



## NOTÍCIAS DE PIRANHAS: O PERIÓDICO A LOCOMOTIVA (1880-1882)

Felipe Idalino Vieira do Nascimento  
Licenciado em História, UFAL, Campus do Sertão  
[f.idalino@hotmail.com](mailto:f.idalino@hotmail.com)

### RESUMO

Este artigo pretende desvelar as notícias, ideias e propagandas veiculadas sobre a região do alto sertão alagoano, em especial o município de Piranhas no periódico *A Locomotiva* – editado e tipografado em Piranhas entre os anos de 1880 a 1882. No mesmo ano de sua publicação inaugural, um acidente na Estrada de Ferro Paulo Affonso causaria repercussão nacional nos principais jornais impressos da época, provocando encontros e desencontros da notícia. No ano seguinte, enchentes do Rio São Francisco voltaria a dar manchete nacional. Para as análises documentais, utilizou-se como base a hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, a pesquisa compreendeu as edições do período de 1880 a 1882 de *A Locomotiva*.

Palavras-chave: Periódico; Piranhas; Representação

### Introdução

Ao pesquisar na hemeroteca digital da Biblioteca Nacional, caiu em minhas vistas o periódico *A Locomotiva*. Extasiado com o achado, logo li todas as edições insanamente em buscas de notícias e histórias sobre o sertão e sobre Piranhas no Estado de Alagoas, no qual resido. Ao iniciar os primeiros levantamentos sobre as notícias, ideias, propagandas e o cotidiano da cidade de Piranhas, os achados foram se revelando inéditos e inexplorados anteriormente, por isso seu estudo se mostra relevante. A menção mais antiga sobre o periódico *A Locomotiva* aparece pela primeira vez numa foto nas páginas do livro do historiador alagoano Douglas Apratto Tenório, *Capitalismo e Ferrovias no Brasil* (1979) e posteriormente do administrador de empresas Davi Roberto Bandeira da Silva, *Construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso: Fotografia e História* (2012). Os dois autores tiveram acesso



a fontes primárias, já que a hemeroteca da Biblioteca Nacional só viria a disponibilizar seus números digitalizados em 2013. A obra de SILVA (2012) contribui significativamente para a construção deste artigo.

Na segunda parte, analisaremos a origem e como se estruturava o jornal. Na terceira parte, o que as linhas revelam sobre os ideais deste periódico, notícias diversas e propaganda. Na quarta parte, as notícias que deram maior repercussão a nível nacional e fizeram *A Locomotiva* ter seu noticiário transcrito em diversos jornais pelo Brasil.

Para esta análise optou-se pelo uso do conceito de representação em CHARTIER.

## 1 Origem e estrutura do periódico

Editado e tipografado em Piranhas entre os anos de 1880 a 1882<sup>2</sup>, localizado em Piranhas de Baixo, o jornal era órgão do Clube Literário Democrático São Francisco, foi fundado em 23 de maio de 1880 em Piranhas, por funcionários da Estrada de Ferro Paulo Affonso. Em sua primeira edição, de 1º de junho de 1880 na coluna principal, os editores anunciavam os seus objetivos: “voltada quase que exclusivamente a literatura, consagra algumas colunas à parte noticiosa, e aos interesses da Estrada de Ferro Paulo Affonso” e advertia, “Sob pretexto algum a locomotiva envolver-se-á nos certames políticos. Pronta a receber em suas colunas artigos literários ou noticiosos, condenará ao ostracismo todo aquele que trazer cor política ou for ofensivo”. Essas duas últimas promessas feitas em sua edição de apresentação, foram quebradas em alguns momentos, durante sua curta existência.

O periódico estava diagramado em três colunas e possuía assim como a maioria dos jornais da época quatro páginas. Na sua edição de nº 1, *A Locomotiva* anunciava sua periodicidade quinzenal, mas sua segunda edição só sairia três meses depois. Sobre a

---

1 Tipografia: “Sistema de impressão que utiliza forma com a imagem e ser impressa gravada em relevo.” (Dicionário Aurélio, 2000).

