesse ligado a Bahia por via férrea, em cerca de três dias, poderia haver uma comunicação entre Sergipe e o Rio de Janeiro, visto que “os paquetes transatlânticos gastam apenas dois dias [para chegar ao Rio de Janeiro]” (DÓRIA, 1915, p. 5).

Com esses argumentos apresentados em seu discurso aos deputados, ele conseguiu o apoio para a aprovação do projeto. O projeto foi aprovado na Câmara dos Deputados em 20 de outubro de 1903 e relatava o seguinte:

PROJETO. O Congresso Nacional decreta: Art. 1º Fica o Governo autorizado a contratar com quem mais vantagens oferecer a construção de uma estrada de ferro, que entroncando no ramal do Timbó, no Estado da Bahia, vá terminar na cidade de

Propriá (margem direita do rio S. Francisco) no Estado de Sergipe, ligando-se pelos pontos mais convenientes à cidade de Simão Dias e à de Aracaju, capital deste último Estado. Art. 2º Para indenização do custo da construção da Estrada inclusive edifícios, material rodante, e mais dependências necessárias, o Governo emitirá títulos que vencerão os juros de 6% ao ano, resgatáveis dentro de 50 anos. Parágrafo único. Os títulos a que se refere este artigo serão entregues ao contratante à proporção dos quilômetros que forem sendo dados ao tráfego. Art. 3º Os Estados aos quais aproveita a linha férrea a que se refere o art. 1º podem adquirir o domínio do trecho que atravessar o seu território, substituindo-se, em qualquer tempo, no encargo do resgate de títulos, indenizando a União pelas importâncias que tiverem sido, ou forem sendo pagas. Art. 4º Serão de seis meses os prazos para apresentação dos estudos, para a construção da estrada, após a assinatura do contrato, e para o começo das obras após a aprovação dos mesmos estudos, e de cinco anos para a conclusão das obras. Art. 5º O Governo cederá ao contratante as obras e materiais que pertenceram à empresa que tinha o privilégio da construção da via férrea de Aracaju a Simão Dias, com um ramal para a Capela. Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário. Sala das sessões, 15 de setembro de 1903. - Rodrigues Dória. - Joviniano de Carvalho. - Felisbelo Freire. - Oliveira Valadão. (DÓRIA, 1915, p. 6).

Depois de aprovado na Câmara dos Deputados, o projeto foi para o Senado Federal. Depois, passou pela Comissão de Finanças e a Comissão de Obras Públicas, onde as duas aprovaram pareceres favoráveis à sua aprovação pelos senadores. O projeto foi para discussão no plenário e recebeu uma emenda proposta pelo Senador José Luiz Coelho e Campos²⁴. A primeira alteração era no artigo 1º que teria que incluir o termo “bitola de um metro” e que o traçado da ferrovia deveria respeitar o traçado proposto por um estudo realizado em 1881. A segunda alteração seria no artigo 2º, onde seria acrescentado que o trecho entre Aracaju a Cidade de Capela deveria ser concluído no primeiro ano de construção da estrada. A terceira e última alteração era uma mudança em relação aos juros da construção da estrada. As propostas de emenda não foram aprovadas como propostas, apenas algumas pequenas alterações foram realizadas.

O texto final foi sancionado pelo Presidente da República, Rodrigues Alves²⁵, e transformou-se no Decreto nº 1126, de 15 de dezembro de 1903:

²⁴ José Luiz de Coelho e Campos foi um magistrado e político sergipano. Nasceu no dia 4 de fevereiro de 1843 em Siriri-SE e faleceu no dia 13 de outubro de 1919 no Rio de Janeiro-RJ. Foi Promotor de Justiça na Cidade de Capela-SE entre 1863 a 1867; Senador pelo Estado de Sergipe entre 1890 e 1913; Ministro do Supremo Tribunal Federal entre 1913 e 1919. (Verbete: COELHO E CAMPOS, José Luiz. In: GUARANÁ, “Dicionário Bio-Bibliográfico Sergipano”, 1925, p. 174).

²⁵ Francisco de Paula Rodrigues Alves foi um advogado e político brasileiro. Nasceu em 7 de julho de 1848 em Guaratinguetá-SP, e faleceu em 16 de janeiro de 1919 no Rio de Janeiro-RJ. Foi Deputado Geral entre 1885-1887 e entre 1888-1889; Presidente da Província de São Paulo entre 1887-1888; Deputado Constituinte em 1891; Deputado Federal pelo Estado de São Paulo em 1891; Ministro da Fazenda entre 1891-1892; Senador pelo Estado de São Paulo entre 1897-1900 e 1916-1917; Presidente de São Paulo entre 1900-1902 e 1912-1916; Presidente da República entre 1902-1906 e reeleito em 1918, mas não tomou posse devido ao seu falecimento. (Verbete: Alves, Rodrigues. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/ALVES%20Rodrigues.pdf>>, acesso em 5 maio 2016).

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte: Art. 1º É autorizado o Governo a construir uma Estrada de Ferro que partindo de Timbó, no Estado da Bahia, vá terminar na cidade de Propriá, no Estado de Sergipe, ligando essa Estrada as cidades de Aracaju e Simão Dias, diretamente ou por meio de ramais, conforme for julgado mais conveniente, observando-se as seguintes disposições: ¶ 1º O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoal de sua confiança, abrindo para isso o necessário crédito, e contratará a construção com quem mais vantagens oferecer em concorrência pública. ¶ 2º O contratante se obrigará a iniciar as obras dentro de prazo de um ano e a terminá-las dentro de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato. ¶ 3º O pagamento das obras da Estrada será efetuado por meio de títulos que o Governo emitirá, vencendo os juros de 5% ao ano em moeda corrente, ou 4% em ouro, com a amortização de ½ % ao ano. ¶ 4º Os títulos a que se refere esta lei serão entregues ao contratante à proporção que forem recebidas as seções de Estrada concluídas, com o material fixo e rodante correspondente. Art. 2º O Governo providenciará sobre o tráfego da Estrada pelo modo que julgar mais conveniente. Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário. Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1903, 15º da República. Francisco de Paula Rodrigues Alves. Lauro Severiano Muller. (BRASIL, “Legislação Ferroviária do Brazil”, 1922, p. 623).

Em 1904, o Senador sergipano Olímpio Campos intermediou um acordo entre o Presidente do Estado de Sergipe, Josino Menezes, e o Ministro de Viação e Obras Públicas, Lauro Muller, sobre os pagamentos dos estudos iniciais da Estrada de Ferro Timbó a Propriá. Nesse acordo, o Governo de Sergipe se comprometeria a depositar, semestralmente, o pagamento na Delegacia do Tesouro Federal, localizada em Aracaju. Em telegrama enviado em 9 de maio, pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, a quantia para os estudos iniciais ficou orçada no valor de 220:000\$000 (duzentos e vinte contos de réis).

Inicialmente, o traçado projetado previa que o percurso da Estrada de Ferro Timbó a Propriá passaria pelas cidades sergipanas de Estância, Simão Dias e Itabaiana (figura 5).

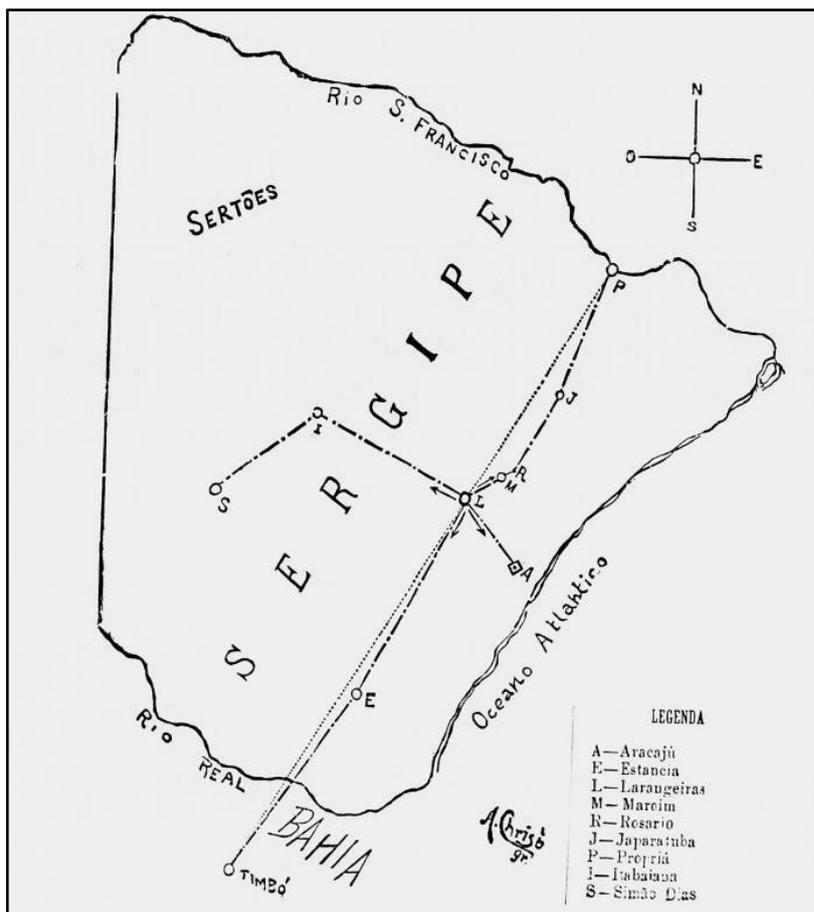


Figura 5: Mapa com o traçado da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, com ramais para a Capital (Aracaju) e Simão Dias, conforme as instruções do Governo Federal de 1904.

Fonte: MENEZES, 1904, p. 65.

Porém, a partir dos três anos de estudos técnicos realizados pelo engenheiro Guilherme Greenhalgh²⁶ e aprovados pelo Decreto nº 6671 de 3 de outubro de 1907, aquelas três cidades foram retiradas do traçado original.

Sobre a retirada da Cidade de Estância do traçado final da ferrovia, a explicação seria por motivos técnicos:

Quando os dirigentes resolveram prolongar a ferrovia há muito parada naquela estação (Timbó) até o Rio São Francisco atravessando o nosso Estado [Sergipe] encontraram dificuldades nas pontes necessárias à ultrapassagem dos rios que corriam para o Atlântico. Venceram o Itapicuru lá em cima, em lugar mais estreito; depois tiveram pela frente o Real da Praia, o Piauí e o Vaza-barris, este só podendo ser atravessado acima de Itaporanga. A Estância infelizmente não poderia ser beneficiada sem grande desvio da rota encomendada pela lei do Congresso. Políticos mal-intencionados

²⁶ Guilherme Greenhalgh foi diretor das obras da Estrada de Ferro de Rezende a Areias em 1887 no Estado do Rio de Janeiro. Em 1890, foi engenheiro-chefe dos estudos da Estrada de Ferro de Teresópolis-RJ e, em 1891, foi diretor da Empresa de Obras Públicas no Estado da Bahia. (In: "Revista de Engenharia", 1887, p. 155; 1890, p. 155; 1891, p. 412. Disponível em: <<http://memoria.bn.br>>, acesso em: 22 out. 2016).

atribuíram ao Padre Olímpio [Campos] seu abandono em proveito de Itabaianinha, mas a razão foi a própria localização das cidades. (SOUTELO, [s. d.], p. 72).

Em relação ao ramal que passaria pela Cidade de Itabaiana e terminaria na Cidade de Simão Dias, não conseguimos localizar o motivo que resultou na retirada do ramal do traçado final. Mas a ideia da construção do ramal foi retomada em discurso realizado em 14 de setembro de 1922, pelo Deputado Federal Antônio Manuel de Carvalho Neto na Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro, quando foi solicitada a construção de um ramal ferroviário que terminasse na Cidade de Simão Dias.

O Deputado justificou a importância da construção do ramal ferroviário porque, segundo ele, Simão Dias era “importante cidade central na extrema do território que jurisdiciona com a Bahia, é, esse ramal a verdadeira linha tronco de Sergipe, alcançando no seu percurso os mais férteis terrenos e riquezas já feitas, carecendo, apenas, de maior movimento e circulação”.²⁷ De forma a validar importância da construção do ramal, retomou um relatório do engenheiro Willian Rogers de 1884, afirmando que a construção de um ramal ferroviário para a Cidade de Simão Dias seria importante para o desenvolvimento econômico do país.

Outra justificativa apresentada por Carvalho Neto em seu discurso foi o projeto de lei nº 304 de 1920, apresentado na Câmara dos Deputados pelo Deputado Federal Rodrigues Dória, autorizando o Governo Federal a “dar completa execução a lei número 1126 de 15 de dezembro de 1903”.²⁸ O projeto de lei foi apresentado com o objetivo de que o Governo Federal cumprisse a lei de 1903, que determinava a construção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá no Estado de Sergipe.

A empresa arrendatária Austriclano de Carvalho & Cia, do engenheiro civil Austriclano de Carvalho²⁹, ficou encarregada dos trabalhos de construção da estrada de ferro em Sergipe. As obras foram iniciadas “no dia 3 de maio de 1909 na Bahia e dia 17 de junho em Aracaju” (DÓRIA, 1910, p. 34). Nos trabalhos de construção, conforme orientação do Governo do Estado de Sergipe, tentou-se empregar pessoas de cidades sergipanas que sofriam com a seca.

²⁷ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 326, 1922, p. 1.

²⁸ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 326, 1922, p. 1.

²⁹ Austriclano Honório de Carvalho (1879-1930) foi um engenheiro civil baiano que trabalhou nas obras da Estrada de Ferro de Alagoinhas a Juazeiro na Bahia, Estrada de Ferro Central de Pernambuco, da Estrada de Ferro Timbó a Propriá e da Estrada de Ferro Aracaju a Simão Dias em Sergipe. Foi gerente da Estrada de Ferro Ceará-Mirim no Rio Grande do Norte. Além disso, foi um dos arrendatários da Estrada de Ferro São Francisco (e do Ramal do Timbó) e da Estrada de Ferro Central da Bahia. (LLOYD, 1913, p. 883).

Os trabalhos de construção da estrada de ferro foram divididos em três trechos: o primeiro trecho iniciava em local denominado Barracão (hoje, Rio Real, no Estado da Bahia) a Aracaju (trecho concluído em 4 de abril e inaugurado entre 24 e 27 de maio de 1913); o segundo trecho iniciava em Aracaju e seguia até Rosário do Catete (trecho inaugurado em 22 de março de 1914); o terceiro trecho iniciava em Rosário do Catete e seguia até Propriá, havendo, também, o Ramal da Murta³⁰, que ia em direção a Cidade de Capela (ambos os trechos inaugurados entre os dias 5 e 6 de agosto de 1915).

Todos esses trechos inaugurados faziam parte da malha ferroviária sergipana, e a Estação de Aracaju era um ponto estratégico central da ferrovia, por se localizar na capital do Estado de Sergipe e onde seria implementada, a partir de 1913, a administração da Estrada de Ferro Timbó a Propriá.

³⁰ A Estação da Murta era o início do Ramal que seguia para a Cidade de Capela. Seu nome deve-se ao Engenho Murta, propriedade dos pais do Desembargador José de Accioli de Menezes desde 1860. (MEDINA, 2008, p. 15).

2 A PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU: SUAS FASES E SEU ESTILO (1910-1976)

Neste capítulo, apresentaremos de forma sequencial os eventos mais significativos na existência da Primeira Estação, entre os anos de 1910 a 1976. O primeiro ano marca a escolha do local onde seria construída a Estação Ferroviária e o segundo foi o ano em que a Estação foi demolida com a autorização da Prefeitura de Aracaju, para o saneamento da área do seu entorno. A Estação de Aracaju fez parte do conjunto de estações ferroviárias da Estrada de Ferro Timbó a Propriá.

Primeiramente, mostraremos que o prédio da Estação e a linha ferroviária que chegava a ela tinham características físicas e espaciais próprias de uma tipologia de ferrovia brasileira. Porém, pelo fato de estar localizada na Capital de Estado de Sergipe, a Primeira Estação foi motivo de críticas nos jornais sergipanos a respeito do seu tamanho, da sua capacidade de atender aos passageiros e do seu pátio de manobras de trens.

Em seguida, discorreremos sobre inaugurações que ocorreram entre 1910 e 1915; trataremos sobre o período do pleno funcionamento da Estação (1913-1950), como local de embarque e desembarque de pessoas e de trânsito de cargas; falaremos sobre o período em que a Primeira Estação deixou de ser a principal estação ferroviária de Aracaju, após a inauguração da nova estação do Bairro Siqueira Campos em 1950, até o início do abandono da Primeira Estação em 1969; discutiremos sobre o período em que a Estação de Aracaju foi abandonada na década de 1970, e, finalmente, demolida em 1976.

2.1 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E ESPACIAIS

A Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (figura 6) fazia parte do primeiro trecho da Ferrovia Timbó a Propriá em Sergipe, que iniciava em Barracão (hoje, Rio Real na Bahia) em direção a Aracaju, inaugurado em 1913.³¹

³¹ Neste capítulo, mostraremos algumas imagens antigas da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju. Por se tratar de um edifício extinto, entendemos ser importante a divulgação desses documentos (fotografias e planta-baixa), portanto, disponibilizamos, como complemento, um acervo iconográfico da Estação de Aracaju na sessão Anexo B deste trabalho.



Figura 6: Fachada da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju em 1920.

Fonte: Silva (1920, p. 153).

A construção de uma ferrovia proporcionava a criação de um conjunto de prédios com funções específicas: estação ferroviária, oficina para reparos gerais, depósito de locomotivas, armazém para mercadorias, prédio da administração dos funcionários da ferrovia, cabine de sinalização, casas de turma (moradias de funcionários da ferrovia), casa de máquinas e casa de força. Na Ferrovia Timbó a Propriá, havia todos os prédios mencionados, a maioria situada na Estação Ferroviária de Aracaju, que era a central ou principal.

O prédio principal de uma ferrovia era a estação, de onde os trens chegavam e partiam e que podia conter as seguintes seções: abrigo para passageiros, guichê para venda de passagens, depósitos para mercadorias, abrigos para carros e desvios de linhas, de acordo com a sua categoria (BRASIL, 1946. p. 6).

Mellins descreveu as instalações internas da Estação de Aracaju no período da década de 1940-1950: “armazém para a expedição de mercadorias; salões para passageiros de 1ª e 2ª classes; salão de bilheterias; salas de telégrafo; inspetoria; administração; armazém de recepção de mercadorias e uns poucos sanitários” (MELLINS, 2007, p. 183-185). (Figura 7).



Figura 7: Fachada da entrada principal da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju em 1941.

Fonte: BRASIL, 2009, vol. 2, p. 40.

Em uma fotografia de 1920 (figura 8), notamos os fundos e a lateral da Estação, isto é, a parte onde havia a plataforma para o embarque no trem, na qual visualizamos o tipo de cobertura em “madeira e telha cerâmica tipo colonial” (FEITOSA, 2004, p. 161). O telhado era dividido em duas águas e tinha alpendres³² sustentados por mãos-francesas de madeira. O alpendre tinha a função de proteger as pessoas da chuva e dos raios solares na plataforma. Nas laterais direita e esquerda, os alpendres tinham uma decoração com lambrequim³³.

³² Verbete Alpendre: “É todo teto suspenso por si só ou suportado por pilastras ou colunas, sobre portas ou vãos de acesso. A todo acesso abrigado corresponde um alpendre. Pode aquela peça formar saliência no frontispício da construção ou estar engastada entre as paredes da mesma, compreendendo, então, espaço coberto reentrante”. (CORONA & LEMOS, “Dicionário de Arquitetura Brasileira”, 1989, p. 32).

³³ Verbete Lambrequim: “Antigamente, na heráldica, nome que se dava a certos ornatos dos elmos ou escudos. Depois, o nome passou a designar enfeites recortados de pano, metal ou madeira, colocadas nas beiradas de pavilhões, dosséis, etc. Daí o fato de se dar o nome de lambrequim ao rendilhado de madeira recortada usado na decoração das extremidades dos beirais de certo tipo de construção europeia da zona alpina, o conhecido chalé, que entrou em voga no Brasil a partir do fim do século XIX”. (CORONA & LEMOS, “Dicionário de Arquitetura Brasileira”, 1989, p. 294). Segundo o contrato de construção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, o tamanho do lambrequim utilizado nas Estações Ferroviárias era de 0,60 cm e seu valor por metro era de 25\$000 (25 mil réis) (BRASIL, 2009, vol. 1, p. 139).

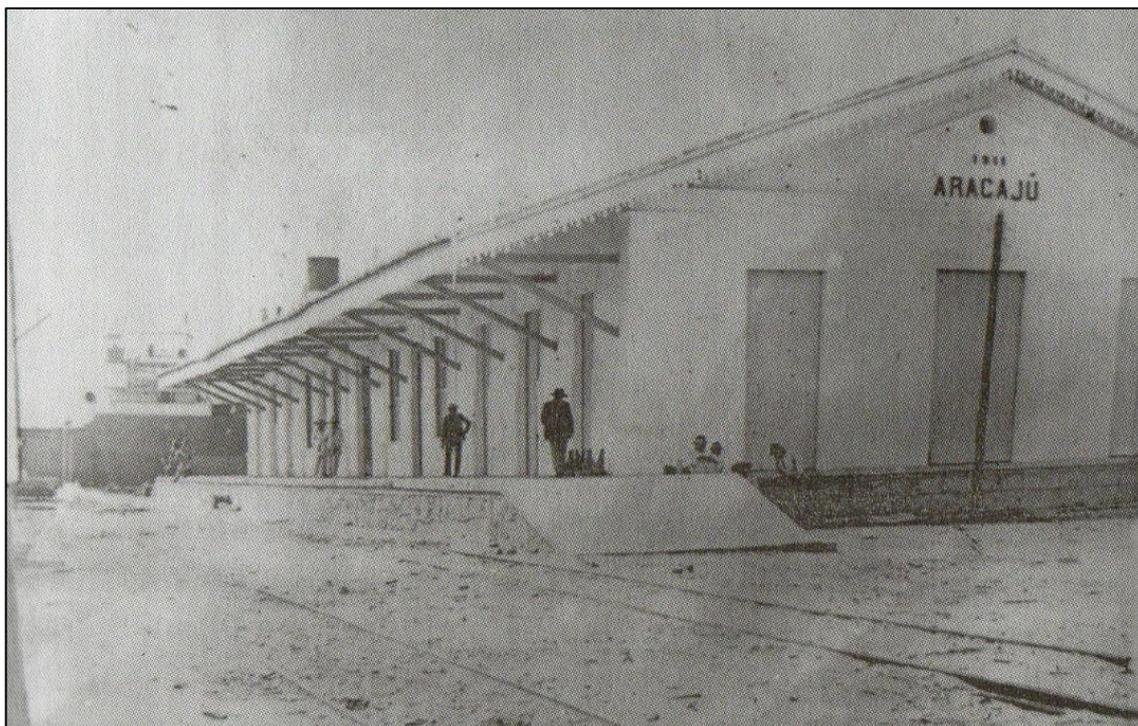


Figura 8: Perfil do fundo e da lateral esquerda da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (ca. 1920).

Fonte: Mellins, 2007, p. 188.

Na Primeira Estação, foram construídos dois anexos externos, cada um localizado em uma lateral, um na esquerda e um na direita. Em uma fotografia da década de 1920 (figura 9), percebemos o anexo lateral esquerdo da estação, isto é, uma construção de formato quadrado, com um telhado simples de duas águas, provavelmente, feito de telhas de cerâmica e as paredes da construção, possivelmente, de ferro corrugado³⁴, com cerca de 8 janelas compridas. Deduzimos que o anexo estava conectado fisicamente ao prédio da estação, através de uma porta interna. Esse cômodo poderia ser uma cabine de sinalização para a orientação do tráfego ferroviário, pois ficava em localização estratégica, com visão privilegiada para a chegada e saída dos trens.

Devido às características da sua estrutura, esse anexo também poderia ser um quiosque de vendas do jornal *Sergipe Jornal*, que pertenceu a Salatiel Profeta Ramos.³⁵

³⁴ O ferro corrugado era um material “feito a partir do laminado, passou a ser produzido comercialmente nos anos 1820 e a primeira patente data de 1829, obtida pelo engenheiro civil Henry R. Palmer. [...] [Era] leve, de fácil transporte e armazenagem, tendo, nesses aspectos, grande vantagem em relação ao ferro fundido; podia ser produzido em larga escala e empregado em coberturas, paredes, etc”. (KUHL, 1998, p. 70).

³⁵ “*Jornal Sergipe-Jornal*”, nº 10, 1921, p. 1.

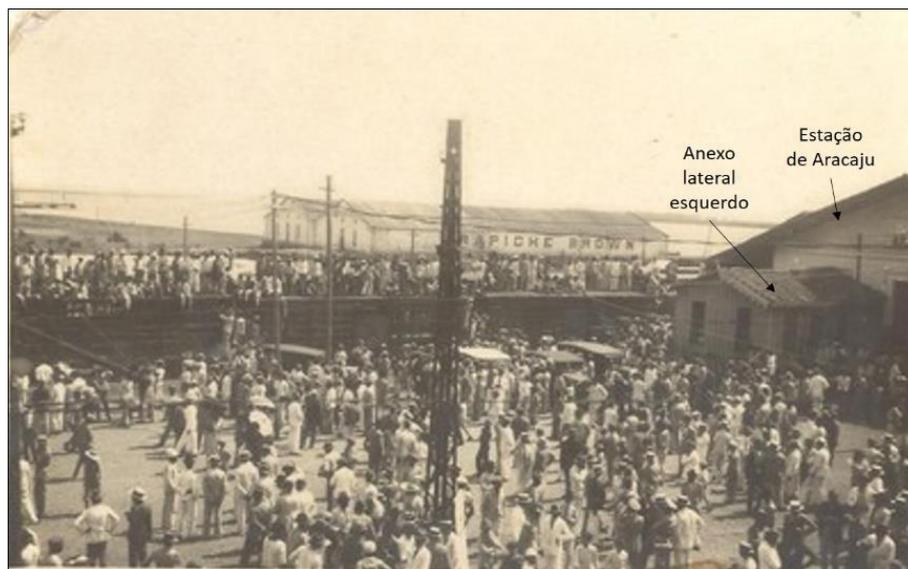


Figura 9: O anexo lateral esquerdo da Estação (ca.1920).

Fonte: Acervo particular de Waldemar Neto (imagem modificada).

O anexo na lateral direita da Estação de Aracaju (figura 10) era semelhante ao anexo esquerdo, embora em posição diferente e com paredes de alvenaria. Sugerimos que nesse cômodo poderiam estar instalados os banheiros, pois, aparentemente, aquele anexo não se ligava fisicamente ao prédio da Estação e não tinha janelas. Mellins (2007, p. 183) informou que a Estação de Aracaju tinha, como um dos seus cômodos, “uns poucos sanitários” para os passageiros que embarcavam e desembarcavam na Estação, mas não mencionou se esse cômodo era interno ou externo.

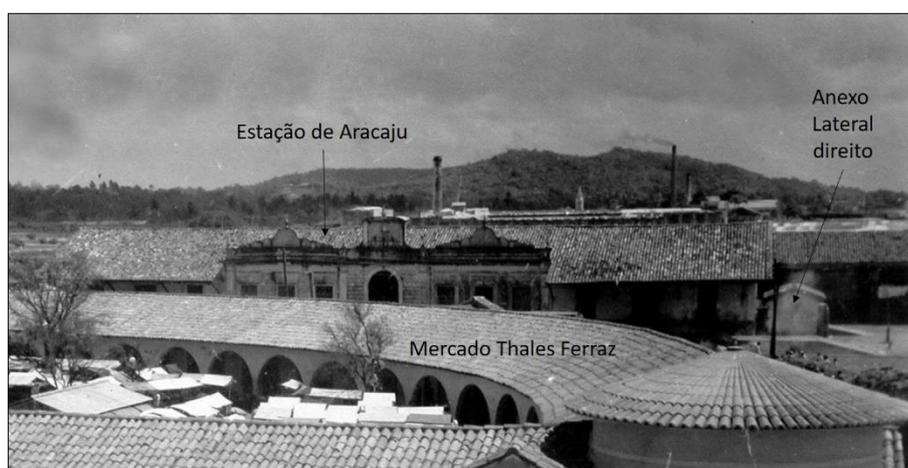


Figura 10: O anexo lateral direito da Estação (ca. 1950).

Fonte: Acervo do Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes (imagem modificada).

Observamos, também, que a Primeira Estação tinha um depósito para guardar as locomotivas, situado entre a Estação e o Trapiche Brown (figuras 11 e 12).³⁶



Figura 11: O depósito de locomotivas da Estação de Aracaju em 1931 entre a Estação e o Trapiche Brown.

Fonte: Fundação Biblioteca Nacional Digital (FBN Digital), disponível em:

<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon309877/icon1104437.jpg>, acesso em: 7 jul. 2016, (imagem modificada).



Figura 12: O telhado do depósito de locomotivas no canto superior esquerdo da fotografia, acima dos vagões do trem (ca. 1920).

Fonte: Acervo do Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes.

³⁶ “Na Estação de Aracajú, foi construído um vasto abrigo para carruagens, protegido contra as marés por extenso muro de revestimento, e uma ponte marítima para atracação de vapores, com 6 metros d’ água na baixa-mar” (“Jornal O Estado de Sergipe”, nº 4.141, 1913, p. 2).

O “Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas” da Rede Ferroviária Federal S. A. (BRASIL, 1991, p. 21-22) classificou a tipologia das estações ferroviárias de acordo com o seu porte. As estações de pequeno porte seriam aquelas que têm em seus cômodos: sala do agente da estação, sala de telégrafo, sala de espera para os passageiros ou um hall, onde, neste local, poderia se encontrar a bilheteria e o armazém, e, em algumas estações desse porte, poderia ter a casa do agente da estação. As estações de médio porte, “construídas em polos ferroviários importantes”, tinham em seu prédio os cômodos encontrados na estação de pequeno porte, mais um “bagageiro e o pavimento superior, onde se encontra a casa do agente ou o escritório”. Ela poderia ter um armazém em outro prédio fora dela. As estações de grande porte, “em geral, eram construídas nas capitais dos estados, não necessitando serem estações terminais da estrada de ferro e abrigavam a administração da ferrovia”.

Localizamos outra classificação tipológica com base no porte das estações (LIMA & SILVEIRA, 2012, p. 5-6): as estações de pequeno porte seriam estações de 3ª classe; as estações de médio porte seriam estações de 2ª classes e as estações que são de grande porte seriam estações de 1º classe. As estações denominadas de 3ª classe eram aquelas que se localizavam em cidades de interior, onde o prédio ficava próximo a cidade uma ou duas plataformas de embarque, os seguintes cômodos: sala do agente da estação; armazém e bilheterias. As estações de 2ª classe apresentavam dimensões maiores que as de 3ª classe. Além disso, poderia ter outros cômodos como: bares, restaurantes, sala de espera e sala de telégrafo. E as estações de 1ª classe eram estações, geralmente, de ponto final de linha e localizavam-se em grandes cidades. Em seu prédio, havia a administração da ferrovia, eram muito imponentes e tinham condições de realizar diversos serviços, além de poder abrigar locomotivas em suas dependências.

Visto as classificações das estações ferroviárias, a Estação Ferroviária de Aracaju parece ser de médio porte ou de segunda classe, porém, com algumas características de estação de grande porte ou de 1ª classe, embora não tivesse a arquitetura tão imponente, pois era térrea, e não tivesse muitos compartimentos.

As estações ferroviárias, em relação a sua posição, podem ser classificadas em três tipos (LIMA & SILVEIRA, 2012, p. 4): estações intermediárias, estações de ponto final e estações de retorno. O primeiro tipo, que também pode ser denominado estação de passagem, “são aquelas que se situam entre o início e o final do trajeto do trem, servindo de ponto de apoio e de embarque e desembarque nas regiões que a ferrovia atravessa”. O segundo tipo de estações de ponto final ou terminais diz respeito às estações ferroviárias que “se encontram no princípio e término da linha, aonde as locomotivas chegam após cumprir integralmente o seu caminho, e

de onde reiniciam a viagem de volta”. E o terceiro tipo são as estações ferroviárias de retorno, elas “permitem a troca do percurso, através de uma bifurcação da via”. (Figura 13).

