



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA



MÁRCIA DAYANE DE AQUINO FRANÇA

**MEMÓRIAS DE UM TEMPO PRESENTE NA SAUDADE: RELATOS SOBRE A
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE OLHO D'ÁGUA DO CASADO/AL**

Delmiro Gouveia - AL
Dezembro/2017

Márcia Dayane de Aquino França

**MEMÓRIAS DE UM TEMPO PRESENTE NA SAUDADE: RELATOS SOBRE A
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE OLHO D'ÁGUA DO CASADO/AL**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de História Licenciatura da Universidade Federal de Alagoas/Campus do Sertão, como pré-requisito para obtenção do grau de Licenciatura em História, sob orientação do Prof.^a Ma. Sheyla Farias da Silva.

Delmiro Gouveia - AL
Dezembro/2017

MÁRCIA DAYANE DE AQUINO FRANÇA

**MEMÓRIAS DE UM TEMPO PRESENTE NA SAUDADE: RELATOS SOBRE
A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE OLHO D'ÁGUA DO CASADO/AL**

Aprovado em 30/01/2018

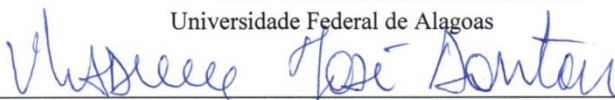
Banca Examinadora



Prof.^a Ma. Sheyla Farias Silva
Universidade Federal de Alagoas



Prof. Dr. Pedro Abelardo de Santana
Universidade Federal de Alagoas



Prof. Me. Vladimir José Dantas
Universidade Federal de Alagoas

A minha Mãe e ao meu Pai.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por estar comigo em todos os momentos, me dando forças para seguir em frente, pois essa trajetória foi árdua, mas que, graças a um Deus que me conhece e reconhece minhas lutas, me foi possível vencer as batalhas diárias e vencer esse primeiro desafio em minha trajetória acadêmica. Minha mãe Olezira Rosa de Aquino França, meu Pai Cícero Ferreira de França, minha irmã Orislânia de Aquino França, meus irmãos, Osmário Aquino França, José Orismar Aquino França e José Romário de Aquino França, minha família amada, meu alicerce. Agradeço ao meu noivo José Lucivagner Rodrigues Lemos por estar sempre ao meu lado me apoiando e não me deixando desanimar, pelas cobranças diárias sobre o andamento desse trabalho.

Não deixando de agradecer aos meus amigos e amigas que me acompanham sempre, e os que fiz ao longo da minha trajetória acadêmica na UFAL Campus do Sertão, e a todas e todos da minha eterna turma N. Aos meus professores o meu muito obrigado a todos, aos do curso de História meu agradecimento é dobrado. Aos professores Gustavo Manoel da Silva Gomes e José Vieira da Cruz o agradecimento é mais que especial, obrigado pelos conselhos e a confiança que depositaram em mim. Agradeço também a Marcus Swell Brandão Menezes pelo incentivo e dicas para a realização desse trabalho.

Por fim, a minha Orientadora, professora Sheyla Farias da Silva, aquela que aprendi a admirar pela força, dedicação e persistência em alcançar seus objetivos. Obrigada, por todas as horas em que se fez presente, me ajudando, incentivando-me e orientando-me, incansavelmente.

In memoriam a Lourenço Ferreira de França, Jaiane Campos Rodrigues, Maria Rosa de Aquino e Davi Roberto da Silva Bandeira.

RESUMO

Esta pesquisa consiste em um estudo sobre as memórias dos habitantes da pequena cidade de Olho d'Água do Casado, doravante denominado povo casadense, especialmente aqueles que conheceram e/ou foram usuários do trem que percorreu a linha férrea nessa região. Neste trabalho abordaremos os desdobramentos e as experiências cotidianas dos moradores do município de Olho d'Água do Casado, no Sertão de Alagoas, em relação a estação ferroviária, o trem e a linha férrea de Paulo Afonso. Deste modo o trabalho discute a relação da memória como fonte histórica e o processo de desenvolvimento da estação ao longo do tempo, onde ressalta sua importância para o desenvolvimento social, econômico, arquitetônico, político e cultural do município. *A priori*, este estudo faz uso de uma conjuntura teórica voltada para a História Nova, partindo para as discussões de memória, história local e identidade, também ressaltamos a importância da história oral para a construção e suporte do conhecimento histórico.

Palavras – Chave: Estação Ferroviária. Memória. Alagoas. Olho d'Água do Casado.

ABSTRACT

This research consists of a study on the memories of the inhabitants of the small town of Olho d'Água do Casado, hereinafter referred to as casadense people, especially those who have known and/or were users of the train that ran through the railway line in the region. In this paper we will discuss the developments and the everyday experiences of the residents of the municipality of Olho d'Água do Casado, in the hinterland of Alagoas, in relation to railway station, the train and the iron line of Paulo Afonso. In this way the work discusses the relationship of memory as a historical source and the development process of the station over time, where your importance to social development, economic, architectural, political and cultural. A priori, this study makes use of a theoretical situation facing the new story, leaving for discussions of memory, local history and identity, also underscore the importance of oral history for the construction and support of historical knowledge.

Key-words: Train Station. Memory. Alagoas. Olho d'Água do Casado.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01 – Mapa das mesorregiões de Alagoas.....	26
Imagem 02 – Foto atual da praça Noé Leite, centro de Olho d’Água do Casado....	29
Imagem 03 – Foto da bomba d’água que abastecia o trem.....	30
Imagem 04 – Foto da limpeza da fonte da Matinha na década de 60.....	31
Imagem 05 – Foto da limpeza mecanizada da fonte da Matinha.....	31
Imagem 06 – Foto da destruição da lavanderia coletiva.....	32
Imagem 07 – Foto da Escola Municipal Ulisses Pinto Bandeira.....	33
Imagem 08 – Mapa do percurso da Estrada de Ferro de Paulo Afonso.....	37
Imagem 09 – Foto do desembarque na estação de Olho d’Água do Casado.....	38
Imagem 10 – Foto da Estação de Olho d’Água do Casado.....	39

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1. MEMÓRIAS QUE CONTAM MEMÓRIAS.....	14
1.1 A Nova História: Reflexão Sobre a Escola dos Annales.....	14
1.2 Memória, Fonte de Pesquisa Histórica.....	18
1.3 História Local: a construção da Identidade casadense.....	21
2. A CAMINHO DA ESTAÇÃO E DA HISTÓRIA.....	24
2.1 Alagoas e o Nosso Sertão.....	24
2.2 O (re)surgimento de Olho d'Água do Casado.....	29
2.3 O Fenômeno das Redes Ferroviárias Brasileiras.....	34
2.3.1 A Linha Férreo de Paulo Afonso.....	35
2.3.2 Próxima Parada: Estação do Olho d'Água do Casado.....	38
3. MEMÓRIAS “CASADENSES”.....	41
3.1 Heron Vieira Sandes e seus relatos sobre o Trem.....	41
3.2. Sueli de Oliveira Matos esposa de um maquinista.....	43
3.3. Anete Miranda Britto de Araújo e seus contatos com a Estação.....	47
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	51
REFERÊNCIAS.....	52
ANEXO I.....	57
ANEXO II.....	65
ANEXO III.....	72

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objeto de estudo as memórias de passageiros que utilizavam o trem como meio de transporte, especificamente aqueles que trafegavam pela rede ferroviária de Paulo Afonso, tendo em comum o local onde moravam, e faziam uso da Estação como ponto de saída e chegada de suas viagens. O termo estação aqui compreendido amplamente com os sentidos postos no Glossário dos Termos Ferroviários, como a “Instalação fixa onde param os trens” ou como as “dependências de ferrovia onde são vendidas passagens, efetuados despachos, arrecadados os fretes” e também como local onde os trens podem se cruzar ou ultrapassar e [que] compreende igualmente o edifício ali construído para a realização dos serviços que lhe são próprios, assim como para a acomodação dos passageiros e/ou cargas.

Percorrer as interfaces da memória coletiva a partir dos relatos colhidos oralmente e posteriormente transcritos a partir da história oral temática, que é um dos gêneros abordados pela história oral, é também um dos objetivos desse trabalho. Pois, segundo Meihy (1994), história oral é uma prática nova, que resulta da interação entre o narrador e os estudiosos a fim de documentar com responsabilidade as entrevistas. Há todo um conjunto de elementos que compõem a história oral, entre eles estão os depoentes, o pesquisador e a máquina de gravar, gerando um produto que é o texto escrito, a partir de técnicas e métodos específicos de transcrição.

Para Alberti (2004), sendo a história oral um método de pesquisa, ela não é o fim em si mesma, mas um meio de conhecimento, no qual seu emprego só se justifica através de um meio de investigação científica, em que há a necessidade de um projeto de pesquisa específico, e para se chegar a esse projeto, primeiramente precisamos de perguntas e questionamento para fundamentar o desenvolvimento da investigação.

Além da história oral temática existe dois outros gêneros que é a história oral de vida e tradição oral. Mas, vamos nos abster desses dois outros gêneros e nos ater à história oral temática, pois, a mesma perpassa e dá luz a esse estudo, partindo das abordagens dos entrevistados.

A história oral temática é a solução que mais se aproxima das expectativas acadêmicas que confundem história oral com documentação convencional. Aliás, o caráter documental decorrente das entrevistas é o cerne desse ramo. Também é o mais considerado por jornalistas e demais pessoas que se valem de entrevistas como forma dialógica de promover discussões em torno de um assunto específico. Mesmo abrigando índices de subjetividade, a história oral temática é mais passível de confrontos que se regulam a partir de datas, fatos, nomes e situações. Quase sempre,

a história oral temática equivale à formulação de documentos que se opõem às situações estabelecidas. A contundência faz parte da história oral temática que se explica no confronto de opiniões firmadas. Assim, por natureza, a história oral temática é sempre de caráter social e nela as entrevistas não se sustentam sozinhas ou em versões únicas (MEIHY, 2013, p. 18).

Assim adentraremos no teor do estudo providos do conceito da história oral e história oral temática, facilitando a compreensão das análises abordadas ao longo do texto. Mas antes conheceremos o universo que possibilitou a (re)construção das memórias de usuários/passageiros das redes ferroviárias, e que foram usuários desse meio de transporte.

O fenômeno das ferrovias não foi algo isolado e restrito, envolveu boa parte do Brasil, iniciando-se no período do Império, indo até a República. Antes de chegar ao Brasil, as redes ferroviárias já estavam em expansão na Europa. Surgiu após a Revolução Industrial, sendo considerada umas das maiores invenções da época. Um meio de transporte capaz de carregar grandes quantidades de mercadorias, facilitando o desenvolvimento do comércio e aumentando as ligações entre as localidades, encurtando as distâncias.

No Brasil, a principal função dos trens de carga era o escoamento dos grãos produzidos no país até os portos, de onde partiam as mercadorias a serem exportadas. Mas, para além do escoamento da safra brasileira e de outras mercadorias, os trens tinham vagões destinados para ao transporte de pessoas. Antes o transporte terrestre era realizado apenas através de veículos de tração animal, o que, a partir do surgimento do trem como alternativa de transporte movido por uma força mecânica, passou a ser um dos principais meios de transporte também de pessoas.

No alto sertão do São Francisco encontrava-se uma das redes ferroviárias construídas em 1881, nesse caso é sobre ela, e mais precisamente sobre uma das suas Estações - a de Olho d'Água do Casado - o tema abordado ao longo desse estudo.

Um dos meus objetivos em cursar Licenciatura em História na Universidade Federal de Alagoas – *Campus* do Sertão, era poder de uma alguma forma registrar a história do lugar onde nasci. Um dos segmentos da História que mais me atrai é a História Local, por experiência própria notei que há um grande déficit na educação básica em relação a esse tema, pois geralmente poucos discentes conhecem a história de seu município, e quando a conhecem é superficialmente. Não seria, a princípio um dos temas mais importantes, conhecer a história local? Conhecer a si mesmo e depois conhece o outro? Esse deveria ser um dos alicerces do desenvolvimento da aprendizagem e do conhecimento humano. Foi refletindo nessa perspectiva que após mudar algumas vezes o tema da minha monografia pude ser agraciada com esse, sendo assim pesquisei a fundo para que esse trabalho englobe uma quantidade suficiente de

informações pertinentes a futuros pesquisadores dessa temática, e possa se tornar uma referência bibliográfica para os munícipes e demais pesquisadores. O que circunda a vida do homem merece, e deve ser pesquisado e analisado para melhor compreensão do meio e dos fatos que o circunda, para posteriormente ser registrado para que as futuras gerações possam ter acesso a esse conteúdo histórico de determinada localidade. A pergunta pertinente a ser respondida nesse trabalho, a princípio é “qual a relação entre a Estação e os moradores do município de Olho d'Água do Casado”, e qual o nível de importância essa Estação teve para o desenvolvimento econômico, político e social do município? Essas e outras questões são respondidas através desse estudo realizado durante minha trajetória de estudos.

Durante esse processo de pesquisa, deparei-me com algumas dificuldades em relação a falta de referências bibliográficas sobre a história do município, as poucas fontes estavam em acervos privados e nem sempre foram liberadas para complementar esta pesquisa. Logo, minha metodologia de pesquisa passou a ser a História Oral, e graças a ela o trabalho pode ser concluído. No caso das fontes orais o trabalho foi estruturado e apoiado nas discussões de Verena Alberti (2008) e José Carlos Sebe Bom Meihy (2013) dentre outros.

Em relação à produção historiográfica geral abriu-se um leque maior, pois os acervos de estudos sobre as ferrovias são mais amplos, e podemos encontrar em Douglas Apprato Tenório (1996), Luiz Ruben Ferreira de Alcântara Bonfim (2001) em Barsanufi Gomides Borges (2011), dentre outros, o essencial a nosso referencial teórico.

A fundamentação teórica que norteou essa pesquisa foram os acervos bibliográficos, a história oral, imagens e acervos de web sites. O método aplicado na construção desse trabalho foi fundamentando a partir da História Oral seguindo como base o livro de José Carlos Sebe Bom Meihy (2013) “História Oral: como fazer, como pensar” de acordo com os seguintes passos: elaboração do projeto, gravação, estabelecimento do documento escrito e sua seriação, análise, arquivamento e devolução social.

As discussões teóricas e empíricas, *a priori* ficaram no campo historiográfico da História Nova e suas contribuições, permitindo o diálogo com outras fontes, ampliando a área de estudo, assim como o campo e as abordagens. Desse modo debruicei-me sobre a história local e sobre a memória, a fim de refletir sobre o processo de construção histórica e social durante a permanência ativa da estação ferroviária.

Deste modo, balizado por essa discussão teórica, a estrutura do trabalho está organizada em três capítulos. O primeiro, intitulado “Memórias que contam memórias”, discute as perspectivas da História Nova, assim como a introdução de novos personagens, memória, e a

construção da identidade dos moradores de Olho d'Água do Casado. O segundo capítulo, denominado “A caminho da Estação e da História”, discute a história de Alagoas, doravante o Sertão, e Olho d'Água do Casado, assim como uma breve abordagem sobre o surgimento das Ferrovias, sua chegada ao Brasil e a Rede Ferroviária de Paulo Afonso, dando ênfase na Estação de Olho d'Água do Casado.

O terceiro capítulo, intitulado “Memórias Casadenses” analisa as memórias dos entrevistados deste projeto, que foram de suma importância para o desenvolvimento do mesmo. Ao todo foram três entrevistas, uma com Heron Vieira Sandes, outra com Sueli de Oliveira Matos e outra com Anete Miranda Britto de Araújo.

1. MEMÓRIAS QUE CONTAM MEMÓRIAS

1.1 A Nova História: Reflexão Sobre a Escola dos Annales

Discorrer acerca da História dos Annales é sem dúvida instigante e motivador para diversos historiadores, de modo que ao longo do tempo histórico, há uma necessidade de buscar novos meios e métodos de pesquisar a história, tornando o homem ativo no tempo e espaço que vive. No entanto, vale ressaltar que é necessário um aprofundamento acerca da Escola dos Annales na percepção de alguns autores.