2 Na hemeroteca da Biblioteca Nacional é possível encontrar edições, com várias faltantes, de 1880 a 1882. Só durante os desenrolar da pesquisa, descobriu-se que o periódico perdeu até 1883. Analisando publicações do periódico O Democrata/SE, edição 130, de 6 de abril de 1883, que noticiava o recebimento do número de março de 1883 de *A Locomotiva*, e na edição 132, de 28 de abril de 1883 que transcrevia notícia de *A Locomotiva* sobre uma tempestade de granizo em Piranhas. O Jornal do Penedo/AL, edição 14, de 21 de abril de 1883, também transcreveu notícia de *A Locomotiva* sobre a alforria de uma escrava.



periodicidade, dois fatores podem ter influência, o primeiro era o trabalho para se montar os tipos para a posterior impressão, a outra, era os dias de expedição e recepção de carga dos Correios de Piranhas que só ocorria uma vez por semana<sup>3</sup> e viajavam em navios a vapor através do Rio São Francisco. Sua tiragem era anunciada a 2.000 edições por trimestre. Os valores de assinatura só constariam na segunda edição, na qual se subscrevia a 3\$000 réis semestral e 6\$000 réis anual. O nome do jornal encontrava homonímia em publicações no estado de Minas Gerais, São Paulo e Bahia.

De 1880 a 1882, período disponível para consulta na hemeroteca, o periódico *A Locomotiva* foi propriedade do Clube Literário Democrático São Francisco, verificável na edição nº 1, de 1880. Propriedade de uma Associação Anônima, verificável na edição nº 17, de 1882 e por último, teve como proprietário e redator José de Seixas, desde a edição nº 43 de 12 de abril de 1882.

No quadro abaixo é possível conferir como se estruturava o jornal.

Colunas	O que continha
Principal (primeira página)	Política; comércio; artigos; acidentes ferroviários; notícias da Estrada de Ferro Paulo Affonso.
Noticiário	Basicamente noticiava informações sobre estradas de ferro pelo Brasil e da E.F.P.A, no que se refere a construção, andamento de obras, acidentes.
Variedades	Em sua grande maioria textos do editor hora atacando hora defendendo-se do Dr. Ronaldsa de Pão de Açúcar, chamado nos textos ironicamente de Bila; crônicas e poemas críticos.
Correspondências	Notícias internacionais, sendo a maioria de Paris.
Literatura	Poesias, poemas textos literários de membros do Clube Literário e transcrições de textos de outros autores.
Transcrições	Artigos científicos; artigos publicados em outros periódicos; transcrição de notícias de outros periódicos relacionado a estradas de ferro pelo Brasil e a E.F.P.A.
Última Hora	Assassinato (1 ocorrência)
Notas de Falecimento	Noticiou a morte de familiar de membro do Clube Literário (1 ocorrência). Nos demais casos, morte de pessoas ilustres no Brasil e no mundo, funcionários da E.F.P.A e pessoas importantes da corte, missas de 7º dia apareceram na coluna

<sup>3</sup> Guia Postal do Império do Brasil. Tipografia Nacional. Rio de Janeiro, 1880.



# Encontro Internacional de História do Sertão:

A educação e os desafios contemporâneos

de 25 a 27 de setembro de 2019

	Noticiário e nas matérias de capa.
A pedido	Coluna onde os leitores pediam para anunciar despedidas de pessoas da cidade; cobranças; mudanças de endereço.
Seção científica	Relatórios dos engenheiros sobre a E.F.P.A
Folhetim	Textos literários, geralmente crônicas.
Seção Livre	Transcrição de poesias/poemas; notícias políticas; texto dos editores direcionado a alguém.
Anúncios	Propaganda de outros periódicos; anúncios de serviços de médicos; oferta de emprego; venda de livro; apresentação de companhia dramática. (5 ocorrências)

Quadro 1 – Estrutura do periódico.