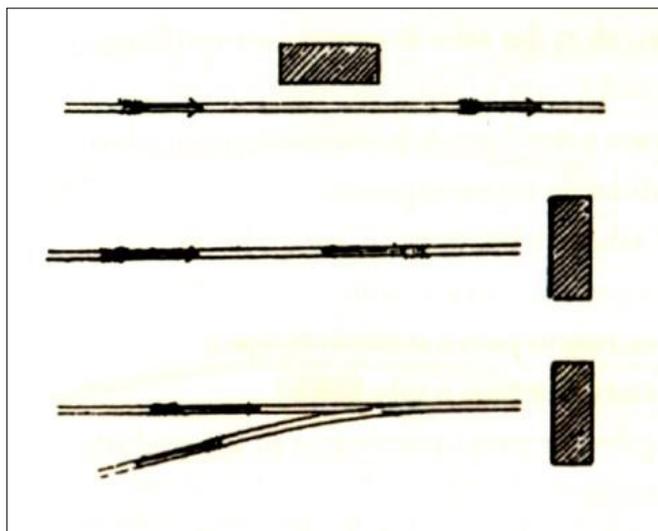


Figura 13: Tipos de estações ferroviárias e de seus trilhos: intermediária ou de passagem; ponto final; de retorno.

Fonte: Kuhl (1998, p. 139).

As Estações terminais ou de ponto final têm características muito próprias que as diferenciam dos outros tipos. Vejamos algumas características das estações terminais ou de ponto final:

CARACTERÍSTICAS DAS ESTAÇÕES TERMINAIS
1ª Além das vias principais da estrada sobre as quais partem e chegam os trens, vias de serviço para a manobra de locomotivas e para poder guarda-las, ou os vagões. Essas vias são em maior ou em menor número, de acordo com a natureza do movimento da ferrovia;
2ª Edifícios contendo os guichês de distribuição de passagem, salas de espera, salas para o depósito das bagagens na partida e na chegada, e outros acessórios;
3ª Edifícios especiais para guardar as locomotivas e os vagões;
4ª Reservatórios de água e gruas hidráulicas para a alimentação das máquinas locomotivas;
5ª Nas grandes linhas, sempre na parte da estação destinada ao serviço de passageiros, edifícios para o serviço de mercadorias expressas, chamadas expedição.

Tabela 2: Características das estações terminais.

Fonte: KUHLL, 1998. p. 139.

A Estação de Aracaju enquadrava-se na tipologia de uma estação terminal ou de ponto final. A construção continha aposentos conforme a 2ª característica relatada na Tabela 2, em um único edifício. Além disso, na edificação, havia um espaço para expedição de mercadorias, conforme 5ª característica apresentada na tabela.

Diferentemente de outras estações ferroviárias desse primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, que eram estações de passagem, a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju era uma estação final e encontrava-se em um local estratégico, no final da Avenida Arthur Bernardes (atual Avenida Coelho e Campos), próxima ao Porto fluvial de Aracaju, aos antigos Trapiches particulares chamados Brown e Entreposto (ou Cruz & Irmãos), e ao lado da antiga Praça Inácio Barbosa (onde havia o Monumento ao Fundador da Cidade de Aracaju - Inácio Barbosa). (Figura 14).

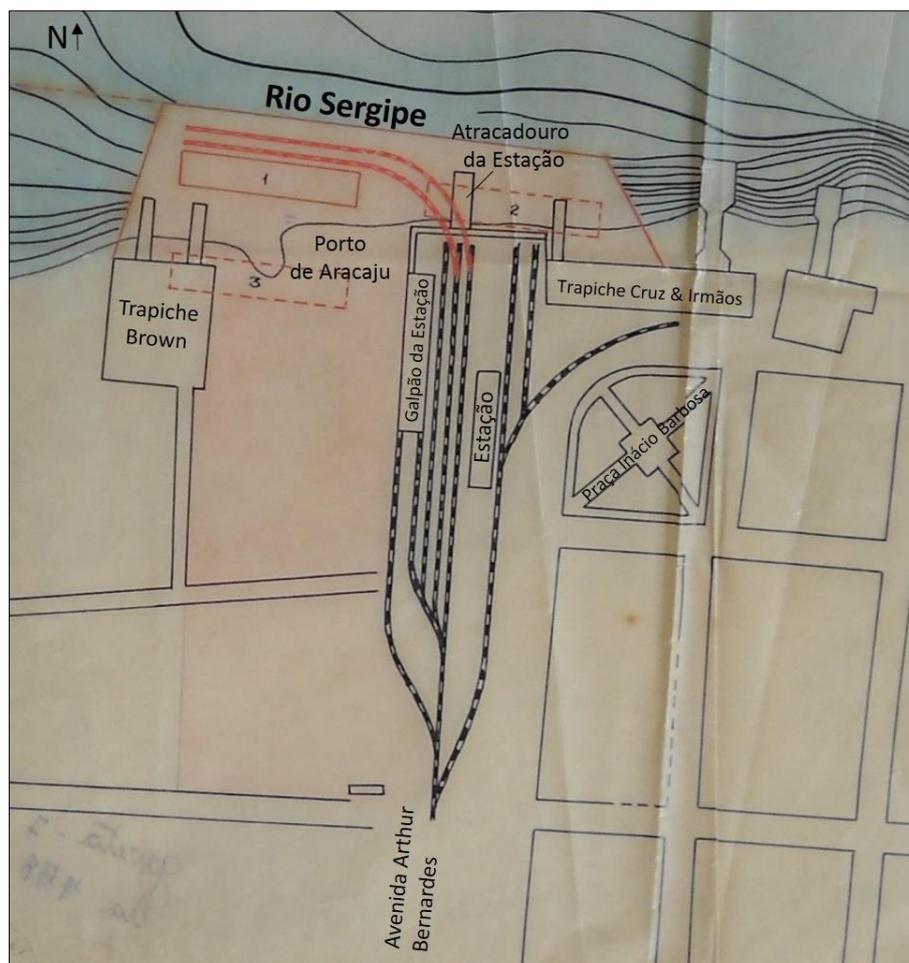


Figura 14: O entorno da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.

Fonte: Acervo do Arquivo Público Estadual de Sergipe (APES), BR SEAPES
MAP020122, (imagem modificada).

Além disso, havia uma linha de bondes ligando a Estação à Praça Pinheiro Machado (atual Praça Tobias Barreto), cobrindo um percurso de grande concentração populacional. Ela também era localizada entre o centro político-administrativo³⁷ e as fábricas de tecidos Sergipe Industrial e Confiança.

O seu entorno passou por diversas mudanças durante o período do seu funcionamento como principal Estação Ferroviária de Aracaju, quando surgiram, naquela área, edificações importantes como: o Colégio Nossa Senhora de Lourdes em 1924, o Mercado Antônio Franco e a Associação Comercial ambos em 1926, e o Mercado Thales Ferraz em 1949, este construído no local da Praça Inácio Barbosa, que se localizava em frente à entrada principal da estação.

O pátio da Primeira Estação era aberto e continha algumas linhas intermediárias para as composições pudessem se aproximar do Trapiche Brown e do Entrepasto (depois, Trapiche Cruz & Irmãos). Como não havia espaço suficiente na Estação para se fazer o retorno das locomotivas, porque se tratava de uma estação final ligada ao Porto fluvial, as manobras eram efetuadas no local das Oficinas da Ferrovia, localizadas no Bairro Aribé (atual Siqueira Campos), a cerca de dois quilômetros da Estação, e os comboios voltavam em marcha a ré para a Estação.³⁸

Quando os trens chegavam à Estação Ferroviária e seguiam para o Norte do Estado, paravam na parte da frente da Estação; os que seguiam com destino ao Sul do Estado, paravam na parte do fundo da Estação. O edifício ficava sobre uma plataforma elevada com rampas nas extremidades (figura 15).³⁹

³⁷ A Estação Ferroviária de Aracaju localizava-se no centro da cidade, próximo à Praça Fausto Cardoso, que concentrava os Palácios do Presidente, da Assembleia e da Intendência (Prefeitura) Municipal, entre outras instituições públicas.

³⁸ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 293, 1922, p. 1.

³⁹ “Jornal Sergipe Jornal”, nº 1802, 1928, p. 1.



Figura 15: Trens na Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (década de 1920).

Fonte: BRASIL, 2009, vol. 2, p. 9.

No jornal *Correio de Aracaju*, dos meses de julho e agosto de 1911, apareceram algumas críticas sobre o aspecto físico da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju. Em notícia publicada em 28 de julho de 1911,⁴⁰ intitulada “Estrada de Ferro”, e assinada com o pseudônimo “Veritas”, o autor fez uma severa crítica sobre o formato da Estação de Aracaju, afirmando que não passava de um barracão comum, que não tinha nenhuma arquitetura, nada mais era que um “flauteio”, ou seja, uma zombaria realizada pelos empreiteiros encarregados da obra de sua construção. Além disso, “Veritas” pediu que o Ministro da Viação e Obras Públicas realizasse uma investigação nas obras da Estrada de Ferro Timbó a Propriá.

No dia 30 de julho de 1911,⁴¹ com o título de “Galpão ou Olaria”, uma pessoa com o pseudônimo “Dr. Pequeno” escreveu uma nota em concordância com a ideia de “Veritas”, afirmando que a Estação de Aracaju não se pareceria com uma estação ferroviária, porque, com argumentos “matemáticos, filosóficos e construtivos”, ela se enquadrava num tipo de construção “galpônica” ou “olaricial”, pois se parecia mais com um galpão ou uma olaria.

No dia 4 de agosto de 1911,⁴² o pseudônimo “Dr. Cujo” também expôs sua opinião: dizendo que se tratava de um galpão, explicando a sua ideia com base em termos técnicos e analisando a arquitetura da Estação de Aracaju. No final de sua reflexão, “Dr. Cujo” chegou à seguinte conclusão: “[...] o edifício obedece as mais puras linhas do galpão e, portanto, por

⁴⁰ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 580, 1911, p. 3.

⁴¹ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 581, 1911, p. 3.

⁴² “Jornal Correio de Aracaju”, nº 583, 1911, p. 2.

todos estes argumentos e outros de igual força, fica provado ser, não uma Estação nem uma Olaria, mas um galpão”.

E parece que houve repercussão em relação as críticas sobre a Primeira Estação, pois, em 9 de agosto de 1911,⁴³ uma pessoa com o pseudônimo de “Nó Cato” afirmou que concordava com ideia de “Dr. Cujo”, que a Primeira Estação de Aracaju tinha o porte de um galpão e não de uma estação ferroviária. Entretanto, “Nó Cato” tentou amenizar as críticas anteriores, afirmando que não se pode julgar a falta de beleza de “um edifício novo, ainda em gestação, porque toda a censura actual é precoce e prematura, pois em obediencia ao princípio citado elle pode ficar bonito”.

De fato, as críticas no jornal em 1911 parecem ter sido precoces, pois havia pouco tempo em que a Primeira Estação havia sido construída e ela só foi inaugurada, oficialmente, em 1913. O edifício foi motivo de polêmica no jornal sergipano quanto ao seu formato, sem haver consenso em relação ao fato do prédio ser uma estação ferroviária, um galpão, uma olaria ou um barracão.

Em junho de 1913, um mês após a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá e da Estação Ferroviária de Aracaju, em uma nota no “Jornal Correio da Manhã” intitulada “de leve, Estação de Aracaju”,⁴⁴ uma pessoa com o pseudônimo Sant’Ana retomou as críticas de 1911 à Estação, classificando o edifício como “antiestético e acaçapado [encolhido ou achatado]”, dizendo que ele foi construído fora do padrão de uma moderna arquitetura da época. Diferentemente das críticas anteriores de 1911, que se esmeravam em comparar o prédio em construção a barracão, galpão ou olaria, Sant’Ana afirmou que existia uma Estação Ferroviária em Aracaju de tamanho modesto e que não condizia com o porte de uma Capital de Estado. Por conta disso, o autor descreveu o tipo de estação que a população aracajuana esperava que fosse construída na cidade: “estação elegante, vasta, um edifício que viesse a embelezar a cidade e, ao mesmo tempo, que servisse aos misteres a que se destinasse”.

Ainda, Sant’Ana revelou que havia uma má vontade ou indiferença por parte dos responsáveis pela Estação de Aracaju, pois essa era inferior, em seu porte físico, a Estação Ferroviária de Alagoinhas na Bahia, a qual se localizava em uma cidade de interior e que não tinha pretensão de ser uma Capital de Estado (figura 16).

⁴³ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 585, 1911, p. 2.

⁴⁴ “Jornal Diário da Manhã”, nº 660, 1913, p. 1.



Figura 16: Estação Ferroviária de Alagoinhas, provavelmente, entre 1890 e 1900.

Fonte: *Site do Arquivo Público Estadual Mineiro*, disponível em:

<http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fotografico_docs/photo.php?lid=30210>, acesso em: 10 jun. 2015.

Outra crítica de Sant’Ana foi registrada em junho de 1913 em relação ao porte da Estação de Aracaju, pois, segundo a empresa administradora da Ferrovia Timbó a Propriá, a estação e o seu agente eram de 2ª classe. No entendimento de Sant’Ana, essa classificação estava equivocada e não era aceitável, visto que a Cidade de Aracaju era uma Capital de Estado. Pela classificação que já apreendemos anteriormente, a Primeira Estação deveria ser uma estação de grande porte e de 1ª classe.

Apesar de todas essas críticas e polêmicas, com base nas fotografias antigas já analisadas, podemos ver que as características físicas da Estação permaneceram praticamente inalteradas no período de 1920 até 1970, recebendo poucas modificações em sua estrutura física principal.

2.2 INAUGURAÇÃO (1910-1915)

Antes da abertura da Primeira Estação para o tráfego e para a utilização pela população, o local foi utilizado em duas oportunidades: a primeira ocorreu em 1910 e a segunda em 1913, antes de sua inauguração.

Em 1910, três anos antes de ocorrer a sua inauguração, o local onde estava sendo construída a Estação foi testado pela primeira vez, para embarque e desembarque, do qual participou o Presidente do Estado, Rodrigues Dória, que, acompanhado de sua esposa e de algumas autoridades, foi convidado a ir ao escritório da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, que ficava junto ao terreno da futura Estação de Aracaju. Uma fonte afirma que:

No escritório, recebeu os distintos visitantes os engenheiros drs. Epaminondas Torres e Augusto Accioly e o ilustre coronel Adriano Carvalho, os quais gentilmente convidaram os distintos cavalheiros a percorrer os trechos de linha construídos. Em um dos carros da estrada, puxado pela possante locomotiva nº 3, tomaram assento s. s. exs. e comitiva, percorrendo para o Sul até o Rio Poxim mais de 8 quilômetros de bem consolidada linha, e para o centro 6, tendo a estrada construídos e em condições de tráfego para o Norte mais 8 quilômetros.⁴⁵

No retorno, o trem parou na lateral do escritório da estrada de ferro ao lado do terreno da futura Estação, onde os convidados ficaram descansando na sala da recepção para um brinde proporcionado pelo representante da Estrada de Ferro de Sergipe.

Pela sua proximidade e relação direta com o Porto de Aracaju, o local de construção da Estação de Aracaju apareceu no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas do ano de 1911, como o terreno onde havia “172 quilômetros [de trilhos] depositados em Aracaju, na área cercada da estação” (SEABRA, 1911, p. 119). Pela sua posição privilegiada junto ao Porto de Aracaju, os materiais necessários para a construção da estrada de ferro chegavam em navios pelo Porto, eram descarregados e armazenados no terreno da futura Estação Ferroviária de Aracaju, para, depois, serem utilizados na construção do novo trecho ferroviário, que se iniciava no Porto em direção a região das Oficinas da Ferrovia Timbó a Propriá, que se situavam no Bairro Aribé (atual Siqueira Campos) em Aracaju.

Em fevereiro de 1913, o Presidente do Estado, General Siqueira de Menezes, e sua comitiva utilizou a recém-construída Estação Ferroviária de Aracaju para realizar uma visita a Cidade de Estância. Sobre o desembarque da comitiva política na Primeira Estação Ferroviária de Aracaju:

Ontem, às 5 e meia horas da tarde, desembarcou na gare da estrada de ferro, acompanhado da sua comitiva, o exmo. sr. General Siqueira de Menezes, que vinha do seu passeio à cidade da Estancia. Em bondes especiais, foram dar as boas-vindas ao ilustre viajante muitos cavalheiros da nossa sociedade, que ainda o acompanharam até a sua residência particular. Uma guarda de honra, postada na Avenida Rio Branco, e composta de forças da marinha, exército e polícia fez s. ex. as continências devidas ao seu alto cargo.⁴⁶

⁴⁵ “Jornal O Estado de Sergipe”, nº 3337, 1910, p. 1.

⁴⁶ “Jornal Diário da Manhã”, nº 582, 1913, p. 1.

A Estação de Aracaju somente foi aberta para o público em geral no dia da inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá em maio de 1913. Como dito, esse trecho iniciava em Barracão (hoje Rio Real - Bahia) e terminava em Aracaju. A data da inauguração desse trecho estava marcada para o dia 24 de maio de 1913, mas, devido às fortes chuvas, o trem, com uma comitiva baiana, somente chegou à estação ferroviária da capital sergipana no dia 26 de maio, por volta das cinco horas da tarde. A comitiva baiana era composta por cerca de 30 componentes, além da banda de música do 1º corpo policial da Bahia e um corpo de guardas-civis. Na Primeira Estação, os baianos foram recebidos pelo representante do Presidente do Estado e conduzidos ao salão principal da Estação, depois, seguiram em bondes especiais ao hotel em que ficariam hospedados.

Em julho de 1913, na Estação de Aracaju, houve uma solenidade na qual foi assinada a ata de entrega e recebimento do trecho que havia sido inaugurado no mês de maio, além do recebimento de material rodante. Segundo a notícia publicada:

ESTRADA DE FERRO. Conforme noticiamos, acha-se estabelecido o tráfego dos trens suburbanos entre esta capital e São Cristóvão, devendo a 14 do corrente serem iniciadas as viagens entre Bahia e Aracaju, para cujo fim partirá da estação da Calçada [em Salvador] no dia 10 o trem n. 71. Anteontem, na sala principal da estação da estrada de ferro, foram assignadas as actas de entrega e recebimento do trecho da referida estrada compreendido entre Barracão e Aracaju, estações intermediárias e material rodante. Esses documentos tiveram as assinaturas dos drs. Couto Fernandes, engenheiro chefe do 5º distrito da Inspetoria Federal das Estradas, Silveira e Souza, engenheiro-fiscal do referido trecho, Austricliano de Carvalho e Epaminondas Torres, representantes da empresa construtora, e Victor Veé, pela *Compagnie Chemins de Fer d'Est Brésilien* e mais pessoas presentes ao ato. Às 5 horas da tarde de anteontem, partiu para São Cristóvão um trem de início do tráfego suburbano, que regressou ontem pela manhã, conforme o horário já publicado.⁴⁷

Em 22 de março de 1914, houve a inauguração do segundo trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, de Aracaju à Vila de Rosário do Catete. De Aracaju: “[...] partiram da estação desta capital, em comboio de luxo especial, com classes de luxo, grande número de convidados”⁴⁸. A notícia seguiu citando os diversos convidados, entre eles, políticos e jornalistas. A comitiva foi inaugurando as estações ferroviárias até o destino final. A primeira estação em que parou foi a da Vila do Socorro, em seguida, a Estação de Laranjeiras, a Parada do Caetetu⁴⁹ em Maruim, e, por fim, a Estação da Vila de Rosário do Catete. Após as festividades, o trem inaugural retornou à Estação de Aracaju às 7 horas da manhã do dia 23 de março de 1914.

⁴⁷ “Jornal Diário da Manhã”, nº 686, 1913, p. 1.

⁴⁸ “Jornal Diário da Manhã”, nº 888, 1914, p. 1.

⁴⁹ Essa parada ficou em funcionamento entre 1914 a 1975. (BRASIL, 2009, vol. 1, p. 98).

Por fim, os últimos trechos inaugurados da Estrada de Ferro Timbó a Propriá foram o trecho entre a Vila de Rosário do Catete e a Cidade de Propriá e o trecho entre o Ramal da Murta a Cidade de Capela. As inaugurações ocorreram entre os dias 5 e 6 de agosto de 1915. A viagem inaugural teve o seguinte roteiro divulgado:

Da estação desta capital, partirá hoje, às 10 horas, o trem inaugural, conduzindo o Sr. Dr. Monteiro de Almeida, Secretário do Estado, que vai representando S. Ex. o General Oliveira Valadão, o mundo oficial, representantes da *Chemins* e da fiscalização e pessoas outras, que vão inaugurar os dois últimos trechos da Timbó a Propriá, já entregues ao Governo Federal. Na Capela, será a comitiva recebida com festas, pernoitando aí o trem, de onde sairá pela manhã de 6, com destino a Propriá, onde preparam-se estrondosas festas pelo motivo tão auspicioso da abertura do tráfego deste trecho ferroviário. O regresso a esta capital será feito no dia 7. (VALLADÃO, 1915, p. 24-25).

Com o horário programado, o trem inaugural partiu da Estação de Aracaju com a banda de música do Corpo de Polícia do Estado de Sergipe e a presença do Presidente do Estado, General Oliveira Valadão,⁵⁰ que acompanhou o embarque da comitiva, com destino à Estação da Vila de Rosário do Catete, seguindo para a Estação do Carmo (atual Cidade de Carmópolis), para a Estação da Vila de Japarutuba e, depois, para a Estação da Murta e da Cidade de Capela. No dia seguinte, o trem inaugural seguiu sua viagem com destino à Estação Ferroviária de Propriá, onde se lavrou a ata de inauguração do último trecho da estrada de ferro. Nesse momento, fizeram discursos: alguns políticos sergipanos, um jornalista, o chefe de fiscalização das estradas de ferro e um senador alagoano, que foi convidado para o ato de inauguração. Após essa solenidade, a comitiva de inauguração retornou à Estação de Aracaju.

2.3 FUNCIONAMENTO A PLENO VAPOR (1913-1950)

Na Primeira Estação, encontravam-se todos os serviços prestados pela Estrada de Ferro Timbó a Propriá, como embarque e desembarque de passageiros e de produtos diversos (como açúcar, sal e coco) que chegavam do Porto de Aracaju nas embarcações ou de outras

⁵⁰ General Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão foi um militar e político sergipano. Nasceu em Vila Nova (hoje, Neópolis-SE) no dia 4 de janeiro de 1849, e faleceu no Rio de Janeiro-RJ no dia 19 de novembro de 1921. Foi Presidente do Estado de Sergipe entre 1894 e 1896 e entre 1914 e 1918; Deputado Federal entre 1903 e 1904 e 1906 e 1908, cujo mandato foi interrompido por ter assumido a vaga no Senado deixada pela morte do Senador Olímpio Campos, concluiu esse mandato em 1911. (Verbete: General Valladão. In: GUARANÁ, “Dicionário Bio-Bibliográfico Sergipano”, 1925, p. 219. Disponível em: <<http://arrow.latrobe.edu.au/store/3/4/3/8/0/public/B20396442.pdf>>, acesso em: 5 maio 2016).

localidades, por via férrea; armazenagem de produtos; venda de bilhetes de passagens de 1ª e de 2ª classes; transmissão de mensagens telegráficas.

Além dos serviços citados, nas dependências da Estação, funcionava a administração da Ferrovia Timbó a Propriá, exercida pela *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Brésilien*. Essa Companhia Ferroviária, empresa franco-belga, administrou a Estrada de Ferro Timbó a Propriá entre 1913 e 1922, quando foi modificado o seu nome para Companhia Ferroviária Este Brasileiro, conforme o Decreto nº 15.383, de 2 de março de 1922. (BRASIL, 1922, p. 5430).

Nas dependências da Primeira Estação, também funcionava a inspetoria do tráfego dos trens em Sergipe, que gerenciava problemas como descarrilamentos e atrasos de trens. A administração da Ferrovia divulgava os preços das passagens e as tabelas com os horários de chegadas e partidas, e dava autorização para a liberação de locomotivas e de vagões para serviços diversos, deliberados na Estação.

O primeiro problema grave, do qual se tem notícia, foi o descarrilamento de um trem no dia 20 de março de 1925, entre as Estações de Boquim e Salgado. Uma notícia da época observou que:

Acaba de chegar ao nosso conhecimento, que entre as Estações de Boquim e Salgado de nossa ferrovia, ocorreu, hoje, horrível desastre ocorrido pelo descarrilamento da máquina que conduzia o trem do horário, e que arrastou depois, na queda sinistra, todos os carros que compunham o comboio sinistrado. Sabedores do ocorrido, para logo, destacamos o nosso repórter para a Estação Central da Este Brasileiro e para a Chefatura de polícia, onde infelizmente malograram-se as nossas tentativas de esclarecimento do fato, aos leitores do 'Sergipe-Jornal', porque aquelas repartições, apenas têm comunicação do horroroso sinistro, sem mais pormenores relativos ao ocorrido. Pelos informes, entretanto, que nos chegam, podemos desde já prever a grave extensão da tragédia, pois a locomotiva descarrilada precipitou-se, arrastando na queda todos os carros da composição. Para o local do sinistro, seguiram já o sr. dr. chefe de polícia, o sr. inspetor d'Este, médicos da Profilaxia, enfermeiros, ambulância, e material indispensável aos curativos de urgência e socorros médicos mais indispensáveis às vítimas do desastre. No nosso próximo número, procuraremos inteirar os nossos leitores dos pormenores do lutuoso acontecimento que praza aos céus, não vê há de cobrir de luto e mágoa a desolada família sergipana.⁵¹

A administração da ferrovia, por meio do telégrafo, recebeu a notícia do acidente transmitida pela Estação de Boquim ou de Salgado e a repassou ao repórter do Sergipe-Jornal para que divulgasse uma nota. Como esperado, o inspetor do tráfego seguiu para o local com o chefe de polícia para apurar o acidente juntamente com o serviço médico.

Nos jornais sergipanos, com frequência, eram noticiados problemas que ocorriam na Estrada de Ferro Timbó a Propriá. Eram atrasos, descarrilamentos, acidentes, reclamações

⁵¹ "Jornal Sergipe-Jornal", nº 1.030, 1925, p. 1.

da quantidade de trens insuficientes, entre outros assuntos, que apareciam nas manchetes de primeira página. Embora fossem críticas que aparentavam refletir a insatisfação da população aracajuana em geral, não podemos esquecer que os jornais sergipanos, em sua grande maioria, eram de propriedade de políticos locais, tais como deputados estaduais e federais. Isto quer dizer que, provavelmente, a intenção de criticar a Companhia Ferroviária poderia ter um cunho político e, por ela ser uma empresa controlada por empresários de fora do Estado de Sergipe, talvez, alguns jornais que a criticavam quisessem difamar a empresa perante a população.

Ao mesmo tempo, os jornais davam espaço para a Empresa Ferroviária se justificar perante a população. Desde o início do funcionamento da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, os passageiros sofriam com os atrasos dos trens. Em julho de 1913, a *Compagnie des Chemins de Fer* divulgou, em nota de jornal, a informação de que tomaria “providências gerais para a perfeita regularidade do serviço, providenciando para que trens suburbanos não mais tenham atrasos”.⁵² Em 1915, a administração da *Chemins de Fer* tentou se eximir das suas responsabilidades em relação aos atrasos dos trens. A empresa atribuía os atrasos ao mau tempo, “não se responsabiliza[ndo] pelo que se der de prejuízo, demora, atraso ou qualquer outro acidente que apareça. Desta forma, fica o público prevenido de que não aceita[va] a companhia reclamação alguma”.⁵³

Os valores das passagens ou descontos de passagens, como, também, os horários eram informações muito divulgadas pela administração da ferrovia nos jornais sergipanos desde 1913. Sobre a divulgação de descontos nos preços das passagens dos trens, existe um exemplo em nota de jornal: “De 25 de agosto a 15 de setembro [de 1933] as passagens de 1.a e 2.a classes, de ida e volta, em qualquer das linhas arrendadas a esta estrada gosam de abatimento de 40 % [40 por cento]”.⁵⁴ Isso quer dizer que haviam períodos específicos nos quais a Companhia Ferroviária destinava descontos para todos os tipos de passageiros, e esses descontos eram dados de forma frequente entre 1913 a 1950.

As informações de horários de chegada e partidas de trens eram divulgadas nos jornais sergipanos. Essas informações eram divulgadas em formatos de tabelas (como exemplo, ver tabela 3), que continham, além dos horários dos trens, a listagem das estações ferroviárias das cidades da Bahia e de Sergipe, os prefixos dos trens, e os dias de circulação dos trens.

⁵² “Jornal Diário da Manhã”, nº 692, 1913, p. 1.

⁵³ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 1683, 1915, p. 1.

⁵⁴ “Jornal O Estado de Sergipe”, nº 146, 1933, p.1.

<h1>Chemins de Fer</h1>					
HORARIO DOS TRENS					
Bahia a Aracajú e Rosario					
ASCENDENTES			DESCENDENTES		
Estações	M. 71 <i>Mixto</i>		Estações	M. 72 <i>Mixto</i>	
	<u>CHEGA</u>	<u>SAE</u>		<u>CHEGA</u>	<u>SAE</u>
Bahia		7.30	Rozário		6.00
Alagoinhas		13.00	Maroim	6.18	6.32
Sauhype	13.36	13.37	Caetetú	6.51	6.52
Capianga	14.09	14.14	Riachuelo	7.08	7.09
Sítio do Meio	14.36	14.46	Larangeiras	7.40	7.43
Entre Rios	15.14	15.24	Socorro	7.59	8.00
L. Redonda	15.44	15.54	Aracajú	8.30	9.30
Pedras	16.16	16.18	Thebaida	10.20	10.25
Timbó	16.49	17.24	S. Crhistovão	10.52	11.02
Malombê	17.34	17.37	Ritta Cacete	11.21	11.22
Aporá	18.10	18.21	Escurial	11.43	11.44
Barracão	19.36		Itaporanga	11.59	12.04
	3ª.s e 5ª. S feiras e Sabbados			3ª.s e 5ª. S feiras	
Barracão		6.00	Salgado	13.08	13.25
Gerú	6.50	6.56	Boquim	14.36	15.40
Itabaianinha	7.35	7.40	Pedrinhas	15.37	16.40
Pedrinhas	8.35	8.38	Itabaianinha	16.35	17.23
Boquim	9.09	9.39	Gerú	17.18	
Salgado	10.50	11.07	Barracão	18.12	
Itaporanga	12.11	12.16			
Escurial	12.28	12.28	Barracão		5.30
R. Cacete	12.50	12.50	Aporá	6.45	6.55
S. Christovão	13.10	13.20	Maombê	7.28	7.29
Thebaida	13.47	13.52	Timbó	7.39	8.15
Aracajú	14.42	15.30	Pedras	8.46	8.47
Socorro	15.58	15.59	Lagoa Redonda	9.09	9.14
Larangeiras	16.15	16.18	Entre Rios	9.34	9.37
Riachuelo	16.49	16.50	Sítio Meio	10.05	10.09
Caetetú	17.06	17.07	Capianga	10.31	10.36
Maroim	17.26	17.40	Sauhype	11.08	11.09
Rosário	18.00		Alagoinhas	11.45	
	3ª.s e 5ª. S feiras e Sabbados		Bahia I	5.58	

Observações

A' s 2ª. s. e Sabbados haverá trem de feira entre Aracajú e Rosario e vice-versa no mesmo horario dos trens ns. 71 e 72 recebendo passageiros de 1ª. e 2ª. classes, bagagens e cargas etc.

Os trens de Joazeiro até o S. Francisco combinarão com os trens para Rosario, em Alagoinhas.- Os trens de Rosario até Alagoinhas combinarão com os trens para Joazeiro em S. Francisco.-- Linha do Sul. Ida 3ª.s. e 5ª. s. Volta 4ª. e 6ª. Partida de Bahia ás 3ª.s. e 5ª. s. Linha do Norte. Ida 2ª.s, 4ª.s, 6ª.s, e Sabbados Volta 2.ªs., 3.ªs., 5ªs. e Sabbados.

Este horario vigorará até novo aviso.

Bahia, 9 de outubro de 1914

O SUPERINTENDENTE

H. MARTIN

Tabela 3: Horários dos trens da Estrada de Ferro Timbó a Propriá em 1915.

Fonte: "Jornal Correio da Aracaju", nº 1.375, 1915, p. 4.

Nas tabelas divulgadas nos jornais sergipanos com os horários de trens, era descrito que, em dias específicos, haveria o denominado “trem de feira”. Este era destinado a transportar passageiros e cargas de cidades sergipanas integrantes da rota do trem, os quais se dirigiam às feiras de venda de mercadorias na capital sergipana.