Para Barros (2013), a Escola dos Annales, entre tantas correntes historiográficas que deixaram contribuições significativas para o fortalecimento de uma nova historiografia a partir do século XX, ocupa sem sombra de dúvidas um importante lugar na história e historiografia. Esse movimento de historiadores franceses, a qual, se estendeu para além da fronteira intelectual francesa, sendo que a própria historiografia brasileira tem sem dúvida, sido influenciada para muitos de seus autores.

Ao cabo de meio século de experiências, o espírito dos Annales impregna a maior parte dos historiadores da França – sem ter vencidos todas as resistências universitárias – e influencia determinados historiadores no estrangeiro – na Europa Ocidental, nos Estados Unidos, na América Latina (BOURDÉ; Martin, 1983, p. 119).

Ainda segundo Barros (2013), o substrato mais requintado das contribuições da Escola dos Annales para um redimensionamento do tempo histórico, por outro lado, foi a engenhosa configuração de dois conceitos irmanados: o de longa duração e o da multiplicidade de tempos históricos (durações múltiplas).

Os annales, e Braudel em particular construíram o conceito de longa duração, que ao mesmo tempo se inspira e se diferencia do conceito de estrutura social das ciências sociais. A longa duração é a tradução para a linguagem temporal dos historiadores da estrutura atemporal dos sociólogos, lingüistas e antropólogos. Na perspectiva da longa duração, o tempo histórico é representado como dialética da duração (REIS, 2000, p. 18).

Reis (2000), vem trazendo que no tempo histórico dos Annales há uma consciência opaca, inconsciente que possui similaridade com o tempo do tempo natural: constância, regularidade, repetição, ciclos, homogeneidade, quantidade, permanência e reversibilidade. Ao reformularem o conceito de longa duração, inspirados no conceito de estrutura social das

ciências sociais, os historiadores dos Annales fizeram uma novidade epistemológica: introduziram a abordagem da repetição, da permanência em um conhecimento, antes limitado à irreversibilidade e à mudança.

Com o movimento dos Annales, o estímulo a criar novos modelos de relacionamento entre os historiadores e o tempo elevou-se ao nível de um dos mais poderosos itens programáticos desta célebre escola de historiadores franceses. É aqui, talvez, que podemos encontrar um elemento realmente revolucionário no movimento dos Annales, para além das diversas outras contribuições importantes, que, de resto, já vinham sendo encaminhadas por outras correntes igualmente relevantes para a renovação da historiografia do século XX (BARROS, 2013, p.96).

Cardoso e Vainfas (1997), falam que é necessário lembrar a proposta dessa nova concepção da história e o que deveras, mais contribuiu para que fosse amplamente aceita, é que não procurava impor um novo dogma, nem uma nova filosofia da história, mas sim convocava os historiadores a que mudassem seus modos de trabalhar, assim como seus métodos; ela não os amarrava a uma teoria rígida e adepta a construção de percepção imutável, mas sim abria-lhe novos horizontes.

A Escola dos Annales, segundo Burke (1991), foi fundada em 1929, por Marc Bloch e Lucien Febvre, que tinham como objetivo questionar a historiografia tradicional dita positivista, trazendo novos conceitos de como ver e pesquisar a história, enfatizando que esta deveria abordar outros aspectos e não apenas o lado político.

Desde os tempos de Heródoto e Tucídides, a história tem sido escrita sob uma variada forma de gêneros: a crônica monástica, memória política, tratados de antiquários e assim por diante. A forma dominante, porém, tem sido a narrativa dos acontecimentos políticos e militares, apresentada como a história dos grandes feitos de grandes homens – chefes militares e reis. Foi durante o iluminismo que ocorreu, pela primeira vez, uma contestação a esse tipo de narrativa histórica (BURKE, 1991, p. 11).

A esse respeito, Bourdieu e Martin (1983), trazem para o contexto que, elevando-se contra a dominação da escola positivista, surge uma nova tendência da historiografia francesa, manifestando-se discretamente em A Revista de Síntese durante os anos 1920, mas francamente na revista *Les Annales* durante os anos de 1930. A corrente inovadora despreza o acontecimento e insiste na longa duração; “deriva sua atenção da vida política para a atividade econômica, a organização social e a psicologia coletiva. Esforçava-se por aproximar a história das outras ciências humanas.”

A história dos Annales inaugura o estaleiro da história económica a partir dos anos 1930. Com efeito a grande depressão incita os contemporâneos a interrogarem-se sobre a alternância dos tempos de expansão e dos tempos de recessão nas actividades económicas; como atesta o livro F. Simiand: *As Flutuações Económicas e a Crise Mundial* (1932) (BOURDÉ e MARTIN, 1983, p.132).

Revue de Synthèse Historique é uma importante escola dos metódicos ao passo que no começo do século XX surgia L'Année Sociologique uma espécie de antecessora dos Annales principal crítica do positivismo. As causas, em história como em outros domínios, não são postuladas, são buscadas. Bloch (2001), questiona e propõe reflexões sobre como o homem vê a história e como ele é visto na nela, enfatizando que o homem é o objeto de estudo e não simplesmente o passado, crítica o positivismo por ter uma visão científica e não procurar as causas dos fatos, apenas confiar na observação escrita e linear.

A história dos Annales está dividida em três gerações, a primeira tem como representantes, seus criadores, Marc Bloch e Lucien Febvre.

O movimento dos Annales, em sua primeira geração, contou com seus líderes Lucien Febvre especialista no século XVI, e o medievalista Marc Bloch. Embora fossem muitos parecidos na maneira de abordar os problemas da história, diferiam bastante em seu comportamento. Febvre, oito anos mais velho, era expansivo, veemente e combativo, com uma tendência a zangar-se quando contrariado por seus colegas; Bloch, ao contrário, era sereno, irônico e lacônico, demonstrando um amor quase inglês por qualificações e juizes reticentes. Apesar, ou por causa dessas diferenças, trabalharam juntos durante vinte anos entre as duas guerras (BURKE, 1991, p. 16).

Bloch e Febvre tinha como um dos principais objetivos, ampliar os estudos históricos, que até o momento, estava direcionado a história política, sendo que o momento não poderia ser mais propício, com a grande recessão econômica ocorrida em 1929, a história voltasse ao status da economia, e das mazelas sociais. Febvre aposta na questão da interdisciplinaridade, na qual envolve, outras ciências na compreensão do tempo histórico, assim como a geografia e sociologia e a concepção da história-problema.

A segunda geração dos Annales é representada, principalmente por Fernand Braudel, em 1959, ele assume o comando da Escola dos Annales, é nesse período que os Annales ganham mais força, uma das maiores contribuições de Braudel é a história quantitativa.

Apesar de sua liderança carismática e de sua contribuição, o desenvolvimento da Escola dos Annales nos tempos de Braudel, não pode ser explicado apenas em função de suas ideias, interesses e influências. Os destinos coletivos e as tendências gerais do movimento merecem também ser examinados. Dessas tendências, a mais importante, de mais ou menos 1950 até 1970, ou mais, foi certamente o nascimento da história quantitativa. Está revolução quantitativa, como foi chamada, foi primeiramente

sentida no campo econômico, particularmente na história dos preços. Da economia apraiou-se para a história social, especialmente para a história populacional (BURKE, 1991, p. 46).

A terceira geração dos Annales não tem um ou dois representantes, ela é composta por mais membros, dentre eles estão Jacques Le Goff e Pierre Nora. A nova tendência evadiu a história cultural – a história das religiões e a história das mentalidades.¹ No entanto, ninguém nesse período dominou o grupo como fizeram Febvre e Braudel, sendo que alguns comentadores falaram numa fragmentação. Deve-se admitir que o policentrismo teve grande espaço. Nesse sentido percebe-se que essa geração foi a mais aberta ao exterior.

A terceira geração dos Annales está envolta em uma grande fragmentação e ter grande influência na historiografia, inaugura a corrente historiográfica a Nova História, sendo um dos principais expoentes, Le Goff com a publicação do *Livro La Nouvelle Historie* (1978). Sendo que há uma história nova, e um dos seus pioneiros, Henri Berr, empregava o termo em 1930. A história deve esse lugar original a duas características essenciais: sua renovação integral e o arraigamento de sua mutação em tradições antigas e sólida, conforme o pensamento de Le Goff:

Sobretudo, a história nova já tem uma tradição própria, a dos fundadores da revista Annales d'histoire économique et sociale. Quando Lucien Febvre e Marc Bloch lançaram em Estraburgo, em 1929, uma revista que retomava, modificado, um velho projeto de Lucien Febvre de uma revista internacional da história econômica que abortara, suas motivações eram de várias ordens (LE GOFF, 1990, p. 29).

A Nova História vem ampliar o campo do documento histórico; ela substituiu a história de Langlois e Seignobos, fundada essencialmente nos textos, no documento escrito, por uma história baseada em uma ampla multiplicidade de documentos: escritos de todos os tipos, documentos figurados, produtos de escavações arqueológicas, documentos orais, etc. “Três fenômenos assinalam essa emergência de um novo campo do saber”. A afirmação da ciência, a Renovação e Interdisciplinaridade. Ela afirma-se como história global, total, reivindica a renovação de todo o campo da história.

A história nova nasceu em grande parte de uma revolta contra a história positivista do século XIX, tal como havia sido definida por algumas obras metodológicas por volta de 1900. No entanto, uma parte das conquistas do método positivista na história permanece válida (LE GOFF, 1990, p. 28).

¹ BURKE, Peter, A Revolução Francesa da Historiografia: a Escola dos Annales 1929-1989/ Peter Burke; tradução Nilo Odália. – São Paulo: Editora Universidade Federal Paulista, 1991.

Como foi observado a história dos Annales tem grande importância para o desenvolvimento de novos métodos de se pesquisar a história, bem como a nova história, na qual, possibilita o historiador-pesquisador ampliar suas estruturas acerca de suas pesquisas, assim como voltar o olhar para a história local, enfatizando a importância e relevância de não apenas legitimar como história, aquela dita como política. Na sua ampliação de novas fontes, assim como a história oral, percebe-se um maior enraizamento e valorização da história do cotidiano, na qual aumenta a bagagem histórica da história. Clio ao volta-se a Mnemosine nos ensina que a história não é apenas linear, podendo ser cíclica, e diferente dependendo do espaço-tempo.

Seria a memória, como fonte de pesquisa histórica, uma das principais contribuições da nova história para o estudo do passado?

1.2 Memória, Fonte de Pesquisa Histórica

A memória está nos próprios alicerces da história, confundindo-se com o documento, com o monumento e a oralidade, mas só muito recentemente se tornou objeto de reflexão da historiografia. Só no fim da década de 1970 com os historiadores da Nova História começaram a trabalhar a memória. Na Filosofia, na Sociologia, Antropologia e principalmente na Psicanálise, no entanto, os estudos sobre memória individual e memória coletiva já estavam avançados (SILVA, 2009, p. 275).

O estudo da memória não é algo atual, como foi citado anteriormente, porém, a partir de 1970, seus estudos foram desenvolvidos principalmente na área de História, percebe-se que a memória é um ato involuntário e ao mesmo tempo, voluntário de conservar o passado, ou até mesmo o futuro. Sendo que dependendo do estágio da vida e das condições que ela se encontra, a memória pode ter amplas dimensões. Assim, a pesquisa sobre a memória é complexa, porém, sem dúvidas, a torna objeto de intenso desejo de ser pesquisada. Para Le Goff (1990), a memória em estado de propriedade, conserva certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, funções essas que são teoricamente traços da representação do passado graças às impressões ou informações por ela absorvidas.

A memória em sentido *lato*, é classificado em três tipos: a memória específica, a memória étnica e a memória artificial. A memória específica é a fixação do comportamento em

relação as espécies, a memória étnica, por sua vez é a capacidade de armazenamento de elementos culturais da sociedade, e a memória artificial é a eletrônica².

Partindo do pressuposto que a memória é um elemento que acompanha a humanidade ao longo do tempo, ressalta-se que ela se constitui como elemento histórico. Sendo assim, a memória histórica é considerada, para fins desse trabalho, como o conjunto de vivências que constituem o passado, presente e futuro, pois:

Memória Histórica por sua vez é aquela “construída” por especialista no trato da análise do passado. O conhecimento elaborado em cima da documentação proposta por terceiros – fala-se aqui de documentação em sentido amplo – é o fundamento da seleção feita por contemporâneos que organizam uma forma de ver o passado (MEIHY, 1994, p. 59).

Outro ponto bastante discutido acerca da memória é a concepção dela de forma individual e a memória coletiva. Sendo que a memória individual, em suma se trata da memória do indivíduo, o que ele assimila e guarda particularmente, já a memória coletiva, são pontos comuns assimilados por um grupo social. Mas que uma complementa a outra.

Existe uma **memória individual**, que é aquela guardada por um indivíduo e se refere às suas próprias vivências e experiências, mas que contém aspectos da memória do grupo social onde ele se formou, isto é, esse indivíduo foi socializado. Há também aquilo que denominamos de **memória coletiva**, que é aquela formada pelos fatos e aspectos julgados relevantes pelos grupos dominantes e que são guardados como memória oficial da sociedade mais ampla (VON SIMSON, s/d, p.14, grifos da autora).

Ao adentrar no conceito de memória, penetra-se em outro aspecto que é o estudo da memória, onde se tem a memória documental e a memória oral, sendo a última ponto de embasamento desse trabalho, pois, a memória oral é o princípio para o conhecimento da história oral como fonte.

Alberti (2008), fala que a história oral engloba muitas áreas do conhecimento, como as ciências humanas, a antropologia e também a economia dentre outras, sendo então uma fonte, onde a interdisciplinaridade é amplamente importante. Alguns dados relatam que a história oral moderna surgiu em 1948, ano que foram inventados o gravador e a fita, depois da segunda guerra mundial, na Universidade de Colúmbia (Nova York), onde estavam centralizados os acontecimentos pós-guerra, voltados para atividades culturais, o funcionamento de rádios e

² LE GOFF, Jacques. LE GOFF, Jacques. 1924. História e Memória. Tradução Bernardo Leitão [et al.] – Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990. p. 426.

demais meios de comunicação. A comunidade acadêmica tinha um projeto onde ouvia a elite e outros testemunhos de pessoas conhecidas, figuras notáveis da comunidade, esse trabalho era realizado com entrevistas. Sendo aí o surgimento da história oral moderna como uma, segundo Meihy (2013), manifestação contemporânea e que a “história oral se vale dos aparatos da modernidade para se constituir, então, além das pessoas vivas reunidas para contar algo que lhes é comum [e que] a eletrônica se torna meio essencial para sua realização.”

Na antiguidade já existia a história oral. Heródoto e outros historiadores já a utilizavam para obter informações sobre acontecimentos para então escrevê-las. O que aconteceu então foi à evolução de como obter e como registrar o que acontecia. A trajetória da história oral que, de militante passou a ser acadêmica. Em épocas anteriores o que se via era o registro e entrevistas com grandes personalidades de cada época, no entanto a grande descoberta da história oral é a possibilidade de entrevistar pessoas comuns a fim de obter várias vertentes de um acontecimento, assim o estudo e a pesquisa de um fato não vão apenas se limitar a visão de um determinado grupo social.³

Meihy (2013) salienta que a história oral antes de ser escrita passou por períodos narrativos, autores citam como exemplos a Bíblia, a Ilíada e a Odisseia, e a mitologias da cultura ocidental. A documentação da história oral foi o que marcou o desligamento entre as fases históricas. Os primeiros registros de narrativas populares foram encontrados na China, eles já à utilizavam há três mil anos, começaram a utilizá-la durante a dinastia Zhou. A oralidade pode ser primária ou primitiva, quando não sofre influência da escrita, secundária ou derivada quando se tem a dependência de aparelhos mediadores ou outras formas de comunicação. Com o processo de letramento, a sociedade perdeu um pouco da credibilidade na história oral, ela passou então a ser secundária, pois a mesma precisaria de uma fonte escrita para ser confiável. Nota-se que a história oral passou por períodos conturbados, no entanto ela não deixou de existir, pois estava presente na população mais pobre com muita vivacidade, fato relevante para a história da história oral.