Fonte: Elaboração própria com base na análise documental.

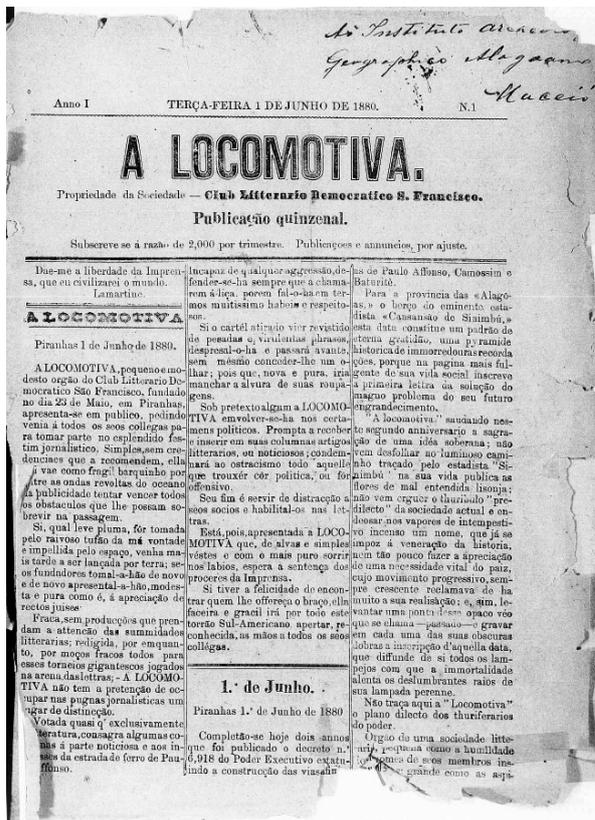


Figura 1 – edição nº 01, 1880.



Figura 2 – edição nº 67, 1882, última disponível.

## 2 Ideias, notícias e propaganda

Renegado no passado como fonte histórica, o periódico hoje é bastante explorado, mas sua utilização requer cuidados, como identificar o grupo responsável pela publicação; a forma



de organização interna do conteúdo; identificar as fontes de receita; periodicidade; seus colaboradores; uso/ausência de iconografia e publicidade, dentre outras coisas, pois como cita (DE LUCA, 2008, p.139) “[...] a imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que se elegeu como digno de chegar até o público.”

A autora ainda acrescenta:

O caráter doutrinário, a defesa apaixonada de ideias e a intervenção no espaço público caracterizaram a imprensa brasileira de grande parte do século XIX, que, é bom lembrar, contava com contingente diminuto de leitores, tendo em vista as altíssimas taxas de analfabetismo. (DE LUCA, 2008, p. 133)

Apesar das diversas edições faltantes é possível traçar algumas considerações sobre a linha editoria do periódico. Em várias edições não havia a coluna *Literatura*, anunciada como sendo o “carro-chefe” do periódico. Em transcrição de trecho da ata de criação do Clube Literário publicado na primeira edição em sua página três, lê-se “[...] a fundação de um órgão de imprensa a fim de tratar não só de assuntos literários, mas também de advogar os interesses da Estrada de Ferro Paulo Affonso<sup>4</sup>”. Os interesses da Estrada de Ferro Paulo Affonso (E.F.P.A) e o noticiário acabariam por suplantar o que seria o objetivo principal, a literatura.

DE LUCA nos revela sobre os periódicos desse período:

Os aspectos comerciais da atividade eram secundários diante da tarefa de interpor-se nos debates e dar publicidade às propostas, ou seja, divulgá-las e torná-las conhecidas. A imprensa teve papel relevante em momentos políticos decisivos, como a Independência, a Abdicação de D. Pedro I, a Abolição e a República. (DE LUCA , 2008, p. 133)

De fato, a publicidade na *A Locomotiva* era muito pequena, é possível sugerir que a receita básica adivinha das assinaturas e subsídios dos próprios funcionários da E.F.P.A. Das 17 edições disponíveis na hemeroteca, há apenas cinco ocorrências de publicidade. Na edição de 18 de outubro de 1881 na coluna *Noticiário*, os editores informavam seus assinantes que o periódico passaria a cobrar também as impressões tipográficas do jornal e conclui cobrando os

---

4 A Locomotiva/AL, edição nº 1, 1 de junho de 1880.



assinantes inadimplentes. Apesar de algumas defesas apaixonadas a alguns engenheiros da E.F.P.A, *A Locomotiva* não se enquadra como um periódico corporativista.