Também, era divulgado que os horários dos trens, que seguiam da Cidade de Rosário do Catete-SE, deveriam combinar com os trens oriundos da Cidade de Juazeiro-BA, encontrando-se na Cidade de Alagoinhas-BA, para realizar a baldeação (troca de vagões) e dar prosseguimento a viagem para Salvador. Essa mudança dos passageiros de um trem para outro ocorria em Alagoinhas, pois era lá onde a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco e a Estrada de Ferro Timbó a Propriá se encontravam, porém, não eram estradas de ferro compatíveis devido à diferença de bitolas dos trilhos, respectivamente, de 1,60 metros e 1 metro.

Outro assunto deliberado pela administração da Ferrovia na Estação de Aracaju era a liberação de vagões (carros) para a utilização pela Secretaria de Obras do Governo do Estado de Sergipe para diversos serviços. Uma dessas solicitações encontramos no Ofício nº 179, emitido em 26 de junho de 1920, o qual relatou:

Ilm.º Sr. a fim de que sejam transportados, para o Posto Zootécnico, aparatos agrários, destinados ao serviço de agricultura do mesmo, peço a V. S. se digne providenciar no sentido de ser fornecido um carro aberto dessa Companhia [ferroviária], para a efetividade do transporte, atendendo à urgente necessidade desta Diretoria. Aproveito o ensejo para apresentar a V. S. os protestos de elevada estima e distinta consideração. Ao Sr. Inspetor do tráfego da *Chemins de Fer*. O Diretor. José Sobral S. Moraes.⁵⁵

Como dito anteriormente, desde a sua inauguração em 1913, a Primeira Estação foi criticada nos jornais sergipanos por não ter um porte condizente com uma estação de Capital do Estado. Com o passar do tempo, as críticas continuaram e a ideia da transferência da Estação para o amplo terreno das Oficinas da Ferrovia, no Bairro Aribé (atual Siqueira Campos), começou a ser pensado pela sociedade aracajuana e pelo Governo Estadual.

O primeiro desses reclames sobre a Primeira Estação de Aracaju foi uma mensagem⁵⁶ apresentada pelo Presidente do Estado, General Oliveira Valadão, que criticou a Estrada de Ferro em Sergipe, dizendo com relação à Estação de Aracaju: “devem-se notar as plataformas da Estação da Capital, onde afluem mais de 400 pessoas em certos dias por ocasião da chegada e saída de trens, a plataforma (sem uma gare) onde se acotovelam os adultos e pisam-se crianças”. Continuando o seu relato, comparou a Estação da Capital: “mais estreita,

⁵⁵ APES. “Livro - Viação e Obras Públicas”, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924, Ofício nº 179, de 26 de junho de 1920.

⁵⁶ “Jornal Diário da Manhã”, nº 1597, 1916, p. 1.

mais apertada, do que a da Estação de Thebaida [próxima ao Horto Florestal da Floresta da Ibura, Vila do Socorro], onde não embarca um passageiro, e onde, desde a inauguração da mesma, há 3 anos, só embarcaram 3 sacos de farinha de mandioca”.

Outro relato sobre a Estação de Aracaju foi publicado no Sergipe-Jornal de 28 de julho de 1922,⁵⁷ afirmando que uma medida a ser tomada pelo poder público “é a mudança da nossa Estação Ferroviária para o local onde se acham instaladas as Oficinas no Aribé”. Essa notícia está em sintonia com o reclame feito pelo General Oliveira Valadão em 1916. Foram apresentadas algumas justificativas para essa medida e a primeira delas dizia que:

A Estação, no local onde se acha edificada, já não pode mais estar ali continuar, em vista de perturbar o trânsito da cidade, para o lado norte e, mais ainda, constituir iminente perigo à vida os que têm necessidade de transitar por aquele trecho em procura de seus domicílios.

Outra justificativa levantada pela mesma notícia, dizia que: “quando em manobras da Estação, os trens da nossa Companhia Ferroviária já têm roubado muitas vidas de pessoas humildes nesta capital”. Continuou reforçando que a Estação Ferroviária de Aracaju não tinha dimensões condizentes a estação ferroviária de uma Capital de Estado em desenvolvimento e, quando se chegavam os trens de Norte e do Sul do Estado, a Estação ficava “em condições de se não poder dar um passo”.

A notícia de 28 de julho de 1922 causou receios na população aracajuana devido ao fato de que, se a Estação fosse mudada do centro para o local onde ficam as Oficinas, não seria atendida por linhas de Bonde e, assim, a população que fosse viajar de trem poderia ser prejudicada.

Ainda sobre a mudança da Estação, foi publicada uma notícia no dia 3 de agosto de 1922,⁵⁸ trazendo mais argumentos e retomando os que já foram falados anteriormente. O novo argumento para a mudança da Estação passou pelo fato de que, como a Estação era um ponto terminal, os trens que chegavam em Aracaju, primeiramente, entravam nas Oficinas, localizadas no Bairro Aribé (Siqueira Campos), manobravam, mudando de direção, e, depois, seguiam em marcha a ré para a Estação de Aracaju (no Centro da Capital). Esse tipo de chegada do trem na Estação foi visto com desconforto para as pessoas e essa situação provocaria um certo “mal agouro”.

⁵⁷ “Jornal Sergipe-Jornal”, n° 288, 1922, p. 1.

⁵⁸ “Jornal Sergipe-Jornal”, n° 293, 1922, p. 1.

A mesma notícia esclareceu que a Estação deveria ser mudada para o benefício da população e que as linhas de Bonde se estenderiam ao Bairro Aribé, e, conseqüentemente, à futura Estação Ferroviária.

Outro relato sobre a situação da Primeira Estação é encontrado no livro “Roteiro de Aracaju” de Cabral (1948), onde são vistos vários temas do cotidiano e da cultura da Cidade de Aracaju naquele ano, sendo um desses temas a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju. Em sintonia com as notas anteriores de jornais, Cabral (1948) classificou a Estação de Aracaju como um “pardieiro” e um “barracão” que datava de 1911, e a comparava a uma ilha, pois, no inverno, ficava cercada de água por todos os lados. Ainda, ressaltou que a nova estação ferroviária situada “próxima às Oficinas da Leste⁵⁹, já se encontra em construção adiantada” (CABRAL, 1948, p. 263), isto é, em 1948, já estavam construindo uma nova estação em Aracaju no intuito, certamente, de solucionar antigos problemas que ocorriam na Primeira Estação Ferroviária de Aracaju.

As reclamações referentes à Primeira Estação Ferroviária de Aracaju divulgadas na imprensa sergipana ao longo das décadas de 1920-1940, bem como a mensagem apresentada em 1916 pelo Presidente do Estado, General Valadão, provavelmente, tiveram alguma influência na decisão da empresa administradora da Ferrovia, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, de iniciar o projeto de construção da Segunda Estação Ferroviária de Aracaju em 1944.

Em 19 de abril de 1944, ocorreu o ato de batimento da pedra fundamental para a construção da Segunda Estação Ferroviária de Aracaju. Nessa solenidade, estavam presentes o Interventor no Estado de Sergipe, Augusto Maynard Gomes⁶⁰, entre outras autoridades (figura 17).

⁵⁹ Cabral (1948) utilizou o termo “Leste”, porque, a partir de 1935, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro administrava as ferrovias na Bahia e em Sergipe. Desde então, ficou no senso comum dos aracajuanos a ideia de que a Segunda Estação Ferroviária de Aracaju, que está no Bairro Siqueira Campos, é a “Estação da Leste”.

⁶⁰ General Augusto Maynard Gomes foi um militar e político sergipano. Nasceu no Engenho Campo Redondo, Município de Rosário do Catete-SE, em 16 de fevereiro de 1886 e faleceu no Rio de Janeiro-RJ no dia 12 de agosto de 1957. Participou das revoluções de 1922, 1924 e de 1930, além de ter sido Interventor Federal de Sergipe entre 1930 e 1935 e 1942 e 1945; juiz do Tribunal de Segurança Nacional entre 1937 e 1942; Senador pelo Estado de Sergipe entre 1947-1951 e 1955-1957. (Verbete: GOMES, Augusto Maynard. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/GOMES,%20Augusto%20Maynard.pdf>>, acesso em 5 maio 2016.



Figura 17: Solenidade de colocação da pedra fundamental para o início da construção da nova Estação Ferroviária de Aracaju em 19 de abril de 1944, ao lado esquerdo da foto, o Interventor Augusto Maynard e sua esposa, ambos de roupa escura.

Fonte: BRASIL, 2009, vol. 2, p. 53.

A Segunda Estação Ferroviária de Aracaju foi construída na área das Oficinas da Ferrovia Timbó a Propriá, situada no antigo Bairro Aribé, atual Siqueira Campos. Essa Estação existe e encontra-se desativada; no local, ainda existem resquícios de trilhos de trens e de maquinário ferroviário.

O período de pleno funcionamento da antiga Estação foi, sem dúvidas, um momento de grande movimento de trens, de diversos tipos de pessoas e de cargas, sendo um local estratégico em meio ao Centro da Cidade de Aracaju. Além disso, ao redor da Estação, havia um comércio em crescimento, novos edifícios surgiram e houve aumento populacional, de tal maneira que, ainda na década de 1920, surgiu o interesse para que se mudasse a Estação para um novo local mais amplo e com menos aparatos urbanos ao seu redor. Porém, somente na década de 1940 teve início a construção da nova Estação Ferroviária no Bairro Siqueira Campos, considerada, por nós, a Segunda Estação de Aracaju.

O motivo do deslocamento - das funções de embarque de pessoas e sede administrativa da Ferrovia - do Centro para o Siqueira Campos não deve ter sido somente a busca por uma local mais espaçoso. Pensamos que a mudança para um local mais periférico como o bairro Siqueira Campos pode ter sido um fenômeno que foi comum em capitais

brasileiras, como uma forma de higienizar o espaço antigo para criar algo novo, porém, em local mais afastado e onde já havia terreno de posse da Companhia Ferroviária.

No início de sua implementação e durante seu funcionamento pleno, a Primeira Estação localizava-se em uma região estratégica - comercial e industrial, onde transitavam pessoas de diversas classes sociais, mas, principalmente, pessoas menos abastadas ou pobres, onde existia comércio informal e feiras de produtos perecíveis, possivelmente, gerando um ambiente insalubre e violento. Havia um contraste eminente com a região do entorno das Praças Fausto Cardoso, Almirante Tramandaré e Olímpio Campos, região de destaque, onde havia os prédios públicos político-administrativos e as casas da elite aracajuana, além de igrejas católicas. Sendo assim, o funcionamento de embarques e desembarques de pessoas e sede administrativa da Companhia Ferroviária deslocados para o Siqueira Campos foi uma forma das pessoas terem acesso ao trem, principalmente, as mais abastadas ou da classe média, em uma região nova e com menos conflitos sociais.

2.4 A PRIMEIRA ESTAÇÃO COMO DEPÓSITO (1950-1968)

No dia 18 de julho de 1950, a Segunda Estação encontrava-se em fase de acabamento, recebendo os últimos retoques nas suas dependências e nos prédios construídos, como no depósito de cargas, por exemplo. Em agosto do mesmo ano, ainda não tinha chegado o mobiliário da estação, e somente isso faltava para o ato de sua inauguração.

Em 7 de setembro de 1950, a Segunda Estação foi inaugurada. Para facilitar o acesso ao local, foram disponibilizadas uma linha de ônibus da Empresa de Transportes Urbanos e uma linha de bondes. O espaço da nova estação foi considerado um dos melhores da Região Nordeste, devido ao traçado do seu pátio ferroviário. A antiga Estação e a nova Estação Ferroviária foram comparadas para se justificar a construção da Segunda Estação:

A 7 de setembro foi inaugurada a estação da Leste nesta Capital, que revela um real progresso para Aracaju, uma vez que a antiga, embora se achasse no centro da Cidade, tinha um pátio de manobra, completamente aberto, apresentando, a cada passo, interrupções e ameaças de desastre aos trânsitos locais. Além disto, o espaço era exíguo para armazenar o volume de mercadorias a se exportarem por via férrea, o que não acontece com a nova que possui amplos depósitos e plataformas bem espaçosas.⁶¹

Na comparação, foram levantados os argumentos que haviam sido divulgados pelo Presidente do Estado, General Oliveira Valadão, e pela imprensa sergipana, em anos anteriores,

⁶¹ “Jornal A Cruzada”, nº 668, 1950, p. 1.

com: o pátio de manobras aberto, o tamanho do depósito de cargas e o espaço das plataformas de embarque e desembarque. Todos esses aspectos foram utilizados para ressaltar as qualidades da Segunda Estação Ferroviária de Aracaju recém-inaugurada.

Após a inauguração da nova Estação Ferroviária em setembro de 1950, a antiga Estação localizada no Centro de Aracaju foi desativada para embarque e desembarque de passageiros, passando a ser somente um depósito auxiliar de embarque e desembarque de cargas da Segunda Estação Ferroviária de Aracaju.

A partir da década de 1960, constatamos, em alguns documentos, o surgimento de queixas frequentes a respeito do entorno da Estação de Aracaju. Naquele período, já havia uma favela ao lado da Primeira Estação, que foi formada por feirantes e camelôs que trabalhavam nos mercados vendendo produtos, que foram se estabelecendo em barracos no seu entorno. A má qualidade de vida dos moradores desse aglomerado foi noticiada no Sergipe-Jornal do dia 28 de outubro de 1964:

Vivendo em condições precaríssimas de higiene, saúde e alimentação, dezenas de famílias de pequenos feirantes dos mercados da rua José do Prado Franco constituíram há anos, nos fundos da antiga estação da Leste Brasileiro, um amontoado de casas de madeiras, cobertas de zinco, onde predominam sobretudo a sujeira e a miséria. O grande problema particular de cada família é a criação dos filhos menores, que à falta de recursos e apóio das autoridades, morrem constantemente de doenças diversas, entre as quais a anemia e tuberculose.⁶²

Em março de 1968,⁶³ um morador da Cidade de Aracaju, que se identificou como “um munícipe colaborador”, enviou duas cartas ao Prefeito de Aracaju, José Aloísio de Campos, cujo conteúdo nos levou a compreender a situação da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju e o seu entorno naquele ano.

As cartas apresentavam sugestões de obras que poderiam ser realizadas em diversas ruas e avenidas da Cidade de Aracaju, e o autor das cartas as apresenta, segundo ele: “historiando cada uma delas de acordo com o meu pensamento”.

Na carta recebida pela Prefeitura no dia 12 de março, são apresentados quatro títulos para análise: 1 - “serviço de conservação de calçamentos”; 2 - “novas vias de escoamento de trânsito”; 3 - “locais para estacionamento para veículos”; 4 - “barracos que enfeiam a cidade”.

No terceiro título, “locais para estacionamentos de veículos”, o autor colocou algumas sugestões. A primeira delas referiu-se a retirada dos camelôs que estavam, naquele

⁶² “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 14.342, 1964, p. 1.

⁶³ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios recebidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício [s. n.], Aracaju, 12 de março de 1968; Ofício [s. n.], Aracaju, 21 de março de 1968.

momento, na Rua José do Prado Franco. Pediu que a Prefeitura fizesse o calçamento da Avenida Coelho e Campos e, por último, que fosse solicitado ao Ministério dos Transportes para retirar “aquele monstrengo”, a antiga Estação Ferroviária de Aracaju, para se construir um mercado moderno para abrigar todos os feirantes das imediações dos mercados e, também, um estacionamento para caminhões e carros.

No quarto e último título, que trata, especificamente, sobre a questão da favela existente nas imediações dos mercados públicos e da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju, o autor da carta relatou:

Um toque de tristeza e demonstração de atraso urbanístico são os barracos de madeira, a partir dos existentes entre os dois Mercados, os da Praça Mizael Mendonça, os da Av. Coelho e Campos, então, é de amargar. Criou-se, em Aracaju, um problema idêntico ao do Mercado de Água de Meninos em Salvador, que, para serem retirados, foi necessário que houvesse um incêndio. Assim, esses barracos em Aracaju, que outrora serviram para apadrinhar afilhados eleitorais, hoje são um grande pesadelo para nossas autoridades. Esperamos que V. Excia. retire esses barracos de madeira, imundos e que dão uma aparência de que vivemos no século passado [século XIX], assim, também, como os camelôs, outra praga que enfeia a nossa capital. Felizmente, que já se fala em retirá-los também.

O “município colaborador” trouxe um relato sobre a situação das pessoas que habitavam os barracos nas imediações da Estação Ferroviária e dos mercados, bem como dos ambulantes e camelôs que vendiam seus produtos naquele local. Ele se preocupou somente com a resolução do problema urbanístico e da retirada dos barracos daquele local, que “enfeiam” a Cidade de Aracaju, causando má impressão às pessoas que visitam a cidade.

Em carta novamente enviada ao Prefeito de Aracaju em 21 de março de 1968, o “município colaborador”, dessa vez, teceu elogios ao Prefeito, José Aloísio de Campos, por este ter apresentado à imprensa um Plano de Governo que atenderia as necessidades mais urgentes da Cidade de Aracaju, dizendo que o apoiava no sentido de que, mesmo sem os recursos financeiros imediatos para a realização dos projetos, ele conseguiria pô-los em prática.

Na sequência, falou de diversos problemas de pavimentação de ruas da cidade, até que, no final da carta, retomou a ideia de um local que “enfeia” a cidade, falando do perigo ao trânsito dos vendedores de frutas da Avenida Coelho e Campos e dos barracos existentes no entorno da antiga Estação Ferroviária de Aracaju (figura 18).



Figura 18: Favela localizada no entorno da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (década de 1970).

Fonte: Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju, Coleção Fotográfica, Caixa 1, pasta 3, (imagem modificada).

Sobre a questão da favela dos mercados, a Prefeitura de Aracaju, após notícia publicada no Jornal Diário de Aracaju sobre o tema, enviou um esclarecimento ao diretor do jornal em ofício em 17 de abril de 1968,⁶⁴ afirmando que o Prefeito, José Aloísio de Campos, solucionaria o problema com um plano de habitação para todas as pessoas que residiam naquele local e que alguns moradores de barracas, do lado Norte da Avenida Coelho e Campos, receberam auxílios de acordo com as suas necessidades.

Uma resposta ao reclame da imprensa sergipana foi enviada através do ofício de 18 de abril de 1968,⁶⁵ para a redação da Rádio Cultura de Sergipe. Nele, o Prefeito, José Aloísio de Campos, enumerou três medidas para a organização da feira livre nas imediações da antiga Estação e dos mercados.

A primeira dizia que o prefeito estava negociando o arrendamento do Entreposto Cruz & Irmãos (trapiche), para abrigar os feirantes que estavam localizados fora dos dois mercados municipais naquele momento. Outra medida seria a retirada de todos os barracos que

⁶⁴ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios expedidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 9, Aracaju, 17 de abril de 1968.

⁶⁵ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios expedidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 10/68, Aracaju, 18 abril de 1968.

existiam na Avenida Coelho e Campos, para a realização da pavimentação da avenida. E a última medida seria a construção de um grande centro de abastecimento de alimentos, em uma área mais acessível, ou seja, em um local um pouco mais afastado do centro da capital.⁶⁶

Além dos moradores dos barracos, camelôs e vendedores espalhados pela Avenida Coelho e Campos e pelas imediações dos mercados e da Primeira Estação, a Prefeitura teria que resolver o problema do prédio da Estação Ferroviária. Para isso, a prefeitura enviou um ofício a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro solicitando que a antiga estação de Aracaju fosse cedida à Prefeitura. Em resposta,⁶⁷ a Viação, através do Engenheiro Residente do 2º Distrito - que administrava as linhas férreas da Bahia e Sergipe, disse que lamentava informar a impossibilidade de se fazer a cessão do prédio de forma gratuita. Argumentou que o prédio da Estação de Aracaju era patrimônio pertencente a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, e que tomaria providências para cercar a área do entorno da Estação, desde que a Prefeitura retirasse os barracos ali existentes.

Diante desses e de outros ofícios expedidos e recebidos pela Prefeitura de Aracaju, concluímos que a questão dos barracos, dos feirantes, e, principalmente, da demolição da Primeira Estação não foi resolvida até 1968. Até então, a antiga Estação permaneceu abandonada, sem uso e cercada por uma favela.

2.5 ABANDONO E DEMOLIÇÃO (1969-1976)

No ano seguinte, em uma notícia publicada em 17 de março de 1969,⁶⁸ o Jornal Gazeta de Sergipe trouxe a seguinte manchete na primeira página: “Estação Velha seria demolida”. Segundo a nota jornalística publicada, o Prefeito José Aloísio de Campos, em reunião com o Ministério dos Transportes, solicitou a demolição da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju. A justificativa apresentada na nota do Jornal Gazeta de Sergipe para a demolição da Estação é que o “antiquado, arcaico, e anti-higiênico prédio não tem nenhuma

⁶⁶ Pelos documentos do Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju, do final de década de 1960 e durante a década de 1970, compreendemos que esse centro de abastecimento foi construído a partir de 1969 e sabemos que é o atual Ceasa, situado no Bairro Siqueira Campos, na Avenida Gentil Tavares, continuação da Avenida Coelho e Campos, próximo ao Centro de Aracaju.

⁶⁷ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios recebidos de novembro a dezembro de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 995/RV-2, Aracaju, 26 de novembro de 1968.

⁶⁸ “Jornal Gazeta de Sergipe”, nº 3.802, 1969, p. 1.

utilidade, servindo apenas para abrigo de retirantes e ‘ponto de encontro’ de mundanas, maconheiros, e outros maus-elementos”. (Figura 19).



Figura 19: A Estação Ferroviária de Aracaju em 1969.

Fonte: “Jornal Gazeta de Sergipe”, nº 3.802, 1969, p. 1 (capa).

A demolição fazia parte de um plano de urbanização da Prefeitura de Aracaju para a área do entorno da antiga Estação, pretendendo-se acabar com a favela existente nessa região e melhorar a urbanização dos Mercados Tales Ferraz e Antônio Franco, ao lado da Primeira Estação. Segundo o plano de urbanização pretendido pela Prefeitura de Aracaju, as pessoas que moravam nos barracos ao longo da Avenida Coelho e Campos e no entorno da Estação, seriam deslocados para um conjunto residencial construído para tal finalidade. Além disso, a prefeitura organizaria uma cooperativa de artesanato para capacitar as pessoas carentes que seriam retiradas daquele local.

A solicitação para demolição do prédio da antiga Estação Ferroviária foi acolhida pelo Ministério dos Transportes, mas essa intenção teria que ser oficializada em documento, citando os motivos pelos quais a Prefeitura de Aracaju desejaria a demolição, para que o Ministério a aprovasse. Não localizamos nenhuma documentação que pudesse confirmar o seguimento dessa solicitação.

Em 1969, sob a administração interina do Prefeito Manoel Messias Góes, a Prefeitura de Aracaju não recebeu a autorização para a demolição antiga Estação, que teria que ser autorizada pela Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Em ofício de 31 de julho de 1969,⁶⁹ constatamos que a Prefeitura tratou de fazer algumas obras paliativas no entorno imediato da antiga Estação. A primeira delas foi uma pavimentação dos seus arredores, sendo retiradas as camadas de terra que encobriam os trilhos que passavam na parte frontal da Estação, e, depois, os trilhos foram retirados para facilitar os trabalhos de pavimentação. Sabendo da obra, o engenheiro residente da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro procurou o responsável pela obra de pavimentação na Prefeitura de Aracaju e solicitou a recolocação dos trilhos do entorno da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju. No intuito de entrar em acordo com a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a Prefeitura de Aracaju apresentou algumas possíveis soluções em um ofício de 31 de julho de 1969, endereçado à Superintendência da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro em Salvador:

a) Indenização do valor patrimonial do trecho da linha permanente que foi arrancada, se considerada por essa Ferrovia como desnecessária a futuros projetos de ligação ferroviária com o Porto de Aracaju; b) Reposição dos referidos trilhos, pela Prefeitura ou pela Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, correndo as despesas por conta desta Prefeitura, reposição essa que pleiteamos seja feita sem prejuízo das obras de pavimentação já realizadas ou que estejam sendo realizadas na área.

Além das duas principais propostas, no mesmo ofício, a Prefeitura reiterou sua intenção de demolir a Estação, comprometendo-se a fazer uma compensação pela demolição, a urbanizar a área de utilização da Estrada de Ferro que se estendia por toda a Avenida Coelho e Campos, sem custos para a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, e assumindo o compromisso de conservar os trilhos ali existentes, correspondentes à linha de ligação com o Porto de Aracaju.

No final de 1969, a Primeira Estação ainda não havia sido demolida. A Prefeitura de Aracaju continuou enviando ofícios à Superintendência da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro em 1970, para obter anuência da empresa quanto à demolição da Primeira Estação, a fim de implantar o projeto de urbanização da região dos mercados municipais de Aracaju.

Sobre a situação da Primeira Estação Ferroviária, a Prefeitura de Aracaju recebeu ofício expedido pela administração do Porto de Aracaju em 14 de janeiro de 1970,⁷⁰ descrevendo o estudo feito para a linha férrea que se ligava à zona portuária de Aracaju, explicando que a única “via que está nos interessando [administração do Porto de Aracaju], é a do lado esquerdo, sentido da Nova Estação Ferroviária [Siqueira Campos] para a antiga Estação [Centro de Aracaju]”.

⁶⁹ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios expedidos de janeiro a dezembro de 1969. Gestão: Prefeito Interino Manoel Messias Góes. Ofício nº 339/69, Aracaju, 31 de julho de 1969.

⁷⁰ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios recebidos de janeiro a abril de 1970. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 27, Aracaju, 14 de janeiro de 1970.

A Prefeitura de Aracaju enviou um ofício em 3 de fevereiro de 1970,⁷¹ para o Superintendente da REFESA,⁷² anexando o projeto de urbanização da área da antiga Estação Ferroviária, para aprovação do Superintendente. No documento, foi dito que somente seria utilizado o local da antiga Estação para a ampliação da área dos mercados municipais, conseqüentemente, melhorando a circulação dos veículos, nas ruas do entorno do local da Estação, com a retirada dos ambulantes. Ressaltou, ainda, que a ligação ferroviária (trilhos) com o Porto de Aracaju seria totalmente preservada.

Como a confirmação do tamanho da área do entorno da estação era de competência da Companhia Ferroviária, o Departamento de Obras da Prefeitura de Aracaju, em 13 de junho de 1972⁷³, fez uma solicitação à Rede Ferroviária, descrevendo os perfis da área do entorno da Estação Ferroviária de Aracaju. Foi respondido que a “faixa de domínio da Ferrovia é de 15 metros para cada lado do eixo e que, nos pátios da Estações, é de 30 metros para cada lado”. Dessa forma, tentou-se esclarecer a área de competência da Companhia Ferroviária e foi enfatizado que somente poderia ser feita alguma melhoria com a autorização daquela Companhia Férrea.

Em 1973, com o objetivo de melhor o calçamento da parte frontal da Estação Ferroviária de Aracaju, a Prefeitura de Aracaju realizou uma obra no pavimento da Praça Inácio Barbosa, situada em frente à antiga Estação de Aracaju. A obra foi realizada pela construtora Oliveira e Silva Construções Ltda, e foi orçada em Cr\$ 1.018,30 cruzeiros.⁷⁴ Nessa obra, foram realizados os serviços de assentamento de lajotas, além da retirada de entulho na área (figura 20).

⁷¹ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios expedidos de janeiro a março; maio a dezembro de 1970. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 36/70, Aracaju, 14 de janeiro de 1970.

⁷² Nesse Ofício, aparece não mais Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, e sim a sigla REFESA. Por alguns documentos, como no inventário do IPHAN (BRASIL, 2009, vol. 1, p. 4), descobrimos que existiu em Sergipe um escritório da empresa chamada RFFSA, que significa Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. Segundo o histórico oficial da RFFSA, ela era “uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes” (In: *Site* da RFFSA, disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>, acesso em: 9 jul. 2016).

⁷³ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Ofícios recebidos de janeiro a dezembro de 1972. Gestão: Prefeito Interino Clevansóstenes Pereira de Aguiar. Ofício nº 280/VER-KJ, de 13 de junho de 1972.

⁷⁴ Arquivo Geral da Prefeitura Municipal de Aracaju. Caixa: Ofícios expedidos pelo Diretor do Departamento de Obras e Urbanismo de 1973. Gestão: Prefeito Clevansóstenes Pereira de Aguiar. Ofício nº 273/73, Aracaju, 13 de junho de 1973.



Figura 20: Obras de urbanização no espaço entre o Mercado Thales Ferraz (à esquerda) e a Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (à direita) (década de 1970).

Fonte: BRASIL, 2009, vol. 2, p. 56.

Com base em dois documentos, deduzimos que a Estação de Aracaju foi demolida no ano de 1976.

O primeiro é um memorando datado do dia 20 de fevereiro de 1976,⁷⁵ enviado pelo Diretor do Departamento de Serviços Urbanos da Prefeitura de Aracaju, o engenheiro Clélio Araújo, ao Diretor do Departamento de Obras e Urbanismo da Prefeitura de Aracaju, solicitando que fosse realizada a demolição da Estação de Aracaju, para que a área fosse utilizada para alojar vendedores e camelôs que estavam instalados nos arredores da estação. No verso desse memorando, de forma manuscrita, são mostradas as datas, o registro da tramitação do documento entre os dois órgãos da Prefeitura e as rubricas dos responsáveis. No final do verso do memorando, aparece a informação “o mesmo [prédio] ainda não pode ser demolido”, depois, aparece a palavra “concluído” em letras maiúsculas, e a última data da tramitação do documento é o dia 3 de maio de 1976.

E, o outro documento que corrobora com essa afirmação é uma fotografia da área do Porto de Aracaju de 1976, onde visualizamos o local onde se erguia a Estação de Aracaju e percebemos que há apenas uma plataforma elevada de concreto e uma região vazia na cor branca ao lado do Mercado Thales Ferraz (figura 21).

⁷⁵ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju. Caixa: Memorando de janeiro, fevereiro, março, maio de 1976; janeiro 1978. Gestão: Prefeito João Alves Filho. Memorando nº 18/76, Aracaju, 20 de fevereiro de 1976.

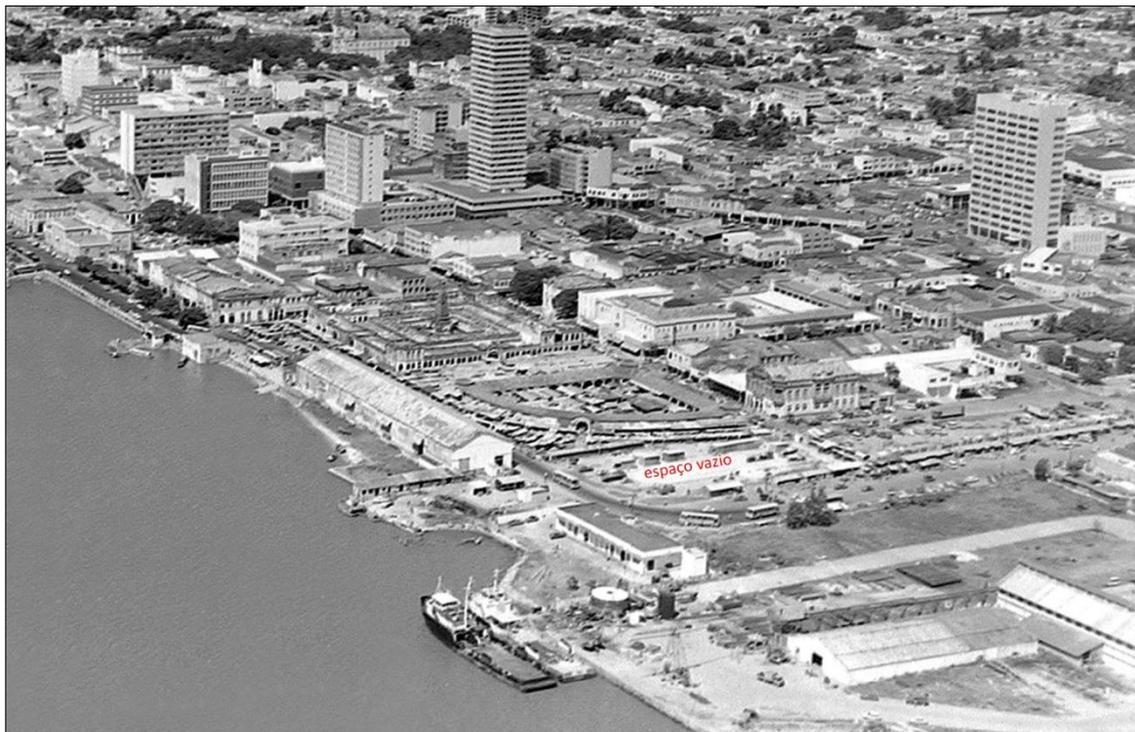


Figura 21: Vista panorâmica do Porto de Aracaju em 1976. Ao lado do Mercado Thales Ferraz, existe um grande espaço vazio em branco no lugar da antiga Estação.