A história oral chegou ao Brasil em 1975 e nesse mesmo ano foi realizado o I Curso Nacional de História Oral, que foi realizado pelo Subgrupo de História Oral do Grupo de Documentação em Ciências Sociais (GDCS). Este grupo era formado por quatro representantes de instituições: o Arquivo Nacional, a Fundação Getúlio Vargas, a Biblioteca Nacional e o Instituto Brasileiro de Bibliografia e Documentação. Tinha como princípio estudar a elite do

³ ALBERTI, Verena. “**Fontes Oraís: Histórias dentro da História**”. In: PINSKY, Carla Bassanezi et. ali: Fontes Históricas 2. Ed., 1ª reimpressão – São Paulo: Contexto, 2008. p. 155-202.

Brasil bem como da década de 1930. A ideia era compreender a chegada do regime militar no país. Ao longo da década de 1980, foram se formando núcleos de pesquisas e programas de História oral bem como novos temas de estudo, conforme Vemos em Albert (2008).

Nota-se que a memória tanto individual como coletiva, principalmente no surgimento da nova história, vem sendo fruto de estudos e pesquisas, percebe-se na história oral uma importante fonte de pesquisa, na qual, obtém novas abordagens dentro da história, a partir de relatos e testemunhos de pessoas, em que esses testemunhos não estão voltados exclusivamente para grupo seletos da sociedade, eles podem constitui-se de indivíduos, os quais ficaram a margem da história, relevando-se aspectos locais da história coletiva desses indivíduos.

1.3 História Local: a construção de uma identidade casadense

Uma característica crescente da historiografia moderna é que ela tem passado a ver a si mesma – de maneira cada vez mais explícita e auto-referenciada – como um campo fragmentado, compartimentado, partilhado em uma grande gama de sub-especialidades e atravessado por muitas e muitas tendências. Fala-se hoje em muitos tipos de “história”, quando na historiografia profissional do início do século XIX os historiadores tinham uma idéia bem mais homogênea do seu ofício (BARROS, 2004, p.18).

O fazer histórico, diante das especificidades abordadas pelas correntes historiográficas, ao longo da história, veio por meio de novos meios fragmenta-se, proporcionando o aprofundamento do estudo de uma determinada área, seja ela das ciências humanas ou de outras ciências, a qual, corroboram para uma percepção mais detalhada sobre o objeto de estudo.

Cardoso e Vainfas (1997) em *Domínios da História*, obra coletiva que faz um panorama acerca dos campos, territórios e abordagens da história, conceitos e paradigmas, faz uma explanação sobre essas especialidades. Na segunda parte do livro, o intuito é dialogar com os campos de investigação da história.

Burke (1991) salienta as contribuições de Braudel para a história quantitativa, onde se encontra a história demográfica que logo une-se com a história social. Em 1960, a criação de uma nova coleção histórica da IV Seção, publica obras importantes sobre a história regional. Não necessariamente, os fatos, aconteçam, na mesma ordem e na mesma intensidade, em todas as partes do mundo, mas a partir do momento que houver um fragmento de algo novo sendo dilatado no espaço-tempo, a tendência é que essa concepção se estenda. Sendo a História Regional, o mais próximo da história local, em alguns pontos, muitos podem até dizer que compartilham do mesmo

conceito. Porém a História Regional se torna mais ampla, do que a História Local em relação a espaço e dinâmica social:

A História Local acadêmica, devedora dos Annales e das novas correntes historiográficas do século XX contribuiu ao escapar de ser uma mera comprovação da História Geral e buscar, através de estudos regionais, compreender como o processo se desenvolveu para aquelas pessoas, que soluções elas encontraram para seus problemas cotidianos. (DONNER, 2012, p. 223-224).

Diante da fragmentação da história proporcionada pelos Annales, um novo modo de se pensar e escrever a história foi posto em prática. A história Local, diante disso, tomou amplitude, sendo que, identifica-se dois modos de produção da mesma, uma à Acadêmica, citada anteriormente, e a outra, a amadora, produzida de maneira a enfatizar o recorte local, e não propriamente dito a História Local.⁴ Percebe-se que essa fragmentação, parte da macro-história para a micro-história. Seria um encurtamento no espaço analisado? Antes, a História Global passa a nacional, regional e local. Ao falarmos de espaço, remete-se a geografia, na qual a interdisciplinaridade, buscada pelos Annales nas primeiras gerações, envolve esse contexto de forma mais ampla e duradoura.

Para Correa (2002), há uma significativa diferença entre a história local brasileira, para a história local europeia, nesse sentido a brasileira ainda está saindo do campo do amadorismo marginal, na qual há pouca expressividade no mundo acadêmico. Já a história local europeia, por ter uma tradição mais antiga, sabe melhor dialogar com os amadores, complementam-se aos profissionais, entrelaçando a história local, muitas vezes inédita, por conseguir com os amadores essas fontes, tornando-se assim um elo forte que constitui essa história local. Porém, ele nota um significativo avanço na valorização da história local brasileira, a partir do turismo.

No Brasil, uma nova concepção turística tem promovido o encontro de uma população urbana com comunidades rurais e reservas ecológicas, cujos desdobramentos são, entre outros, a valorização da história local dessas comunidades e a “conscientização verde” (CORREA, 2002, p.17).

Correa (2002) salienta ainda que, com o crescimento do turismo, em algumas localidades, fica claramente mais fácil os historiadores atuarem nessa área, assim contribuem para a construção do conhecimento histórico dessas localidades, proporcionada por várias

⁴ DONNER, Sandra Cristina. História local: Discutindo Conceitos e Pensamentos na Prática. O Histórico das das Produções no Brasil. In: XI Encontro Estadual de História. História-Memória-Patrimônio 23 a 27 de Julho de 2012 Universidade Federal do Rio Grande (UFRG) – Rio Grande – RS – Brasil. Anais eletrônicos. p. 224

formas, entre elas a conscientização de documentos históricos e sua preservação, legitimação do patrimônio histórico por parte dos moradores dessas localidades, organização e sistematização de arquivos, sendo que muitos particulares e organização dos documentos públicos de ensino e também pesquisa.

A busca pela História Local passou por um crescimento ao longo das últimas décadas. Muitas pessoas se interessam por esta história por razões nostálgicas, para elas, conhecer e pesquisar sua história traz um sentido de pertença, de lugar no mundo. Outro motivo tem sido o desenvolvimento do interesse turístico. Cada vez mais o turismo cultural e histórico tem ganhado mercado (DONNER, 2012, p. 225).

Nessa concepção de valorização da história local, encontra-se a área da memória coletiva, na qual, por meio da mesma, a comunidade encontra pontos históricos em comum, formando essa história local. Von Simson cita que a memória:

(...) se expressa naquilo que chamamos de **lugares da memória**, que são as memórias, monumentos, murais, arquivos, bibliotecas, hinos oficiais, quadros e obras literárias e artísticas que exprimem a versão consolidada de um passado coletivo de uma dada sociedade (VON SIMSON, 2003, p. 14-15, grifos da autora).

A partir dessa construção coletiva dos lugares de memória, a comunidade cria uma identidade local, na qual um sentimento de pertencimento ao lugar, onde buscam melhorias individuais e coletivas. A construção de Identidade citada no subtítulo do texto, está relacionada diretamente na construção desse trabalho, que tem como espaço-histórico a cidade de Olho d'Água do Casado, onde, ao longo da sua origem até sua emancipação, seus moradores desenvolveram uma identidade de pertencimento, assim os moradores conseguiram tornar o município, antes pertencente a Piranhas, em uma cidade emancipada, tornando-os oficialmente casadenses. Mais adiante adentrarei na história da cidade. Por agora vamos adentrar na História de Alagoas.

2 . A CAMINHO DA ESTAÇÃO E DA HISTÓRIA

2.1 Alagoas e o Nosso Sertão

Alagoas: o nome é derivado dos numerosos lagos e rios que caracterizam o litoral alagoano.⁵

Segundo Almeida (2011), o projeto de expansão do domínio português sobre o território brasileiro englobou a criação de capitanias hereditárias, concedidas a fidalgos e favoritos do Rei. Foi cedida a Duarte Coelho Pereira, a capitania de Nova Lusitânia, a qual compreendia o território onde atualmente estão localizados os Estados de Pernambuco e Alagoas. Vale ressaltar que esse modelo econômico era uma característica não só da região citada, mas também grande parte da América Portuguesa. No primeiro momento de ocupação da capitania existiam dois desafios: o domínio dos indígenas que ali habitavam e o povoamento daquelas terras. O primeiro foi enfrentado com a cruz e a espada e o segundo com a doação de sesmarias, em que os sesmeiros deveriam implantar engenhos de açúcar promovendo o povoamento.

Assim, até início do século XVII doze sesmarias foram fundadas em terras alagoanas, sendo o latifúndio o modelo de ocupação adotado. Para trabalhar nos engenhos foi utilizada mão de obra indígena, porém com pouco êxito, passaram a introduzir africanos escravizados e durante três séculos esse foi o modelo econômico imposto à região, e nela havia também a criação de gado, e exploração de madeira, mas em escala menor em relação a cultura da cana-de-açúcar.

Fausto (1995) definiu a colonização como uma empresa escravista, voltada aos interesses da metrópole, e que esse modelo se enquadra nas linhas básicas do Brasil colonial, Período de 1500 à 1822, em que a mesma deixou suas marcas após a Independência, marcas essas que foram a grande propriedade, a ligação com o exterior através de poucos produtos para a exportação, a escravidão e suas incontáveis consequências.

No início da colonização, dois grandes acontecimentos marcaram a história de Alagoas, um foi a ocupação holandesa ocorrida entre 1630 a 1654, e o outro foi a formação e o extermínio do Quilombo dos Palmares. Segundo Funari (2005) as primeiras referências da existência do agrupamento de escravos fugidos na área dos Palmares se dá por volta de 1605, formaram uma comunidade na região serrana a cerca de 60 quilômetros da Costa da atual Alagoas. Em 1630 com as invasões Holandesas na Capitania de Pernambuco, muitos senhores de engenhos

⁵ <https://falabonito.wordpress.com/2006/09/30/origem-dos-nomes-dos-estados-do-brasil/> acesso 13/05/2017

abandonaram suas terras, facilitando assim a fuga de escravos africanos, crescendo assim, significativamente, o Quilombo. Por volta de 1640, os holandeses passam a ver o Quilombo como um grande perigo e começam as investidas no mesmo. Em 1654, com a expulsão dos holandeses, os portugueses começaram a atacar o Quilombo em pequenas expedições. Em 1667 os quilombolas passaram a atacar as fazendas, libertando os escravos e vigando-se dos senhores e feitores, um dos líderes de Quilombo que se destacou foi Zumbi, que matou seu tio Ganga-Zumba (na época o governante do Quilombo), por não aceitar que seu tio fizesse acordo de paz com as autoridades locais, Zumbi proclamou-se rei de Palmares. O Quilombo é destruído na campanha de Jorge Velho, e Zumbi foi encontrado morto no ano seguinte, seu corpo foi, posteriormente exposto em praça pública.

As Invasões holandesas no século XVII foram, de acordo com Fausto (1930) o maior conflito político da Colônia e o foco dessas invasões aconteceram principalmente no Nordeste, e resvalaram em um contexto de dimensão internacional entre os países europeus, mostrando a dimensão da luta pelo controle do açúcar e as fontes de abastecimento dos escravos. O segundo acontecimento que marcou a história de Alagoas, o extermínio do Quilombo dos Palmares foi, e continua sendo, símbolo de luta e resistência contra os resquícios da escravidão, tanto é que o dia 20 de novembro é feriado, pois é considerado o Dia da Consciência Negra no Brasil, pois faz referência a Zumbi dos Palmares, data em que ele foi morto.

“[...] Palmares – uma rede de povoados situada em uma região que hoje corresponde em parte ao Estado de Alagoas, com vários milhares de habitantes- foi um desses quilombos e certamente o mais importante. Formado no início do século XVII, resistiu aos ataques de portugueses e holandeses por quase cem anos, vindo a sucumbir, em 1695, às tropas sob o comando do bandeirante Domingos Jorge Velho. (FAUSTO, 1995, p.52)

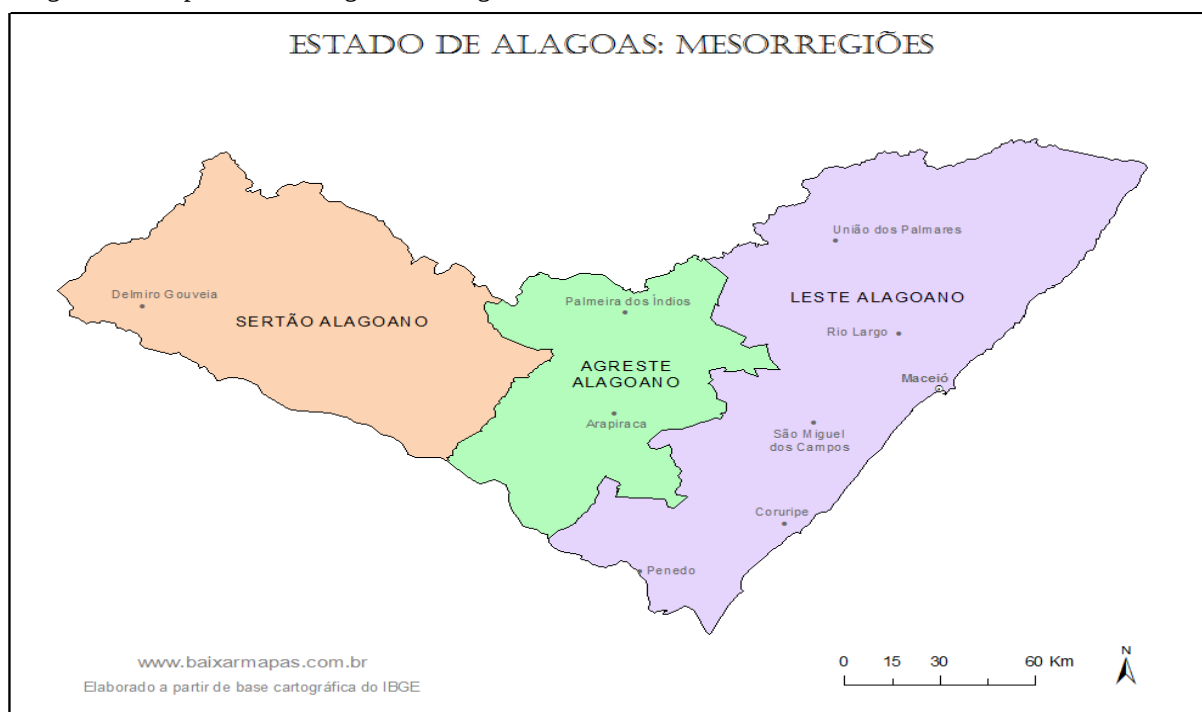
No século XVIII, após a ocupação holandesa e o extermínio do Quilombo dos Palmares, Caetano (2009), afirma que para uma melhor administração da capitania pernambucana, em 1711, Portugal criou a Comarca de Alagoas, para assim agilizar as atividades jurídicas, bem como as políticas da região. Essa nova divisão administrativa, a qual era chamada de sul de Pernambucano, compreendia naquele momento três vilas: Porto Calvo, Penedo e Santa Maria Madalena. Caetano (2013) também ressaltou que a sede da Comarca ficou em Santa Maria Madalena, pois, apesar de não ser importante economicamente, estava localizada entre Porto Calvo e Penedo, e essa proximidade iria auxiliar nas correções dos ouvidores,⁶ e que pelo acesso

⁶“hist B diz-se de ou magistrado que os donatários das capitanias colocavam em seus domínios, no período colonial”. Fonte: <https://www.google.com.br/search?client=firefox-a&dc=0&site=async/dictw&q=Dicion%C3%A1rio> acesso 30/08/2017

marítimo, possibilitaria a rapidez da correspondência com o Reino e o Tribunal da Relação.⁷ A elevação do território autônomo da Capitania de Pernambucano, em 1817, respeitará as dimensões geográficas estabelecidas na criação da Comarca, que nomeará a Capitania, na qual será Província em 1822, e Estado em 1889.