Na primeira edição, *A Locomotiva* anunciava seu público-alvo: “Seu fim é servir de distração a seus sócios e habilitá-los nas letras”<sup>5</sup>. Apesar do seu raio de alcance ter atingido várias províncias e inclusive a corte e ter sido transcrito em vários jornais, não é possível saber ao certo quem eram seus assinantes. Antes da inauguração final da Estrada de Ferro Paulo Affonso, ocorrida em 1883, o Porto de Piranhas, como era conhecida, era um importante entreposto comercial, a navegação a vapor entre Piranhas e Penedo já existia desde 1867. Entre as duas cidades havia uma intensa troca de mercadorias e pessoas, suas páginas certamente eram de interesse dos homens do comércio das cidades do Baixo São Francisco que se atualizavam sobre o andamento das obras, vislumbrando na construção da ferrovia uma oportunidade de escoar suas mercadorias para lugares mais longínquos, já que a navegação era interrompida a montante de Piranhas, em virtude das cachoeiras de Paulo Afonso.

Nas edições nº 12, 18 e 34 os editores deixam claro seu posicionamento abolicionista. A tal ponto que na edição nº 34 de outubro de 1881 a coluna *Noticiário* dava nota da vaquinha para compra da alforria da negra escravizada Maria em homenagem ao engenheiro chefe Dr. Eduardo José de Moraes, vinte e seis pessoas doaram e juntaram 193\$000 mil réis, a auforia foi celebrada em festa, com direito a discurso e recitação de poesia transcrita na *A Locomotiva*, de autoria de F. Dória Filho, um dos associados. Um ano e meio mais tarde, O Jornal do Penedo na coluna *Noticiário*, anunciava um “ato de filantropia” e transcreveram da *A Locomotiva* a seguinte notícia:

Os ilustres cavalheiros Dr. Victor Nabuco, chefe do tráfego desta ferrovia, e Carlos Zanotti secretário da mesma, foram os promovedores da liberdade da **segunda escrava alforriada** em regozijo pelo regresso do ilustre chefe Dr. Eduardo José de Moraes, estes cavalheiros entraram para tal fim com importância avultada. Honra pois aos ilustres libertadores.<sup>6</sup> [grifo meu]

O silvo civilizador da locomotiva anunciava o desenvolvimento no período do segundo reinado. As estradas de ferro se espelhavam pelo Brasil e a locomotiva simbolizava o

---

5 *A Locomotiva/AL*, edição nº 01, 01 de junho de 1880.

6 *Jornal do Penedo/AL*, edição nº 14, 21 de abril de 1883.



progresso que ultrapassaria o Império e a alcançaria abolição da escravatura. No quadro 1 é possível verificar a predominância da temática *estrada de ferro* nas várias colunas do jornal.

Nas edições disponíveis não foi verificado iconografia no periódico.

É fundamental, através dos jornais, “identificar o modo como, em diferentes lugares e momentos, uma realidade social é construída, pensada, dada a ler” (CHARTIER *apud* CALONGA, 2012, p. 85). Uma coluna em especial chama a atenção, a coluna *Correspondências*. Continha notícias sobre acontecimentos europeus, em especial de Paris, e colocava Piranhas nas Alagoas em contato com o mundo! No palco das representações, a França era o modelo a ser seguido, a Revolução Francesa exportou para o mundo o modelo civilizador, esse ideal alcançava o sertão através do periódico.