Fonte: Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes, (imagem modificada).

Desde o início da sua construção, esse edifício foi motivo de críticas por parte da imprensa, principalmente, quanto ao seu formato e tamanho. Ao longo dos anos, as críticas se voltaram para a capacidade de atender aos passageiros e mercadorias da capital em crescimento. Com a inauguração da Segunda Estação, a Primeira ficou como opção de desembarque de feirantes vindos do interior do Estado para a Capital e de movimentação de cargas provenientes do Porto até a década de 1960. A partir de 1964, a Estação de Aracaju passou a ter apenas a função de depósito de cargas e foi sendo envolvida por uma favela que cresceu nos seus arredores. Com o objetivo de acabar com o aglomerado de barracos, a Prefeitura de Aracaju iniciou uma disputa com a Rede Ferroviária Federal SA para obter a permissão para demolir a antiga Estação, o que parece ter ocorrido em 1976.

3 AS FUNÇÕES DA PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARACAJU (1910-1950)

Neste capítulo, abordaremos o cotidiano social na Estação de Aracaju, uma vez que falaremos dos embarques e desembarques de passageiros e de cargas que circulavam na estação, desde o momento em que o local ainda estava em obras em 1910 até o momento em que deixou de ser a principal Estação Ferroviária de Aracaju em 1950.

Com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá em 1913, a Cidade de Aracaju passou a ter, além do porto, outra opção de local de embarque e desembarque de passageiros e de cargas para o interior do Estado de Sergipe e para outros estados. Essa opção era a Estação Ferroviária de Aracaju, que propiciou um aumento do fluxo de pessoas e de produtos entre o interior do Estado e Capital. A Estação também contribuiu para o desenvolvimento urbano e para o consequente aumento populacional da capital sergipana.

Embora a Estação de Aracaju tenha sido do tipo final de linha, ela foi construída em um local estratégico, situado na retaguarda do Porto de Aracaju, entre o centro político-administrativo⁷⁶ e as fábricas de tecidos Sergipe Industrial e Confiança. Os seus trilhos eram interligados a um atracadouro próprio e aos atracadouros de dois trapiches: Brown e Cruz & Irmãos. Além disso, o seu entorno desenvolveu-se significativamente durante o período do seu funcionamento. Dessa maneira, podemos dizer que a localização privilegiada da Estação engendrou um movimento crescente de pessoas e cargas no período do seu funcionamento, de 1913 a 1950.

Primeiramente, abordaremos o cotidiano dos grupos mais favorecidos, isto é, de uma elite de políticos, militares, religiosos, e de jornalistas, de poder aquisitivo razoável e que, conseqüentemente, tinham mais influência social e econômica. Essas eram as pessoas mais abastadas que transitavam na Estação de Aracaju entre os anos de 1910 a 1950. Devido à posição econômica e política desse grupo de indivíduos, as viagens de trens foram noticiadas de forma excessiva, pomposa e elogiosa nos jornais sergipanos. Essa divulgação tinha o intuito de manter o nome dos indivíduos da elite sempre divulgado para a população aracajuana, sendo um meio eficiente de promoção pessoal do indivíduo e da família à qual pertencia. Além disso,

⁷⁶ A Estação Ferroviária de Aracaju localizava-se no centro da cidade, próximo à Praça Fausto Cardoso, que concentrava os Palácios do Presidente, da Assembleia e da Intendência (Prefeitura) Municipal, entre outras instituições públicas.

a maioria dos jornalistas e dos proprietários dos jornais sergipanos que pesquisamos eram políticos ou advogados, favorecendo o uso do meio de comunicação para destacar ou promover as ideias de indivíduos com a mesma condição social ou mesmo grupo político.

Posteriormente, falaremos do movimento na Estação das pessoas menos abastadas: ferroviários, funcionários públicos, prisioneiros, trabalhadores rurais e feirantes, que circulavam pela Estação de Aracaju entre os anos de 1913 a 1950. Os relatos sobre essas categorias apareciam nos jornais sergipanos de uma maneira negativa, quando os indivíduos estavam envolvidos em alguma greve ou crime; ou porque trabalhavam na Estação, ou estavam envolvidos com a ferrovia. Além disso, eram noticiados os trânsitos de feirantes ou trabalhadores rurais que desembarcavam e embarcavam em Aracaju.

Os poucos relatos sobre nomes de pessoas menos abastadas que fizeram parte do cotidiano da Estação de Aracaju são importantes, na medida em que nos revelam personagens que estariam esquecidos pela história tradicional. Dessa forma, o fato de trazer à tona esses personagens, como, por exemplo, os funcionários da Estação de Aracaju, é tarefa importante na escrita historiográfica mais atual, uma vez que esses indivíduos, que fizeram parte do movimento diário da Estação, revelam um cotidiano social diferente das pessoas da elite.

Por fim, mostraremos as cargas que eram transportadas na Estação de Aracaju, como matérias primas, mercadorias, animais de tração e materiais de obras.

3.1 UM PALCO DAS ELITES (1910-1950)

A Cidade de Aracaju foi fundada em 1855, após a transferência da capital da Província - a Cidade de São Cristóvão - para o povoado de Santo Antônio do Aracaju. Desde esse momento, começou a ser organizado um conjunto de prédios com o aparato político-administrativo que a nova capital necessitava. No início do século XX, a Cidade de Aracaju possuía um conjunto de edifícios públicos divididos em algumas categorias, como, por exemplo, administrativos: o Palácio do Governo, Quartel de Polícia, Quartel do Exército, Cadeia Pública e Alfândega; religiosos: Igreja Matriz e a Igreja de São Salvador; privados: residências, trapiches e casas comerciais. A partir desses indícios, deduzimos que, na primeira metade do século XX, a Cidade de Aracaju, certamente, já comportava uma sociedade mais abastada, que classificamos em quatro categorias: elite política (Deputados, Presidentes de Estado e Secretários de Governo); elite militar (entre Polícia e Exército); elite religiosa (Padres e Bispos); jornalistas (políticos e advogados).

Com a finalidade de atender aos seus interesses políticos, econômicos, e religiosos, essas pessoas mais favorecidas transitavam não somente na Cidade de Aracaju, mas, também, em todo o Estado de Sergipe e em outras regiões do Brasil, como, por exemplo, na Capital Federal (Rio de Janeiro) e nos estados próximos como Bahia e Alagoas, e a ferrovia era o meio de transporte para se realizar esses deslocamentos.

Com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá em 1913, o trânsito dessa parcela privilegiada da população aumentou, já que a construção da ferrovia, que era a maior novidade tecnológica da época, trouxe uma mobilidade espacial maior, encurtando distâncias longas de uma cidade para outra, assim, economizando tempo. A implantação de uma estrada de ferro em Sergipe havia sido um anseio muito aguardado desde o século XIX, principalmente, pelos políticos sergipanos.

Os mais abastados divulgavam nos jornais os embarques e desembarques que ocorriam na Estação de Aracaju. Um desses primeiros momentos ocorreu antes mesmo da inauguração da estrada de ferro, quando ainda estava em andamento a construção da Estação. Em 1910, o Presidente do Estado de Sergipe, José Rodrigues da Costa Dória, e uma comitiva foram recebidos no escritório da empresa construtora Austricliano de Carvalho & Cia pelos engenheiros Epaminondas Torres e Augusto Acioly, e pelo coronel Adriano Carvalho, para uma viagem experimental pelos trechos construídos até aquele momento, da Estrada de Ferro Timbó a Propriá.

Toda a viagem de trem foi relatada na imprensa com muitos detalhes. Segundo a nota, a viagem ocorreu “[...] em um dos carros da estrada, puxado pela possante locomotiva n. 3, tomaram assento s. s. exs. e comitiva [...]”.⁷⁷

Durante o trajeto percorrido, a comitiva visualizou diversas obras de terraplanagem e canalização da ferrovia. O retorno ocorreu por volta das seis horas da noite para o escritório da empresa construtora, próximo ao local da Estação de Aracaju. No escritório, foi realizado um brinde pelos representantes da empresa construtora a dois componentes da comitiva: o Presidente Rodrigues Dória e o General Marques Porto, os quais retribuíram o gesto para com os representantes da empresa construtora da Estrada de Ferro.

Na notícia sobre a viagem, percebemos duas questões importantes: a primeira delas é o enaltecimento da figura do Presidente Rodrigues Dória, não só por ser o representante maior da administração do Estado, mas, também, pelo fato de ter sido ele quem propôs o projeto de construção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá na Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro,

⁷⁷ “Jornal o Estado de Sergipe”, nº 3.337, 1910, p. 1.

quando era deputado federal em 1903, e que recebeu, assim, um reconhecimento; a segunda questão foi que a viagem teve início no exato local onde, posteriormente, foi construída a Estação Ferroviária de Aracaju em 1911.

Em fevereiro de 1913, ocorreu outra viagem antes da inauguração oficial da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, realizada pelo Presidente do Estado de Sergipe, General Antônio José Siqueira de Menezes, à Cidade de Estância, na região sul do Estado de Sergipe. Nesse passeio realizado de trem, a comitiva embarcou a partir da Estação de Aracaju e percorreu diversos locais antes de chegar a Cidade de Estância.

A nota informou, com detalhes, como ocorreu o embarque da comitiva na Estação de Aracaju:

Foi pelas 5 horas da manhã de 18 do corrente que, confundindo-se o silvo impaciente da locomotiva com as notas vibrantes da banda de polícia, tocavam os excursionistas os ultimos abraços com os dilectos amigos que compareciam áquella hora matinal, na estação. Accommodados os viajantes em excellente carro de 1ª classe, elegante, vasto e cômodo, engatado a um outro de 2ª onde a incomparavel gentileza do dr. Epaminondas Torres collocara um profuso e delicioso farnel de sandwich, doces, cerveja, aguas mineraes e a capitosa água de côco, a locomotiva poz-se em marcha, pela demora diluída da madrugada.⁷⁸

A nota relatou com detalhes a viagem da comitiva do Presidente do Estado, havendo o interesse de divulgar a imagem do Presidente Siqueira de Menezes e dos demais integrantes. Ao mesmo tempo, houve uma propaganda do novo meio de transporte - o trem - que começou a funcionar na capital sergipana. Isso foi ressaltado quando foi dito que os viajantes foram acomodados em um “excelente carro de 1ª classe, elegante, vasto e cômodo, engatado a outro de 2ª classe...”. Além disso, interpretamos que o cardápio que foi servido aos passageiros da comitiva e também citado na nota, serviu como uma propaganda direcionada aos mais abastados, para estimular essa parcela da população a experimentar as viagens de trem.

A nota de jornal de 1913 continuou falando das qualidades empregadas na construção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, mas de forma a amenizar a notícia de um descarrilamento de locomotiva ocorrido antes do dia da viagem, próximo à Cidade de Laranjeiras. O acidente foi tratado pela imprensa como de “pouca importância e pouco avultaram se não houvesse a lamentar quatro vidas de pobres homens do povo, sacrificados em pleno *struggle for life*, victimas do progresso, que morreram trabalhando ignoradamente pelo conforto dos que lhes sobrevivem”.

⁷⁸ “Jornal Diário da Manhã”, nº 583, 1913, p. 1.

Não é dada muita importância ao referido acidente, apesar desse ocorrido ter vitimado quatro trabalhadores da estrada de ferro. As mortes foram justificadas como um “sacrifício” em prol do progresso, nesse caso, da conclusão daquele trecho da estrada de ferro, para o “conforto” das pessoas que por ela trafegariam no futuro.

Nessa viagem, o trem, com o Presidente do Estado e a comitiva, chegou a Estação Ferroviária da Cidade de São Cristóvão, onde embarcou o Tenente-Coronel José Maria Moreira Guimarães⁷⁹, e onde “alguns christovenses, apesar da hora, vieram à Estação cumprimentar aos illustres viajantes”.⁸⁰ Da Cidade de São Cristóvão, o trem seguiu viagem para a Vila de Itaporanga, onde a comitiva foi recebida com girândolas colocadas em frente à estação para comemorar a chegada dos viajantes. Na chegada, o presidente do Estado foi levado a analisar as condições para a construção de uma ponte sobre o Rio Vaza-barris pelo médico Aurélio de Melo Rezende⁸¹. Em seguida, a comitiva foi conduzida para a residência do médico, onde foi oferecido um almoço. Então, o grupo foi conduzido de volta à estação ferroviária da Vila de Itaporanga com destino a Cidade de Boquim. Naquele local, a comitiva foi recebida da mesma maneira que na Estação da Vila de Itaporanga, com uma salva de fogos de artifício. Além disso, a nota relatou que a estação estava “repleta de famílias e cavalheiros saudando effusivamente o exmo. general Siqueira e os denodados membros de sua comitiva”. Na Cidade de Boquim, a comitiva almoçou, descansou e seguiu a cavalo com destino à Cidade de Estância.

Após seis dias, o Presidente do Estado retornou à Cidade de Aracaju e desembarcou na Estação Ferroviária. Em 23 de fevereiro de 1913, a comitiva recebeu uma atenção especial no desembarque:

Em bondes especiaes foram dar as boas vindas ao illustre viajante muitos cavalheiros da nossa sociedade, que ainda o acompanharam até a sua residencia particular. Uma guarda de honra, postada na Avenida Rio Branco, e composta de forças da marinha, exercito e policia fez s. ex. as continencias devidas ao seu alto cargo. Mais de espaço falaremos sobre o passeio presidencial, que só poderá ter trazido beneficios á zona percorrida.⁸²

⁷⁹ General José Maria Moreira Guimarães foi militar e político sergipano. Nasceu na Cidade de Laranjeiras-SE em 4 de novembro de 1864 e faleceu no Rio de Janeiro-RJ no dia 10 de fevereiro de 1940. Foi deputado federal por Sergipe entre 1912 e 1914, além de professor, jornalista, engenheiro e escritor. (Verbete: GUIMARÃES, José. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-epublica/GUIMAR%C3%83ES,%20Jos%C3%A9.pdf>>, acesso em: 5 maio 2016).

⁸⁰ “Jornal Diário da Manhã”, nº 583”, 1913, p. 1.

⁸¹ Aurélio de Melo Rezende foi médico sergipano. Nasceu no dia 12 de novembro de 1861 no Engenho Dira, na Vila de Itaporanga D’Ajuda, hoje, Município de Itaporanga D’Ajuda-SE, e faleceu no dia 10 de outubro de 1913 em Aracaju-SE. Exerceu os cargos de intendente municipal (prefeito), delegado de higiene e juiz preparador. (Verbete: REZENDE, Aurélio de Melo. In: GUARANÁ, “Dicionário bio-bibliográfico sergipano”, 1925, p. 44. Disponível em: <<http://arrow.latrobe.edu.au/store/3/4/3/8/0/public/B20396442.pdf>>, acesso em: 5 maio 2016).

⁸² “Jornal Diário da Manhã”, nº 582, 1913, p. 1.

Assim como a notícia do embarque da comitiva do Presidente do Estado foi detalhada de forma a enaltecer tanto a figura do político como os integrantes da comitiva, a notícia do desembarque, embora não citasse nominalmente as pessoas que foram receber o governante na Estação de Aracaju e depois conduzi-lo até a sua residência, deixa claro que membros da alta classe aracajuana estavam presentes nesse ato. Outro fato é que o Presidente do Estado, pertencente a uma classe militar, recebeu continências de integrantes da própria instituição a que pertencia - Exército, bem como de representantes da Marinha e da Polícia do Estado de Sergipe.

Outra notícia sobre o trânsito de pessoas da elite na Estação de Aracaju diz respeito à inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, ocorrido em 28 de maio de 1913. Este primeiro trecho da Estrada de Ferro se iniciava nas estações de Barracão (Rio Real) no Estado da Bahia e terminava em Aracaju no Estado de Sergipe.

Na notícia publicada em 28 de maio de 1913,⁸³ intitulada “Estrada de Ferro Inauguração”, foi descrita em detalhes toda a solenidade de inauguração da Estrada de Ferro Timbó a Propriá. No início da notícia, foi destacada a presença do representante do Presidente do Estado da Bahia, o Oficial do Gabinete Eduardo Lopes, liderando a comitiva baiana que veio para a inauguração. Em seguida, foram citados nominalmente os 36 membros que compunham a comitiva: alguns deputados estaduais e magistrados que representavam a administração do governo baiano; uma pessoa que ocupou um cargo de “empregado de fazenda”; um advogado; um comerciante; o diretor da Companhia Baiana de Navegação; um representante do chefe do distrito telegráfico; um jornalista; um curador de órfãos; um representante do capitão do porto; um representante do cônsul espanhol; e diversos jornalistas dos periódicos baianos Jornal do Comércio, Jornal de Notícias, Agência Americana, Gazeta de Notícias, Jornal Moderno, Diário de Notícias e Diário da Bahia.

A lista de pessoas, com seus respectivos cargos, vem confirmar que grupos de pessoas de classes mais favorecidas, como militares, políticos e magistrados, eram usuários desse meio de transporte. Outras pessoas, optando por não seguir com a comitiva, enviaram representantes para que, mesmo ausentes, seus nomes fossem lembrados e citados. Dentre os nomes que aparecem na lista de 1913 com os respectivos cargos, o único que não parece fazer parte desse grupo social seria o “empregado de fazenda”. Quanto à sua inclusão na lista da comitiva, nossa hipótese é a de que ele poderia ser um administrador de fazenda de algum dos componentes da comitiva. Os jornalistas componentes da listagem estariam incumbidos de

⁸³ “Jornal Diário da Manhã”, nº 652, 1913, p. 1.

fazer a cobertura da inauguração para depois divulgá-la nos jornais que representavam. Além da extensa comitiva, foi mencionada a presença da banda de música do 1º Corpo Policial da Bahia e de uma turma de guardas-civis.

A nota de maio de 1913 continuou informando que, no desembarque, o representante do presidente J. J. Seabra, o oficial do gabinete Eduardo Lopes, e a sua comitiva foram recebidos na plataforma da Estação de Aracaju pelo Presidente do Estado de Sergipe, General Antônio José Siqueira de Menezes, tendo sido levados “ao salão principal da estação, e dali conduzidos para o Hotel Internacional, em bondes especiaes, seguidos de muitos outros repletos de pessoas, sendo ahi hospedados por conta do Governo. ”

Um ano depois de ter ocorrido a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, houve a inauguração do segundo trecho dessa estrada de ferro, em 22 de março de 1914. Esse trecho compreendia as estações das cidades de: Aracaju, Socorro, Laranjeiras, Riachuelo, a Parada do Caetetu (localizada no Município de Maruim), Maruim e Rosário do Catete.

Da Estação de Aracaju, em março de 1914,⁸⁴ partiu o trem com a comitiva composta por “grande número de convidados” que participou da inauguração das estações desse trecho. Na notícia, o jornal nomeou apenas algumas pessoas que fizeram parte do grupo:

Os srs. Major José Olímpio, secretário do governo, representando o exmo. sr. general presidente do Estado; dr. Nobre de Lacerda, juiz seccional; capitão Francisco Costa intendente desta cidade; representantes da imprensa: por este *Diário*, os srs. Virgínio Sant’ Anna e Costa Filho; pelo *Estado de Sergipe*, o sr. Arnulpho Oliveira; pelo *Correio de Aracajú*, sr. Clodomir Silva, muitas autoridades civis e militares representantes das classes sociaes, e as senhoritas Zelinha Lacerda, Jujú Ferreira, Mímica Souza, Leonor Telles, Marianinha Diniz e Nicy Nobre; madames Totó Ferreira e Sasinha Sant’ Anna.

Primeiramente, aparecem os nomes de pessoas detentoras dos principais cargos públicos, como o secretário de governo, juiz seccional e o intendente da cidade. Depois, são citados vários jornalistas que iriam acompanhar a inauguração para depois transmitirem para os jornais que representavam os detalhes envolvendo o acontecimento. Os nomes das demais “autoridades civis e militares” não foram citadas. E, por último, aparecem, de forma destacada, os nomes de algumas senhoras que, provavelmente, faziam parte da alta classe sergipana.

Ao contrário da notícia que relatou a inauguração do primeiro trecho em 1913, que traz de forma bastante detalhada os nomes dos integrantes das comitivas baiana e sergipana, a notícia da inauguração do segundo trecho da ferrovia de 1914 nomeou algumas pessoas de

⁸⁴ “Jornal Diário da Manhã”, nº 888, 1914, p. 1.

maneira pontual, especificando apenas as principais autoridades, os jornalistas e um grupo de senhoras.

Ressalte-se que, ao contrário da inauguração do primeiro trecho em 1913, nesse evento de 1914, o Presidente do Estado General Siqueira de Menezes não esteve presente, tendo enviado um representante para a solenidade. Quando da inauguração do segundo trecho em 1914, a Estrada de Ferro Timbó a Propriá estava funcionando havia alguns meses, pelo que entendemos que essa segunda inauguração seria apenas trabalho burocrático, podendo ser realizado por um representante, dispensando-se a presença do Presidente do Estado de Sergipe.

Na parte final da lista da comitiva, apareceram nomes de mulheres que, certamente, seriam esposas, filhas ou parentes próximas dos convidados ou mesmo dos jornalistas que acompanhavam a comitiva, uma vez que há coincidência de sobrenomes e as mesmas foram citadas com os termos cordiais - senhorita e madame. Porém, as senhoras são apenas mencionadas nominalmente, destacando-se a origem de sua família, mas não são enaltecidas como os homens e muito menos as suas profissões ou ocupações são reveladas.

Em agosto de 1915,⁸⁵ ocorreu a inauguração do último trecho da Estrada de Ferro, com a presença do Presidente do Estado, General Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão. O terceiro e último trecho da estrada de ferro compreendia a Estação de Carmo (hoje Cidade de Carmópolis), Parada de Japarutuba, Estação da Murta, Estação de Capela, Estação de Muribeca, Estação da Batinga e a Estação de Propriá.

Como nos eventos anteriores, um trem partiu da Estação de Aracaju conduzindo uma comitiva, com o objetivo de realizar a inauguração do último trecho da Estrada de Ferro Timbó a Propriá. O grupo que embarcou na Estação de Aracaju no dia 5 de agosto às dez horas da manhã, tinha como representante do Presidente Oliveira Valadão, o Secretário de Governo Monteiro de Almeida, acompanhado do seu ajudante de ordens, o Segundo-Tenente Agripino Muniz Barreto. No momento do embarque, a Banda da Polícia do Estado de Sergipe fez uma apresentação musical e o próprio Presidente Oliveira Valadão “esteve na gare da *Chemins*, acompanhando do mundo oficial, assistindo o embarque da comitiva e convidados outros”.

Na notícia de jornal sobre a inauguração do terceiro trecho da Estrada de Ferro em 1915, foram destacados somente os nomes do representante do Presidente do Estado e do ajudante de ordens. O restante da comitiva não foi mencionado, como ocorreu na notícia da inauguração em 1914. Mas, ao contrário do corrido em 1914, o Presidente do Estado compareceu à Estação de Aracaju, para acompanhar o embarque da comitiva.

⁸⁵ “Jornal O Estado de Sergipe”, nº 4.694, 1915, p. 2.

No momento da inauguração do terceiro e último trecho em 1915, a Estrada de Ferro estava funcionando há dois anos, já sendo uma realidade presente no cotidiano das cidades por onde a ferrovia passava. Acreditamos que, por esse motivo, houve a omissão da divulgação dos nomes da comitiva inaugural do último trecho, uma vez que o maior destaque nos jornais sergipanos foi dado às cidades onde foram inauguradas as estações e paradas.

Outro embarque na Estação de Aracaju foi noticiado em 1917⁸⁶, quando um grupo de pessoas foi presenciar o embarque do Coronel Pedro Freire de Carvalho, que seguiu com destino a Bahia. A notícia informa que o acesso à Estação foi realizado em bonde especial da empresa Carris Urbanos⁸⁷, colocado à disposição pelo Coronel Francino de Andrade Melo⁸⁸, que era sócio proprietário dessa empresa, para levar o Coronel Pedro Freire de Carvalho à Estação de Aracaju.

São citados nomes de diversas pessoas abastadas que estavam na Estação de Aracaju no momento do embarque do coronel. O Presidente do Estado General Valadão não compareceu, mas enviou um representante. O grupo que acompanhou o embarque do Coronel Pedro Freire de Carvalho incluiu:

Coronéis Francino Mello e José da Silva Ribeiro. O jovem João da Silva Ribeiro, o major João Gonalves, o capitão Gensio de Menezes, Arthur Alvares, João Góes, acadêmico Manoel de Andrade Mello Sobrinho, Adolpho Valladão, Ulysses de Barros, dr. Napoleão de Carvalho, advogado José de Lemos e coronel Apulchro Motta por este ‘Diário’.

Na listagem, percebemos que há predominância de militares, sendo que alguns indivíduos poderiam ser aparentados, devido ao mesmo sobrenome.

Em maio de 1919,⁸⁹ ocorreu o desembarque do General Américo Almada na Estação de Aracaju. A notícia divulgou que “eram 9.35 da manhã quando o trem da *Chemins*, quando o trem vindo da Bahia chegou à estação de nossa capital, trazendo o General Almada, acompanhado dos seus ajudantes de ordens, o Capitão Paulo de Araújo Bastos, e o Primeiro Tenente Plínio Freire Moraes”.

⁸⁶ “Jornal Diário da Manhã”, nº 1.714, 1917, p. 1.

⁸⁷ Empresa que administrava o transporte de bondes a tração animal entre os anos de 1908 e 1919. Neste ano, foi adquirida pelo Governo do Estado de Sergipe.

⁸⁸ Coronel Francino de Andrade Melo foi um comerciante e político sergipano. Nasceu em São Cristóvão-SE no dia 18 de setembro de 1870 e faleceu no dia 5 de dezembro de 1940 no Rio de Janeiro-RJ. Foi Tenente-coronel da Guarda Nacional. Exerceu o cargo de intendente (prefeito) de Aracaju entre 1908 e 1909. Foi proprietário da Empresa Carris Urbanos de Aracaju. Fundou o Jornal ‘O Imparcial’. Foi sócio do Banco de Sergipe. Além disso, participou da construção do Entrepasto Estadual (Trapiche Entrepasto, depois, Mercado de Verduras) e da reforma de diversos edifícios públicos de Aracaju em parceria com seu irmão, Engenheiro Capitão Manoel de Andrade Melo. (In: “Revista de Aracaju”, 1957, p. 326 a 333; “Jornal Diário da Manhã”, nº 1.116, 1915, p. 1-2).

⁸⁹ “Jornal O Imparcial”, nº 198, 1919, p. 1.

A notícia seguiu informando o movimento de pessoas na Estação de Aracaju naquele horário e para aquele evento, destacando os nomes de algumas pessoas que aguardavam a chegada do trem, em sua maioria, políticos:

A ‘esta hora por todos esperava anciosamente, regorgitava a ‘gare’ da estação de muitos cavalheiros de todas as classes sociaes e officiaes, senhoras e senhorinhas, inclusive o Presidente do Estado, acompanhado dos drs Alvaro Silva, Mario Bastos, Wenceslau Guimaraes, Semeão Sobral, Intendente Municipal e Deputado Federal, Coronel João Meneses.

Na referida notícia, foi omitido o atraso na chegada do trem vindo da Bahia, pois o horário efetivo do desembarque foi 9:35 da manhã, sendo que, pela tabela de horário da companhia ferroviária, o trem deveria chegar na Estação de Aracaju às 8:30 da manhã. Mas, talvez, esses atrasos fossem corriqueiros.

Sobre o movimento de pessoas na Estação de Aracaju no momento do desembarque, a notícia informou que, no horário que o trem chegou, “regorgitava a ‘gare’ da estação de muitos cavalheiros de todas as classes sociaes e officiaes, senhoras e senhorinhas [...]”.

A notícia enfatizou que o Presidente do Estado, Marechal José Joaquim Pereira Lobo⁹⁰, e alguns militares do Corpo de Polícia e do 41º Batalhão de Caçadores compareceram à Estação de Aracaju para recepcionar o general. Houve uma apresentação da Banda do Corpo de Polícia e, quando o grupo deixou a Estação, “prestaram a devida continência o Batalhão do 41º e os correctos alunos do Collégio Tobias Barreto, com suas respectivas bandeiras, desfilando, depois, uns e outros, com verdadeiro garbo marcial”. Entendemos que, em um acontecimento como a chegada de um militar de alta patente, era natural esse movimento de prestação de continências. Quanto à utilização dos alunos do Colégio Tobias Barreto nessa cerimônia, possivelmente, deveu-se ao processo de militarização adotado no ensino.⁹¹

A respeito do termo “regurgitar” de pessoas na Estação de Aracaju, identificamos duas possíveis razões para seu uso: a primeira seria a chegada do general, recebido com homenagens pela alta administração estadual; a segunda razão seria o fato de que, após o desembarque, ocorreria um embarque de passageiros, explicando, assim, o grande movimento

⁹⁰ Marechal José Joaquim Pereira Lobo foi um militar e político sergipano. Nasceu em São Cristóvão-SE no dia 23 de dezembro de 1864 e faleceu no Rio de Janeiro-RJ no dia 24 de fevereiro de 1933. Foi Deputado Estadual entre 1897 e 1898; Presidente de Sergipe entre 1897 e 1898 e entre 1918 a 1922; Senador entre 1914 e 1918 e 1923 e 1930. (Verbete: LOBO, Pereira. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LOBO,%20Pereira.pdf>>, acesso em 5 maio 2016).

⁹¹ No Colégio Tobias Barreto, funcionou o 1º Tiro de Guerra do Estado de Sergipe, depois, foi transformado em uma escola de instrução militar (NUNES, 2008, p. 362).

de pessoas no local. Na parte final da notícia, é citado que o General Américo Almada foi acompanhado “pelo Presidente do Estado e por altas personalidades”, em bonde especial para hospedar-se na residência do Presidente do Estado de Sergipe. A notícia finalizou dizendo que o Jornal O Imparcial se fez presente no referido evento.

No desembarque desse general, percebemos um conjunto de características que mostram o quanto as pessoas da elite buscavam se fazer lembradas em diversos eventos sociais, e como a imprensa procurava valorizar determinados acontecimentos. Isto é, a chegada ou partida de um membro da alta sociedade era um acontecimento relatado como de extrema importância e tratado com muita formalidade.

Em fevereiro de 1922,⁹² ocorreu um embarque do Tenente Paulo Lobo, filho do Presidente do Estado de Sergipe, Marechal José Joaquim Pereira Lobo, que embarcou para a Bahia tendo como destino final o Rio de Janeiro.

Segundo a notícia do embarque: “a despedida feita ao distinto viajante foi deveras carinhosa e significativa, vendo-se na gare da *Chemins*, além do seu ilustre genitor, o mundo oficial do Estado, representantes de todas as classes sociais e muitos de seus camaradas da 19 de metralhadoras”. Ao contrário de outros embarques, essa notícia traz somente uma curta nota elogiosa sobre esse evento, não especificando as pessoas que estavam na Estação de Aracaju no referido momento. Porém, foi deixado claro que o militar era uma pessoa importante pois era filho do Presidente do Estado, e a partida do militar foi um evento social que contou com a presença não só de outros indivíduos da classe abastada, mas, também, de todas as classes sociais.

Em março de 1922,⁹³ fazendo o mesmo trajeto com destino à Bahia e, em seguida, ao Rio de Janeiro, embarcou na Estação de Aracaju o senador eleito, Maurício Graccho Cardoso⁹⁴, junto com sua esposa, Joelina Cardoso. Ao embarque na Estação de Aracaju, compareceram o “mundo oficial, a representação de todas as classes e muitas senhoras”, tendo havido uma apresentação da Banda do Corpo de Polícia. Nessa notícia, da mesma forma que

⁹² “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 164, 1922, p. 1.

⁹³ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 179, 1922, p. 1.