Atualmente o Estado de Alagoas está dividido em três Mesorregiões, divididas de forma a possibilitar uma melhor compreensão do território alagoano. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma Mesorregião é uma área individualizada que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pela dimensão social e do quadro natural e redes de comunicações locais.⁸ As mesorregiões são três: O Sertão, Agreste e Leste.

Imagem 01 - Mapa das mesorregiões de Alagoas



Fonte: <http://www.baixarmapas.com.br/mapa-de-alagoas-mesorregioes/> acesso dia 16/06/2017

O Sertão Alagoano, como podemos perceber no mapa acima, abrange uma área do Estado composto por vários municípios. Nessa mesorregião encontra-se a microrregião Alagoana do Sertão do São Francisco, composta pelos municípios de Delmiro Gouveia, Olho d'Água do Casado e Piranhas.

Segundo o Dicionário⁹ o Sertão é um lugar afastado dos pontos cultivados e longe da Costa. Esse significado da palavra Sertão tem origem no período colonial, quando os

⁷ “Evoluiu para Tribunal de Justiça.”

Fonte: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/centro-de-memoria-digital/historico/antecedentes> acesso 30/08/2017

⁸ Fonte: <http://dados.al.gov.br/dataset/mesorregioes-do-estado-de-alagoas> acesso dia 16/06/2017

⁹ Fonte: <https://www.dicio.com.br/sertao/> acesso 16/06/2017

portugueses chegaram a Costa e passaram a designar tudo que é oposto à Costa, de Sertão, nesse caso, as terras do interior do território.

Tem-se o sertão como um qualificativo de lugares, um termo da geografia colonial que reproduz o olhar apropriador dos impérios em expansão. Na verdade, tratam-se de sertões, que qualificam caatingas, cerrados, florestas, campos. Um conceito nada ingênuo, veículo de difusão da modernidade no espaço (MORAES, 2003, p.6).

Mas a origem dessa palavra tão complexa não se originou no Brasil, como afirma Filho (2011) a palavra “sertão” nada tem de brasileirismo, como muita gente pensa, pois já era usada antes do descobrimento do Brasil, por portugueses, para designar as terras interiores sem comunicação.

Assim, percebe-se que a palavra Sertão tem muitos significados, boa parte baseado na geografia, caracterizada por clima, relevo e etc. No entanto, ao observar-se cada significado, nota-se que há algo a mais do que simplesmente uma designação geográfica, pois, sendo o que se opõem a costa, traz uma concepção de oposição e negatividade da região, ao rústico e atrasado, e quando refere-se a pontos afastados das áreas cultivadas, trazendo o contexto da colonização e produção de monocultura, situada próximos a costa, onde empurra os criadores de gado para o interior, desenvolvendo o interior de Alagoas dotados de grandes latifúndios de criadores de gado.

O uso do termo sertão na língua portuguesa nos remete a um período remoto entre os séculos XII e XIV, era utilizada para se referir a áreas situadas dentro de Portugal, porém localizadas longe de Lisboa, centro político e econômico do país. A partir do século XV, após a descoberta do “Novo Mundo”, a palavra passou a ser usada pelas autoridades lusitanas na América para designar extensas áreas afastadas do litoral e habitadas por nativos “selvagens” e animais ferozes, descritas como terras indomadas sobre as quais as autoridades portuguesas tinham pouca informação e controle. (CORREIA, 2015, p. 14).

Segundo Andrade (2004) a penetração do gado para o interior foi determinada por diversos fatores, entre eles o afastamento das áreas agrícolas litorâneas e ocupação dos holandeses. Os criadores de gado migraram para o sertão em busca de rios como o São Francisco, expulsando indígenas e povoando as áreas do Sertão. Quando os Holandeses foram expulsos, uma grande área já estava ocupada por criadores de gado, sendo que a expansão foi favorecida por condições políticas, econômicas e naturais.

Um evento que corroborou com o desenvolvimento das cidades do interior de Alagoas foi a vinda do Imperador Dom Pedro II nos anos de 1859 a 1860, no que ficou conhecido por Caminhos do Imperador. O ilustre monarca hospeda-se em Penedo, com o objetivo de conhecer o Nordeste do Brasil, o rio São Francisco e a Cachoeira de Paulo Afonso, junto à sua comitiva. Segundo Borborema (2011), ao percorrer o rio São Francisco na parte Alagoana, o Imperador visitou os atuais municípios de Piaçabuçu, Penedo, Igreja Nova, Porto Real do Colégio, São Brás, Traipu, Belo Monte, Pão de Açúcar, Piranhas, Olho d' Água do Casado, Delmiro Gouveia e Água Branca. Durante sua estadia, segundo Luna (2013) o Imperador fez recomendações para o desenvolvimento da navegação no Rio São Francisco e a para a abertura da estrada de Ferro na região. Em função dessas ações, o município de Piranhas teve um aumento gradativo no seu potencial de desenvolvimento, pois:

O estabelecimento da navegação a vapor, em agosto de 1867, fazendo o percurso Penedo - Piranhas, veio dar novo impulso ao município. Entretanto, o maior fator de desenvolvimento deve-se à construção da estrada de ferro.¹⁰

Assim como Delmiro Gouveia, que a partir da criação da Estação da Pedra, estava ligada a toda rede ferroviária de Paulo Afonso.

O primeiro nome dado à cidade de Delmiro Gouveia foi Pedra e o povoado se constituiu a partir de uma estação da estrada de ferro da então Great-Western. A denominação Pedra veio de grandes rochas que existiam junto da estação.¹¹

Ao longo do tempo, as regiões do interior do sertão foram se desenvolvendo cada vez mais, tanto economicamente quanto socialmente. Outros fatores também foram de grande importância para o crescimento desses municípios, como por exemplo a Fábrica da Pedra em Delmiro Gouveia, construída em 1914, que atraiu inúmeras pessoas para o Sertão de Alagoas. Cada município tem suas peculiaridades, mas ambos estão conectados político-culturalmente, e assim como Delmiro Gouveia, Piranhas e outros municípios brasileiros, Olho d'Água do Casado já tem seu nome na história.

¹⁰Fonte: <http://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-piranhas>
Acesso dia 17/06/2017

¹¹Fonte: <http://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-delmiro-gouveia>
Acesso dia 17/06/2017

2.2 O (re) surgimento de Olho d'Água do Casado

A tradição oral por muitos contada e recontada acerca de uma pequena cidade no sertão de Alagoas, modesta, que tem como símbolo o caju, consta em Mendonça (2012) como “A vila da Ferrovia e da água”. Este pequeno povoamento cresceu e se desenvolveu devido a comunicação, possibilitada graças a construção da estrada de ferro pela Great Western, companhia criada em 1873, por capitalistas ingleses, com o objetivo de construir estradas de ferro no Brasil, a *Great Western of Brazil Railway Company Limited*, que veio para o Brasil em 1875, e logo ficou conhecida no País como *Greitueste*. A história dessa Companhia está intrinsecamente ligada à da produção e do desenvolvimento do Nordeste brasileiro, e com o município de Olho d'Água do Casado não foi diferente, pois essa região destacou-se e se desenvolveu a partir da construção da rede ferroviária construída por ela.

Imagem 02 – Foto da atual Praça Noé Leite, Centro da Cidade.



Fonte: http://www.adalbertogomesnoticias.com.br/2015/09/olho-dagua-do-casado-comemora-53-anos_18.html

Segundo Petruskas (2008) a história da cidade começa com uma pequena nascente de água na região. Nela havia poucos habitantes, um dos moradores, o fazendeiro dinâmico José de Melo Casado, oriundo da cidade de Água Branca - AL, que tinha laços familiares com o Major Francisco de Melo Casado, começou a explorar o poço, para acabar com a sede do seu rebanho, de modo que espalhou a existência do poço, e como a região por vezes passava por períodos de estiagem, o poço teria muita importância. A partir dessa nascente, que atraía as pessoas, surgiram outras famílias e o povoado foi crescendo com o nome de “Olhos d'Água do

Casado”, “Olhos d'Água”, por causa do poço “do Casado”, em homenagem ao fazendeiro de sobrenome Casado.

Os primeiros habitantes que chegaram ao povoado chamado Olhos d'Água do Casado, vindos da cidade de Água Branca, onde na época José de Melo Casado descobriu a fonte da Matinha, foi em meados de 1802. Entre esses habitantes vieram os Cordas (uma família que deu origem às famílias Sofia e Anacleto) a família Isaquiel (que deu origem à Família Isidoro) e a família Vieira Sandes. A povoação de Olho d'Água do Casado foi intensificada por volta de 1877, na época em que o local serviu para acampamento de trabalhadores da estrada de ferro, um acontecimento que marcou o povoado trazendo os primeiros traços do progresso. Por volta de 1887, com a conclusão da ferrovia, o povoado teve outro aumento populacional, por causa da passagem do trem.

Com o crescimento da população foi necessário perfurar outros poços. A fonte da Matinha foi a primeira fonte que deu origem ao povoado e tem um valor histórico muito importante para os habitantes do município. Tem esse nome pela vasta mata que tinha nas imediações. Nas décadas de 50 e 60 a fonte era bem preservada pelos moradores do local. Tinha um morador daquela época chamado Sr. “Zé Manteiga”, que era o encarregado de transportar água da fonte para o trem através da “Bomba d'Água”. E cerca de três a quatro vezes no ano juntavam-se muitos homens para limparem a fonte.

Imagem 03 – Foto da bomba d'água que abastecia o trem.



Fonte: <https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914081512017592&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>

Imagem 04 – Foto da limpeza da Fonte da Matinha na década de 60



Fonte:<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914460175313059&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>

Imagem 05 – Foto da limpeza mecanizada da Fonte da Matinha.



Fonte:<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=913998652025878&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>

A Fonte da Matinha foi restaurada no dia 05 de janeiro de 1972, na administração do prefeito José Bezerra de Medeiros. Na fonte existia uma “lavanderia pública” que constava de uma área coberta de telha com duas águas, num comprimento de uns 200 metros.

Imagem 06 – Foto da destruição da lavanderia coletiva.



Fonte: <https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914123655346711&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>

A Fonte foi destruída em 1985, quando foi retirada as suas águas para o asfaltamento da rodovia que liga o município à cidade de Piranhas, desde então a fonte virou uma espécie de barragem, como a maioria conhece nos dias atuais. Além da Fonte da Matinha, tinha também a fonte do Gado, a fonte do Minador e a Fontinha. Todas essas fontes abasteceram a população do município por muito tempo, e somente depois surgiu a Companhia de Abastecimento e Saneamento de Alagoas (CASAL), em 1981.

O povoado pertenceu a Piranhas até o dia 21 de setembro de 1962. Com o passar do tempo e o aumento da população, e com o apoio político de alguns deputados, uma comissão de moradores, liderada por João Dumas Britto, Antônio Albino do Nascimento e Guiomar Miranda Britto, saíram de Olhos d'Água do Casado-AL e foram até Delmiro Gouveia, nesse mesmo estado, de trem, chegando em Delmiro Gouveia pegaram um ônibus até Maceió para participarem de uma audiência com o governador o Sebastião Marinho Muniz Falcão, houve bastante luta, para que Olhos d'Água do Casado passasse à ser cidade, dia 21 de setembro de 1962, é a data da instalação do município, pelo Decreto de Lei estadual Nº 2.459, de 22 de agosto de 1962, publica-se no Diário Oficial do estado de Alagoas de Nº 186, de 23 de agosto de 1962 e assinado pelo Governador do Estado, na época, o Exmº Sr. Major Luiz Cavalcante e teve como 1º Prefeito nomeado, o cidadão casadense, Sr. Ulisses Pinto Bandeira.

Imagem 07 - Escola do povoado Lagoa da Vaca, seu nome faz referência ao primeiro prefeito de Olho d'Água.



Acervo pessoal de Márcia Dayane de Aquino França¹²

A organização dos limites geográficos do município de Olho d'Água do Casado ficou a cargo do dep. estadual José Tavares, e também com a professora Maria das Dores Leite e do Sr. Joãozinho Britto, funcionário do IBGE.

Distrito criado com a denominação de Olhos D'Água do Casado ex-povoado, pela lei nº 1473, de 17-09-1949. Subordinado ao município de Piranhas. Em divisão territorial datada de 1-VII-1950, o distrito de Olhos D'Água do Casado, figura no município de Piranhas. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-VII-1960. Elevado à categoria de município com a denominação de Olhos D'Água do Casado, pela lei estadual nº 2962, de 22-08-1962, desmembrado de Piranhas. Sede no atual distrito de Olho D'Água do Casado ex-Olhos da Água Casado. Constituído do distrito sede. Instalado em 21-09-1962. Em divisão territorial datada de 31-XII-1963, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007.¹³

Percebe-se que o desenvolvimento do povoado de Olho d'Água do Casado se dá a partir das intensas movimentações da construção da ferrovia e doravante da sua manutenção. A cidade, cujo gentílico denominado casadense, se firma na história como uma cidade cujo trem desbravava suas terras. Adentremos agora na história das Redes Ferroviárias.

¹²Acervo pessoal de Márcia Dayane de Aquino França, doravante denominada a autora.

¹³Fonte: <http://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-olho-dagua-do-casado> Acesso dia 19/06/2017

2.3 O Fenômeno das Redes Ferroviárias Brasileiras

Somente um rio navegável ou uma costa litorânea proporcionada tem capacidade de transporte equivalente a uma via-férrea. Ela é um elemento importante para o desenvolvimento da vida coletiva (TENÓRIO, 1996, p.7).

Segundo Tenório (1996) no dia 26 de setembro de 1825 uma multidão de ingleses assistiu a um acontecimento inédito, colocados ao longo de uma estrada com trilho de aço, presenciaram uma máquina de ferro tráfegar quinze quilômetros de Stockton a Darlington, algo realmente surpreendente que iria mudar as concepções de transporte e comunicação. A primeira estrada de ferro regular tinha o trajeto de Manchester a Liverpool e foi inaugurada em setembro de 1825, na Inglaterra. Criada por George Stephenson, essa forma de transporte ganhou aceitação e doravante, o mundo.

Borges (2011) aborda que a Estrada de Ferro foi uma das maiores conquistas da Revolução Industrial, depois da Máquina à vapor, pois substituiu os meios de transportes vitais, para o movido a força mecânica, revolucionando as maneiras de locomoção e transporte terrestre, como também a melhoria na comunicação, principalmente em territórios com extensas proporções, alavancando e potencializando a produção industrial e a abertura de novos campos econômicos. O trilho foi um poderoso meio de propagação de desenvolvimento econômico, político e social, mexendo com as esferas sociais da época. No entanto, teve seu lado propenso a negatividade, pois as redes ferroviárias estavam nas mãos da elite econômica e de grandes empresas, a qual serviu para a acumulação de capital dos mesmos. As construções das ferrovias produziam capital excedente, deixando a Inglaterra com recursos favoráveis para que pudesse investir no exterior. As ferrovias eram os meios de transporte utilizados naquela época para transportar as mercadorias, assim, o tempo a ser percorrido no transporte destas seria de forma mais rápida, agilizando as entregas e potencializando o aumento da produtividade.

Tenório (1996) salienta que as ferrovias de capital britânico tiveram muita importância no Brasil, tanto na parte econômica, quanto política e social. No período do Império até os primeiros anos da República, transformações importantes surgiram no país, entre elas a comunicação, em decorrência do transporte ferroviário que foram trazidos e manuseados pelo capital britânico, pois:

Em 2 de outubro de 1852, oficiava MAUÁ ao ministro da Guerra pedindo, por empréstimo, alguns quilômetros de trilhos que lhe constava existirem na Fábrica de Pólvora, comprometendo-se a devolvê-los dentro do menor tempo possível, visto ter necessidade dos mesmos para ativar a construção da Estrada de Ferro Rio-Petrópolis, que, como se sabe, foi a primeira inaugurada no país, em 1854, com apenas 14

quilômetros de extensão. O pedido de MAUÁ depois de ouvido o Dr. CAPANEMA, encarregado pelas obras da Fábrica, foi prontamente atendido (SILVA, 1954, p. 5).