A edição nº 02 noticiava o recebimento do jornal parisiense *Correspondências Franco-Brazileiras* e prometia permuta. No texto, *A Locomotiva* apresentava Paris “como o centro da grande capital do mundo civilizado”. Na edição nº 35 *A Locomotiva* notificava o recebimento do jornal *Le Brazil* inaugurado em Paris e prometia permuta. A redação de *A Locomotiva* era movimentada, é possível verificar lendo suas páginas a intensa permuta de jornais de várias partes do Brasil, incluindo os da corte e os já citados parisienses.

### **3 As notícias de Piranhas que correram o Brasil**

Em virtude dessa intensa permuta que se tinha nos jornais da época, verificável nas linhas dos jornais analisados, fez com que notícias de Piranhas publicados na *A Locomotiva* e em outros periódicos, fossem transcritos em vários jornais pelo Brasil em primeira página.

As fortes chuvas na região e o aumento do volume do Rio São Francisco preocupavam:

A Locomotiva, de Piranhas, publicou as seguintes notícias em seus números 21 e 31 do passado: Tem caído nesses últimos dias, pela tarde, chuvas torrenciais, acompanhadas de fortes trovoadas, que tem causado alguns estragos, não só na povoação como na ferrovia, sendo os d’esta de fácil reparação. [...]7 [sic]

---

7 Gazeta de Notícias/RJ, edição nº 23, 23 de janeiro de 1881.



No mês de maio de 1881, notícias de Piranhas apareceriam transcritas na primeira página do Jornal do Recife, o Diário de Belém também transcrevia a notícia em suas páginas:

A enchente deste rio nos últimos dias têm sido tão extraordinária que há causado sério receios aos moradores da povoação. Algumas casas, a margem do rio, já foram invadidas e cobertas por suas águas, estando ameaçadas as que demoram as encostas dos montes. Será meio dilúvio?<sup>8</sup> [sic]

O Democrata, transcrevendo *A Locomotiva*, dava conta de uma chuva de granizo que assustou os piranhenses em abril de 1883:

Grande tempestade: caiu aqui na noite de 8 do corrente uma tão grossa e copiosíssima chuva de pedras que assombrou toda a população sertaneja! Foi na verdade, uma coisa nunca vista em Piranhas, os trovões rugiam, os relâmpagos quase que fulminavam a pobre humanidade, e o tufão sibilava pelas cumeadas das serras. A noite tornou-se uma coisa medonha. As pedras que da atmosfera vinham era do formato de um ovo de pomba, e sua força era tao extraordinária que arrebentavam os telhados das casas! As águas que despenhavam-se das serras eram tão rápidas e caprichosas que levaram de riacho a baixo as toscas choupanas dos pobres sertanejos. O povo pedia misericórdia, e de luz a mão corriam para a estrada! O comércio ficou inundado, e alguns negociantes sofreram grandes prejuízos.<sup>9</sup>

Sem dúvida, o fato de maior repercussão ocorrido em Piranhas, foi a do primeiro acidente<sup>10</sup> da E.F.P.A envolvendo a locomotiva Piranhas que vitimou cerca de 11 pessoas na manhã de 17 de julho de 1880. Telegrama remetido da capital Maceió, foi transcrito em três jornais, com o seguinte texto:

Em Piranhas deu-se um grande desastre na Estrada de Ferro Paulo Affonso, ocasionando a **morte de trinta e cinco pessoas**, entre elas alguns engenheiros, o Dr. Ferreira de Novaes e o negociante Maturino Barroso. Atribui-se a descarrilamento. O Fato deu-se em 17 de julho do corrente, as 11h da manhã.<sup>11</sup> [grifo meu]

---

8 Jornal do Recife/PE, edição nº 104, 08 de maio de 1881.

Jornal de Belém/PA, edição nº 113, 21 de maio de 1881.