⁹⁴ Maurício Graccho Cardoso foi um professor e político sergipano. Nasceu em Estância-SE no dia 9 de agosto de 1874 e faleceu no Rio de Janeiro-RJ no dia 5 de maio de 1950. Exerceu o cargo de deputado federal entre 1906 e 1911 pelo Estado do Ceará; deputado federal pelo Estado de Sergipe entre 1921 e 1922; foi eleito para o Senado Federal em 1922, devido ao falecimento do General Oliveira Valadão, mas não cumpriu este mandato porque foi eleito Presidente de Sergipe para o mandato de 1922 a 1926; foi, ainda, deputado federal entre 1927 e 1930; deputado constituinte em 1946 e deputado federal entre 1946 a 1950. (Verbete: MAURÍCIO, Graccho Cardoso. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/CARDOSO,%20Maur%C3%ADcio%20Graco.pdf>>, acesso em 5 maio 2016).

em notícias anteriores, notamos as palavras elogiosas aos passageiros que embarcaram no trem e também a caracterização do papel da mulher para a época, que estava atrelado sempre a uma função de esposa ou senhora e sempre ligado a uma figura masculina.

Em 1922, o Senador Graccho Cardoso foi eleito para o cargo de Presidente de Sergipe, exercendo o cargo de 1922 a 1926. Retornando do Rio de Janeiro após a sua eleição, foi divulgado no *Sergipe-Jornal*, em 14 de outubro de 1922,⁹⁵ um convite para que a população aracajuana comparecesse à Estação de Aracaju para acompanhar as festividades da chegada do Presidente.

Sobre o desembarque, o jornal publicou na primeira página, no dia 16 de outubro,⁹⁶ a notícia intitulada: “A brilhante recepção do presidente eleito por Sergipe”, descrevendo de maneira bastante elogiosa toda a viagem desde a Bahia até a Cidade de Aracaju por via férrea, até a sua posse como presidente eleito de Sergipe. Sobre o momento de desembarque:

[...] na Estação de Aracaju, minutos antes das 10 horas [da manhã do dia 15 de outubro de 1922]. Impossível ennumerar as pessoas que esperavam os illustres recém-vindos. Todo o mundo oficial ali se encontrava bem como a representação de todas as corporações militares, do Exército e da Armada [Marinha de Guerra], civis, eclesiásticas e liberais do Estado.

Segundo essa notícia, a população aracajuana, convidada pelo *Sergipe-Jornal* no dia 14 de outubro, atendeu ao convite, comparecendo à Estação de Aracaju no dia 16 de outubro no horário do desembarque:

O povo, acudira ao apelo da comissão encarregada da recepção ao sr. dr. Graccho Cardoso, comprimia-se também na Estação [de Aracaju], abrindo alas até quase o quartel do 28 [Batalhão] de Caçadores, à passagem do cortejo que sucedia ao automóvel em que se conduzia o sr. dr. Graccho Cardoso.

Além da população e de pessoas da elite, encontravam-se na Estação a Banda do Corpo de Polícia e a Banda da Escola de Aprendizes Artífices, ambas executando peças musicais no momento do desembarque. O Presidente Pereira Lobo, juntamente com sua esposa e alguns outros convidados, cumprimentou Graccho Cardoso e sua esposa no salão da Estação de Aracaju.

Em seguida, entraram em um automóvel: o Presidente eleito Graccho Cardoso e esposa, e o presidente anterior Pereira Lobo e esposa. O automóvel foi acompanhado por bondes, que conduziram o restante da comitiva no prosseguimento da visita.

⁹⁵ “*Jornal Sergipe-Jornal*”, nº 351, 1922, p. 1.

⁹⁶ “*Jornal Sergipe-Jornal*”, nº 352, 1922, p. 1.

Juntamente com o Presidente recém-eleito e sua esposa, chegou à capital sergipana o irmão do Presidente, Sr. Hunald Cardoso, secretário de redação do Jornal Sergipe-Jornal. Esse fato explica o destaque dado pelo periódico a esse desembarque, bem como a outras viagens realizadas por Graccho Cardoso, cujas ações de governo, entre 1922 e 1926, tiveram ampla divulgação naquele jornal.

Na notícia de 16 de outubro de 1922, além a presença do Presidente Pereira Lobo e esposa, estão destacados vários segmentos do chamado “mundo oficial”, como militares (Exército e Marinha de Guerra), civis e profissionais liberais (advogados).

Finalmente, notamos que Graccho Cardoso e Pereira Lobo seguiram em cortejo em um automóvel e não em um bonde, indicando o crescente prestígio do automóvel como meio de locomoção da elite na capital sergipana.

Em 22 de novembro de 1925,⁹⁷ ocorreu na Estação de Aracaju o desembarque do Monsenhor Adalberto Sobral, que ocupava o cargo de Vigário Geral do Bispado de Aracaju. O religioso retornou à capital sergipana após uma viagem ao continente europeu e o seu desembarque na Estação de Aracaju foi assim comentado:

O illustre amigo foi cumprimentado na gare por dezenas de pessoas do escol desta cidade. Entre essas que vimos abraçar e cumprimentar o Dignissimo viajante, foram o General Marçal Nonato de Farias, dr. Hunald Cardoso, dr. Armando Mesquita, dr. Lupicínio Barros, dr. Lauro Andrade, dr. Francisco Acciolly, tenente Luis Padilha, cel. Sabino Ribeiro, cel. José da Silva, pelo seu filho João Mattos, Rubens de Figueiredo, Cícero Sampaio, Frederico Sampaio, dr. Francisco Sobral, Octávio Sobral, dr. Simeão Sobral, dr. Manoel da Cruz, dr. Thales Ferraz, cel. Affonso Fonseca, cel. Ceciliano Andrade, cel. Guilhermino Resende, padre João Florêncio por si e pelo conego Geminiano Freitas, vigário de Lagarto, pe. Alberto B. de Azevedo por si e pelo padre José Augusto, padre Pedro Broda, padre Davino Nascimento e alguns alumnos do Colégio Sallesiano, conego Serapião Machado, mons. Floduardo Fontes, padre Jugurta Franco, padre Elpidio Lobo, padre Lauro de Sousa Fraga, diacono Mário Miranda, clérigo Pedro Oliveira, clérigo Edgard Britto, Joel Almeida, Moysés Lobão, tenente João José, alumnas do Colégio N.S. de Lourdes, dr. Prado Sampaio pelo padre Lauro e João B. Fontes.

Ao final da notícia, o jornal fez um pedido de desculpas por não ter colocado nessa listagem outros nomes de pessoas ilustres que se encontravam na estação no momento do desembarque do monsenhor. Esse evento foi divulgado no principal veículo de comunicação da Igreja Católica em Sergipe, que era o Jornal A Cruzada. Além de membros da Igreja Católica que compareceram à Estação de Aracaju para recepcionar um membro do clero, estava presente uma variedade de pessoas de posses, das mais diversas ocupações. Também é citada na notícia a presença de alunos dos colégios Salesiano e Nossa Senhora de Lourdes, ambas escolas de doutrina católica frequentados por filhos de pessoas da classe abastada.

⁹⁷ “Jornal A Cruzada”, nº 25, 1925, p. 1.

Em outubro de 1926,⁹⁸ o destaque na primeira página do Sergipe-Jornal foi a viagem do Senador Pereira Lobo e do Deputado Federal Antônio Batista Bitencourt⁹⁹. A notícia relatou com detalhes a chegada dos políticos, que vinham da Bahia, descrevendo a passagem do trem da comitiva pelas estações ferroviárias sergipanas até a capital. Na Estação Ferroviária de Geru: “uma multidão aguardava os egrégios viajantes, para saudal-os o que foi feito debaixo de estrepidos vivas” Duas horas depois, o trem chegou a Estação Ferroviária de Itabaianinha, onde “inúmeros amigos, aos quaes estavam incorporados os correligionários de Campos [atual município sergipano de Tobias Barreto], fizeram aos itinerantes uma expressiva manifestação durante os instantes em que a composição permaneceu na gare”. Chegando à Estação Ferroviária de Boquim, a comitiva foi recebida por duas bandas de música - Lira Carlos Gomes da cidade de Estância e a Lira da Cidade de Riachão do Dantas – e, em seguida, a comitiva foi conduzida à residência de um político local, Coronel Celso Andrade.

No dia seguinte, a comitiva do Senador e Deputado embarcou com destino à Cidade de Salgado. Embarcaram também a Lira Carlos Gomes e alguns políticos:

Deputados Mecenas Peixoto e Antônio Mendonça, Dr. Manoel dos Passos, Cel, André Ramos e Major Alcino Barros, Cel. Speridião Noronha, prestigioso chefe político de Itabaiana, Cel. João Alves de Moura, chefe político de Aquidaban, Dr. Martinho Cardoso, Tenente Simas e Capitão Luiz Mendonça.

O trem da comitiva foi recepcionado na Estação Ferroviária da Cidade de Salgado com a música da filarmônica “Recreio Estanciano e uma multidão compacta, que, com o Cel. Francisco José Martins e o Dr. Helvecio de Araujo, e Dr. Olimpio Mendonça, José Rodrigues de Oliveira”. Além dos citados, a nota relatou que compareceram à estação para recepcionar a comitiva “correlegionarios de Lagarto, Simão Dias e Villa Cristina [atual Cidade sergipana de Cristinápolis].

A comitiva seguiu para a Vila de Itaporanga d’ Ajuda, cuja Estação Ferroviária “regorgitava desse povo amigo que vinha saudal-os com affecto natural expontaneo”, sendo recepcionada pelo político local Coronel Francisco Possidônio de Queiroz, pertencente ao mesmo grupo político do senador e do deputado federal.

⁹⁸ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 1.450, 1926, p. 1.

⁹⁹ Antônio Batista Bittencourt foi um político sergipano e genro de Pereira Lobo. Nasceu em Aracaju no dia 2 de abril de 1893 e faleceu em Aracaju no dia 7 de janeiro de 1940. Exerceu o cargo de Deputado Estadual em 1917, sendo reeleito até 1925; foi Intendente em Aracaju de 1919-1923; foi eleito Deputado Federal para o mandato de 1924 a 1926 e de 1927 a 1929. (Verbete: BITTENCOURT, Antônio. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/BITTENCOURT,%20Ant%C3%B4nio.pdf>>, acesso em 10 junho 2017).

Prosseguindo para a Cidade de São Cristóvão, a composição foi recebida na estação ferroviária da cidade por inúmeros moradores interessados em ver a chegada do trem. Os ocupantes da comitiva descansaram e seguiram a viagem para Aracaju.

Chegando na capital, o trem passou pelas Oficinas de reparos de locomotivas da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, localizadas no Bairro Aribé, onde o grupo foi cumprimentado pelo político Carlos Correa e pelo Deputado Estadual Mecnas Peixoto, para, finalmente, chegar à Estação Ferroviária no Centro de Aracaju.

Na Primeira Estação, já se encontravam “grupos de senhoras, senhoritas, e cavalheiros da nossa melhor sociedade, e membros de todas as classes sociaes, que iam prestar aos itinerantes suas homenagens e apresentar-lhes os seus votos de boas vindas”. O público presente foi estimado em cerca de três mil pessoas e o trem foi recebido na estação ao som da Banda de Música do 28º Batalhão de Caçadores do Exército Brasileiro. No desembarque, “saltaram os viajantes, acompanhados de Madame Pereira Lobo, e Madame José Lobo, que receberam das mãos gentis de formosas senhoras da nossa melhor sociedade, belas corbeilhes de viçosas e lindas flores naturaes”.

Da Estação de Aracaju, a comitiva seguiu a pé pela Rua Japarutuba (atual Rua João Pessoa) em direção à casa do senador Pereira Lobo, permitindo que o cortejo fosse cumprimentado e recebesse discursos de políticos (figura 22).



Figura 22: Comitiva que acompanhou o Senador Pereira Lobo e o Deputado Batista Bitencourt no trajeto entre a Estação Ferroviária de Aracaju e a residência de ambos os políticos.

Fonte: “Revista O Malho”, nº 1.264, 1926, p. 34.

Na chegada à casa do senador Pereira Lobo, o jornal registrou:

Chegados ao palacete da residencia dos illustres viajantes, e diante da multidão que se premia na mesma harmonia de pensamento, assomou á escadaria do palacete o illustre parlamentar Deputado Carvalho Netto, que numa synthese brilhante, poz no mais triste relevo a figura tristemente da famosa desse repudiado presidente que implantou no nosso estado o regime da licenciabilidade e quiçá da improbidade”.

A crítica do jornal foi direcionada ao Presidente Graccho Cardoso, que fazia oposição ao grupo político do Senador Pereira Lobo e do Deputado Federal Batista Bitencourt. Deduzimos que tanto o registro jornalístico da viagem quanto as repetidas homenagens recebidas por Pereira Lobo e Batista Bitencourt serviram para demonstrar a força do grupo político ao qual ambos pertenciam.

Em 29 de agosto de 1928,¹⁰⁰ registrou-se a chegada em Aracaju do Deputado Major Antônio Batista de Mendonça, proveniente do Rio de Janeiro, conforme notícia publicada no Sergipe-Jornal.

A notícia não cita, nominalmente, todos os nomes dos que compareceram à Estação no desembarque, somente informando que, no momento, “compareceram vários amigos e admiradores do illustre conterrâneo, entre os quaes o representante do exmo. Sr. Presidente Manoel Dantas, nosso presado confrade deputado Humberto Dantas, illustre secretário da presidência [Governo do Estado de Sergipe]”. Da Estação, o deputado seguiu acompanhado de diversos automóveis até a sua residência, localizada na Rua Estância.

A notícia do desembarque do Deputado Major Antônio Batista de Mendonça assemelha-se bastante às anteriores, em relação aos elogios que foram escritos no texto. Porém, ao contrário de outras notas, essa traz a reprodução de uma fotografia do rosto do deputado. Mais uma vez, ficou registrado o percurso da Primeira Estação à residência do deputado fazendo-se uso de automóveis, reforçando, assim, o declínio da utilização do bonde pelas pessoas mais abastadas.

Em 30 de agosto de 1933, chegou à capital sergipana uma comitiva do Presidente da República Getúlio Vargas¹⁰¹. Nesse ano, entre os meses de agosto e de setembro, Getúlio Vargas realizou viagem a diversos estados da região Nordeste, com o intuito de encontrar-se

¹⁰⁰ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 1.983, 1928, p. 1.

¹⁰¹ Getúlio Dornelles Vargas foi um advogado e político brasileiro. Nasceu na Cidade de São Borja-RS no dia 19 de abril de 1882 e faleceu na Cidade do Rio de Janeiro-RJ no dia 24 de agosto de 1954. Exerceu os seguintes cargos: deputado federal pelo Estado do Rio Grande do Sul entre 1923 e 1926; Ministro da Fazenda entre 1926 e 1927; Presidente do Estado do Rio Grande do Sul entre 1928 e 1930; Presidente da República entre 1930 e 1945; Deputado Constituinte de 1946; Senador pelo Estado do Rio Grande do Sul entre 1946 e 1949; Presidente da República entre 1951 e 1954. (Verbete: VARGAS, Getúlio. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/VARGAS,%20Get%C3%BAlio.pdf>>, acesso em 5 maio 2016).

com políticos locais, e com os Interventores nomeados para os estados, além de realizar inaugurações de obras públicas.

A viagem desde a Bahia, o desembarque e a estadia em Sergipe da comitiva presidencial ganharam destaque nos jornais locais, bem como em jornais da Capital Federal e outros periódicos de circulação nacional, sendo a viagem documentada fotograficamente por várias entidades e jornalistas.¹⁰²

O início da recepção da comitiva do Presidente foi publicado no jornal sergipano *Diário da Tarde* do dia 31 de agosto de 1933¹⁰³. Segundo a notícia, uma comitiva embarcou às 4 horas da manhã do dia 30 de agosto da Estação de Aracaju, sob forte chuva, com destino à Cidade de Boquim, com o objetivo de encontrar o trem que conduzia a comitiva de Getúlio Vargas a Aracaju. De forma a dar destaque aos nomes que compunham a comitiva que embarcou em Aracaju, o jornal relatou:

Interventor Federal Augusto Maynard, Dr. Rodrigues Dória, comandante Noronha de Carvalho, Interventor no Estado de Alagoas capitão Afonso Carvalho, dr. Costafilho, dr. Nobre de Lacerda, dr. Eufrosino Morais, capitão Soarino Melo, dr. Adrião Caminha, dr. Otaviano Cardoso, coronel Afonso Gomes e o representante do “O Tempo”, sr. Antonio Correia.

Além do principal nome da comitiva, que era o Interventor nomeado para o Estado de Sergipe, Major Augusto Maynard Gomes, registra-se a presença do Interventor do Estado de Alagoas, Capitão Francisco Afonso de Carvalho¹⁰⁴, que havia desembarcado na Estação de Aracaju no dia anterior, para participar da chegada do trem da comitiva presidencial em solo sergipano.

Em 30 de agosto de 1933, por volta das nove e meia da manhã, o trem que conduzia o grupo do Interventor Augusto Maynard chegou na Estação da Cidade de Boquim, onde as duas comitivas se encontraram: a presidencial e a do Interventor. Sobre o encontro, a mesma notícia informou que, no momento que ocorreu:

O dr. Getulio Vargas, bem-disposto e sorridente, convidou a ingressar no carro especial o Interventor e a sua comitiva, tendo mesmo estendido a mão ao Major Maynard, ainda na plataforma. Subindo ao carro, o Major Maynard, o dr. Getulio

¹⁰² Atualmente, esses registros podem ser encontrados, por exemplo, no “Cadastro [...] de Sergipe” (BARRETO, 1934).

¹⁰³ “Jornal Diário da Tarde”, nº 102, 1933, p. 1.

¹⁰⁴ Tenente-Coronel Francisco Afonso de Carvalho foi um militar e político alagoano. Nasceu no Estado de Alagoas em 18 de outubro de 1897 e faleceu no ano de 1953. Exerceu os cargos de Interventor no Estado de Alagoas entre 1932 e 1934; Deputado Constituinte em 1946; de Deputado Federal entre 1946 e 1951. Ainda, foi poeta, crítico literário e jornalista. (Verbete: CARVALHO, Francisco Afonso de. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/francisco-afonso-de-carvalho>>, acesso em 5 maio 2016).

estreitou o num expressivo abraço; em seguida o mesmo aconteceu com o Interventor de Alagoas, capitão Afonso. Após, um por um, os membros da comissão especial foram cumprimentados pelo Chefe do Governo e por ele convidados a se incorporarem á sua ilustre comitiva. Seguiram se os cumprimentos aos Ministros.

Em seguida, as duas comitivas se reuniram no trem presidencial, e seguiram viagem passando pelas estações de Salgado, São Cristóvão e de Tebaída (Município de São Cristóvão). Nessa última, o trem ficou parado por cerca de 50 minutos para que todos os componentes da comitiva de Getúlio Vargas pudessem trocar de roupa, antes de seguir viagem para Aracaju.

Antes de chegar à Estação de Aracaju, o trem passou pelas Oficinas da Companhia Ferroviária Este Brasileiro, no Bairro Aribé, e, nesse caminho, “notou-se uma movimentação descomunal do pòvo, que se apinhava á margem da linha, nos altos da areia, nos passeios e logradouros daquele populoso subúrbio proletário”.

O trem seguiu pela Avenida Coelho e Campos em direção à Estação de Aracaju. No momento da chegada, às 15 horas e 37 minutos, a Estação, a Avenida Coelho e Campos e a Praça Inácio Barbosa comportavam uma grande quantidade de espectadores para o evento (figuras 23 e 24).

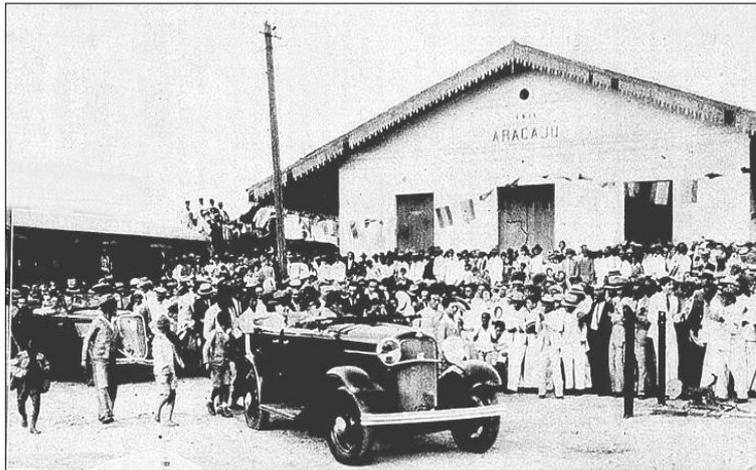


Figura 23: A saída da comitiva de Getúlio Vargas da Estação (1933).

Fonte: “Revista da Semana”, nº 39, 1933, p. 25.



Figura 24: A população de Aracaju saudando a comitiva de Getúlio Vargas, com a Estação de Aracaju ao fundo (1933).

Fonte: “Revista da Semana”, nº 39, 1933, p. 25.

O grupo seguiu em automóveis até o Palácio do Governo de Sergipe, localizado na Praça Fausto Cardoso, onde a comitiva foi recebida no salão principal, para homenagens a Getúlio Vargas. À noite, o Presidente percorreu diversos bairros da cidade juntamente com o Interventor Augusto Maynard Gomes, sendo realizado um baile no Palácio do Governo em homenagem ao Presidente.

No dia 31 de agosto, Getúlio Vargas e a sua comitiva visitaram diversas instituições, entre públicas e privadas na Cidade de Aracaju. Além disso, visitaram: as obras da Ponte do Povoado Pedra Branca em Laranjeiras, a Usina Central em Riachuelo, e, por último, as obras de construção do Canal de Santa Maria em Aracaju.

No mesmo dia 31 de agosto de 1933, por volta das 5 horas da tarde, a comitiva presidencial embarcou na Estação de Aracaju com destino à Cidade de Propriá, para prosseguir a viagem pela região Nordeste. Sobre o momento do embarque, o Sergipe-Jornal noticiou que:

No trajeto do Palácio [do Governo de Sergipe] á estação ferroviária por toda a Rua João Pessôa era enorme a multidão que se comprimia para saudar os grandes próceres nacionais. A música da Estancia tocou durante o embarque e sob palmas e vivas, o comboio especial partiu de Aracaju os nossos ilustres hospedes.¹⁰⁵

Com relação à viagem ao Estado de Sergipe, Getúlio Vargas anotou, de forma resumida em seu diário pessoal, algumas observações e informações sobre o Estado:

Dias 21 a 31 de agosto de 1933. Foi o último dia da Bahia. Despedidas e partida às 4 horas da tarde, pelo trem da Este Brasileiro, direção à Aracaju, onde chegamos na tarde do dia seguinte. Passeios, visitas, banquete, despedidas, regresso. No Sergipe,

¹⁰⁵ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 3.377, 1933, p. 1.

como ocorrera na Bahia, festivamente recebidos pelas populações-flores, vivas, hinos, discursos e foguetes. Sergipe, um pequeno estado bem administrado, dirigido pelo Interventor Maynard, homem dedicado, enérgico e circunspecto. O Governo Provisório, por intermédio do Ministro da Viação, está fazendo aí algumas obras de grande alcance para o progresso do estado: a ponte no Serigi, o Canal de Santa Maria, isto é, unindo o rio Santa Maria ao rio Serigi, e o auxílio para as estradas de rodagem. Principais produtos de comércio e exportação: açúcar, algodão, fumo, cocos e sal. [É] preciso desobstruir a barra do rio Serigi- ou Sergipe- para facilitar a navegação. Partindo de Aracaju, chegamos à noite a Propriá. Daí regressou o Interventor Maynard, e a comitiva passou para bordo do navio [...], da Empresa Peixoto, no rio São Francisco, que nos levará a Penedo. A baixa deste rio determinou a mudança do itinerário. Não iremos mais a Cachoeira de Paulo Afonso. À noite, uma turma de músicos e cantores locais deliciou-nos com a exibição de suas habilidades, realmente muito apreciáveis. Deitei-me às 3 horas da manhã. Estamos já entre a gente de Alagoas. (VARGAS, 1995, p. 235).

Com base na documentação analisada, chegamos à conclusão de que essa viagem do Presidente Getúlio Vargas foi mais do que uma viagem oficial rotineira, pois, além dos deveres presidenciais (visitar e inaugurar obras, etc.), serviu para reforçar o contato pessoal com os políticos nordestino, seus aliados na Revolução de 1930.

Uma questão importante, mencionada no diário de Getúlio Vargas, foi a situação dos transportes em Sergipe. O Presidente cita a construção do Canal de Santa Maria, a Ponte do Povoado Pedra Branca, o financiamento para a construção de estradas e até menciona o problema da navegabilidade do Rio Sergipe. Percebemos que, apesar da viagem presidencial ter sido realizada por via férrea, o foco dos investimentos e problemas a serem resolvidos estava voltado para os meios de transporte fluvial, marítimo e rodoviário.

Em 27 de fevereiro de 1936,¹⁰⁶ ocorreu o embarque do procurador-geral da República na secção do Estado de Sergipe, Doutor Oscar Hora Prata. Segundo a notícia, encontravam-se para recepcioná-lo na Estação de Aracaju:

Entre os presentes o Exmo. Dr. Eronildes Ferreira de Carvalho, Governador do Estado, acompanhado de sua ajudante de ordens capitão Ulisses Andrade, senador Augusto Leite, Dr. Artur Marinho, Juiz Federal, Oscar Jucá, Inspetor da Alfandega, Desembargador Dantas de Brito, Presidente do Tribunal Eleitoral, Dr. Leonardo Leite, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, Dr. Alvaro Andrade, Juiz substituto Federal, magistrados Drs. Abilio Hora, e Pires Wine, advogados Drs. Julio Leite, Luiz Magalhães e Afonso Leite e Carvalho Barroso e grande número de pessoas de nossa sociedade.

Na notícia, são listadas diversas pessoas que pertenciam ao mesmo grupo social que o passageiro, exceto o Interventor Eronildes de Carvalho, seu ajudante de ordens, ambos militares, o Senador Augusto Leite e o Inspetor da Alfândega, Oscar Jucá. Nesse momento, podemos constatar o surgimento de duas novas instituições que compunham o Poder Judiciário

¹⁰⁶ “Jornal O Estado de Sergipe”, nº 851, 1936, p. 1.

após a Revolução de 1930: o Tribunal Eleitoral e a Ordem dos Advogados do Brasil, ambas surgidas a partir da promulgação da Constituição de 1934. A primeira delas tinha o intuito de organizar o processo de eleições e julgar os casos eleitorais quando necessários. E a segunda tinha por finalidade ser um “órgão de disciplinas e seleção da classe dos advogados”.¹⁰⁷

Em 11 de maio de 1950,¹⁰⁸ o General Nicanor Guimarães chegou a capital sergipana para uma inspeção das tropas do Exército aquarteladas em Sergipe. O seu desembarque foi “assaz concorrido, vendo-se na gare da Leste Brasileiro altas autoridades civis e militares”. Como era um comandante militar, recebeu as “honras militares” e, logo, procurou as tropas do Exército para realizar o trabalho de inspeção.

O militar foi recebido no Palácio do Governo, sendo oferecido um almoço no qual participaram vários secretários do governo e outros militares:

O almoço em palácio. Ontem, ao meio-dia, no Palácio do Governo o Exmo. Snr. Governador José Rollemberg Leite ofereceu ao General Nicanor Guimarães de Souza e á sua comitiva um almoço intimo de que participaram, além de S. Excia., do valoroso Oficial Superior do nosso Exercito, os senhores Prof. Acrisio Cruz, Secretario de Justiça, Dr. José da Silva Ribeiro Filho, Secretário de Fazenda, Produção e Obras Públicas, Dr. João de Araujo Monteiro, Secretario de Segurança Publica, Dr. Marcos Ferreira de Jesus, Prefeito da Capital, Cel. Djenal Tavares de Queiróz, Comandante da Policia Militar; Cel. João Tavares da Mota; Major J. Freire do Prado, Comandante da Guarnição Federal, Dr. Fernando Porto, Diretor do Departamento de Obras Públicas, Cap. Antônio Carlos do Nascimento Junior, Comandante da 1a. 28° B. C., Dr. Manoel Cabral Machado, Secretario Particular do Governador, Dr. Pedro Barrêto de Andrade, Diretor do Departamento de Municipalidades, Dr. Francisco Manoel da Costa, Diretor do Serviço de Luz e Fôrça, Major Augusto P. Goes, Cap. Antonio Miranda, Cap. Newton Silva, Ajudante de Ordens do General e Tte. Rosalvo Vieira de Mélo, Ajudante e Ordens do Governador.

Nessa recepção, vários componentes do Governo Estadual encontravam-se presentes. O trem ainda era um meio muito utilizado por militares do Exército de Salvador, que vinham à capital sergipana para algum trabalho burocrático com as tropas sergipanas e a proximidade dos dois Estados favorecia o deslocamento. Na década de 1950, apesar do início da decadência do trem e da concorrência com o transporte rodoviário e aéreo, o transporte ferroviário ainda era o principal meio de locomoção das pessoas que desejavam chegar à capital sergipana oriundas da Bahia ou de Alagoas.

¹⁰⁷ BRASIL. Decreto nº 19.408 de 18 de novembro de 1930, Artigo 17. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19408.htm>, acesso em 9 jun. 2017.

¹⁰⁸ “Jornal Diário de Sergipe”, nº 2.052, 1950, p. 1.

Na década de 1930, começou a se desenvolver o transporte de passageiros por via aérea em Aracaju¹⁰⁹ e paulatinamente, o avião foi substituindo o trem e o navio na preferência de viagens de pessoas de classe mais abastada para outros Estados e vice-versa.¹¹⁰

No cotidiano da Estação de Aracaju, o trânsito de pessoas foi um fato corriqueiro, seja em embarques ou desembarques. Algumas viagens eram transformadas em fatos com muito destaque nos jornais, dando-se um excessivo enfoque às pessoas da elite ou de maior importância social. A relevância atribuída aos embarques e desembarques estava em consonância com os objetivos que tais indivíduos pretendiam alcançar, fossem políticos ou econômicos. O uso do jornal como ferramenta de uma classe social abastada servia para se autopromover e enaltecer para as demais camadas da população aracajuana. Como uma espécie de propaganda da figura pública rica, para que os demais cidadãos aracajuanos acompanhassem o cotidiano da elite, transformando-a em uma espécie de celebridade local e nacional.

3.2 UM ESPAÇO DO POVO (1918-1950)

A Estação Ferroviária de Aracaju estava localizada em local estratégico local no Centro da Cidade de Aracaju. Em seu entorno, circulavam muitas pessoas em razão do Porto de Aracaju, do Mercado Antônio Franco, do Mercado Thales Ferraz, das fábricas de tecidos Sergipe Industrial e Confiança, do Colégio Nossa Senhora de Lourdes, das casas comerciais nas ruas das proximidades da Estação e dos trapiches de produtos perecíveis e não-perecíveis. Havia diversas pessoas (comerciantes, feirantes e, por exemplo, os funcionários da Diretoria de Obras Públicas do Estado de Sergipe) que chegavam a capital sergipana para trabalhar, como, também, para vender seus produtos e, depois, retornavam para as suas cidades de origem.

Além da movimentação diária de trens e, conseqüentemente, de pessoas, havia alguns momentos atípicos em que o local recebia uma grande quantidade de passageiros. Por exemplo, em 1918, quando ocorreu o tradicional festejo de Senhor dos Passos na Cidade de São Cristóvão, a Estação de Aracaju recebeu uma grande quantidade de pessoas para embarcar com destino à antiga capital sergipana, e, ao final das festividades, retornaram para Aracaju.¹¹¹

¹⁰⁹ Sobre o desenvolvimento da aviação comercial em Sergipe, ver Barreto (2010).

¹¹⁰ A partir da década de 1930, algumas companhias aéreas começaram a disponibilizar horários de viagens em Aracaju como o “Sindicato Condor”, a “Panair do Brasil”, entre outras empresas.

¹¹¹ A Estação de Aracaju recebeu uma grande quantidade de passageiros para embarcar para a Festa de Senhor dos Passos na Cidade de São Cristóvão em 1918. No retorno para a Cidade de Aracaju, nem todos os passageiros conseguiam embarcar pela falta de vagões suficientes. Para solucionar o problema, o chefe de polícia foi a Estação

Outro exemplo era quando ocorria um embarque ou desembarque na Estação de alguma pessoa que pertencia a classe mais abastada. Nesses momentos, compareciam pessoas de diversas classes sociais a fim de presenciar esse acontecimento, como se fosse um evento especial que despertava a curiosidade e atraía a presença de grande parte da sociedade aracajuana.