Tenório (1996) afirma que o Brasil, por ter intensas articulações comerciais com o Inglaterra, não poderia ficar de fora dessa nova invenção, e os primeiros debates acerca do novo meio de transporte ocorreu em 1835, no Parlamento.

O intuito da construção das primeiras linhas ferroviárias no Brasil, eram para transportar as mercadorias, em locais de difícil acesso, pois o território brasileiro é extenso, e a povoação das regiões dificultava as comunicações e o escoamento do café, que nessa época expandiu consideravelmente, desse modo, necessário seu transporte até o porto para que fosse exportado. Sendo o transporte ferroviária uma maneira mais rápida de escoar grande quantidade de café.

Além disso, as estradas de ferro existentes não estão todas ligadas umas às outras de forma a constituírem uma grande rede ferroviária nacional. Ao contrário, apresentam uma distribuição geográfica muito irregular, pelas várias unidades da Federação, de modo que há muitas ferrovias inteiramente algumas das quais, com extensões tão pequena que deixam a impressão de não terem ainda atingido, nem a retroterra, a que se destinavam, nem tampouco as finalidades econômicas que deveriam ter justificado a sua construção. Mas parecem obras iniciadas e não terminadas, - remanescentes fragmentários de empreendimentos interrompidos a meio caminho, - do que propriamente estradas de ferro, rigoroso sentindo econômico que a expressão encerra (SILVA, 1954, p. 07).

Ainda segundo Silva (1954) o período de desenvolvimento e expansão das ferrovias no Brasil foi dividido em cinco períodos, sendo eles: (I) de 1854 a 1870; (II) de 1871-1890; (III) de 1891 a 1910; (IV) de 1911 a 1930; e finalmente (V) de 1931 a 1954. E as estradas de ferro foram distribuídas em: (I) Estradas de ferro da região amazônica; (II) estradas de ferro de região nordeste; (III) Estradas de ferro da região leste; (IV) estradas de ferro da região sul; (V) estradas de ferro na região centro-oeste. As estradas de ferro da região Nordeste estavam divididas entre Ocidental e Oriental, na parte Oriental estava as estradas de Ferro de Alagoas, sendo uma delas a Estrada de Ferro de Paulo Afonso.

2.3.1 A Linha Férrea de Paulo Afonso

A Estrada de Ferro de Paulo Afonso, construída em dois anos (1881/1883) que ligava a cidade alagoana de Piranhas à cidade pernambucana de Jatobá (hoje Petrolândia) e que contornava o trecho encachoeirado do rio São Francisco. (TENÓRIO, 1996, p. 69)

O transporte de pessoas e mercadorias em território brasileiro nos primeiros séculos de colonização eram por meios aquáticos, rio ou mar, e também terrestre, geralmente feito por animais.

No interior de Alagoas, o Rio São Francisco servia como via para as embarcações de médio porte, porém, o trecho navegável limitava-se a cidade de Piranhas, pois, haviam obstáculos naturais que impediam o avanço das embarcações. O porto de Piranhas aos poucos transformou-se em um importante ponto comercial para embarque e desembarque, tanto de pessoas como de mercadorias, pois fazia a ligação com o litoral e o sertão.

A visita do imperador D. Pedro II em 1859 acarretou a implantação da navegação fluvial, sendo intensificado o comércio para a região, porém, as mercadorias tinham que ser transportadas por vias terrestres depois do desembarque no Porto de Piranhas, para que os objetos chegassem aos locais onde as embarcações não alcançavam. Com essa demanda surgiu a necessidade de transpor os obstáculos naturais existentes na região, sendo o maior deles as cachoeiras de Paulo Afonso. Nesse momento, a construção de uma estrada de ferro iria contornar o problema de navegação no rio São Francisco, interligando Piranhas à atual Petrolândia, num marco histórico na transposição dos problemas de transporte, tanto de mercadorias, quanto de pessoas, como podemos perceber:

Segundo as suas palavras, o estabelecimento da via férrea era resultado do empenho particular de Pedro II. Tendo visitado a região há poucos anos antes, compenetrando-se da necessidade de uma estrada de ferro que possibilitasse transporte de mercadorias do interior, superando o obstáculo representado pelas quedas do São Francisco. O rio, no seu curso superior navegável, possuía no seu curso médio numerosas cachoeiras, sendo a mais famosa a de Paulo Afonso.¹⁴

Segundo Correia (2015), a Estrada de Ferro de Paulo Afonso foi construída entre 1878 a 1883, com uma extensão total de 116 km, e teve um sentido duplo para sua construção, um deles era ligar social e comercialmente as regiões do baixo e alto São Francisco, que estavam divididos pelas cachoeiras de Paulo Afonso. E o outro sentido era proporcionar recursos para a população que sofria com a seca no sertão, principalmente dos Estados da Bahia, Pernambucano e Ceará, ou seja, um projeto que trouxe:

[...] nova vida à localidade que, correspondendo à descrição de Pedro II°, era também vista negativamente pelo engenheiro, que a qualificou como "tenebrosa". O novo

¹⁴ Fonte: <http://revista.brasil-europa.eu/141/Alemaes-em-Alagoas.html> Acesso dia 19/06/2017.

alento que então se observava era devido ao grande número de trabalhadores e funcionários, assim como os vapores do govêrno que para ali vinham de vez em quando para trazer material e mantimentos. (*ipsis littëris*).¹⁵

O percurso da estrada de ferro passava por áreas muito secas, atravessando a caatinga, testemunhando leitos de riachos secos, prova dos longos períodos de estiagem da região, cujos moradores sofriam os efeitos dessa escassez na maior parte dos meses do ano.

Imagem 08 – Mapa do percurso da Estrada de Ferro de Paulo Afonso.



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/fotos/mapa-pauloafonso.jpg>

A Estrada de Ferro de Paulo Afonso era composto por oito estações, sendo elas: Piranhas, Olho d'Água do Casado, Talhado, Pedra/Delmiro, Sinimbú, Moxotó, Quixaba e Jatobá. Em Piranhas ponto de saída da linha de ferro, a Estação era considerada uma das mais importante, porque possuía uma oficina de reparação de locomotivas e carros, um abrigo de carros, um girador e uma caixa d'água.

As oficinas, situadas em Piranhas, funcionavam convenientemente e as obras de arte, as estações e outros edifícios encontravam-se em bom estado de conservação. O material rolante dessa linha, que não era o mesmo de outras linhas da Great Western Brazil Railway, era composto por 5 locomotivas, 10 vagões de passageiros e 40 de carga.¹⁶

¹⁵ Fonte: <http://revista.brasil-europa.eu/141/Alemaes-em-Alagoas.html> Acesso em: 19 mar. 2017

¹⁶ Fonte: <http://revista.brasil-europa.eu/141/Alemaes-em-Alagoas.html> Acesso dia 19 jun. 2017

Em fevereiro de 1881, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Paulo Afonso, de 28 km, a linha completa fica pronta e funcionando em sua totalidade em 1883. Esses 28 km inaugurados da linha de Ferro, constitui o trajeto de Piranhas até a Estação de Olho d'Água do Casado.

2.3.2 Próxima Parada: Estação do Olho d'Água do Casado

[...] A estação de Olhos D'Água foi inaugurada em 1881. Foi desativada com o fim da ferrovia, em 1964.¹⁷

Petrauskas (2008), o povoamento de Olho d'Água do Casado, assim como cidades vizinhas, foi alavancado pela construção e manutenção da Estrada de Ferro de Paulo Afonso. No seu trajeto, depois da Estação de Piranhas, o trem parava em Olho d'Água do Casado, onde subiam, nos carros de passageiros, os vendedores de caju, castanha assada, café, bolos, broas, malcasadas, tapiocas e doces, dentre outras guloseimas. Em seguida, ele parava na Estação do Talhado, doravante as outras Estações, até chegar em Petrolândia.

Imagem 09 – Foto do desembarque na estação de Olho d'Água do Casado.



Fonte: <https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914685035290573&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>

¹⁷ Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/olhos.htm> Acesso dia 19/06/2017.

Imagem 10 – Foto da Estação de Olho d'Água do Casado.



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/fotos/olhos012.jpg> Acesso dia 19/06/2017

Petrauskas (2008) afirma que o Decreto-Lei para desativar a Estrada de Ferro chegou em 1964, por meio do ministro do Trabalho Juarez Távora, no governo do presidente Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco (1964-1967). Foi uma decisão, tomada pelo governo, que provocou um grande choque na região. É importante lembrarmos daqueles que se dedicaram aos trabalhos com a estrada de Ferro, como os Senhores Afonso Fernandes, Joaquim de Sofia, Victor Gomes Barbosa, Clodovil Brito, José Sandes, dentre outros.

Entretanto, existia na época a implantação da rede rodoviária, pela qual passavam carros e caminhões e já faziam transporte de pessoas e mercadorias, ligando Olho d'Água do Casado as outras cidades, possibilitando o transito de pessoas, mercadorias e, logicamente, do capital:

A partir de 1930, o Brasil literalmente saiu dos trilhos e abandonou o transporte ferroviário. O setor iniciava assim um longo período de crise até seu completo sucateamento. A decadência das estradas de ferro e o boom rodoviário que se iniciava no país estavam diretamente vinculados às mudanças internas e externas da economia. A nossa Era Rodoviária teve início no momento que a economia brasileira mudava seu centro dinâmico para o setor de mercado interno e transitava da dependência do capital britânico para a área de influência e domínio do capital norte-americano (BORGES, 2011p. 35).

A história da humanidade está repleta de mudanças e transformações, desde mudanças físicas até as mudanças ocorridas pela ação do homem no tempo, e sua forma de locomoção e transporte não seriam diferentes. O advento da era ferroviária passou, mas deixou suas marcas

no tempo, nas cidades, na arquitetura, e em outros aspectos materiais, mas além disso, e o mais importante, deixou marcas na memória, e são essas memórias que serão abordadas no próximo capítulo desse trabalho.

3 . MEMÓRIAS “CASADENSES”

O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
Milton Nascimento¹⁸

Neste Terceiro capítulo abordaremos as memórias de três moradores de Olho d'Água do Casado, Heron Vieira Sandes, Sueli de Oliveira Matos e Anete Miranda Britto de Araújo. Contemporâneos dos últimos anos em que funcionava o trem.

3.1 Heron Vieira Sandes e seus relatos sobre o Trem.

Heron Vieira Sandes tem 83 anos, nasceu e mora até os dias atuais em Olho d'Água do Casado, é um dos moradores mais antigos que tem parentesco de primeiro grau com trabalhadores da Estação Ferroviária do município. Heron nas suas primeiras impressões traz à tona memórias de como era Olho d'Água do Casado na sua juventude.

Era uma cidade muito pequena, aliás um povoado, que era um povoado, um povoado muito pequeno o pessoal vivia só da roça, da agricultura, e tinha os vaqueiros, tinha muitos vaqueiros aqui naquele tempo...[...] Tinha um João Francisco que era um grande fazendeiro, tinha seis fazendas, e o povo só vivia mesmo coitados do alugado, do alugado, trabalhando na roça, quem tinha colocava os trabalhadores para trabalhar e o resto era no cabo da enxada. (SANDES, Heron Vieira. 17/02/2017)

Pode-se observar que o município tinha como meio de subsistência a agricultura e pecuária, características trazidas a atualidade, pois uma boa parte da população casadense sobrevive da agropecuária.

Quando adentrou a falar sobre o trem, Heron relatou que andou bastante e principalmente aos sábados, na qual ia para Delmiro Gouveia, suas andanças começaram desde pequeno junto ao seu pai. Para ele a experiência de andar de Trem era muito boa e prazerosa.

Não tinha melhor do que andar de trem não, coisa melhor do mundo é andar de trem, é mesmo que você estar sentada nessa cadeira. Do mesmo jeitinho, não tem negócio de catábil, não tem nada, é direto, é muito gostoso. (SANDES, Heron Vieira. 17/02/2017)

¹⁸ Fonte: <https://www.pensador.com/trem/> acesso dia 19/09/2017

Heron relatou que boa parte de sua família trabalhava em algo relacionado a Estação ferroviária, como por exemplo seu pai que era feitor¹⁹, seu tio chamado Mané Sandes era Telegrafista, tinha um primo que era agente de Estação, e mais dois tios que trabalhavam na parte braçal da linha. Ele abordou que estava aprendendo o alfabeto Morse²⁰ da Estação. Ficava na Estação dia de sábado, às vezes a abria quando dava três horas, era quando o trem saía de Delmiro Gouveia dia de sábado à tarde retornando para Piranhas da feira, de manhã ele passava as sete horas, e dava apenas uma viagem. Nos dias de terça-feira ele também passava, vinha em um dia e passava já no outro para Petrolândia. Heron relata que o trem era composto de primeira e segunda classes, a primeira era mais cara, e mais bem confortável, já a segunda era mais barata e bem mais simples.

Chamava primeira e a segunda... Primeira classe e segunda classe. Uma era mais cara e a outra mais barata, a mais cara era... mais cara bacana, toda forrada, toda... bacana, agora a segunda classe era bem simples. (SANDES, Heron Vieira. 17/02/2017)

Quando o trem ia para a feira em Delmiro Gouveia levava alguns vagões, ele falou que naquela época o meio de transporte mecânico utilizado era apenas o trem. A partir da década de 60, Mané Bezerra comprou um caminhão, e ficou fazendo linha para a feira dia de sábado depois que o trem parou.

Eu nasci em trinta e quatro, eu nasci no trem posso dizer, meu pai era feitor... Dia de sábado ia para Delmiro e eu ia mais ele, eu pequeno e nós ia, e de lá pra cá eu tinha negócio, tinha uma venda aqui e todo sábado eu tinha que ir fazer compra em Delmiro, pra venda. Fazia as compras em Delmiro e trazia no trem. Muita gente dependia do trem. (SANDES, Heron Vieira. 17/02/2017)

Ele abordou que nos tempos da safra de caju, as pessoas, principalmente as mulheres, iam vender caju em Delmiro Gouveia. Depois de adulto colocou uma venda no povoado, e mais do que nunca precisava do meio de transporte para trazer mercadorias para sua venda. Para ele foi uma tristeza muito grande quando o trem parou, relatou que em Olho d'Água do Casado e

¹⁹ FEITOR DE LINHA: - Chefe direto de uma turma de trabalhadores incumbida de determinado serviço. In: Glossário dos Termos Ferroviários – DNIT p. 23

Fonte: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf> acesso 06/11/2017

²⁰ Os agentes tinham que aprender o código Morse, criado em 1836 pelo artista americano Samuel Morse e aplicado nos telégrafos. Pulsos elétricos em intervalos curtos significavam pontos e, em intervalos mais longos, traços, que podiam ser marcados numa fita de papel. No código Morse, cada combinação de pontos e traços representa uma letra ou número.

Fonte: https://www.museucasadeportinari.org.br/exposicao-estacao-brodowski/construcao_de_ferrovias.html acesso 06/11/2017

nas cidades vizinhas, a tristeza tomou conta das pessoas. E um dos momentos mais tristes foi quando o trem passou pela última vez, e deu o último apito (Heron, por alguns segundos durante essa parte da entrevista, ficou com o olhar vago no tempo, e aos poucos os olhos encheram-se de lágrimas). Naquele dia muitas pessoas choraram pela partida daquele meio de transporte que ele desde criança via e ouvia em Olho d'Água do Casado.

Quando estavam arrancando as linhas de ferro, aí o trem, a despedida, o trem saiu apitando Puuuu aquele... Deu um apito que chorava todo mundo. A lembrança... É aí depois apareceu caminhão, carro, caminhonete, essas coisas, aqui em olho d'água quem podia comprar uma caminhonete, outros compravam caminhão para andar pra feira. (SANDES, Heron Vieira. 17/02/2017)

Por meio da entrevista de Heron Vieira Sandes percebe-se o quanto aquela época ficou marcada na lembrança dele, pois a relação que ele tinha com o trem, era muito além de um meio de transporte utilizado por ele, pois é também um meio de lembrar de seus familiares, sua infância e juventude, na qual estar atrelada a um monumento histórico que é a Estação Ferroviária de Olho d'Água do Casado. Segundo Peixoto (2010) a memória é o ápice da conservação da tradição e dos costumes de um determinado meio social, e quando a lembrança vem de encontro com a memória permite ao sujeito uma reconstrução de imagens e sentimentos do um passado vivido. Não é muito diferente de Sueli de Oliveira Matos que também tem essa memória voltada para o contexto histórico familiar.