9 O Democrata/SE, edição nº 130, 28 de abril de 1883.

10 Em 1891 ocorreu o segundo acidente que vitimou sete passageiros e feriu outros.

11 O Monitor/BA, edição nº 40, 24 de julho de 1880.

Gazeta do Norte/CE. Edição nº 42, 28 de julho de 1880.

Diário de Pernambuco/PE, edição nº 165, 21 de julho de 1880.



O jornal O Iniciador<sup>12</sup>, sobre o mesmo acidente, na coluna noticiário, contabilizava 13 mortos. Já O Jornal da Tarde<sup>13</sup>, na coluna noticiário, citando o Jornal do Comércio, dava conta da morte de cerca de 30 pessoas. O Jornal do Penedo<sup>14</sup>, na coluna noticiário, dava conta de uma “lamentável catástrofe”, com a morte instantânea de 13 passageiros outros tantos feridos. O Correio Paulistano<sup>15</sup>, na coluna noticiário, transcrevendo o Jornal do Comércio cita “horroroso desastre” na estrada de ferro, dando a morte de 10 pessoas e outros feridos.

A Alvorada<sup>16</sup>, também na coluna noticiário, transcrevendo *A Locomotiva* dava conta de 12 mortos, 2 gravemente feridos e 5 contusas em diversa parte do corpo, a notícia tomava uma coluna inteira do jornal.

A morte de “pessoas de certa ordem”, como dentre eles a do deputado alagoano Antônio Ferreira de Novaes Mello, formado pela faculdade de direito de São Paulo, natural de Pão de Açúcar e de Maturino Barroso de Mello, negociante da praça de Pernambuco, vitimados no acidente, os únicos nomes que aparecem transcritos, também contribuiu para o alcance da notícia.

Sobre os desencontros relativo o quantitativo de mortos, baseado em SILVA (2012) é possível apurar que de Piranhas saíra duas fontes da informação, uma foi o do engenheiro chefe da E.F.P.A Eduardo José de Moraes que telegrafou no mesmo dia do acidente para o vice-presidente da província de Alagoas Hermelindo de Barros Pimentel, e dava conta da morte de 10 pessoas e alguns feridos. A outra foi do dia 18, publicação de *A Locomotiva* que dava conta da morte de 12 pessoas, 2 gravemente feridos e 5 contusas em diversas partes do corpo. Como foi possível então ter havido números de mortes tão destoantes, como os verificados nos jornais já citados? Observa-se nos periódicos consultados que a notícia apareceu sempre na coluna *Noticiário*, uma das colunas principais e que aparece na grande

---

12 O Iniciador/MT, edição nº 69, 26 de agosto de 1880.

13 Jornal da Tarde/SP, edição nº 255, 22 de julho de 1880.

14 Jornal do Penedo/AL, edição nº 23, 24 de julho de 1880.

15 Correio Paulistano/SP, edição nº 7092

16 A Alvorada/SP, edição nº 10, 15 de agosto de 1880.



maioria na primeira página, portanto a coluna mais visada pelos leitores e não imune a estratégias comerciais, como aumentar a magnitude do acidente, no que se refere às quantidades de mortos e com títulos como “horroroso desastre” ou “lamentável catástrofe”, com o intuito de repercutir a notícia e conseqüentemente vender mais jornal.

De acordo com SILVA (2012), as informações foram desconstruídas, mas o inquérito policial não deixa dúvidas:

Foram diversas as informações desconstruídas, principalmente em relação ao número de mortos e feridos. De acordo com o inquérito policial da subdelegacia de polícia do distrito de Piranhas, que apurou o caso, orçou em onze o total de vítimas fatais; três ficaram feridos e dois escaparam ilesos. (SILVA, 2012, p. 72-73)

Em 1883, ano do fim das obras da Estrada de Ferro Paulo Affonso, coincide, com a última notícia que se tem sobre o periódico *A Locomotiva*, uma transcrição de suas páginas no jornal O Democrata/SE, edição 132, de 28 de abril de 1883 sobre uma tempestade de granizo em Piranhas. Com isso é possível elencar como hipótese que com o fim das obras na E.F.P.A a maioria dos funcionários da ferrovia que colaboravam com o periódico de dispersaram e as atividades de jornal acabou cessando.