A Estação de Aracaju também estava presente no cotidiano dos funcionários das empresas que administraram a estrada de ferro em Sergipe ao longo do período do seu funcionamento. Esses personagens ganhavam destaque nos jornais, quando ocorria movimento grevista dos ferroviários ou algum tipo de crime relacionado com algum ferroviário. Ainda, por exemplo, havia a utilização da Estrada de Ferro pelos funcionários da Diretoria de Obras Públicas do Estado de Sergipe, para acessarem os locais das obras realizadas pelo órgão em Sergipe.

Em 1919 e 1927, na Estação de Aracaju, ocorreram movimentos grevistas de ferroviários. Como a ferrovia em Sergipe tinha ligação direta com a Bahia, os ferroviários sergipanos e baianos se uniram nas greves, transformando os dois eventos em greves ferroviárias interestaduais.

O primeiro momento em que houve uma greve dos ferroviários dos dois estados foi entre os dias 4 e 12 de junho de 1919. A estrada de ferro de Sergipe e as estradas de ferro da Bahia eram administradas pela *Compagnie des Chemins de fer Fédéraux de l'Est Brésilien*. A greve foi iniciada quando os ferroviários baianos arrebanharam “as máquinas, que encontraram pelas linhas, até Matta de São João, chegando algumas até Alagoinhas”.¹¹² Apesar da paralisação do tráfego do estado baiano vizinho, o tráfego de trens entre a Cidade de Tomar do Geru e a Cidade de Propriá continuou funcionando. Em apoio ao movimento grevista dos ferroviários do estado vizinho, alguns ferroviários sergipanos aderiram também a greve. Eles reivindicavam: “aumento de 20% prometido na ocasião do levantamento dos preços das tarifas; a redução para oito horas de trabalho, devendo gratificar-se o resto como extraordinário; a observância do regulamento interno, e os pagamentos no dia 10, pois em algumas vezes são feitos no dia 25”.¹¹³

Durante a greve de junho de 1919 em Aracaju,¹¹⁴ a Primeira Estação e as Oficinas de reparos (no Bairro Aribé) da Estrada de Ferro Timbó a Propriá ficaram sob vigilância da

de Aracaju, para solicitar um trem para o retorno dos passageiros que não embarcaram. (In: “Jornal O Imparcial”, nº 164, 1918, p. 1).

¹¹² “Jornal O Imparcial”, nº 224, 1919, p. 1.

¹¹³ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 2.618, 1919, p. 1.

¹¹⁴ “Jornal O Imparcial”, nº 228, 1919, p. 1.

polícia “a fim de ser garantido o trabalho dos operários que não queiram aderir à greve”. Esse controle policial pode ser percebido quando, na Estação de Aracaju no dia 10 de junho de 1919, o delegado auxiliar Frederico Senna e alguns policiais ficaram aguardando a vinda de um trem da Bahia, para evitar que os grevistas impedissem a chegada do trem. Apesar desse controle na estação, os grevistas conseguiram impedir uma viagem de uma locomotiva, desarmando-a com a retirada de algumas peças. Além disso, retiraram “da linha vários metros de trilhos”.

Para confirmar o fato dos grevistas estarem retirando peças das locomotivas, o Jornal Correio de Aracaju procurou entrevistar alguns funcionários que participavam da greve,¹¹⁵ dentre eles: “Nicomedes Laranjeiras, chefe do depósito; Leopoldino Milhases Cunha, escripturário; Antônio Magalhães, mecânico; Vasco Loureiro, machinista de primeira e Augusto Argollo também machinista”. Essa comissão de funcionários, indagada sobre a retirada de peças das locomotivas, informou que o motivo seria para que eles não fossem apontados como responsáveis por algum acidente, que poderia acontecer por imperícia de alguma pessoa que não tivesse o conhecimento para manobrar as locomotivas.

A greve foi encerrada por volta do dia 10 de junho no estado da Bahia e no dia 12 de junho de 1919 no Estado de Sergipe. Esta foi a primeira vez em que um movimento grevista ferroviário foi organizado pelos funcionários ferroviários dos estados de Sergipe e da Bahia.

Entre os meses de agosto e novembro de 1920, por diversas vezes, a Diretoria de Obras Públicas do Estado de Sergipe solicitou por meio de ofícios, ao Agente da companhia ferroviária *Chemins de fer*, “passes para trabalhadores da 2ª classe”.¹¹⁶ Esses eram passagens para que os funcionários desse órgão do governo, pudessem se deslocar de Aracaju a cidades do interior do Estado de Sergipe para o trabalho em obras públicas. Em uma dessas solicitações de passes para trabalhadores retornarem à capital sergipana, consta:

Illmº. Sr. Requisito-vos, de ordem do Exmº Sr Engro. Director de Obras, dez passes de 2ª classe, para trabalhadores que se acham na Vila de Itaporanga á esta Capital. Saude e fraternidade. Ao Sr. Agente da Companhia da ‘Chemins de Fer’ O Secretario interino, Aristides Rêgo.¹¹⁷

Para os deslocamentos dos trabalhadores de maneira mais rápida, ao local de trabalho, o governo estadual realizava as solicitações de passes. O interesse do governo em utilizar a ferrovia reforça que o trem, na década de 1920, era o principal meio para o transporte

¹¹⁵ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 2.618, 1919, p. 1.

¹¹⁶ APES. Ofício nº 249, de 3 de setembro de 1920. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924.

¹¹⁷ APES. Ofício nº 305, de 5 de novembro de 1920. “Livro - Viação e Obras Públicas”, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924.

de produtos e pessoas entre a Aracaju e cidades do interior e vice-versa, principalmente, porque as vilas e cidades dispunham de estações ferroviárias.

Em maio de 1927,¹¹⁸ ocorreu o segundo movimento grevista envolvendo ferroviários da Bahia e de Sergipe, em linhas baianas e sergipanas que eram administradas pela Companhia Ferroviária Este Brasileiro. Primeiramente, o movimento grevista foi iniciado no Estado de Sergipe no dia 9 de maio. No dia 23 de maio, os ferroviários do sul da Bahia, da Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, também aderiram à greve em apoio aos ferroviários da Companhia Ferroviária Este Brasileiro.

Os ferroviários grevistas de Sergipe eram liderados pelo inspetor de locomoção Tomás Mutti Filho e eram representados pelo advogado Niceu Dantas, e tinham apoio do Centro Operário Sergipano¹¹⁹. Os grevistas reivindicaram a mudança do chefe das Oficinas da Companhia Ferroviária Este Brasileiro, localizadas no Bairro Aribé em Aracaju, e o cumprimento das leis da caixa de aposentadoria e de acidente de trabalho. Também estava na pauta o aumento de salários entre 10% e 30%.

Após a chegada da notícia em Aracaju do acordo entre a comissão de grevistas baianos e a diretoria da companhia, os ferroviários sergipanos seguiram em comemoração à estação da capital:

Affluiram logo á Estação vários ferro-viários e grande massa popular que fora expontaneamente partilhar das alegrias geraes. Inumeros foguetes fenderam o espaço anunciando a boa nova. Reunidos todos no salão da Estrada, em nome dos operários proferiu vibrante alocução o sr. Agenor Meirelles que concitou os seus camaradas a não commetterem de modo algum desatinos, esquecendo outrossim, ressentimento que o tempo apaga. Foi servido aos presentes profuso copo de cerveja reinando a mais perfeita cordialidade e harmonia entre os presentes, em cujos semblantes lia-se a satisfação pela victoria obtida nesse prélio memoravel, que passará a historia como uma bela lição de civismo e de resistência corollario de nossa raça.

Com o intuito de registrar essa reunião festiva na Estação de Aracaju, para comemorar os resultados do movimento grevista, o grupo de ferroviários que comandaram a greve em Sergipe posou para uma fotografia na parte lateral da Estação de Aracaju, com o advogado Niceu Dantas (figura 25).

¹¹⁸ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 1.623, 1927, p. 1.

¹¹⁹ O Centro Operário Sergipano foi fundado no dia 1º de maio de 1911 em Aracaju. Foram seus fundadores: “Antônio Aquino Melo, Manoel Júlio da Silva, Antônio Alves, Manoel Luiz dos Santos, Agripino Coelho, Pedro Matos e outros”. O Centro tinha como objetivos ser um “órgão associativo, mutualista e educacional” (MACHADO, 1962, p. 239). Sua sede localizava-se “num prédio da esquina da rua Santo Amaro com Geru, onde existiu a Fonte da Nação. O prédio foi demolido depois que o Centro foi desarticulado em 1964”. (Verbete: Centro Operário. In: BARRETO, “Dicionário prático de nomes e denominações de Aracaju”, 2002. Disponível em: <http://clientes.infonet.com.br/serigysite/ler.asp?id=182&titulo=biblioteca_virtual>, acesso em: 10 jun. 2017).



Figura 25: Grupo de ferroviários que comandaram a greve de maio de 1927 em Sergipe. O advogado Niceu Dantas está assinalado na fotografia com um “x” abaixo dele.

Fonte: “Revista da Semana”, 1927, p. 40.

Em 29 de maio de 1927,¹²⁰ a diretoria do Centro Operário Sergipano organizou uma reunião com os associados e um “grande número de operários ferroviários, que se fizeram acompanhar de todos os membros da comissão dos ex-grevistas”, com o objetivo de comemorar os resultados obtidos com o movimento grevista ferroviário baiano e sergipano.

Nessa reunião, o advogado Niceu Dantas e o jornalista do Sergipe-Jornal, Deolindo Nascimento, foram homenageados pelo presidente do Centro Operário Sergipano:

Num expressivo lance de sua oratória incisiva, e dizendo que o fazia por seus serviços prestados à classe operária, ofereceu ao Dr. Niceu Dantas e ao nosso companheiro Deolindo Nascimento, os diplomas de socio efetivo do “Centro Operário” que, foram entregues aos homenageados em meio das mais vibrantes demonstrações de indescreptíveis sympathias.

Após essa homenagem, os ferroviários sergipanos reuniram-se mais uma vez na Estação de Aracaju em outubro de 1927, visando formar uma comitiva para se dirigir para a casa do advogado Niceu Dantas, onde lhe prestariam uma homenagem pela data do seu aniversário:

Reunidos na estrada da Estação de Ferro, os operários demandarão, acompanhados da garbosa banda de música do Batalhão Policial, à residência do illustre aniversariante, orando ahi o nosso companheiro Alvaro Passos, em nome da <<Sociedade União Defensora dos Operários>>, e o professor Balthazar Goes que fará a entrega do retrato ao homenageado.¹²¹

¹²⁰ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 1.624, 1927, p. 1.

¹²¹ “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 1.742, 1927, p. 1.

Compreendemos que os ferroviários de Aracaju utilizaram a estação como local de reunião e de concentração para a organização da greve ferroviária e, depois, para saberem os resultados obtidos com a greve. Além disso, utilizaram a estação telegráfica da estação para a obtenção de notícias sobre a greve oriundas da Bahia.

Assim como na greve de 1919, em 1927, os ferroviários sergipanos estavam articulados com os ferroviários baianos, de maneira que conseguiram organizar uma greve interestadual e, ainda, obtiveram o apoio dos ferroviários da Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, localizada ao sul do estado baiano. Além disso, o movimento grevista foi apoiado pelo chefe de locomoção, que detinha um cargo mais elevado que a maioria dos grevistas, os quais tinham um advogado para intermediar os seus reclames junto a companhia ferroviária.

Outra questão foi o apoio manifestado pela diretoria do Centro Operário Sergipano à greve dos ferroviários baianos e sergipanos. Essa instituição: “aos poucos foi se desprendendo do paternalismo patronal e assumindo um papel cada vez mais significativo na organização das classes subalternas urbanas” (DANTAS, 1992, p. 140). Tal papel pode ser percebido no apoio manifestado aos grevistas de Aracaju no início e no final da greve de 1927.

Além do apoio do Centro Operário Sergipano aos ferroviários, o advogado Niceu Dantas, também aderiu à causa, sendo seu nome destacado nas notícias sobre o movimento grevista de 1927. Mesmo pertencendo a elite, vimos que a sua atuação como advogado dos ferroviários junto à companhia foi decisiva para a vitória do movimento grevista. O seu apoio à causa operária foi mais notório com a fundação, no mesmo ano, da Sociedade União Defensora dos Operários em Aracaju.

Também, manifestaram apoio aos ferroviários grevistas, os jornais sergipanos Sergipe-Jornal e o Jornal de Sergipe. Ambos não eram alinhados com a política do governador do Estado de Sergipe, Manoel Corrêa Dantas. Isso explicaria o porquê do jornalista e redator do Jornal Sergipe-Jornal, Deolindo Nascimento, ter sido homenageado e recebido o diploma de sócio efetivo do Centro Operário Sergipano na reunião, ao final do movimento grevista ferroviário de 1927.

Mais um fato envolvendo um funcionário da Estação de Aracaju foi um suicídio publicado em 26 de junho de 1919:

Ha muito que o sr. Sinzino José dos Santos, conferente da ‘Chemins de Fer’, na estação desta capital, vive atribulado, julgando-se tuberculoso, irremediavelmente perdido. Essa apreensão, na qual filia um certo desamor por parte duma interessante cabocla, residente na Rua Simão Dias, tanto se apoderou tanto de seu espírito que,

homtem ao anoitecer, resolvendo acabar seus sofrimentos, disparou um tiro no ouvido.¹²²

Essa notícia diz respeito a pessoas que trabalhavam na Estação de Aracaju, sendo citado o nome do conferente de mercadorias da estação, porém não é mencionado o nome da mulher envolvida no conflito amoroso. Essa omissão pode estar relacionada com o fato de que ambos pertenciam à classe trabalhadora, portanto seus nomes não eram considerados importantes.

Por volta do primeiro quartel do século XX, a Estação de Aracaju apareceu como um dos principais locais da Cidade de Aracaju na obra “Os Corumbas” de Amando Fontes¹²³. Nessa obra, o autor construiu uma narrativa relatando a história de uma família de trabalhadores rurais do interior sergipano, que desembarcou em Aracaju, em busca de melhores condições de vida. Essa mudança de vida foi vislumbrada pelo fato de que, na Cidade de Aracaju, naquele momento, as filhas mais velhas do casal poderiam trabalhar na fábrica de tecidos, o filho na Estrada de Ferro Timbó a Propriá, e as filhas mais novas frequentariam a escola.

A Estação de Aracaju apareceu em dois momentos importantes da narrativa. O primeiro momento foi quando a filha mais velha do casal, Rosenda, revolveu fugir para a Cidade de Simão Dias com o namorado, o cabo de polícia Inácio dos Santos. Ambos combinaram a fuga dias antes e em “uma quinta-feira, pela tarde, encontraram-se pertinho da Estação [de Aracaju], para tomar o trem, que dali a pouco já partia, rumo ao Sul”.¹²⁴

O outro momento em que a Estação de Aracaju foi cenário do romance, ocorreu no final do livro, quando o casal Sá Josefa e Geraldo Corumba decidiram retornar para o Engenho da Ribeira, no Município de Capela, Estado de Sergipe. O retorno foi relatado de maneira melancólica, pois o casal retornou sem os filhos que os acompanharam na viagem a capital sergipana seis anos antes. O autor narrou os momentos antecedentes ao embarque com detalhes, que tornam o momento dramático:

¹²² “Jornal O Imparcial”, nº 239, 1919, p. 1.

¹²³ Amando Fontes nasceu em Santos-SP no dia 15 de maio de 1899 e faleceu no Rio de Janeiro-RJ no dia 1º de dezembro de 1967. Aos cinco meses de idade, sua família mudou-se para Aracaju, de onde era oriunda. Em Aracaju, ingressou no Ateneu Sergipense em 1909. Em 1914, foi revisor do Jornal Diário da Manhã. Em 1928, bacharelou-se pela Faculdade de Direito da Bahia. Após a vitória da Revolução de 1930, transferiu-se para o Rio de Janeiro, dedicando-se a advocacia. Retornando à capital sergipana, foi deputado federal por Sergipe no pleito de outubro de 1934 até o dia 10 de novembro de 1937, e foi deputado por Sergipe por dois mandatos consecutivos de 1946-1955. Publicou *Os Corumbas* (1933) e *Rua do Siriri* (1937), ambos romances passados na Cidade de Aracaju. (In: Verbete Fontes, Amando. In: BELOCH & ABREU, “Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)”, 2010. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/fontes-amando>>, acesso em: 10 jun. 2017).

¹²⁴ FONTES, 1992, p. 51.

Chegaram à estação muito antes da hora da partida. Compradas as passagens e despachado o baú, logo se acomodaram no sujo vagão de segunda classe, tão parecido com aquele que os trouxera da Ribeira. Pouco a pouco, o carro se foi enchendo de gente do interior, empoeirada e malvestida. Eram ferreiros, na sua maioria pequenos lavradores, que haviam trazido seus produtos para vender na Capital e agora retornavam a seus lares. Lá também se achavam crianças e mulheres. Sentados no mesmo banco de madeira, Geraldo e Sá Josefa não se diziam uma palavra. Ora, prestavam atenção aos passageiros que chegavam; ora, olhavam, pela janela ao lado, os transeuntes que vinham ou que seguiam para o Bairro Industrial. Como o trem estivesse colocado um pouco além da gare, em frente à Rua de Japarutuba, eles viam, ali bem perto, as construções atarracadas das duas Fábricas, cujas chaminés fumegavam.¹²⁵

Ambos continuaram dentro do vagão de segunda classe, devido a um descarrilamento que aconteceu no trem que vinha do sul do Estado de Sergipe. Naquele momento, continuaram lembrando todos os momentos que viveram do embarque e todos os acontecimentos com os filhos na capital. A partida somente ocorreu quando já era noite e “na Estação [de Aracaju], um apito estridente deu a ordem de partida. A locomotiva resfolegou, silvou forte, e o trem começou a deslocar-se, em marcha lenta”.¹²⁶

Observamos que o autor de “Os Corumbas”, Amando Fontes, certamente, organizou a obra partindo de sua vivência pessoal, pois descreveu com detalhes, ao longo de todo o texto, locais, comidas, costumes e festividades da cidade.

Em “Os Corumbas”, a Estação de Aracaju foi o ponto de encontro para a fuga da personagem Rosenda com o seu namorado Inácio dos Santos com destino à Cidade de Simão Dias. Mesmo a Cidade de Simão Dias não fazendo parte do itinerário da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, no romance ambos planejam seguir no trem rumo à Bahia e, provavelmente, desceriam em uma estação intermediária, prosseguindo outro tipo de condução até o destino final.

Sobre o relato final da Estação de Aracaju em “Os Corumbas”, o autor descreveu o cotidiano de embarque de diversos tipos de passageiros. No vagão, por exemplo, são descritos os tipos de pessoas que se encontravam aguardando a partida da locomotiva, tais como ferreiros, lavradores, crianças e mulheres que se encontravam em Aracaju para comercializar produtos, e, naquela viagem, retornariam para as suas cidades de origem. Isso reforça a ideia da Estação de Aracaju ter sido um dos principais locais de entrada de pessoas e de produtos na capital sergipana.

¹²⁵ FONTES, 1992, p. 170-171.

¹²⁶ FONTES, 1992, p. 172.

Outro fato que o autor colocou de maneira discreta foi a localização da Estação de Aracaju, quando falou que “como o trem estivesse colocado um pouco além da gare, em frente à Rua de Japaratuba, eles viam, ali, bem perto, as construções atarracadas das duas Fábricas [Sergipe Industrial e Confiança]”. Isso confirma a ideia da posição estratégica que ocupava a Estação Ferroviária de Aracaju, entre o centro comercial e o centro industrial da Cidade de Aracaju. Mesmo que a obra “Os Corumbas”, seja de ficção literária, descreveu algumas características reais do cotidiano da Estação de Aracaju por volta do 1º quartel do século XX, uma vez que Amando Fontes viveu nesta cidade.

No dia 1 de fevereiro de 1932, um fato gerou uma grande movimentação na Estação de Aracaju: o desembarque de cerca de dezesseis prisioneiros, “coiteiros”¹²⁷ do bando do cangaceiro Virgulino Ferreira da Silva¹²⁸, mais conhecido como “Lampião”. Segundo a notícia, “hontem, logo da chegada do 1º trem do sul do Estado, a gare da estação [de Aracaju] e circumvisinhas encheram-se de formidável massa popular”¹²⁹. E, quando chegou na estação o trem “do Norte, a onda cresceu, avolumou-se na ancia incontida de ver, bem perto, os amiguinhos da terrível fera humana”.¹³⁰

A prisão dos “coiteiros”, depois escoltados por soldados do Exército na Estação de Aracaju foi “a melhor conquista dentre todas as outras, por parte das forças que perseguem Lampeão”.¹³¹ Após o desembarque, os presos foram encaminhados para a Chefatura de Polícia e para a Penitenciária Modelo. Os seus nomes foram divulgados junto com alguns locais de nascimento:

Manoel José de Souza, João de Souza, Cícero de Souza, filho de Canindé; onde se deu a prisão do bando. Eucydes da França Belem, alagoano; José Fernandes Leite, Ariston Lucas de Souza, João de Souza, natural de Porto da Folha; Antonio Fernandes, natural de Curitiba; Pedro Rezende, vulgo Pedro de Candeia, natural de Gararu, e Francisco de Jesus e Virgilio Angelo Ventura.

Além dos mencionados nessa lista, em outra notícia publicada no Sergipe-Jornal do dia 1ª de fevereiro de 1932,¹³² apareceram mais nomes dos “coiteiros” que foram presos pelos

¹²⁷ “Eram indivíduos que prestavam diversos tipos de serviços, dando informações, fornecendo alimentação e abrigo, fazendo suas compras etc. Eram assim alcunhados porque os abrigos eram chamados de ‘coitos’”. (FERREIRA & AMAURY, 2009, p. 34).

¹²⁸ Virgulino Ferreira da Silva, mais conhecido como Lampião, foi o líder do movimento conhecido como Cangaço. Nasceu no dia 4 de 1898 na cidade de Vila Bela, hoje Serra Talhada-PE, e faleceu no dia 28 de julho de 1938 na fazenda Angico, em Poço Redondo-SE (FERREIRA & AMAURY, 2009).

¹²⁹ “Jornal de Notícias”, nº 281, 1932, p. 4.

¹³⁰ “Jornal de Notícias”, nº 281, 1932, p. 4.

¹³¹ “Jornal de Notícias”, nº 281, 1932, p. 4.

¹³² “Jornal Sergipe-Jornal”, nº 2.924, 1932, p. 1.

soldados do Exército e que desembarcaram na Estação de Aracaju: “[...] Cícero de Souza, Pedro Rezende do Couto, Antonio Feitosa, José Cordeiro da Cruz, Francisco Ventura Nogueira, José Fernandes dos Santos, Maria Rosa dos Santos (parteira) e Delfina Fernandes dos Santos (costureira) ”.

O livro “Aracaju Antiga que Vi e Vivi”, do memorialista Murilo Mellins (2007), contém outro relato sobre os funcionários da Estação de Aracaju, entre os anos de 1940 e 1950. A partir de sua própria vivência, o autor revelou nomes dos telegrafistas da Estação de Aracaju e dos carregadores de malas que trabalharam entre os anos de 1940 e 1950.

Primeiramente, o autor contou com detalhes como era a viagem de trem desde a Estação de Calçada, em Salvador no Estado da Bahia, até a Estação de Aracaju. Segundo ele, “os telegrafistas da Rede Ferroviária [Federal], dentre eles, os amigos José Claro, Augusto Azevêdo e Nivaldo Ferreira, recebiam mensagem telegráfica de outro colega, informando que o trem dera partida da última Estação do percurso”.¹³³

Segundo Melins, quando o trem chegava na Estação de Aracaju, proveniente de Salvador, após uma longa viagem de cerca de quinze horas, “curiosos se posicionavam na plataforma para recepcionarem os passageiros cansados, muitos deles usavam o guarda-pó”.¹³⁴ Eram os carregadores de malas, “Preguinho, O Mudo, Erasmo, Lafaiete e Alemão, disputavam a preferência dos passageiros, exibindo uma placa de metal reluzente, que seguravam nas mãos, contendo as iniciais LB e o número de registro, mostrando, assim, o seu credenciamento junto à Leste Brasileiro”.¹³⁵ Depois, conduziam os passageiros recém-chegados na capital sergipana, até os “carros de praça, pontos de bondes, ou as pensões, hotéis e residências”.¹³⁶

O memorialista relatou esses fatos a partir de suas lembranças e com um tom saudosista, construiu uma narrativa detalhada sobre o cotidiano do funcionamento e do trabalho dos telegrafistas e dos carregadores de malas da Estação de Aracaju. Seu relato é interessante porque registrou a existência de pessoas que poderiam ter sido esquecidas, devido ao seu tipo de trabalho e classe social.

Finalmente, podemos afirmar que, na Estação de Aracaju, era constante a movimentação de pessoas da classe trabalhadora, para embarque ou para desembarque dos trens, incluindo os funcionários da estação, que somente apareciam nos jornais sergipanos quando ocorria algum tipo de fato de grande relevância social.

¹³³ MELINS, 2007, p. 186.

¹³⁴ MELINS, 2007, p. 186.

¹³⁵ MELINS, 2007, p. 186.

¹³⁶ MELINS, 2007, p. 186.

Além da movimentação de pessoas, existia um intenso movimento de cargas na Estação de Aracaju, já que esta era a principal Estação da ferrovia e estava articulada com o Porto, gerando um fluxo intenso de produtos.

3.3 UM ENTREPOSTO DE MERCADORIAS (1913-1950)

Além de ser um dos principais locais de embarque e desembarque de passageiros da Cidade de Aracaju, a Estação era, também, um local de chegada e saída de mercadorias (maquinários como tratores), de matérias-primas (produtos como açúcar e algodão, e materiais como cal e carvão) e de animais de tração (como cavalos), que eram transportados na ferrovia através de vagões de cargas (figura 26).¹³⁷

¹³⁷ Na sessão Anexo C deste trabalho, transcrevemos uma tabela completa de 1917, referente ao ano de 1916, que descreve os produtos de exportação que eram enviados a partir de Aracaju para diversos locais de destino através de navios e pela via férrea.



Figura 26: Vagões de carga entre o Trapiche Entreposto Cruz & Irmãos e o Monumento do Fundador da Cidade (1931).

Fonte: FBN Digital, disponível em:

<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon309877/icon104436.jpg>, acesso em 30 set. 2016.

Com base nos documentos da época, compreendemos que, entre 1913 a 1950, as cargas circulavam por pelo menos dois caminhos na Estação de Aracaju: ora chegavam por via férrea e eram desembarcadas na Estação de Aracaju; ora chegavam por via fluvial, através de navios que circulavam no Rio Sergipe e que aportavam e embarcavam as cargas no Porto ou nos trapiches particulares. Em seguida as cargas eram encaminhadas à Estação de Aracaju para serem enviadas por via férrea. A partir da Estação de Aracaju, tanto as cargas que chegavam

quanto as que eram enviadas tinham como procedência ou destinação “diversos pontos do paíz e do estrangeiro”¹³⁸.

Assim, havia uma relação de complementariedade entre a Estação Ferroviária de Aracaju e o Porto, sendo tal integração de ferrovias a portos fluviais muito comum na primeira metade do século XX:

Por outro lado, a extensa rêde potamográfica brasileira, em grande parte navegável, fêz que algumas de nossas linhas férreas procurassem naturalmente os portos fluviais, no objetivo evidente de articular os vários trechos dessa navegação interior com os inúmeros portos da costa atlântica, - pontos naturais de escoamento da produção interna e de recepção das mercadorias vindas do exterior (de outros portos do Brasil e do estrangeiro).¹³⁹

A Estação de Aracaju, próxima ao Porto e Trapiches comerciais, era uma estação ferroviária de ponto final, mas as cargas que ali chegavam poderiam ser distribuídas na própria Aracaju ou poderiam ser encaminhadas para o sistema portuário.

Em julho de 1913, foi publicada, em jornal, uma tabela de rendimentos obtidos pela Estação de Aracaju:

ESTRADA DE FERRO	
Rendimento da Estação de Aracaju	
De 8 a 31 de julho:	
Passageiros.....	2:304\$400
Encomendas.....	236\$400
Animais.....	13\$100
Mercadorias.....	1:621\$600
Telégrafo.....	8\$900
Seguro.....	24\$000
Mercadorias a pagar...	<u>12:246\$500</u>
	16:456\$900

Tabela 4: Rendimento da Estação de Aracaju (1913).

Fonte: “Jornal Diário da Manhã”, nº 723, 1913, p. 1.

Nessa tabela, são descritos os valores totais dos serviços prestados pela Estação de Aracaju: desde o mais comum, que era o transporte de passageiros, ao transporte de

¹³⁸ “Jornal Diário da Manhã”, nº 2.348, 1919, p. 1.

¹³⁹ BRASIL, 1954. p. 51.

encomendas, de animais e de mercadorias, o envio de mensagem telegráfica, o seguro de mercadorias, e, por último, as mercadorias despachadas e que não tinham sido pagas. Com base nos dados dos valores do rendimento da tabela de 1913, o transporte de cargas (e seus serviços relacionados) proporcionava mais rendimentos para a Estação de Aracaju do que o transporte de pessoas.

Ainda em 1913, foi divulgado, no jornal *Correio de Aracaju*, um aviso sobre os horários dos trens de cargas que embarcavam a partir da Estação de Aracaju em direção à Cidade de Alagoinhas (no Estado da Bahia) ou vice-versa:

Nas quartas-feiras e sabbados viajando para Alagoinhas, partida ás 6 horas a. m. Nos domingos e quintas-feiras viajando de Alagoinhas para aqui. Os trens são de carga mas para facilitar ao publico a companhia mandou colocar uma passe mixta para passageiros e primeira e segunda classe.¹⁴⁰

Por esse aviso, percebemos que os trens de cargas, que, supostamente, levavam mercadorias e diversos outros produtos, também eram colocados à disposição dos usuários para, parcialmente, transportarem passageiros.

Com o intuito de controlar o movimento de cargas internamente em Sergipe, bem como as transações comerciais com o Estado da Bahia, em 1915, o Presidente do Estado de Sergipe, Oliveira Valadão, em mensagem à Assembleia Legislativa de Sergipe, divulgou que fossem realizadas mudanças no controle alfandegário, com a finalidade de atender ao novo serviço de transporte, “oriundos, em grande parte, da abertura do tráfego da Estrada de Ferro Timbó a Propriá” (VALLADÃO, 1915, p. 66). Como primeira medida para esse controle, General Valadão aumentou a quantidade de soldados para o policiamento das estações, dentre elas, a Estação de Aracaju, com o objetivo de assegurar uma proteção para a arrecadação dos impostos de mercadorias.

Além das mercadorias, matérias primas e animais de tração que eram transportados cotidianamente, ocorria o transporte de materiais utilizados pela Diretoria de Obras Públicas do Estado de Sergipe. Em uma das solicitações de transporte de materiais, feito pela Diretoria por meio de ofício enviado ao superintendente da *Compagnie des Chemins de fer Fédéraux de l’Est Brésilien*, foram solicitados “cinco trens de piçarra, conduzidos de poucos quilômetros d’aquella Estação [de Aracaju]”¹⁴¹ para realizar o aterramento. Tal obra de aterramento referia-se a “grande área situada ao norte da cidade [de Aracaju], e onde se acha localizada a Estação

¹⁴⁰ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 1.063, 1913, p. 4.

¹⁴¹ APES. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 181, de 30 de junho de 1920.

da Estrada de Ferro”¹⁴². Nesse pedido oficial, notamos que a Diretoria, órgão público do Estado de Sergipe, solicitou o uso gratuito do transporte da ferrovia para deslocar materiais para a obra que ocorria dentro de Aracaju.

Para a mesma obra da área de aterramento em Aracaju, foi enviado outro ofício¹⁴³ pela Diretoria ao superintendente da Companhia *Chemins de Fer*, solicitando um trem com vagões para o transporte de um carregamento de lenha do quilômetro 238 da ferrovia para a Cidade de Aracaju. A lenha seria utilizada como combustível para a locomotiva utilizada no transporte de materiais para as obras de aterramento da Cidade de Aracaju.