3.2 Sueli de Oliveira Matos esposa de um maquinista.

Sueli de Oliveira Matos, tem 68 anos de idade. Nasceu e mora atualmente em Olho d'Água do Casado, seu bisavô Marcelino José de Oliveira, chegou em Olho d'Água do Casado com dezesseis anos, veio de uma cidade chamada Orós no Ceará, veio em busca de trabalho na construção da Estação da estrada de ferro. Depois disso seu avô já nasceu em Olho d'Água do Casado como também seu pai. Boa parte da família de Sueli trabalhou em algo relativo a Estação ferroviária.

Olhe os parentes de mamãe, o bisavô, o avô de mamãe os tios de mamãe eram todos ferroviários. O meu bisavô por parte de mãe, ele foi o primeiro feitor, da estrada de ferro, era Manoel Belarmino da Silva, aí ele morreu e botaram um filho, Adolfo Belarmino da Silva [...]. (MATOS, Sueli de Oliveira. 13/02/2017)

O trem fazia parte do cotidiano do Povoado de Olho d' Água do Casado, assim como nas localidades vizinhas, Delmiro Gouveia e Piranhas. Era parte importante do povoado, que viu sua população crescer advinda da construção da Estação. A mesma teve sua inauguração em 1881, foi o primeiro trecho a ser inaugurado, 28 km de Piranhas a Olho d'Água do Casado. Assim, o pacato vilarejo seguiu seu curso na história, modesta, peculiar, simples, mas com um som marcante, que pode ser ouvido pela memória daqueles que ouviram.

Era, escutava, ele apitava quando chegava, quando vinha pra lá das águas mortas, a gente ouvia daqui, ele apitava quando descia da serra do corte grande a gente já ouvia daqui. (MATOS, Sueli de Oliveira. 13/02/2017)

Os apitos²¹ do trem eram uma forma de avisar que ele estava chegando, passando e partindo, para que os passageiros não perdessem a hora de embarque. Parece uma simbologia simples, para aqueles que estão acostumados a ouvir, porém, é relevante informar como a memória, a partir de uma simples lembrança, transporta a pessoa de volta ao passado, fazendo lembrar locais físicos e abstratos de um tempo vivido.

Sueli relatou que viajou muito no trem. Nos dias de sábado ele passava para Delmiro indo para feira. Geralmente andava muita gente, tinha dias que não tinha lugar em uma cadeira para sentar. Tinha o vagão da primeira classe, que era mais caro, e tinha o vagão da segunda classe que era mais barato. A passagem era tirada na Estação, o de primeira classe era pela

²¹ “Existem algumas versões sobre como terão surgido os primeiros apitos das locomotivas. De todas elas, a que reúne maior consenso remonta ao ano 1833, muito antes de terem sido colocadas as primeiras barreiras protectoras ou contratados os primeiros guardas que garantissem a segurança no atravessamento das passagens de nível. Era comum, nessa altura, os maquinistas usarem uma corneta, à semelhança do que se passava com os condutores de diligências, para avisar da aproximação dos comboios e evitar eventuais acidentes. Corria o dia 4 de Maio quando, numa passagem de nível situada em Leicestershire (a Este de Leicester, entre Bagworth e Thornton), um comboio conduzido pelo maquinista Martin Weatherburn não conseguiu evitar a colisão com uma carroça que, carregada de manteiga e ovos, se destinava ao mercado de Leicester. Apesar de no incidente não terem resultado danos mais graves que a morte do cavalo e a total destruição da carga, na sequência deste acontecimento deu-se o envolvimento pessoal de George Stephenson (célebre construtor de máquinas a vapor, incluindo da locomotiva "Samson", protagonista do acidente) na busca de uma solução para futuros problemas do mesmo género.

Consta que algum tempo depois Martin Weatherburn foi suspenso por ter causado um acidente ao conduzir a sua loco-motiva "Victory" demasiado perto de uma outra (a "Comet") que seguia à sua frente. Este acontecimento vem trazer algum peso às insinuações de que o sucedido em Leicester também se terá devido a uma condução descuidada. Entretanto, tendo sido convocada uma reunião com a direcção da companhia dos caminhos de ferro, foi sugerido pelo director a construção de uma buzina que pudesse aproveitar os vapores da caldeira. Stephenson achou a ideia satisfatória e contactou um fabricante de instrumentos musicais, Ashlin Bagster, que sob suas instruções construiu uma "trompeta soprada a vapor". Passados dez dias o invento estava pronto a ser testado com resultados tão interessantes que a direcção mandou instalar mecanismos semelhantes em todas as máquinas da companhia. Algum tempo depois surgiram os primeiros regulamentos que proibiam a circulação de material que ainda não estivesse equipado com avisadores sonoros.”

Fonte: http://www.trainlogistic.com/pt/Imprensa/Artigos/06_01_origem_buzinas.htm Acesso 08/11/2017

frente que comprava, e a segunda classe ainda hoje tem na Estação, uma abertura, onde tirava a passagem da segunda classe. Tirava por dentro do salão no meio o da segunda classe, e a da primeira classe tirava pela frente pela entrada do primeiro salão da Estação.

[...] eu sei que a gente tirava a passagem aí na Estação, o de primeira classe era pela frente que comprava, e a segunda classe ainda hoje tem aí na Estação, uma aberturazinha assim, que tirava a passagem da segunda classe. Tirava por dentro do salão no meio, e a da primeira classe tirava pela frente pela entrada do primeiro salão da Estação. (MATOS, Sueli de Oliveira. 13/02/2017)

Ela contou que andou muitas vezes, tanto para Piranhas, como para Delmiro Gouveia. Geralmente levava mais de uma hora para chegar em Delmiro Gouveia de Olho d'Água do Casado. Para Piranhas, quando era descida andava ligeiro, mas quando era subida, ia devagar. O pessoal ia fazer feira, como também levavam muitas mercadorias para venderem. As pessoas vendiam muito caju, melancia, levavam nos vagões de carga. Embarcava sacos de farinha, de feijão, de milho, melancia, balaio de caju, levavam para vender nas feiras.

[...] o pessoal ia fazer feira, ia muita mercadoria assim o povo vendia muito caju, melancia, aí levava, os vagões, os vagões que eram carga né. Aí embarcava saco de farinha de feijão, de milho, melancia, balaio de caju, levavam para vender nas feiras. (MATOS, Sueli de Oliveira. 13/02/2017)

Quando o trem parou, o finado Pedro Tecila que tinha um caminhão, fazia linha para Delmiro, levava as pessoas, o caminhão ia cheio de gente fazer feira. E o finado Mané Bezerra também tinha um caminhão.

Ave Maria, eu lembro que parou [...] em sessenta e quatro, até em um dia de sábado, e a noite eu menina já, aí fui pra igreja, pra rezar o ofício, e a igreja cheia, mas não ficou um pé de pessoa pra não chorar. Todo mundo chorando. Todo mundo chorando e dizendo que Olho d'Água do Casado tinha se acabado. Aí nessa época Afonso tinha nove anos de estrada de ferro, que ele era o mais novo, meu esposo. (MATOS, Sueli de Oliveira. 13/02/2017)

O esposo de Sueli, Afonso, trabalhava na manutenção das linhas da estrada de ferro. Ele trabalhava na conservação, limpando onde era a estrada de ferro e mudando dormentes²² quando

²² Dormente – Peça de Madeira, concreto, concreto protendido ou ferro, onde os trilhos são apoiados e fixados e que transmitem ao lastro parte dos esforços e vibrações produzidas pelos trens.
In: Glossário dos Termos Ferroviários – DNIT p. 18
Fonte: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf> acesso 06/11/2017

estavam estragados e parafusando os trilhos. Depois que o trem parou ele passou a retirar o material. Sueli relatou que Afonso participou de toda a retirada dos trilhos, desde Piranhas a Petrolândia, por isso moraram por volta de um ano e oito meses em Petrolândia. Quando terminou toda a entrega do material, voltaram para o Olho d'Água do Casado e o superintendente da rede ferroviária, pediu para Afonso esperar até eles decidirem para onde o mandariam. Foi aí que pediram para ele decidir se ia para Arapiraca, Palmeira dos Índios ou Colégio, enquanto Afonso decidia, ficou em Olho d'Água do Casado até se encerrar o mês de férias. Porém, nesse meio tempo, o superintendente decidiu que precisariam de uma pessoa na região para ficar olhando as Estações. Afonso mudou-se para Piranhas, e Sueli continuou em Olho d'Água do Casado. Ele passava a semana em Piranhas e fim de semana retornava a Olho d'Água do Casado. Geralmente vinha no caminhão que entregava o material para as bodegas. E outras vezes vinha de animal, andava no lombo de um burro. Depois a Estação de Piranhas foi entregue ao município, e a de Olho d'Água do Casado foi comprada pelo prefeito que na época era seu compadre Vitor. Logo Afonso aposentou-se. Sueli abordou também a importância da Fonte da Matinha para o abastecimento do trem, e que atualmente pode-se encontrar a caixa d'água que era utilizada na época.

O trem funcionava a madeira, era Maria Fumaça. Tinha o maquinista, que fazia o trem funcionar, e tinha atrás da máquina um vagão cheio de lenha, e tinha a pessoa certa para colocar a lenha. Aí um ficava na máquina e o outro jogando a lenha na que chamava cargueira, jogava a lenha lá na parte que pegava fogo. O trem tinha muitos vagões, de passageiro as vezes vinham quatro, vinham dois de primeira classe e dois de segunda e fora os que vinha os vagões de carga. Levavam melancia, levavam milho, feijão, algodão que as vezes levavam pra fábrica de Delmiro, eram muitos, muitos vagões, por sinal Afonso comprou até um carro desses, desses de carga...Pra fazer, pra guarda coisa assim como depósito, depois ele vendeu a Joãozinho. (MATOS, Sueli de Oliveira. 13/02/2017)

O termo Maria Fumaça, segundo Resende e Knibel (2012) era muito frequente para designar o trem a vapor, pela quantidade e frequência de fumaça que saía por causa da queima da madeira, sendo a essa um dos principais combustíveis para o funcionamento do trem. Esse tipo de locomotiva ganhou esse apelido por produzirem uma nuvem espessa de vapor e muita fumaça quando se encontravam em movimento. Ainda segundo essas autoras, para evitar que as vestes ficassem com uma coloração amarronzada por conta da fumaça, muitos passageiros levavam sempre um sobretudo branco para evitar que as cinzas da locomotiva sujassem seus ternos.

Sueli, assim como recordou do termo “Maria Fumaça” citou algumas vezes informações que Heron também relatou, e posteriormente Anete. Lembrou que no trem, os vagões destinados

a passageiros, tinham primeira e segunda classes, mas lembrou também, e nesse momento com saudosismo, dos dias em que o trem passava, e da tristeza que assolou a cidade quando ele parou. Segundo Michael Pollak:

A priori, a memória parece ser um fenômeno individual, algo relativamente íntimo, próprio da pessoa. Mas Maurice Halbwachs, nos anos 20-30, já havia sublinhado que a memória deve ser entendida também, ou sobretudo, como um fenômeno coletivo e social, ou seja, como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações, mudanças constantes (POLLAK, 1992, p. 201).

A construção dessa memória coletiva advém de pontos em comum das entrevistas, na qual a partir delas tem-se uma informação mais sólida e consistente em relação ao fato abordado. Apesar de existirem mudanças principalmente na parte individual de cada sujeito é sem dúvida importante ressaltar a individualidade de cada um, pois a capacidade de reter as memórias estar relacionada a algo que de alguma forma foi absorvido de acordo com a importância dada ao fato no momento que ocorreu, revelando como cada um tem um modo específico de absorver o que ocorre a sua volta. Outro fator deveras importante é a idade que cada indivíduo tem em relação ao fato ocorrido, que é o caso de Anete, mas nova que Heron e Sueli, ela ressaltou algumas informações peculiares a sua idade, como por exemplo o fato de vender castanha junto com seu irmão, e também destacou a presença das quituteiras que vendiam na Estação. Pode-se observar a seguir esses fatores citados.

3.3 Anete Miranda Britto de Araújo e seus contatos com a Estação.

Anete Miranda Britto de Araújo, tem 64 anos de idade. Nasceu no município de Canindé do São Francisco, Sergipe, e mudou-se para Olho d'Água do Casado junto a seus pais com pouco mais de 2 anos de idade. Sua mãe Guiomar Britto exerceu o cargo de professora em Piranhas, e depois passou a exercer em Olho d'Água do Casado. Guiomar Britto foi uma das personalidades bastante conhecidas no município, protagonizou um dos momentos históricos que foi a emancipação de Olho d'Água do Casado. Atualmente o município conta com um museu na qual leva seu nome, e uma das principais avenidas do centro também tem o seu nome. Por ter sido a proprietária do Cartório, boa parte da população a conhecia, tanto da zona urbana quanto da rural do município.

Anete relatou que desde novinha já andava de trem junto a sua mãe, que frequentemente iam para Delmiro Gouveia, como também à Piranhas, ou seja, está na raiz cultural e afetiva do povo casadense as histórias, os “causos” de um tempo distante, mas presente na memória:

Era, mãe sempre ia pra feira, em Piranhas eu tinha um tio que ele era assim, um tipo de... que entendia muito de remédio, essas coisas sabe, e a gente, mãe com os filhos, dizia não, vou levar pra tio Correinha, uma consulta com tio Correinha, que não era médico, mas entendia um pouco de de... não, vou levar pra tio Correinha, a gente sempre estava lá, era nas quartas-feiras, e sempre a Delmiro também, aqui não tinha feira, e a gente ou fazia em Delmiro ou em Piranhas. (ARAÚJO, Anete Miranda Britto de. 15/02/2017)

Assim como o caju, fruta símbolo da cidade, a castanha era muito utilizada na época. E com a demanda proporcionada pela Estação Ferroviária vendiam muito. Anete falou que vendia junto com seu irmão Damásio, iam lá para a bomba, assavam o fruto e quebravam a castanha. Quando o trem ia abastecer, já começavam a vender, Damásio era mais velho, ela ainda menina segurava a tigela e mediam com uma xícara a castanha. Anete contou que outras pessoas vendiam na estação, como por exemplo “Fuló”, e sua irmã, Otávia, que faziam cuscuz com leite e levavam para vender nos dias em que o trem passava. As pessoas chegavam na Estação e muitas delas comiam o cuscuz com leite de Fuló, ela também vendia malcasada, tapioca e cocada, e a malcasada era bastante conhecida na região. Como andavam muitas pessoas no trem, dona Fuló e sua irmã conseguiam tirar uma boa renda das vendas.

[...] Então o trem era abastecido aqui, e aí vinha o transporte, tinha também os carros de carga, que trazia a mercadoria e tinha o de passageiros, aí tinha primeira e segunda classe, ainda tinha mais isso né, tinha primeira e segunda classe, que a primeira classe era mais caro. (ARAÚJO, Anete Miranda Britto de. 15/02/2017)

Segundo os entrevistados, quando o trem parou foi muito negativo para a cidade e sua população, pois o trem não era apenas um meio de transporte, era algo enraizado no cotidiano casadense, pois esse meio de transporte, assim como a Estação gerava empregos diretos e indiretos, quase tudo, e todos, dependiam de alguma forma do trem naquela época. Ver e ouvi-lo fazia parte da rotina da população que:

Ouvia... aí também tinha o sino, quando ele ia sair tinha o sino, pra indicar a partida dele, partia, aí quando tocava o sino quem estivesse por ali já sabia que o trem ia partir e quando ele ia sair apitava, e quando vinha chegando também, era muito lindo o apito do trem, na época eu tinha 12 anos, quando ele saiu daqui. (ARAÚJO, Anete Miranda Britto de. 15/02/2017)

O aumento da população de Olho d'Água do Casado ocorreu em um momento em que boa parte do Nordeste sofria com os efeitos da seca de 1877, uma das mais graves que atingiu o Nordeste brasileiro, nesse período (1877 a 1879), retirantes andavam em busca de água e de um meio de subsistência, pois:

O período de 1877 a 1879 foi catastrófica para grande parte da população do Norte (e nordeste) do Brasil, marcado por uma longa estiagem. A região que conhecemos hoje como semiárido nordestino foi a mais atingida, devido à falta de chuvas, não houve colheitas, nem plantio de alimentos, sem água e pastagem os rebanhos bovinos foram dizimados. Milhares de pessoas morreram vítimas da fome ou de doenças epidêmicas e mais outros milhares migraram dos seus habitats buscando socorros em outras regiões (CORREIA, 2012, p. 19, inserção nossa).