#### 4 Considerações finais

Contar a história através da imprensa, sem dúvida é um desafio, se não atendido alguns critérios e principalmente quando tal objeto não foi explorado antes. Saber como se estruturava o jornal, de que forma a notícia estava posta e principalmente quem eram “os donos da notícia” são essenciais para uma pesquisa bem executada e que revele informações confiáveis.

Pelas páginas de *A Locomotiva*, traçamos algumas hipóteses sobre a grande repercussão das notícias que levaram a remota cidade de Piranhas no sertão alagoano, a serem transcritas nos principais jornais do Brasil. Por suas páginas é possível extrair muito mais do que as notícias foco deste artigo.



## REFERÊNCIAS

AMORIM, Etevaldo. **Desastre em Piranhas e a morte de Ferreira de Novaes**. Disponível em: <<http://blogdoetevaldo.blogspot.com.br/2012/04/desastre-em-piranhas-e-morte-de.html>> Acesso em 23/07/2017.

BONFIM, Luiz Rubens F. de A. **Estrada de Ferro Paulo Afonso: Sua Origem**. Paulo Afonso: Graftech, 2007.

CHARTIER, Roger. **O mundo como representação**. Disponível em <<https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/8601/10152>> Acesso em 12/08/2017

CALONGA, Maurílio Dantielly. **O Jornal e suas representações: objeto ou fonte da história?** Disponível em: <<http://www.unigran.br/mercado/paginas/arquivos/edicoes/1N2/7.pdf>> Acesso em 16/11/2017.

DE LUCA, Tânia R. **Fontes Impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos** IN Fontes históricas 2.ed., 1 reimpressão.— São Paulo: Contexto, 2008.

**Guia Postal do Império do Brasil**. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242770> > Acesso em 01/01/2018.

LUSTOSA, Isabel. **O nascimento da imprensa brasileira**. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

MARCILIO, Daniel. **O Historiador e o Jornalista: A História imediata entre o ofício historiográfico e atividade jornalística**. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/aedos/article/view/36941>> Acesso em: 11/09/2017.

SILVA, Davi Roberto Bandeira da. **A construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso: Fotografia e História**. Maceió: IHGAL, 2012.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Maceió: Edufal, 1979.

ZICMAN, Renée Barata. **História através da imprensa, algumas considerações metodológicas**. PUC/SP. Projeto História, v. 4 (1985). Disponível em:



<<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/download/12410/8995>> Acesso em 16/11/2017.

## **JORNAIS CONSULTADOS**

Periódicos disponíveis na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

A Locomotiva/AL, edições 01 e 02 (1880).

A Locomotiva/AL, edições 17, 18, 24, 25, 27, 28, 34, 35, 36, 38 e 40 (1881).

A Locomotiva/AL, edições 41, 42, 45, 67 (1882).

A Alvorada/SP, edição 10, AGO 1880.

Correio Paulistano/SP, edição 7092 – JUL 1880.

Diário de Pernambuco/PE, edição nº 165 – JUL 1880.

Diário de Belém/PA, edição 113 – MAI 1881.

Gazeta do Norte/CE, edição 42 – JUL 1880.

Gazeta de Notícias/RJ, edição 23 – JAN 1881.

Jornal da Tarde/SP, edição 255 – JUL 1880.

Jornal do Penedo/AL, edição 23 – JUL 1880.

Jornal do Penedo/AL, edição 14 – ABRIL 1883.

Jornal do Recife/PE, edição 104 – MAI 1881.

O Democrata/SE, edição 130, 132 – ABRIL (1883).

O Baependyano/MG, edição 153 – JUL 1880.

O Iniciador/MT, edição 69 – AGO 1880.

O Monitor/BA, edição 40 – JUL 1880.