Em ofício emitido no mês de setembro de 1920, foi solicitado ao agente da Companhia *Chemins de fer* um “wagon para o serviço de transporte de cal nacional desta Cidade [Aracaju] à Villa de Itaporanga”¹⁴⁴. No mês de setembro de 1920, a mesma Diretoria enviou outro ofício solicitando seis carros para o transporte de pedras da Vila de Itaporanga D’Ajuda para a capital sergipana¹⁴⁵.

Sobre o transporte de maquinário por via férrea, o ofício de 15 de janeiro de 1921¹⁴⁶, emitido pelo diretor José Sobral S. Moraes, da Diretoria de Obras Públicas do Estado de Sergipe, solicitou ao Agente da Companhia Ferroviária Este Brasileiro¹⁴⁷, um carro para transporte de um trator e as suas peças da Cidade de Aracaju para a Cidade de Riachuelo, ambas em Sergipe, para auxiliar em uma obra.

Com base em um conjunto de documentos semelhantes datados de 1920-1924, notamos que os pedidos da Diretoria de Obras Públicas do Estado de Sergipe à Companhia Ferroviária eram direcionados para o transporte de materiais não somente dentro de Aracaju, mas em outras cidades sergipanas, e essa relação entre órgão público e empresa privada era comum no cotidiano da Estação de Aracaju e da Ferrovia Timbó a Propriá. Os ofícios eram emitidos para a Estação de Aracaju, que abrigava a sede administrativa da Companhia onde

¹⁴² LOBO, 1920, p. 79.

¹⁴³ APES. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 198, de 20 de julho de 1920.

¹⁴⁴ APES. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 258-A, de 13 de setembro de 1920.

¹⁴⁵ APES. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 262, de 16 de setembro de 1920.

¹⁴⁶ APES. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 15, de 15 de janeiro de 1921.

¹⁴⁷ A Companhia Ferroviária já utilizava essa nomenclatura, antes da assinatura do Decreto Presidencial nº 15.383, de 2 de março de 1922, que alterava o nome de *Compagnie des Chemins de fer Fédéraux de l’Est Brésilien* para Companhia Ferroviária Este Brasileiro. (BRASIL, 1922, p. 5434).

havia um escritório com funcionários da Companhia Ferroviária para atender às solicitações da Diretoria.

Dentre os diversos tipos de produtos que circulavam na Estação de Aracaju e eram distribuídos dentro e fora do Estado de Sergipe, um dos principais era o açúcar. Sobre o transporte do açúcar em Sergipe, em 1926, a Companhia Ferroviária Este Brasileiro divulgou um anúncio informando que a cobrança do transporte do açúcar bruto das usinas, com destino à Estação de Aracaju, seria realizada de acordo com uma porcentagem, determinada por um conjunto de estações ferroviárias divididas por região:

De Carmo, Japarutuba, Murta Capella e Japarutubinha, à Aracajú base padrão 23 ou seja, uma redução de 30% em média; De Laranjeiras, Riachuelo, Maroim, e Rosário à Aracajú, base-padrão 23% com abatimento de 60% de abatimento, ou seja, uma redução de 38% em média; De Gerú, Itabaianinha, Pedrinhas, Buquim, Salgado, Itaporanga, São Christovam, Thebaída e Socorro, base padrão 32.¹⁴⁸

Em 1940, o problema do armazenamento e do transporte dos dois principais gêneros de exportação de Sergipe - o algodão e o açúcar, das zonas produtoras a capital sergipana - foi denunciado em uma nota de jornal. A notícia foi publicada no jornal Folha da Manhã do dia 3 de dezembro de 1940:

As uzinas de assucar apenas deram inicio ao transporte do seu produto para esta capital. Os produtores de algodão, por sua vez, poucos embarques fizeram para os trapiches de Aracaju. Mesmo assim, é tamanha a precariedade de transporte, que os barracões da Leste estão abarrotados de mercadorias. A coisa continuando como vai teremos dentro de poucos dias a repetição da crise do ano passado, que tantos prejuízos causou às classes produtoras e ao comercio em geral.¹⁴⁹

Na notícia, foi apresentada uma solução para o problema da superlotação dos barracões da Estação de Aracaju. A solução seria “ir transportando as mercadorias á medida em que forem sendo despachadas do que acumulá-las, para transporta-las de cambulhada [de montão], mormente não se dispondo, como não dispõe a Leste, de grande quantidade de locomotivas e de carros”¹⁵⁰. Assim, compreendemos que a Estação de Aracaju tinha barracões para acondicionar os produtos perecíveis, sendo superlotados, e que os produtos deveriam ser enviados, para outros locais de destino através da ferrovia, assim que eram recebidos na Estação, a fim de evitar o acúmulo de produtos estocados, uma vez que a Estação não tinha espaço suficiente.

Sobre a chegada de outros produtos e animais, Mellins relatou que, entre as décadas de 1940 e 1950, o trem prefixo PN-4 ou Misto trafegava na capital sergipana:

¹⁴⁸ “Jornal Correio de Aracaju”, nº 1.200, 1929, p. 2.

¹⁴⁹ “Jornal Diário da Manhã”, nº 831, 1940, p. 1.

¹⁵⁰ “Jornal Diário da Manhã”, nº 831, 1940, p. 1.

Passageiros, pequenos animais, cereais e utensílios domésticos feitos de barro, fabricados nas olarias de Carrapicho [atual Município de Santana do São Francisco]. Esse comboio era chamado de “Trem Sinhá Maria dos Cavalos”, nome dado, em homenagem a uma senhora chamada Maria, residente na cidade de Propriá, que começou fretando alguns vagões para transporte de mercadorias, inclusive cavalos, que seriam comercializados no Mercado Municipal de Aracaju, e na Feira das Oficinas, no Aribé (MELLINS, 2011, p. 186).

Na década de 1940, além das críticas com relação ao precário espaço de armazenamento de cargas nos barracões da Estação de Aracaju, este local foi criticado nos jornais sergipanos por não conseguir comportar a demanda diária de passageiros. Com o intuito de diminuir essas críticas, a Direção da Companhia Viação Férrea Federal Leste Brasileiro iniciou o projeto de construção da nova estação ferroviária de Aracaju no ano de 1944. A nova estação ferroviária foi inaugurada no ano de 1950, no local das Oficinas de reparos de locomotivas e de vagões, no Bairro Aribé. Nela, em comparação com a Estação de Aracaju, havia um espaço maior de embarque e desembarque de passageiros, além de um espaço maior para o acondicionamento de cargas, ainda, mantendo as oficinas de reparos de locomotivas e vagões.

O transporte de cargas na Estação de Aracaju aconteceu entre os anos de 1913 a 1950. O movimento era proporcionado pelos tipos diversos (de produtos perecíveis a maquinários, até animais vivos) que chegavam ou partiam nos vagões. Além disso, havia a concessão do uso da Estação de Aracaju, da Ferrovia e de seus trens de carga para transportar os materiais e maquinários para obras feitas pelo Governo no Estado de Sergipe.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a segunda metade do século XIX, houve o interesse do Governo Provincial na construção de uma ferrovia em Sergipe. Tal atitude teve o incentivo de políticos, comerciantes e empresas que realizavam exportação e importação de produtos, que seriam beneficiados por esse sistema de transporte. Foram elaborados vários projetos políticos na tentativa de construção de uma ferrovia, mas, em diversos momentos, esses projetos esbarraram em dificuldades de cunho financeiro e burocrático, que retardaram a sua efetivação na prática. A ideia de construção de uma ferrovia em Sergipe estava em consonância com uma prática de âmbito nacional, pois já havia ferrovias implementadas, por exemplo, nas regiões Sudeste e Sul. A implantação de linhas férreas era uma tendência mundial, principalmente na Europa e nos EUA. O transporte ferroviário era sinônimo de progresso econômico e urbano na segunda metade do século XIX e início do século XX.

No início do século XX, após diversas tentativas frustradas de se construir uma ferrovia em Sergipe, a ideia foi retomada em 1903, pelo Deputado Federal José Rodrigues da Costa Dória, que apresentou o projeto de lei de construção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, garantida após um acordo entre os Governos Federal e Estadual de Sergipe.

A Primeira Estação Ferroviária de Aracaju foi a principal Estação da Ferrovia Timbó a Propriá. Abrigava a sede dessa administração em Sergipe, estava localizada na capital e era interligada ao principal porto fluvial de escoamento de produtos agrícolas e manufaturas do Estado de Sergipe. A Estação de Aracaju começou a ser construída em 1910 e foi inaugurada após a conclusão do primeiro trecho, em 1913.

Podemos dividir a história da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju em 4 fases distintas. A primeira fase iniciou em 1910, quando houve o primeiro registro documental a respeito do local onde foi construída a Estação, e seguiu até 1915, quando ocorreu a inauguração do último trecho da estrada de ferro em Sergipe. A segunda fase iniciou em 1913, quando a Estação foi aberta a utilização a população e a circulação de mercadorias, funcionando até 1950. Neste ano, foi inaugurada a Segunda Estação Ferroviária de Aracaju, no Bairro Aribé (Siqueira Campos) e a Primeira Estação passou a ser um local de depósito. A terceira fase, de 1950 a 1968, foi o momento em que a Primeira Estação de Aracaju começou a ser um local de abandono e, em seu entorno, surgiu uma favela. Na quarta fase, de 1969 a 1976, a Primeira Estação estava totalmente abandonada e era alvo de uma disputa entre a Prefeitura de Aracaju e a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), até 1976, quando foi demolida pela Prefeitura.

Sobre a existência da Estação como prédio físico e em pleno funcionamento para transporte de cargas e de pessoas, constatamos, através de documentos diversos, e principalmente, pelos jornais sergipanos, que ela funcionou efetivamente de 1913 a 1950 como única Estação Ferroviária de Aracaju. Constatamos que essa Estação tinha uma estrutura física condizente com a demanda logística: além do prédio da Estação, que tinha seus trilhos conectados ao Porto e oferecia diversos serviços, a Estação e, conseqüentemente, a Empresa Ferroviária possuía diversos trens de cargas e de passageiros, um depósito para locomotivas, um atracadouro próprio e uma oficina de reparos de locomotivas e vagões em bairro próximo da Estação, no caminho de passagem do trem. Essa estrutura física da Estação possibilitou um intenso trânsito de pessoas e cargas para diversos outros pontos da Estrada de Ferro Timbó a Propriá e para diversos outros locais do país, nos trechos em que a Ferrovia estava ligada às demais ferrovias em operação.

Também, constatamos que a Estação de Aracaju foi um marco na história de Aracaju e de Sergipe, pois, acompanhou as mudanças que ocorreram na capital sergipana, contribuindo para o desenvolvimento da região portuária, industrial e comercial de seu entorno, uma vez que era ligada diretamente com o Porto e com linhas de bondes. Ao impulsionar o desenvolvimento da região de seu entorno, a Estação de Aracaju pode ter atraído a construção de novos edifícios comerciais e públicos. Até a implementação da Estação de Aracaju em 1913, a cidade se concentrava no entorno das atuais Praças Fausto Cardoso e Almirante Tamandaré (centro político-administrativo) e da Praça Olímpio Campos (centro religioso). Com a Estação de Aracaju e o desenvolvimento de seu entorno, a cidade teve uma expansão significativa para a região portuária e industrial.

Quanto à qualidade dos serviços prestados pela Estação, em documentos das décadas de 1930 a 1940 constatamos uma rotina de reclamações em relação ao seu funcionamento. Nesse período, o fluxo de pessoas e de cargas já estava mais intenso, a região do seu entorno estava mais desenvolvida, e, portanto, a Estação não estava mais adequada à demanda diária dos aracajuanos. Porém, a Estação não podia mais ser expandida, uma vez que era uma estação ferroviária final, que culminava no Porto, e com vários prédios comerciais já construídos em seu entorno. Conseqüentemente, poder público optou pela construção de uma nova estação em Aracaju, em um local com possibilidades de ampliação e em terreno que já pertencia à Companhia Ferroviária. Assim, em 1950 foi inaugurada a Segunda Estação Ferroviária de Aracaju no Bairro Siqueira Campos e a partir desse momento, a Estação de Aracaju passou a ser uma coadjuvante no processo de transporte da Ferrovia, deixando de operar no transporte de pessoas e funcionando como local de apoio para o transporte de cargas,

uma vez que os serviços e o trânsito de pessoas e cargas passaram a ser realizados na Segunda Estação.

Ainda, outros tipos de transporte surgiram a partir da década de 1930 em Aracaju, como o avião e o automóvel, favorecendo a diminuição do uso do sistema ferroviário.

Acreditamos que o fato da Estação de Aracaju ter se tornado um mero local de depósito teve como consequência a redução no fluxo de pessoas na região, favorecendo a decadência física do prédio, por falta de manutenção de seu edifício, levando ao gradativo abandono de seu terreno.

A partir da década de 1960, a Estação encontrava-se praticamente sem uso. De acordo com a documentação de época em jornais e documentos oficiais da Prefeitura de Aracaju, constatamos o surgimento de um aglomerado de barracos de comércio informal e barracos para moradia no entorno da Estação de Aracaju. Essa aglomeração de comércio informal e o surgimento de uma favela passou a incomodar os aracajuanos e na década de 1970, a Prefeitura começou a tomar uma série de medidas para revitalizar a área e resolver os problemas urbanos da região. Nesse período, a Estação já estava completamente abandonada pela Empresa Ferroviária responsável pelo edifício. Como estava desativada e atrapalhava o andamento dos projetos de urbanização da região, a Prefeitura de Aracaju solicitou a demolição da Estação de Aracaju à Empresa Ferroviária, porém, por diversas vezes, não foi possível se chegar a um consenso sobre a forma e a efetivação desse desmonte. Finalmente, em 1976, a Prefeitura de Aracaju realizou a demolição do edifício, do qual ficaram naquela época vestígios da plataforma ou do alicerce da Estação de Aracaju.

Atualmente, o local da Estação é uma grande área vazia, entre dois mercados municipais. Não há mais vestígios de edifício ou de trilhos, uma vez que esses foram retirados da Avenida Coelho e Campos. Acreditamos que nosso trabalho pode contribuir para a pesquisa histórica sobre a Estação de Aracaju, principalmente pelo fato dela não mais existir e não haver mais vestígios físicos da mesma. Ao leitor deste trabalho, mostramos que houve um edifício em pleno funcionamento, com um aparato logístico ferroviário típico da época e com circulação intensa de pessoas e cargas, o qual foi de suma importância para a sociedade, para a economia e os transportes sergipanos, na primeira metade do século XX.

FONTES PRIMÁRIAS

DOCUMENTOS DIVERSOS

[s. n.]. *Album photographico de Aracaju*. Aracaju: Casa Amador, 1931.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. PAIVA, Alberto Randolpho (org). *Legislação ferroviária do Brazil*. Leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921. vol. 9. 1900-1904. Rio de Janeiro: Tipografia da Revista Floreal, 1922. Disponível em: <<http://www.memoria.org.br>>, acesso em: 11 jun. 2016.

DÓRIA, José Rodrigues da Costa [+ 1857, - 1938]. *Estrada de ferro Timbó a Propriá: uma reivindicação*. Salvador: Oficinas do Diário da Bahia, 1915.

_____. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado José Rodrigues da Costa Dória. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1910. In: BRASIL. *Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930*. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 2 maio 2016.

FEITOSA, Suzete Santos Bomfim. *O patrimônio industrial do Nordeste brasileiro: o caso de Sergipe*. Brasília-DF: UNB, 2014. (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília).

GUARANÁ, Armindo [+1848, -1924]. *Dicionário Bio-Bibliográfico Sergipano*. Rio de Janeiro: Paulo, Pongetti & Cia, 1925.

MENEZES, Josino Odorico [+ 1866, - 1939]. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Josino Menezes. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1904. In: BRASIL. *Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930*. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 set. 2012.

LLOYD, R [et. al.]. *Impressões do Brazil no século vinte*. Londres: Lloyds Greater Britain, 1913.

LOBO, José Joaquim Pereira [+ 1864, -1933]. Mensagem [...] 7 de setembro de 1920. Mensagem apresentada a Assembleia Legislativa do Estado de Sergipe. Aracaju: Typographia do “O Estado de Sergipe”, 1920. In: BRASIL. *Relatórios dos presidentes dos estados*

brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 set. 2012.

SEABRA, José Joaquim [+1855, -1942]. Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brazil, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911. In: BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatórios do Ministério da Viação e Obras Públicas – 1910 a 1927*. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 11 jun. 2016.

SILVA, Clodomir [+ 1892, - 1932]. *Álbum de Sergipe*. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe, 1920.

SILVEIRA, Álvaro Astolpho da [+ 1867, - 1945]. *Viagem pelo Brasil*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1906.

SISSON, Sebastien Auguste [+1824, -1898]. *Galeria dos Brasileiros Illustres: (os contemporâneos)*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Lithographia de S. A. Sisson, 1861.

VALLADÃO, Manuel Prisciliano de Oliveira [+ 1849, - 1921]. Mensagem dirigida a Assembleia Legislativa do Estado de Sergipe em 7 de setembro de 1915. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1915. In: BRASIL. *Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930*. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 14 out. 2015.

DOCUMENTOS DE ARQUIVOS

→ Arquivo Público Estadual de Sergipe (APES)

APES. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 179, de 26 de junho de 1920.

_____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 181, de 30 de junho de 1920.

_____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 198, de 20 de julho de 1920.

_____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 249, de 3 de setembro de 1920.

____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 258-A, de 13 de setembro de 1920.

____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 262, de 16 de setembro de 1920.

____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 305, de 5 de novembro de 1920.

____. Livro - Viação e Obras Públicas, nº 36, Fundo V (Obras Públicas), 1920-1924. Ofício nº 15, de 15 de janeiro de 1921.

____. Mapoteca. BR SEAPES MAP02 0122.

→ Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju

ARQUIVO PÚBLICO MUNICIPAL DA CIDADE DE ARACAJU. Caixa: Memorando de janeiro, fevereiro, março, maio de 1976; janeiro 1978. Gestão: Prefeito João Alves Filho. Memorando nº 18/76, Aracaju, 20 de fevereiro de 1976.

____. Caixa: Ofícios recebidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio de Campos. Ofício [s. n.], Aracaju, 12 de março de 1968.

____. Caixa: ofícios recebidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio de Campos. Ofício [s. n.], Aracaju, 21 de março de 1968.

____. Caixa: Ofícios recebidos de novembro a dezembro de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 995/RV-2, Aracaju, 26 de novembro de 1968.

____. Caixa: Ofícios recebidos de janeiro a abril de 1970. Gestão: Prefeito José Aloísio de Campos. Ofício nº 27, de 14 de janeiro de 1970.

____. Caixa: Ofícios recebidos de janeiro a dezembro de 1972. Gestão: Prefeito Interino Clevansóstenes Pereira de Aguiar. Ofício nº 280/VER-KJ, de 13 de junho de 1972.

____. Caixa: Ofícios expedidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 9, Aracaju, de 17 abril de 1968.

____. Caixa: Ofícios expedidos de abril a maio de 1968. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 10/68, Aracaju, de 18 abril de 1968.

____. Caixa: Ofícios expedidos de janeiro a dezembro de 1969. Gestão: Prefeito Interino Manoel Messias Góes. Ofício nº 339/69, Aracaju, 31 de julho de 1969.

____. Caixa: Ofícios expedidos de janeiro a março; maio a dezembro de 1970. Gestão: Prefeito José Aloísio Campos. Ofício nº 36/70, Aracaju, 14 de janeiro de 1970.

____. Coleção de Fotografias, Caixa 1, Pasta 3.

____. Coleção de Fotografias, Caixa 1, Pasta 2.

____. Coleção de Fotografias, Caixa 41, Pasta 1.

→ Arquivo Geral da Prefeitura Municipal de Aracaju

Arquivo Geral da Prefeitura Municipal de Aracaju. Caixa: Ofícios expedidos pelo Diretor do Departamento de Obras e Urbanismo de 1973. Gestão: Prefeito Clevansóstenes Pereira de Aguiar. Ofício nº 273/73, de 13 de junho de 1973.

PERIÓDICOS

→ Almanaque

Almanak Laemmert, Anuário Administrativo, Agrícola, Profissional, Mercantil e Industrial do Distrito Federal e indicador para 1911-1912, 68º ano, Rio de Janeiro, 1911. Disponível em: <<http://www.memoria.org.br>>, acesso em: 11 jun. 2016.

→ Jornais

Jornal A Cruzada, nº 25, Aracaju, 22 de novembro de 1925.

Jornal A Cruzada, nº 668, Aracaju, 17 de setembro de 1950.

Jornal Correio de Aracaju, nº 580, Aracaju, 28 de julho de 1911.

Jornal Correio de Aracaju, nº 581, Aracaju, 30 de julho de 1911.

Jornal Correio de Aracaju, nº 583, Aracaju, 4 de agosto de 1911.

Jornal Correio de Aracaju, nº 585, Aracaju, 9 de agosto de 1911.

- Jornal Correio de Aracaju*, nº 1.063, Aracaju, 27 de dezembro de 1913.
- Jornal Correio de Aracaju*, nº 1.375, Aracaju, 16 de fevereiro de 1915.
- Jornal Correio de Aracaju*, nº 1.683, Aracaju, 16 de dezembro de 1915.
- Jornal Correio de Aracaju*, nº 2.618, Aracaju, 11 de junho de 1919.
- Jornal Correio de Aracaju*, nº 1.200, Aracaju, 11 de outubro de 1929.
- Jornal de Notícias*, nº 281, Aracaju, 1º de fevereiro de 1932.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 582, Aracaju, 23 de fevereiro de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 583, Aracaju, 28 de fevereiro de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 888, Aracaju, 24 de março de 1914.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 652, Aracaju, 28 de maio de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 660, Aracaju, 6 de junho de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 686, Aracaju, 12 de julho de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 692, Aracaju, 18 de julho de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 723, Aracaju, 24 de agosto de 1913.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 888, Aracaju, 24 de março de 1914.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 1.116, Aracaju, 9 de janeiro de 1915.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 1.597, Aracaju, 21 de setembro de 1916.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 1.714, Aracaju, 22 de fevereiro de 1917.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 2.348, Aracaju, 17 de junho de 1919.
- Jornal Diário da Manhã*, nº 831, Aracaju, 3 de dezembro de 1940.
- Jornal Diário da Tarde*, nº 102, Aracaju, 31 de agosto de 1933.
- Jornal Diário de Sergipe*, nº 2.052, Aracaju, 11 de maio de 1950.
- Jornal Gazeta de Sergipe*, nº 3.802, Aracaju, 17 de março de 1969.
- Jornal O Estado de Sergipe*, nº 3.337, Aracaju, 2 de agosto de 1910.
- Jornal O Estado de Sergipe*, nº 4.141, Aracaju, 31 de maio de 1913.
- Jornal O Estado de Sergipe*, nº 4.694, Aracaju, 6 de agosto de 1915.

Jornal O Estado de Sergipe, nº 146, Aracaju, 30 de agosto de 1933.

Jornal O Estado de Sergipe, nº 851, Aracaju, 27 de fevereiro de 1936.

Jornal O Imparcial, nº 164, Aracaju, 18 de março de 1918.

Jornal O Imparcial, nº 198, Aracaju, 2 de maio de 1919.

Jornal O Imparcial, nº 224, Aracaju, 5 de junho de 1919.

Jornal O Imparcial, nº 228, Aracaju, 10 de junho de 1919.

Jornal O Imparcial, nº 239, Aracaju, 26 de junho de 1919.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 10, Aracaju, 4 de agosto de 1921.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 164, Aracaju, 13 de fevereiro de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 179, Aracaju, 6 de março de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 288, Aracaju, 28 de julho de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 293, Aracaju, 3 de agosto de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 326, Aracaju, 14 de setembro de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 351, Aracaju, 14 de outubro de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 352, Aracaju, 16 de outubro de 1922.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.030, Aracaju, 20 de março de 1925.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.450, Aracaju, 18 de outubro de 1926.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.623, Aracaju, 28 de maio de 1927.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.624, Aracaju, 30 de maio de 1927.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.742, Aracaju, 21 de outubro de 1927.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.802, Aracaju, 11 de janeiro de 1928.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 1.983, Aracaju, 29 de agosto de 1928.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 2.924, Aracaju, 1º de fevereiro de 1932.

Jornal Sergipe-Jornal, nº 3.377, Aracaju, 1º de setembro de 1933

Jornal Sergipe-Jornal, nº 14.342, Aracaju, 28 de outubro de 1964.

→ Revistas

Revista da Semana, nº 31, Rio de Janeiro, 23 de julho de 1927, p. 40. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>, acesso em: 11 jun. 2016.

Revista de Aracaju, ano 4, nº 6, Aracaju: Prefeitura Municipal do Aracaju, 1957.

Revista de Engenharia, nº 165, Rio de Janeiro-RJ, 14 de julho de 1887, p. 155. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>, acesso em: 11 jun. 2016.

Revista de Engenharia, nº 237, Rio de Janeiro-RJ, 14 de julho de 1890, p. 155. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>, acesso em: 11 jun. 2016.

Revista de Engenharia, nº 254, Rio de Janeiro-RJ, 28 de março de 1891, p. 412. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>, acesso em: 11 jun. 2016.

Revista Ilustração Brasileira, nº 34, Rio de Janeiro, junho de 1923, p. 184. Disponível em: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=bib_redarte&pagfis=1355>, acesso em: 11 maio 2015.

Revista O Malho, nº 1264, Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1926, p. 34. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital>>, acesso em: 11 jun. 2016.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. In: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1835, vol. 1, pt. I, p. 118. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-publicacaooriginal-81015-pe.html>>, acesso em: 9 mar. 2017.

BRASIL. Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852. In: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1852, vol. 1, pt. II, p. 153. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-publicacaooriginal-81015-pe.html>>, acesso em: 9 mar. 2017.

_____. Decreto nº 4.916 de 30 de março de 1872. In: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1872, vol. 1, pt. II, p. 146. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3128-7-outubro-1882-544765-publicacaooriginal-56258-pl.html>>, acesso em: 9 mar. 2017.

____. Decreto nº 3.128 de 7 de outubro de 1882. In: *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1882, vol. 1, pt. I, p. 81. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3128-7-outubro-1882-544765-publicacaooriginal-56258-pl.html>>, acesso em: 9 mar. 2017.

____. Decreto nº 640-A de 31 de dezembro de 1891. In: *Coleção de Leis do Brasil*, 1891, vol. 2, pt. II, p. 637. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-640-a-31-outubro-1891-532167-publicacaooriginal-53744-pe.html>>, acesso em: 9 mar. 2017.

____. Decreto nº 1.126, de 15 de dezembro de 1903. In: *Diário Oficial*, 15 de dezembro de 1903. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao>>, acesso em: 9 mar. 2017.

____. Decreto nº 15.383, de 2 de março de 1922. In: *Diário Oficial da União*, Seção 1, 1922, p. 5430. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15383-2-marco-1922-526584-publicacaooriginal-1-pe.html>>, acesso em: 9 mar. 2017.

____. Decreto nº 19.408, de 18 de novembro de 1930. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19408.htm>, acesso em 9 jun. 2017.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[s. n.]. *Trenes*. Madri: Susaeta Ediciones S. A., 1971. (Coleção de Cromos).

ALMEIDA, M. da G. S. de. *Sergipe: fundamentos de uma economia dependente*. Petrópolis-RJ: Vozes, 1984.

ARAÚJO, A. T. de. *Pequena história de Sergipe*. Aracaju: [s. n.], 1966.

BARRETO, A (org). *Cadastro Comercial, Industrial, Agrícola e Informativo do Estado de Sergipe: 1933-1934*. Aracaju: Escola de Aprendizes e Artífices de Sergipe, 1934.

_____. *Cadastro Comercial, Industrial, Agrícola e Informativo do Estado de Sergipe: 1938*. Aracaju: Escola de Aprendizes e Artífices de Sergipe, 1938.

BARRETO, L. A. *Dicionário prático de nomes e denominações de Aracaju*. Aracaju: Banese, 2002.

_____. *Os transportes urbanos em Sergipe. Os 50 anos da empresa Senhor do Bomfim*. Aracaju: J. Andrade, 2010.

BELOCH, I.; ABREU, A. A. (orgs.). *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 2010. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>>, acesso em: 2 jul. 2015.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Ferrovias do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1946.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Patrimônio ferroviário de Sergipe (Inventário)*. vol. 1. Belo Horizonte: IPHAN, 2009.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Patrimônio ferroviário de Sergipe (Inventário)*. vol. 2. Belo Horizonte: IPHAN, 2009.

_____. Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. *Manual de preservação de edificações ferroviárias*. Rio de Janeiro: [s. n.], 1991. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf>>, acesso em: 5 jan. 2016.

BRINA, H. L. *Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1979.

- CABRAL, M. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Regina, 1948.
- CAMELO FILHO, J. V. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. Campinas-SP: Unicamp, 2000. (Tese de Doutorado em Ciências Econômicas do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas).
- CARDOSO, A. Sergipe no tempo das ferrovias: nota histórica. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*, Aracaju, nº 41, 2011, p. 375 – 391.
- CASTRO, A. C. *As empresas estrangeiras no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- CASTRO, B. *Na trilha das ferrovias*. Rio de Janeiro: Reler, 2005.
- CORONA, E.; LEMOS, C. A. C. *Dicionário de Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989.
- COSTA, A. *Álbum fotográfico de Aracaju*. Aracaju: [s. n.], 1951.
- DANTAS, I. Notícias de greves em Sergipe 1915-1930. In: *Revista do IHGSE*, nº 31, 1992, p. 139-156.
- FEITOSA, S. S. B. *O Patrimônio industrial do Nordeste brasileiro: o caso de Sergipe*. Brasília-DF: UNB, 2014. (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo da UNB).
- FERREIRA, V.; AMAURY, A. *De Virgolino a Lampião*. Aracaju: [s. n.], 2009.
- FIGUEIREDO, A. *História política de Sergipe*. Aracaju, [s. n.], 1986.
- FONTES, A. *Os Corumbas*. 25ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2003.
- HARDMAN, F. F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- HOBBSAWM, E. *A era dos extremos: o breve século XX. 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- JESUS, A. L. S. de. *A primeira estação ferroviária de Aracaju (1913-1950): fontes para sua história*. São Cristóvão-SE: UFS, 2013. (Monografia de Graduação em História Licenciatura da Universidade Federal de Sergipe).
- KUHL, B. M. *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo*. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- LIMA, P. L. de O. *Ferrovias, sociedade e cultura (1850-1930)*. 2ª ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2015.

- LIMA, B. de O.; SILVEIRA, A. V. A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a tipologia de suas estações. In: *Anais do VI Colóquio Latino-Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial*. São Paulo: IPHAN, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_estrada_ferro_es.pdf>, acesso em: 11 jun. 2016.
- MACHADO, M. C. Aspectos dos movimentos operários em Sergipe. In: *Revista de Aracaju*, nº 7, Aracaju, 31 de dezembro de 1962, p. 237-246.
- MEDINA, A. M. F. *Desembargador José de Accioli de Menezes*. Aracaju: TJSE, 2008.
- MELLINS, M. *Aracaju romântica que vi e vivi*. 4ª ed. Aracaju: J. Andrade, 2011.
- MENEZES, D. L. de. *Os trilhos que chegam (...): o aparecimento do trem em Sergipe nas mensagens dos governos e nos jornais locais. (1898-1915)*. São Cristóvão-SE: UFS, 2000. (Monografia de graduação em História Licenciatura da UFS).
- NUNES, M. T. *História da Educação em Sergipe*. Aracaju: Editora da UFS, 2008.
- PASSOS SUBRINHO, J. M. dos. *História Econômica de Sergipe: (1850-1930)*. São Cristóvão-SE: Editora da UFS, 1987.
- SANTOS, C. F. A modernidade chega de trem: o progresso como discurso para o advento dos caminhos de ferro no Estado de Sergipe. In: *Anais do II Seminário Regional Norte-Nordeste de Pós-Graduação em Geografia - SERNNE*. João Pessoa: UFPB, 2012.
- SILVA, M. M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SOUTELO, L. F. R. *A voz do Sul: a Estância e as suas raízes*. Aracaju: [s. n.], [s. d.].
- TELLES, P. C. da S. *História da engenharia ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2011.
- VARGAS, G. *Getúlio Vargas: Diário*. São Paulo: Siciliano; Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995.

ANEXO A - PROJETOS DE FERROVIA EM SERGIPE (1872-1900).