Passar por uma seca não é nada fácil, a esperança do povo sertanejo é algo surpreendente, ele sofre, trabalhado duro, mas nos primeiros pingos de chuva, suas esperanças se renovam, parece um ciclo, que acompanha as gerações ao longo da história. Para o povoamento, vieram pessoas de diversas regiões, atraídos pelo progresso que advém de uma inovação como foram as ferrovias em nosso país.

É.... tinha emprego, aí onde foi vindo muita gente, vinha gente... aqui muitas famílias...[...] vieram de Penedo, de Água Branca, do Ceará, tudo pra aqui, é.... muitas famílias que vieram pra aqui que se aclimataram aqui né... [...] e aqui ficaram, o pessoal de seu Antônio Balbino, e dona Maria Bandeira, e os Marcelinos, tudo vieram os descendentes do Ceará, que vieram para cá. (ARAÚJO, Anete Miranda Britto de. 15/02/2017).

Nota-se que boa parte da população naquela época tinha origens em outras regiões, e que fomentaram a construção social, política, cultural e econômica do lugar, advindos do cruzamento de experiências coletivas e também individuais de cada um, corroborando consequentemente, com a formação de uma identidade Casadense culturalmente múltipla.

O povoado era bem pequeno, atualmente é considerado um município de pequeno porte segundo dados do IBGE do último censo. A população atual está estimada em pouco mais de 9 mil habitantes. Antes da construção da Estação, os meios de subsistência que existiam eram os trabalhos como vaqueiro e a agricultura familiar. Porém aqueles que não conseguiam empregos na construção da Estação, continuaram com os mesmos trabalhos. Mas trabalhando ou não, a saída do trem foi uma perda irreversível para todos os habitantes de Olho d'Água do Casado e regiões adjacentes, como podemos perceber neste discurso:

Foi ruim, muito ruim... é aí pra pessoas que trabalhavam aqui, tiveram que sair né, os ferroviários, uns se aposentaram e ficaram aqui, aposentadoria proporcional não queriam sair e ficaram por aqui mesmo, com seu Cícero Pereira, seu... o pai de comadre Mércia, seu Zé Bezerra, seu Vitor são umas pessoas que ficaram aqui, não quiseram sair e se aposentaram, é e outras ainda foram embora, acompanharam né, foram trabalhar em Igaci que tinha... perto de Arapiraca que tinha trem ainda, foram morar lá, outros foram para Pernambuco, mais alguns se aposentaram e ficaram por aqui, seu Afonso no caso o pai de Beto era, o marido de Dona Sueli era Ferroviário [...]. (ARAÚJO, Anete Miranda Britto de. 15/02/2017).

Vale ressaltar, que para o Povoado a chegada do trem e a construção da Estação gerou muito mais que emprego, era o progresso chegando ao Sertão, o desenvolvimento econômico tão almejado, o aumento da população, as mudanças no aspecto físico do local. Uma outra perspectiva chegou em Olho d'Água do Casado, e aos poucos, boa parte da população estava, de alguma forma, dependente daquele meio de transporte. Com a parada do trem, a população passou a ter acesso a outros meios de transportes, e aos poucos a lembrança do trem ficou gravada na Estação e na memória do povo casadense, presentes no tempo e no espaço da saudade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Memória é a capacidade humana de reter fatos e experiências do passado e retransmiti-los às novas gerações através de diferentes suportes empíricos (voz, música, imagem, textos etc.) (SIMON, 2003, p. 14).

O presente trabalho foi elaborado a partir das entrevistas com moradores de Olho d'Água do Casado, com o intuito de resgatar a memória local, e mais do que isso, registrar um acontecimento histórico que possibilitou a expansão social, econômica e cultural do município que foi a chegada do trem de ferro.

Trabalhar com a história oral foi uma experiência nova, na qual pude vivenciar esse processo de desenvolvimento da pesquisa nos mínimos detalhes, proporcionando maior conhecimento a cerca dessa fonte de pesquisa. E sem dúvidas um livro que possibilitou toda essa expansão de novos conceitos e formas sobre a história, foi o “Apologia da História ou Ofício do Historiador” de Marc Bloch e Lucien Febvre, na qual fui apresentada no início da graduação e me fez ver a história de uma outra forma, não aquela pronta e acabada, mas aquela propícia a mudanças. Sendo assim o estudo aborda a Escola dos Annales, a Nova História, a memória, e a identidade. Fiz um recuo ao Brasil colônia, depois explanei sobre a história de Alagoas e o Sertão, logo após a história Olho d'Água do Casado. Depois pesquisei sobre o primeiro trem a vapor da história, as primeiras redes ferroviárias até chegar a Rede de Paulo Afonso e na Estação dos Olhos d'Água do Casado. Por último conclui meu objetivo com o registro das entrevistas.

Assim como Clio que volta a Mnemosine, frase citada no primeiro capítulo desse estudo, esse trabalho buscou na memória a história, os relatos, as lembranças de sujeitos sociais que compõem o cenário casadense. Porém, o último ponto desse trabalho não será ponto final, mas um ponto continuativo, aberto a novas reflexões e análises que corroborem com o devir da história.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. “Fontes Orais: Histórias dentro da História”. In: **PINSKY, Carla Bassanezi et. ali: Fontes Históricas** 2. Ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2008. p. 155-202.

_____. **Manual de história oral**. Editora Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro: 2004. p. 29-49

ALMEIDA, Leda Maria de. **Alagoas: Gênese, Identidade e Ensino**. Maceió: EDUFAL, 2011.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

BARROS, José D'Assunção. **O Tempo dos Historiadores**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

_____. Os Campos da História – uma introdução às especialidades da História. In: **Revista HISTEDBR** On-line. Campinas, n.16. p. 17-35, dez.2004-ISSN: 16762584. p.17-35.

BLOCH, Marc. **Apologia da história ou ofício de historiador**. Tradução André Teles. Rio de Janeiro: Zahar 2001.

BORBOREMA. Ana Cláudia Bezerra de Albuquerque. Caminhos do Imperador. In: **IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia história**. Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011. p.1-19.

BORGES, Barsanufio Gomides. Dossiê Ferrovias: Ferrovia e Modernidade. In: **Revista UFG** Dez/2011. Ano XIII nº 11 p. 27-36

BOURDÉ, Guy; MARTIN, Hervé. **As Escolas Históricas**. Tradução de Ana Rabaça: Publicações Europa-América, 1983.

BRASIL. Poder Judiciário da União – Tribunal de Justiça do Distrito Federal e seus Territórios. Disponível em <https://www.tjdft.jus.br/institucional/centro-de-memoria-digital/historico/antecedentes>. Acesso em: 15/11/2017

BURKE, Peter. **A Revolução Francesa da historiografia**: a Escola dos Annales 1929-1989; tradução Nilo Odália. - São Paulo: Editora Universidade Federal Paulista, 1991.

CAETANO, Antonio Felipe Pereira. “Alagoas Colonial”: Identidade, Sociedade e Particularidades. In: **IV Congresso Internacional de História**. 9 a 11 de setembro de 2009, Maringá – Paraná – Brasil. p.2796-2806

_____. Justiça, Administração e Conflitos na Comarca das Alagoas (1712-1817). In: **XIV Jornadas Interescuelas / Departamento de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras**. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza: 2013. p. 1-17

CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História: Ensaio de Teoria e metodologia**. (Orgs). 5ª Edição. Editora Campus. Rio de Janeiro, 1997.

CORREA, Silvio Marcus de Souza. História Local e seu devir Historiográfico. In: **MÉTIS: história & cultura** – v. 2, n. 2, p. 11- 32, jul./dez. 2002. p.11-32.

CORREIA, José Cícero. **Trabalho, Seca e Capital: da construção da Ferrovia de Paulo Afonso à Fábrica de Linhas da Pedra (1878-1914).** 2015.

DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. Glossário de Termos Ferroviários. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acesso 06/11/2017>.

DONNER, Sandra Cristina. História local: Discutindo Conceitos e Pensando na Prática. O Histórico das Produções no Brasil. In: **XI Encontro Estadual de História. História, Memória-Patrimônio. 23 a 27 de julho de 2012.** Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Rio Grande – RS – Brasil. Anais eletrônicos. p.1-9

FAUSTO, Boris. 1930 – **História do Brasil**. - 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fundação do Desenvolvimento da Educação, 1995.

FILHO, Fadel David Antonio. Sobre a Palavra “Sertão”: Origens, Significados e usos no Brasil (Do Ponto de Vista da Ciência Geográfica). In: **Ciência Geográfica** – Bauru – Vol. XV – (1): Janeiro/Dezembro – 2011. p. 84-87

FUNARI, Pedro Paulo; CARVALHO, Aline Vieira. **Palmares, Ontem e hoje.** Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 2005.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. I primeiro Centenário das ferrovias brasileiras. Conselho Nacional de Geografia. Diversos autores. Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>.

LE GOFF, Jacques. **1924 História e Memória.** Tradução Bernardo Leitão [et al.] – Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

_____. **A História Nova.** Trad. Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

LUNA, Jairo Nogueira. Ações do Império no Velho Chico: A fundação de Petrolina, a Navegação no Rio São Francisco e o Projeto de Transposição de José Bonifácio. In: **Diálogos – Revista de Estudos Culturais e da Contemporaneidade** – Nº 8 – Fev./Mar. 2013 p.208-223

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. Definindo história oral e memória. In: **Cadernos CERU** – Nº 5 – série 2- 1994. p.52-60.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom; Fabíola Holanda. **História Oral: como fazer, como pensar.** 2. Ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013

MENDONÇA, Carlos Alberto Pinheiro: Enciclopédia Municípios Alagoanos: Instituto Arnon de Melo: Coordenação Gera. Maceió. Núcleo de Projetos Especiais, 2012.

MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão: Um “outro” geográfico. In: **Terra Brasilis** (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica. 4–5. 2012

Território. p. 1-8

PEIXOTO, Fábio Costa. A metrópole e a patrimonialização do território: a análise dos bairros de Santa Tereza (Rio de Janeiro) e Alfama (Lisboa). III Seminário Nacional Metropole: Governo, Sociedade e Território. In: **Revista Tamoios. Tamoios**. Ano VI. Nº 1, 2010 - ISSN 1980-4490. p. 1-9.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992 p. 1-15

REIS, José Carlos. **A Escola dos Annales** – A inovação em história. José Carlos Reis. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

RESENDE, Regina Helena de Castro. KNIBEL, Carolina Moreira da Silva. **Almanaque de Petrópolis**: a estrada de ferro e as viagens de trem. - N 3 (mar./2012). Petrópolis: Museu Imperial, 2012. Disponível em: <http://www.museuimperial.gov.br/downloads/Binder1.pdf>.

REVISTA BRASIL-EUROPA: Correspondência Euro-Brasileira. Revista Brasil-Europa, 1989-2013. Anual. ISSN 1866-203X.

SILVA, Kalina Vanderlei; MACIEL, Henrique Silva. **Dicionário de Conceitos Históricos**. 2ª ed. 2ª reimpressão. Contexto. São Paulo: 2009.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. 2ª edição. Editora HD Livros. Curitiba: 1996.

VON SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes. Memória, Cultura e Poder na Sociedade do Esquecimento. In: **Augusto Guzzo Revista Acadêmica**. 2003. Disponível em: <http://fics.edu.br/index.php/augusto_guzzo/article/view/57>. Acesso em: 15 Dez. 2017. p.14-18>.

Web Sites de Pesquisas

A Origem dos Apitos – **O significado da origem dos apitos nas locomotivas**. Disponível: <http://www.trainlogistic.com/pt/Imprensa/Artigos/06_01_origem_buzinas.htm> Acesso em: 08 de nov. 2017

Alagoas em Dados e Informações Logo – **O significado da palavra Mesorregiões**. Maceió – Al. Disponível: <<http://dados.al.gov.br/dataset/mesorregioes-do-estado-de-alagoas>> Acesso em 16 de jun. 2017.

Estação Brodowski – Significado de Código Morse. Brodowski SP. Disponível: https://www.museucasadeportinari.org.br/exposicao-estacao-brodowski/construcao_de_ferrovias.html Acesso 06 de nov. 2017

Estações Ferroviárias do Brasil – **Estação de Olho d'Água do Casado**. 2015. Disponível: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/olhos.htm>> Acesso em 19 de jun. 2017

Estado de Alagoas – **Histórico dos Municípios**. Maceió-AL 2017.

Disponível:< <http://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-olho-dagua-do-casado> > Acesso em 19 de jun. 2017

Disponível:<<http://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-piranhas> Acesso dia 17/06/2017>

Disponível:<<http://www.cultura.al.gov.br/municipios/historico-dos-municipios/historico-do-municipio-de-delmiro-gouveia> Acesso dia 17/06/2017>

Geo Geral: Banco de Dado Geográfico - **Municípios da Microrregião Alagoana do Sertão do São Francisco**. 2007

Disponível: <<http://geogeral.com/h/m/b/alsf.htm>> Acesso em 16 de jun. 2017

Google Dicionário. Significado da palavra ouvidor.

Disponível<<https://www.google.com.br/search?client=firefox-a&dcr=0&site=async/dictw&q=Dicion%C3%A1rio>>

Portal Fala Bonito: A Construção de um Imaginário Linguístico – **A origem do nome do estado de Alagoas**. Livraria Brasil, 2006. Disponível em:

<<https://falabonito.wordpress.com/2006/09/30/origem-dos-nomes-dos-estados-do-brasil/>> Acesso 13 de maio 2017.

Fontes

PETRAUSKAS, Neusa Britto. **Histórico do Município de Olho d'Água do Casado – Alagoas**. Olho d'Água do Casado-AL Dezembro/2008. Acervo particular.

ARAÚJO, Anete Miranda Britto de. Entrevista concedida a Márcia Dayane de Aquino França em Olho d'Água do Casado/AL. Entrevista para obtenção de dados e informações para produção de Trabalho de Conclusão de Curso – TCC em Olho d'Água do Casado/AL, 15/02/2017.

MATOS, Sueli de Oliveira. Entrevista concedida a Márcia Dayane de Aquino França em Olho d'Água do Casado/AL. Entrevista para obtenção de dados e informações para produção de Trabalho de Conclusão de Curso – TCC - em Olho d'Água do Casado/AL. 13/02/2017.

SANDES, Heron Vieira. Entrevista concedida a Márcia Dayane de Aquino França em Olho d'Água do Casado/AL. Entrevista para obtenção de dados e informações para produção de Trabalho de Conclusão de Curso – TCC - em Olho d'Água do Casado/AL. 17/02/2017.

Fontes visuais

Baixar Mapas: Mapas Geográficos. **Mapa da Mesorregiões de Alagoas**

Disponível: <<http://www.baixarmapas.com.br/mapa-de-alagoas-mesorregioes/>> Acesso 19 de jun. 2017

Mapa do Percurso da Estrada de Ferro de Paulo Afonso.