PROJETOS DE FERROVIAS EM SERGIPE (1872-1882)		
1	Decreto Imperial, nº 4.916, de 30/3/1872	“Foi concedida ao coronel João Dantas Martins dos Reis, autorização para organizar uma companhia que se incumbisse de construir uma estrada de ferro econômica entre Alagoinhas, na Província da Bahia e Itabaiana, na [Província] de Sergipe, compreendendo duas seções: a 1ª a partir de Alagoinhas até vila de Campos, à margem do Rio Real, passando pelas freguesias do Aporá, dos Prazeres e Barracão; a 2ª a partir da vila de Campos até a de Itabaianinha, passando pela vila do Lagarto ou pela do Riachão”.
2	Resolução Provincial nº 950, de 6/5/1872	“Concedeu a Campos, Cameron & Cia, o privilégio por sessenta anos, para estabelecerem uma estrada de ferro do porto de Japarutuba até a Capela de Nossa Senhora das Dores, o qual foi revogado pelo artigo 2º da Resolução, sem número de 2 de abril de 1875”.
3	Lei Provincial nº 957, artigo 6º, de 29/4/1873	“Ficava autorizado o Presidente da Província a conceder a Associação Comercial de Sergipe ou a quem mais vantagem oferecesse, o privilégio de estrada de ferro entre a capital e a cidade de Laranjeiras, sem encargo para a Província”.
4	Contrato de 18/12/1874	“O Presidente da Província, em virtude do art. 6 da lei Provincial nº 957 de 29 de abril de 1873, considerando que, nos prazos marcados para apresentação de propostas, nem a Associação Comercial, nem indivíduo algum apresentou-se para contratar a mencionada estrada; considerando que o cidadão Eugênio José de Lima já tinha contrato celebrado com o Governo da Província, a 8 de janeiro de 1873 para construir uma via férrea de Laranjeiras a Simão Dias, tocando em Itabaiana, [...] segmento da de Aracaju a Laranjeiras, concedeu ao referido cidadão privilégio para a estrada de ferro entre a cidade de Aracaju a Laranjeiras”.
5	Resolução Provincial, nº 1002, de 2/4/1875	“Aprovou o contrato feito pelo Presidente da Província, em 8 de janeiro de 1873, com Eugênio José de Lima, concedendo-lhe o privilégio por cinquenta anos, para a construção de uma estrada de ferro de Laranjeiras a Simão Dias, passando por Itabaiana, concedendo-lhe mais a ligação de Aracaju, passando pelo povoado de Santo Antônio e a Vila de Socorro”.
6	Resolução Provincial, de 2/4/1875	“Aprovou o contrato celebrado pelo governo, em 24 de dezembro de 1872, com o engenheiro civil Firmino Rodrigues Vieira, o Dr. Leandro Ribeiro de Siqueira Maciel e o Diretor do Banco da Bahia, Manoel de Souza Campos, para a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita, entre as cidades de Maruim e Propriá”.
7	Ato de 11/1/1881	“Foi aprovada a cessão feita por aquele contratante [Eugênio José de Lima] aos engenheiros civis Manoel de Mendonça e João Pinto Gonçalves”.

8	Atos de 30/1/1882	“Foi aprovada a cessão feita pelo engenheiro João Pinto Gonçalves ao engenheiro Manoel Mendonça Guimarães da parte que lhe competia no referido contrato. Por ato da mesma data foi concedido ao engenheiro Mendonça Guimarães o privilégio para um ramal da cidade de Laranjeiras a Vila de Capela”.
9	Decreto nº 3.128, de 7/10/1882	“Foi concedida a garantia de juros de 5 a 6 % sobre o capital necessário à construção de uma estrada de ferro em Sergipe, contratada pela respectiva administração provincial e que, partindo da cidade de Aracaju, terminasse na vila de Simão Dias, com um ramal entre a cidade de Laranjeiras e a vila de Capela”.

Projetos de ferrovia em Sergipe de 1872 a 1882.

Fonte: Menezes (1904, p. 56-58).

PROJETOS DE FERROVIAS EM SERGIPE (1884-1891)		
1	Ato de 6/5/1884	“De acordo com o dispositivo nos artigos 25 e 26 da Resolução Provincial número 1295 de 29 de abril de 1884 foi concedida, a requerimento de Eugênio José de Lima, representante da <i>The Sergipe Railway Company Limited</i> cessionária do engenheiro Manoel Mendonça Guimarães, a alteração e prorrogação do prazo do contrato de 8 de janeiro de 1873, fixando-se uma estação da estrada de ferro na cidade de Maruim e a prorrogação dos contratos de 18 de dezembro de 1876, de 11 de janeiro de 1881 e de 36 de janeiro de 1882”.
2	Despacho de 17/12/1889	“Foi aceita a desistência feita por Eugênio José de Lima do contrato celebrado em 8 de janeiro de 1873, aprovado pela Resolução Provincial número 1002 de 2 de abril de 1875”.
3	Termo de 17/12/1889	“O Governador Felisbello Freire contratou, de acordo com a Lei Provincial número 1002 de 2 de abril de 1875, com a Empresa de Obras Públicas do Brasil representada pelo engenheiro civil Francisco Alves Cordeiro do Araújo Feio a construção de uma estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias, com ramal de Laranjeiras a Capela”.
4	Decreto nº 619 de 1890.	“O Governo da União, atendendo ao que representou o Governo do Estado de Sergipe, resolveu conceder à Empresa das Obras Públicas do Brasil ou à Companhia que ela organizasse, a garantia de juros de 6% ao ano, durante 30 anos, sobre o capital que na forma do art. 7º § 1º da Lei nº 3387 de 24 de novembro de 1888, fosse fixado como necessário para a construção da estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias, com um ramal para a Capela, no referido estado [de Sergipe]”.
5	Despacho de 6/5/1890	“Foi concedido ao cidadão Manoel Antônio Carneiro Leão privilégio para a construção de uma estrada de ferro, com o seguinte traçado: partirá de Itaporanga em demanda dos povoados Sapé e Lagoa Vermelha à vila do Riachão, o povoado do Samba e o lugar denominado Macota, terminando em um ponto conveniente no município de Campos, e mais um ramal que, partindo de um ponto compreendido entre a vila do Riachão vá terminar em um ponto do Rio Real, depois de passar pela vila de Itabaianinha”.

6	Despacho de 31/1/1891	“Foi concedida uma modificação desse traçado, devendo a estrada partir desta capital passando por Itaporanga. Tendo o dr. Manoel Buarque de Macedo representante da Empresa de Obras Públicas do Brasil representando contra o despacho de 31 de janeiro de 1891, o Governador do Estado, por ato de 20 de março do mesmo ano, tornou sem efeito a modificação que fora concedida”.
7	Decreto nº 323, de 16/5/1891	“O Governo Federal a requerimento da ‘Companhia Brasileira de Estrada de Ferro e Navegação, cessionária da estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias, modificou o traçado indicado no decreto nº 619 de 2 de agosto de 1890. Substituindo o trecho de Laranjeiras à Simão Dias por outra linha que, partindo do quilômetro 6, fosse à Simão Dias, passando por Itaporanga e Lagarto, com desenvolvimento pelo vale do rio Vaza-Barris”.
8	Termo de 20/7/1891	“Foi contrato entre o Governo do Estado e o engenheiro Luiz Thomaz da Cunha Navarro de Andrade, por seu procurador João Rodrigues de Miranda, a construção de uma estrada de ferro no território do Estado, em prolongamento da que tem de partir da cidade de Alagoinhas, no Estado da Bahia, a terminar na margem do Rio São Francisco, fronteira ao porto de Piranhas [Estado de Alagoas]”.
9	Decreto nº 640-A, de 31/12/1891	“O Governo Federal autorizou a Companhia Brasileira de Estradas de Ferro e Navegação a transferir a concessão para a construção da estrada de ferro de Aracaju à Simão Dias à Empresa de Obras Públicas do Brasil”.

Projetos de ferrovia em Sergipe de 1884 a 1891.

Fonte: Menezes (1904, p. 56-58).

PROJETOS DE FERROVIAS EM SERGIPE (1893-1900)		
1	Lei nº 52, de 18/2/1893	“Concessão de um pequeno trecho de estrada de ferro, feita ao dr. Francisco de Paula Freire, entre os lugares denominados Pirambuê e Ribeiro, no município de Estância, o prazo [da construção foi] prorrogado por treze anos”.
2	Decreto de 31/8/1893	“O Presidente do Estado aprovou os estudos definitivos da primeira seção da estrada de ferro de Aracaju ao Rio Real, à requerimento do concessionário Manoel Antônio Carneiro Leão, que encarregara das respectivas obras à Empresa de Obras Públicas do Brasil”.
3	Decreto nº 1613, de 19/10/1893	“Foi transferida à Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brasil a concessão da mesma estrada, [estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias] da qual era cessionária a Empresa de Obras Públicas do Brasil”.
4	Decreto nº 291, de 31/12/1894	“Prorrogou até 31 de dezembro de 1896 o prazo para a construção desta estrada [estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias]”.
5	Lei nº 129, de 2/4/1895	“Autorizou o Governo [de Sergipe] a emitir 3500 contos em apólices e a dá-las por empréstimo à Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brasil com a garantia dos favores de que reza o decreto federal número 619, de 2 de agosto de 1890”.

6	Decreto nº 2855, 28/3/1898	“Declarou caducos o privilégio, garantia de juros e de mais favores concedidos pelo Decreto nº 619 de 2 de agosto de 1890”.
7	Lei nº 275, de 17/5/1898	“Foi autorizado o Governo [de Sergipe] a promover a conclusão da estrada de ferro desta capital [Aracaju] à Simão Dias, com ramal da cidade de Capela, depois de adquiridos por intermédio do Governo da União os direitos, garantias e todas as obras existentes da mesma estrada”.
8	Lei nº 315, de 10/12/1898	“Foi o Governo autorizado a contratar com os engenheiros civis Manoel de Mendonça Guimarães e João Felipe Pereira a construção de uma estrada de ferro que, partindo de Aracaju, terminasse na cidade de Capela, passando pelas cidades de Laranjeiras e Maruim, com um ramal ao longo do vale do Rio Cotinguiba que, partindo da cidade de Laranjeiras, se desenvolvesse cerca de 15 quilômetros”.
9	Lei nº 387, de 19/10/1900	“Marcava o prazo de 18 meses para a sua execução [estrada de ferro de Aracaju a Capela] e não se apresentando os contratantes, apesar de convidados por edital, para cumprir aquela condição, foi por ele [pela lei nº 387, de 19/10/1900], julgado insubsistente, nos termos da Lei número 432 de 16 de outubro de 1902”.

Projetos de Ferrovia em Sergipe de 1893 a 1900.

Fonte: Menezes (1904, p. 56-58).

ANEXO B - ACERVO ICONOGRÁFICO DA ESTAÇÃO DE ARACAJU



Planta-baixa de projeto de ampliação da zona portuária de Aracaju, mostrando a estrutura da Estação de Aracaju (ca. 1920).

Fonte: APES, Mapoteca, BR SEAPES MAP02 0122.



O Trapiche Brown e parte da lateral esquerda da Estação de Aracaju (ca.1920).

Fonte: Acervo particular de Waldemar Neto.



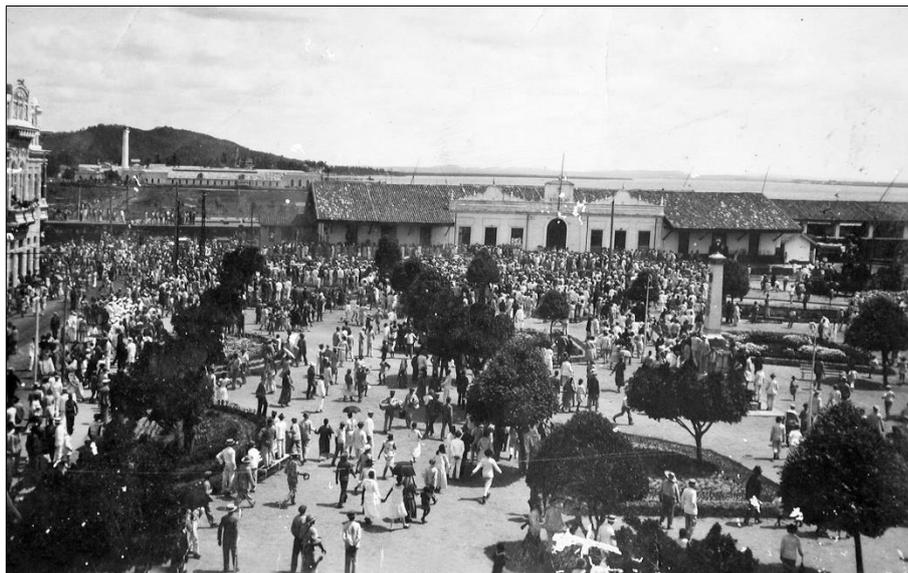
A Estação Ferroviária de Aracaju em 1923.

Fonte: “Revista Ilustração Brasileira”, 1923, p. 184.



Estação Ferroviária de Aracaju ao fundo [ca. 1930]

Fonte: Acervo particular de Waldemar Neto.



Fotografia da Praça Inácio Barbosa e, a Estação Ferroviária de Aracaju ao fundo
[ca. 1930].

Fonte: Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes.



Fotografia da Praça Inácio Barbosa e, a Estação Ferroviária de Aracaju ao fundo
[ca. 1930].

Fonte: Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes.



Estação Ferroviária de Aracaju à esquerda na Avenida Coelho e Campos [ca. 1930].

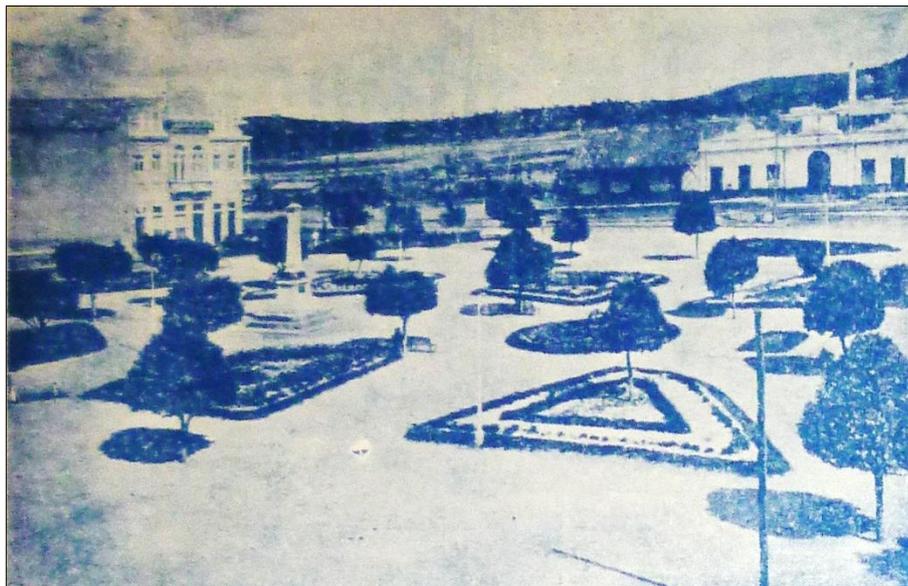
Fonte: Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes.



Morro do Uurubu: Olhando a Cidade. In: [s. n.], "Album photographico de Aracaju", 1931, p. 4.

Fonte: FBN Digital, disponível em:

<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon309877/icon1104437.jpg>. Acesso em: 4 abr. 2017.



A Praça Inácio Barbosa e, ao lado direito, a Estação Ferroviária de Aracaju (1938).

Fonte: BARRETO, 1938, p.168.



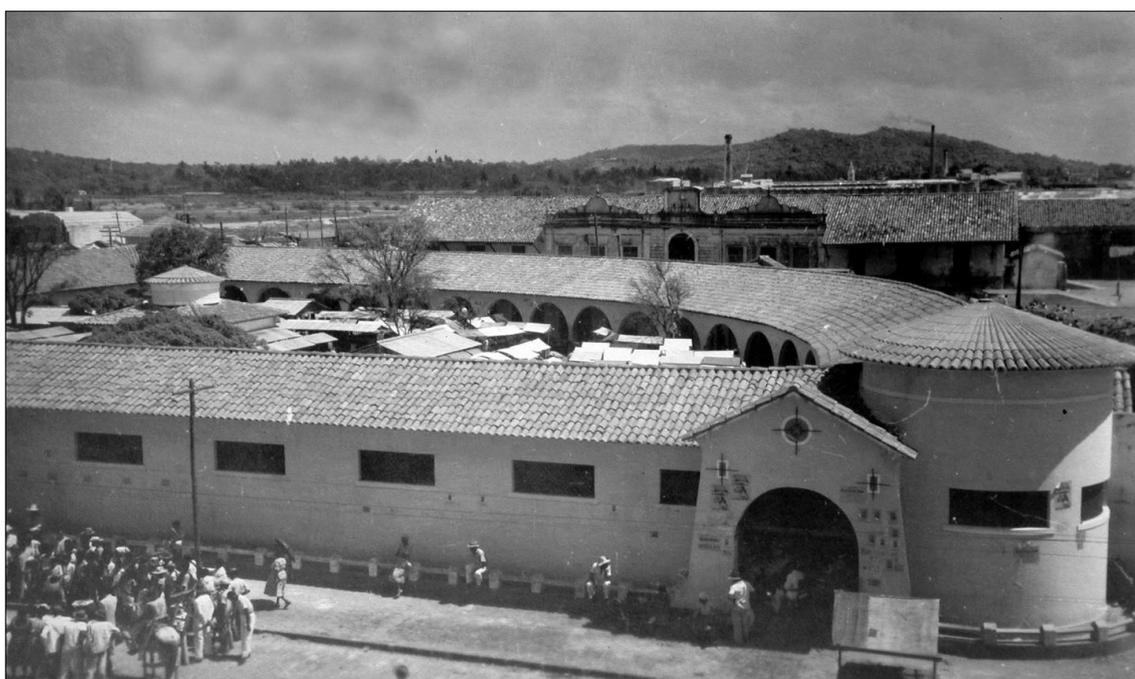
A Estação Ferroviária de Aracaju no canto inferior direito (ca. 1930).

Fonte: COSTA, 1951, p. 22.



A Estação Ferroviária de Aracaju e os seus trilhos, à esquerda, na Avenida Coelho e Campos (ca. 1940).

Fonte: Arquivo Público Estadual de Sergipe (APES).



Mercado Municipal Thales Ferraz com a Estação Ferroviária de Aracaju ao fundo (ca. 1950).

Fonte: Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes.



Fachada lateral esquerda da Estação Ferroviária de Aracaju (ca. 1950).

Fonte: MELLINS, 2011, p. 183.



O telhado da Estação Ferroviária de Aracaju em meio à favela em seu entorno (ca. 1964).

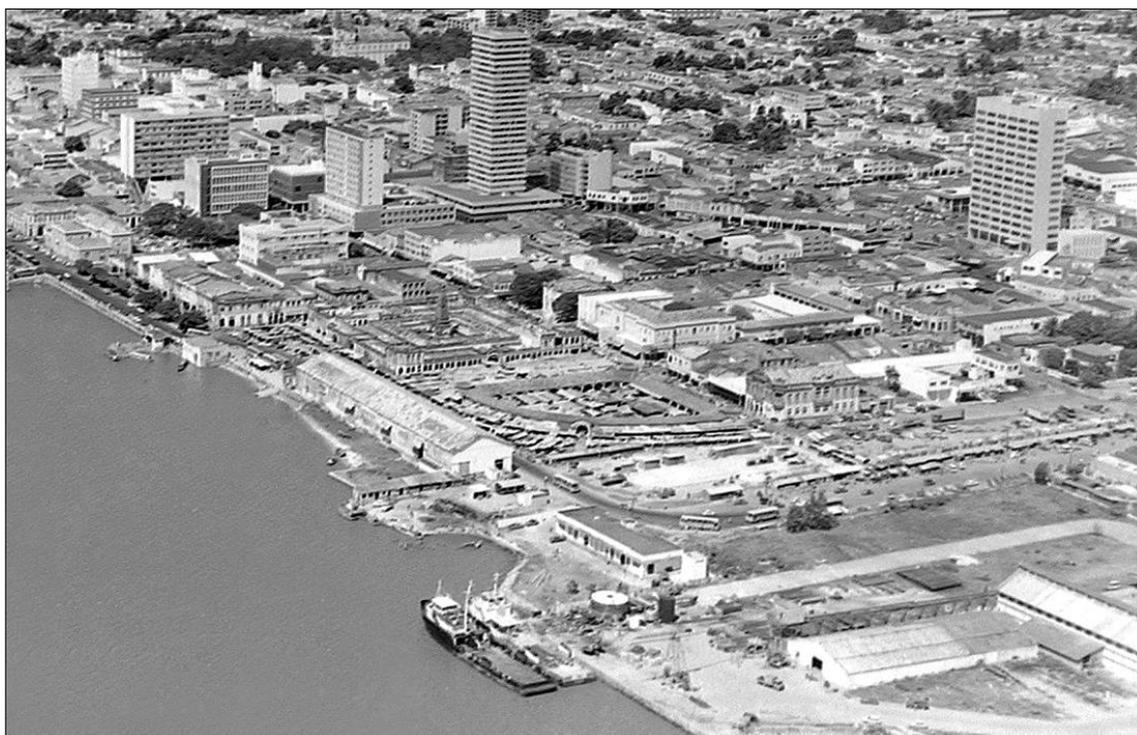
Fonte: Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju, Coleção de Fotografias, Caixa 41, Pasta 1.



Favela localizada no entorno da Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (década de 1970).
Fonte: Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju, Coleção fotográfica, Caixa 1, pasta 3.



A Estação Ferroviária de Aracaju e vagões de cargas em trânsito (ca. 1970).
Fonte: Arquivo Público Municipal da Cidade de Aracaju, Coleção de Fotografias, Caixa 1, Pasta 2.



Vista aérea do Centro de Aracaju (1976).

Fonte: Laboratório de Imagens Lineu Lins - Universidade Tiradentes.

ANEXO C - TABELA DE PRODUTOS EXPORTADOS POR ARACAJU VIA FLUVIAL E VIA FÉRREA (1916)

Mapa estatístico dos gêneros exportados pela barra de Aracaju pela via férrea no anno de 1916						
DESTINO		Especificação dos generos	Quantidade de kilos ou litros	Valor official	Direitos pagos	
Districto Federal	Rio de Janeiro	Assucar	9.850620	3.720:295\$720	297:623\$825	
	<<	Tecidos de algodão	257.616	508:06\$956	45:803\$661	
	<<	Algodão em rama	41.501	93:002\$000	7:470\$180	
	<<	Côcos (fructo)		31:008\$000	3:100\$800	
	<<	Copra	18.925	7:350\$000	735\$000	
	<<	Lã de barriguda	5.550	4:439\$000	444\$000	
	<<	Oleo de côco	5.760	4:032\$000	403\$200	
	<<	Arroz pilado	18.000	3:960\$000	306\$000	
	<<	Residuos de algodão	28.448	1:137\$920	102\$412	
	<<	Tucam em rama	400	800\$000	80\$000	
	<<	Farello de côco	2.660	798\$000	79\$800	
	<<	Amendoa de côco	1.020	306\$000	30\$600	
	<<	Mel de abelha	256	256\$000	25\$600	
	<<	Mangas (fructa)		205\$000	20\$500	
	<<	Fibras de crauá	517	129\$250	12\$925	
<<	Piassava	500	36\$000	3\$300		
				4.376:717\$846	356:332\$103	
São Paulo	Santos	Assucar	2.634.180	833:024\$520	66:641\$959	
	<<	Algodão em rama	99.772	199:5447\$000	17:958\$960	
	<<	Couros seccos salgados	61.170	82:534\$100	11:552\$779	
	<<	Tecidos de algodão	27.044	49:080\$889	4:415\$479	
	<<	Côcos (fructo)		41:599\$000	4:159\$900	
	<<	Pelles	22.589	32:556\$000	4:557\$840	
	<<	Oleo de côco	23.521	19:272\$700	1:827\$270	
	<<	Copra	18.850	6:942\$000	694\$200	
	<<	Doce de goiaba	5.000	5:000\$000		
	<<	Lã de sêda	3.569	2:469\$100	246\$910	
	<<	Sementes de algodão	36.000	1:440\$000	144\$000	
	<<	Resina de cajueiro	3.000	750\$000	75\$000	
	<<	Rêdes de algodão	373	746\$000	678\$140	
	<<	Residuos de algodão	13.791	551\$640	46\$645	
	<<	Ipeca e vinho de caju	489	205\$600	20\$560	
	<<	Baunilha	20	40\$600	4\$000	
	<<	Pontas de boi	564	40\$600	4\$000	
	<<	Piassava	60	36\$000	3\$600	
	<<	São Paulo	Tecidos de algodão	13.261	22:092\$826	1:988\$354
	<<		Algodão em rama	14.754	21:540\$840	1:938\$675
	<<		Assucar	19.140	8:287\$620	663\$008
	<<		Couros seccos salgados	4.631	6:020\$300	842\$842
	<<		Côcos (fructo)		1:800\$000	180\$000
	<<		Oleo de côco	1.440	1:152\$000	115\$200
	<<		Doce de goiaba	500	500\$000	
<<		Lã de barriguda	607	485\$600	48\$560	
<<		Pelles	93	111\$600	15\$644	
				1.337:882\$335	118:212\$525	

Paraná	Autonina	Assucar	1.609.380	673:691\$700	53:895\$336
	<<	Côcos (fructo)		4:665\$000	466\$500
	<<	Arroz pilado	12.000	2:640\$000	264\$000
	<<	Tecidos de algodão	700	1:400\$000	126\$000
	<<	Oleo de côco	160	112\$000	11\$200
	Curytiba	Assucar	126.600	55:689\$000	4:455\$120
<<	Côcos (fructo)		27\$000	27\$500	
Paranaguá	Assucar	66.000	29:232\$000	2:338\$560	
<<	Tecidos de algodão	4.881	10:175\$444	915\$789	
			777:880\$144	62:500\$005	
Pernambuco	Recife	Tecidos de algodão	150.847	279:097\$852	25:118\$806
	<<	Farinha de mandioca	1.681.784	159:289\$970	15:928\$997
	<<	Milho	418.344	44:481\$900	4:448\$186
	<<	Aguardente (cachaça)	44.760	9:201\$600	920\$160
	<<	Fumo em corda	5.053	5:053\$000	505\$300
	<<	Sal	173.800	1:911\$800	191\$180
	<<	Tapióca	3.145	739\$000	73\$900
	<<	Vinagre	1.920	318\$720	31\$872
	<<	Arroz pilado	1.200	264\$000	26\$400
	<<	Violões, cavaquinhos, etc.		255\$000	25\$500
	<<	Piassava	560	67\$200	6\$720
	<<	Batatas	250	62\$500	6\$250
	<<	Tabatinga	568	28\$400	28\$840
	<<	Sabão	46	18\$400	1\$840
				500:789\$342	47:287\$951
Bahia	S. Salvador	Tecidos de algodão	125.357	241:023\$362	21:692\$097
	<<	Assucar	272.700	91:629\$060	7:330\$322
	<<	Couros seccos salgados	28.464	39:049\$200	5:466\$885
	<<	Aguardente (cachaça)	149.501	30:041\$886	3:004\$188
	<<	Sal	2.478.340	27:860\$140	2:785\$984
	<<	Algodão em rama	157	20:269\$080	1:824\$217
	<<	Arroz pilado	16.420	3:630\$0080	363\$000
	<<	Doce de goiaba	2.050	2:900\$000	
	<<	Sabão	7.140	2:289\$400	228\$940
	<<	Pelles	1.591	1:909\$200	267\$288
	<<	Tucum em rama	943	1:886\$000	169\$740
	<<	Diversas mercadorias		1:372\$900	137\$290
	<<	Borracha de mangabeira	552	828\$000	82\$800
	<<	Manilha		798\$000	79\$800
	<<	Mangas (fructa)		755\$250	75\$525
	<<	Cebolas	1.950	630\$000	63\$000
	<<	Rêde de algodão	314	622\$280	55\$905
	<<	Tijollos		480\$000	48\$000
	<<	Lã de barriguda	460	368\$000	36\$800
	<<	Vinho de fructas	1.200	334\$000	33\$400
	<<	Violões, cavaquinhos, etc.		351\$000	35\$100
	<<	Fogos do ar		280\$000	28\$000
	<<	Cal	20.000	170\$000	17\$000
	<<	Limões		120\$000	12\$080
	<<	Piassava	600	86\$400	8\$640
	<<	Gallinhas		77\$000	7\$700
	<<	Farelo de côco	1.800	61\$200	6\$120
<<	Sola	32	44\$800	6\$272	
<<	Café	60	30\$000	2\$700	
<<	Côcos (fructo)		17\$800	1\$700	
			469:914\$758	43:870\$576	
E. U. da América	New York	Couros seccos salgados	254.396	350:636\$050	48:087\$647
	<<	Pelles de cabra e de	6.924	8:308\$800	1:163\$232
	<<	carneiro	1.179	1:768\$500	17\$850
	<<	Borracha de mangabeira	50	20\$000	2\$090
		Ipeca		360:733\$350	49:429\$729

E. Santo	Victoria << <<	Assucar Cocos (fructo) Fogos	923.700	264:043\$200	21:123\$452
				3:645\$000 832\$000	364\$500 83\$200
				368:520\$200	21:571\$152
Rio G. do Sul	Porto Alegre << << << << Pelotas <<	Assucar Tecidos de algodão Cocos (fructo) Oleo de côco Resina de cajueiro Oleo de côco Cocos (fructo)	156.000	66:354\$000	5:308\$320
			26.257	51:102\$468	4:599\$221
				6:955\$000	695\$500
			8.960	6:528\$000	652\$800
			650	245\$000	24\$500
			640	448\$000	44\$800
				247\$500	24\$750
	131.897\$968	11:349\$891			
Rio G. do Norte	Natal << Mossoró	Farinha de mandioca Milho Farinha de mandioca	682.113	78:851\$850	7:885\$185
			34.965	3:776\$850	377\$685
			51.750	5:805\$000	580\$500
				84:433\$700	8:843\$370
Ceará	Fortaleza << << << Aracaty	Farinha de mandioca Milho Arroz pilado Tecidos de algodão Farinha de mandioca	173.157	31:002\$890	3:100\$289
			241.200	20:178\$000	2:017\$800
			30.000	6:600\$000	660\$000
			1.978	3:956\$000	356\$040
			36.500	5:475\$000	547\$500
				67:211\$890	6:681\$629
Amazonas	Manáos	Fumo em corda	56.075	51:885\$200	5:188\$520
Alagoás	Maceió << << << <<	Oleo de côco Tecidos de algodão Farinha de mandioca Fumo em corda Doce de goiaba	22.240	15:568\$000	1:556\$500
			7.559	14:338\$267	1:290\$441
			36.000	3:888\$000	388\$800
			692	692\$000	69\$200
			500	500\$000	
				34:986\$267	3:305\$241
	Acre	Fumo em corda	17.279	13.823\$200	1:382\$320
Inglaterra	Liverpool	Couros seccos salgados	8.688	12.163\$200	1:702\$848
Santa Catarina	Florianópolis << << Laguna << S. Francisco do Sul	Cocos (fructo) Tucum em rama Oleo de côco Tucum em rama Cocos (fructo) Cocos (fructo)		1:942\$500	194\$250
			880	1:760\$000	176\$000
			320	256\$000	25\$600
			700	1:400\$000	140\$000
				35\$000	3\$500
				90\$000	9\$000
				5:483\$500	548\$350

Maranhão	S. Luiz	Fumo em corda	4.621	3:696\$800	369\$680
P. do Norte	Parayba	Farinha de mandioca	27.000	2:844\$000	284\$400
Minas Gerais	B. Horizonte <<	Sal Côcos (fructo)	170.000	1:870\$000	187\$000
				137\$500	13\$759
				2:00\$500	200\$750
Goyaz	Goyaz	Sal	132.000	1:452\$200	145\$200
	Sem destino	Sal	13.200	145\$200	14\$000

Tabela referente ao ano de 1916.

Fonte: VALLADÃO, Manuel Prisciliano de Oliveira [+ 1849, - 1921]. *Mensagem dirigida a Assembleia Legislativa de Sergipe em 7 de setembro de 1917*. Aracaju: Imprensa Oficial, 1917. Disponível em:

<<http://www.memoria.bn.br>>, acesso em: 10 out. 2016.