Disponível: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/fotos/mapa-pauloafonso.jpg>> Acesso 19 de jun. 2017

Estações Ferroviárias do Brasil. **Foto da Estação de Olho d'Água do Casado**

Disponível: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/alagoas/fotos/olhos012.jpg>> 19 de jun. 2017

Blog Adalberto Gomes Notícias. **Foto da Praça Noé Leite. Olho d'Água do Casado.**

Disponível:<http://www.adalbertogomesnoticias.com.br/2015/09/olho-dagua-do-casado-comemora-53-anos_18.html> Acesso em 16 de jun. 2017

FRANÇA, Márcia Dayane de Aquino. Acervo particular. 2017

Facebook

Marcelino Oliveira. **Perfil do Facebook.** Delmiro Gouveia. Fotos. Disponível em:

<<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914081512017592&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>>

<<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914460175313059&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>>

<<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=913998652025878&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>>

<<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914123655346711&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>>

<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=914685035290573&id=100002472552891&set=a.246550105437406.57276.100002472552891&source=43>

ANEXO I

ENTREVISTA COM ANETE MIRANDA BRITTO DE ARAÚJO



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA
GEPHISC

I – Identificação do projeto de pesquisa

1 – Projeto de Pesquisa

Memórias de um Tempo Presente na Saudade: Lembranças e Relatos da História da Estação Ferroviária de Olho D'água do Casado

2 – Orientadora do Projeto

Prof^a Ma. Sheyla Farias da Silva

3 – Pesquisadora do Projeto

Márcia Dayane de Aquino França

5 - Nome do entrevistado

Anete Miranda Britto de Araújo

6 - Data e local da entrevista

15/02/2017 em sua residência



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

Eu, Anete Miranda Brito de França, Estado Civil, casada, RG 265.171-A, declaro para os devidos fins que cedo os direitos de minha entrevista filmada, realizada no dia 15/02/2017 e transcrita no dia 25/02/2017 para que pesquisadores vinculados às instituições mencionadas a utilizem com o objetivo **restrito de investigar, produzir e divulgar o conhecimento científico**. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa entrevista ao **Curso de História da Universidade Federal de Alagoas e a Márcia Dayane de Aquino França**, que passarão a ter a guarda deste material.

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Anete Miranda Brito de França

Olho d'Água do Casado, 17 de novembro de 2017.

Transcrição da Entrevista de Anete Miranda Britto de Araújo

Meu nome é Anete Miranda Britto de Araújo, nasci em 1952, tenho 64 anos. Eu nasci no município de Canindé do São Francisco, Sergipe, mas cheguei aqui com dois anos de idade. Tem 62 anos que estou aqui em olho d'água do casado. Tinha família aqui, depois meus pais vieram morar aqui, primeiro moraram no município de Piranhas, passaram pouco tempo lá, dois anos, depois que eu nasci, saímos logo de lá, nós tínhamos um terreno em Sergipe, e viemos pra aqui, mãe foi professora em Piranhas, depois veio ser aqui em olho d'água do casado. O nome da minha mãe é Guiomar Brito, aqui tem um museu com o nome dela, e essa rua aqui também. Avenida Guiomar Brito, em homenagem a ela. Ela foi professora aqui, dona do cartório, então conhece sua família, seu povo todinho, seu Jerome, Antônio Jerome, tudo mãe conhecia.

O trem começou aqui é com a vinda de Dom Pedro II, pra visitar a Cachoeira de Paulo Afonso em 1859, em 1859, dom Pedro Veio que era imperador do Brasil, veio do Rio de Janeiro com o navio chamado comendador Peixoto, nessa época, era o tráfego, o tráfego era de navio normal, o rio era perene, né, muita água, esse navio era grande e fazia esse percurso de Penedo a Piranhas, o que era que trazia? era mercadoria, não tinha essas estradas para Maceió, não existia então, o transporte era fluvial. Aí trazia, e ele veio de navio até Piranhas, de Piranhas a Paulo Afonso ele foi a Cavalo, isso em outubro de 1859. Daí ele conheceu a região, não existia né, depois foi que posteriormente que Delmiro veio construir usina de Angiquinhos, mas ele veio conhecer que tinha, como é que diz, a possibilidade de gerar energia, mas deixou é, e depois, em 1859, mas de 40 anos é que Delmiro Gouveia, construiu a usina de Angiquinhos para gerar energia pra fábrica. Bem daí ele conheceu a região, daí uma época de seca muito grande 1870 por aí, é, trabalhava com ele o Visconde de Sinimbu que era como se fosse ministro né, daqui alagoano, e daí acho que o incentivo de construir essa ferrovia, pra que gerasse trabalho para as pessoas, o povoado aqui já tinha começado, aqui começou por volta de, nessa época que Dom Pedro passou por aqui 1859, olho d'água já era povoado, por volta de 1802 começou, e então ele resolveu fazer aqui, tinha uma sede, muita gente veio morar aqui em olho d'água do casado, veio gente do Ceará, veio gente de diversas região que era época de seca, e veio pra gerar renda né, trabalho, aí começou a estrada lá em Piranhas, a estrada de ferro em Piranhas e terminava em Petrolândia, Pernambuco, aí o que era, o que foi que serviu, pra transportar mercadoria, tanto eles traziam que vinha de Penedo, tanto vinha no navio, como nas

lanchas, como nas canoas, tinha umas canoas de tolda também trazia mercadoria era saca de sal, açúcar, sabão, gás, né, que não se produzia por aqui, e quanto isso eles levavam produtos também agrícola que se plantava por aqui, como melancia, feijão, milho, umbu, aqui em olho d'água já deu muito umbu, levavam pra Propriá, sacos de umbu, umbu inchado pra fazer, lá em Propriá tinha uma fábrica de doce, e levavam muitos o pessoal daqui levavam, né, tinha muito umbuzeiro aqui e ficava esse transporte, o pessoal do Inhapi, Canapi, Mata Grande, eles vinham pegar a mercadoria em Piranhas, vinha no chamado, vinham no lombo de burros né, eles traziam né os burros, e levavam mercadorias outros pegavam em Delmiro mesmo, porque o trem passava aqui, porque que o trem, a estrada? Porque o navio só chegava até Piranhas, em virtude das cachoeiras, tinha as cachoeiras, e não tinha como subir as cachoeiras, então, só chegava até Piranhas, o porto era Piranhas, e daí vinha, começou a rodar, o trem começou a percorrer aqui, foi inaugurada a primeira estação de Piranhas e depois a daqui de Olho d'Água por volta de abril de 81, quando começou a estrada foi, demorou muito depois que Dom Pedro andou aqui, quando começou a ferrovia foi em 1878 por aí assim, e só 3 anos depois é que foi inaugurada as primeiras estações, a daqui e de Piranhas, de Piranhas e a daqui, né que foi restaurada a daqui. Até que foi aproveitado a estrutura dela toda, da fachada, né, tudo foi feito de acordo como era antigamente, e assim pra transportar pessoas também né, o pessoal, e era interessante que porque ele era movido a lenha, a água e a lenha, aqui ainda tem a bomba, que era onde abastecia, não sei se você sabe. É depois, perto é, depois da matinha, que justamente quando ele chegava aqui ele era abastecido com água da fonte da matinha. Tem a bomba, mas na frente, perto, lá na frente. É grande de ferro, é muito alta, é interessante a bomba.

Então o trem era abastecido aqui, e aí vinha o transporte, tinha também os carros de carga, que trazia a mercadoria e tinha o de passageiros, aí tinha primeira e segunda classe, ainda tinha mais isso né, tinha primeira e segunda classe, que a primeira classe era mais caro. Andavam as pessoas que tinham mais dinheiro, a segunda classe mais barato... andava as pessoas mais humildes, mais simples. A lenha, eles tiravam, nessa época tinha muita lenha na região né, e eles tiravam e compravam e deixavam vamos se dizer na lagoa, aqui tinha um povoado chamado lagoa no município de Piranhas, que a gente passava e tinha e eles colocavam os metros, eles cortavam e faziam aqueles, aquelas rumas, como diz a história né, por metro. E aí vendia. Tinha árvore demais, principalmente catingueira, tinha muita catingueira, porque dava uma lenha boa a catingueira né, e aí foi onde foi destruindo muito, que já teve os dormentes que fizeram a linha, não sei se você sabe como era a linha né, era os dormentes feitos de umburana, os pedaços umas toras de madeira, é... e tinha a os ferros, e eu acho que essa madeira

era tudo tirada da região aqui né, e é por isso que causou tantos trabalhos para as pessoas, e a gente fazia feira né, aí servia né, eles passavam no sábado na terça-feira, no sábado ele ia pra Delmiro, era duas máquinas, tinham. É tinha um girador, que hoje é o recinto em Piranhas, era um girador pra máquina fazer a volta, por não dava ré, as máquinas... não tem mais porque hoje é a praça e entupiram esse gerador, era uma rodona de ferro assim... que ele entrava, e fazia o movimento pra fazer a volta pra máquina. Então eles entupiram, é ali onde é a praça do recito, onde fazem festa em Piranhas no recito. E ele passava no sábado, ia até Delmiro e voltava, aí vinha de Petrolândia né, aí na terça-feira a de Petrolândia vinha e voltava na quarta-feira, é, vinha e pernoitava em Piranhas e voltava na quarta, é também com pessoas e mercadorias, aí chegava em Delmiro, abastecia em Delmiro. Não tinha carro ainda, não tinha, depois... quer ver, isso em 1881 e 85 por aí quando ele começou, e o caminhão já veio em 19... e tal, acho que 10, 20, 30 anos depois foi que foram aparecendo carro, transporte, caminhão, carro, essas coisas, era trem ou animal. Eu andava para Piranhas e Delmiro. Era, mãe sempre ia pra feira, em Piranhas eu tinha um tio que ele era assim, um tipo de... que entendia muito de remédio, essas coisas sabe, e a gente mãe com os filhos, dizia não vou levar pra tio Correinha, uma consulta com tio Correinha, que não era médico, mas entendia um pouco de de... não vou levar pra tio Correinha, a gente sempre estava lá, era nas quartas-feiras, e sempre a Delmiro também, aqui não tinha feira, e a gente ou fazia em Delmiro ou em Piranhas. Quando falaram que o trem ia parar aí foi uma tristeza muito grande, é, porque era assim o transporte muito... como é que diz, cabia pra todo mundo né, você andava mais acomodada porque depois, não tinha esses carros baixos que você andava, era mais caminhão e o trem você andava confortável. Era confortável assim, tinha as cadeiras né, as cadeiras de palha e... o carro era coberto né, o caminhão pra gente ir pra feira na época tinha o caminhão de mané Bezerra aqui, que era quem fazia a feira em Piranhas e em Delmiro, então andava em cima do caminhão, e o trem não, o trem tinha o carro, o carro descende, fechado. Na subida em Piranhas ele demorava muito né, quando ele embalava mais, quando pegava uma descida, e a subida ele já não andava igual ao transporte terrestre não, ele andava mais devagar, sempre na descida ele embalava, na subida ele demorava um pouco, a serra de Piranhas ele ia bem devagarinho, que era capaz da gente descer e subia com ele, era porque era muito pesado né de ferro. A notícia que ia parar saiu a nível nacional, nera, que era na época Marechal Castelo Branco, e foi uma tristeza pra gente, quando a gente soube que ia suspender, porque não estava sendo mais viável, já tinha aparecido em 64 tinha aparecido mais transporte né, já foram aparecendo mais transporte, e aí foi diminuindo mais né, não, mais eu acredito que não, sei lá, não sei dizer porque que foi que ele

foi retirado, se era realmente que não estava mais dando os lucros né, mais eu acho que foi maldade ter retirado o trem. Quando retiraram o trem a cidade olho d'água se emancipou em 21 de setembro de 1962, já tinha dois anos ia fazer dois anos de emancipado né, já tinha, já tinha mais ou menos. A construção da linha da linha, esse foi o ponto fundamental para o crescimento de olho d'água foi a linha, a linha ferroviária... Tinha emprego, aí onde foi vindo muita gente, vinha gente... aqui muitas famílias... que vieram de Penedo, de água branca, do Ceará, tudo pra aqui, é... muitas famílias que vieram pra aqui que se aclimataram aqui né... e aqui ficaram, o pessoal de seu Antônio Albino, e dona Maria Bandeira, e os Marcelinos, tudo vieram os descendentes do Ceará, que vieram para cá. Tinha muito pé de caju, que já foi lá do Ceará que eles trouxeram... O caju também né na época, que não existia muito caju, já foi o pessoal que veio do Ceará que trouxeram os cajueiros, e aí foram plantando muitos né, só que aí depois...agora, plantam, mas plantam numa época errada, que os cajueiros são poucos não tratam bem tratados que termina que...mais também nessas secas né, chuva não é muita... olho d'água já produziu muito, olho d'água vivia basicamente da agricultura... Olho d'água já produziu muito milho, algodão, mandioca, feijão, melancia, tudo isso aqui produzia muito, eu conheci aqui, seu Zequinha dos anjos, pai de Petrúcio, saía com carrada enorme de algodão, de feijão e de milho... O transporte nessa época era de seu Zequinha dos anjos já era caminhão que seu Zequinha... Produzia na época, já transportava de caminhão. Mas muito, muito, porque não existia aposentadoria, era só agricultura. Né, quem era agricultor, só era aposentado quem trabalhava no serviço urbano que era o INPS, na época chamado de INPS, poucas pessoas trabalhavam no emprego né, pouquíssimas, e viviam de agricultura, e viviam sobreviviam, porque no verão tinha algodão, é eles eram pessoas simples que viviam de maneira simples, naquela época não tinha aí vou vestir uma roupa, tem um canto ali, tem que ter calçado, roupa, não era tudo calçado, passava um bocado de tempo com um calçado só, um sapato era pra qualquer cor de roupa, vermelho, preto, azul, pra qualquer cor.

A Castanha de Caju era muito utilizada vendia muito, eu ainda vendi mais Damasio meu irmão, a gente ia lá pra bomba é quebrava, assava castanha, quebrava e a gente começava a vender lá na bomba quando o trem estava abastecendo, enquanto ele estava abastecendo a gente começava a vender... ele mais velho do que eu um pouco e eu menina segurava a tigela e ele media, a gente media em uma xicrazinha e... quando chegava também o percurso da bomba pra estação, a gente vendia era muito, outra coisa também que gerava renda era dona Fuló, a mãe de Maria da Fuló, de Nelma, que é a mãe de Arnaldo ali da esquina, que mora naquela esquina, ela e a irmã dela dona Maria e dona Otávia, elas faziam muito, é eles faziam, levavam

cuscuz com leite pra vender lá no sábado e na terça-feira... na estação, aí levavam e vendiam, o pessoal já vinham doido pra comer, sábado quando vinham de Piranhas vinham doidos pra comer aquele cuscuz com leite, e ela levava, malcasada, tapioca, cocada, que elas vendiam, era famosa a malcasada de dona Fuló... De dona Otávia e dona Maria Romão, e elas faziam também umas broas, broa de goma, polvilho, mandioca. E as pessoas... e isso gerava muita renda porque as pessoas vinham certa pra comprar aquilo ali, muito bom. Andava muita gente no trem, muita gente. Muita gente comprava, era uma renda muito boa pra elas, pra dona Fuló... Aí quando o trem parou foi ruim, muito ruim... são aí pra pessoas que trabalhavam aqui, tiveram que sair né, os ferroviários, uns se aposentaram e ficaram aqui, aposentadoria proporcional não queriam sair e ficaram por aqui mesmo, com seu Cícero Pereira, seu... o pai de comadre Mércia, seu Zé Bezerra, seu Vitor são umas pessoas que ficaram aqui, não quiseram sair e se aposentaram, é e outras ainda foram embora, acompanharam né, foram trabalhar em Igaci que tinha... perto de Arapiraca que tinha trem ainda, foram morar lá, outros foram para Pernambuco, mais alguns se aposentaram e ficaram por aqui, seu Afonso no caso o pai de Beto era, o marido de Dona Sueli era Ferroviário, é eles faziam, percorriam linha, quando o trem era pra vir pra passar, eles tinham que sair de madrugada pra percorrer a linha, pra ver se tinha alguma pedra, porque as vezes rolava pedra, eles percorriam pra ver se tinha algum empecilho, se estava livre para o trem passar, porque às vezes tinha dificuldade, não parava como um carro, o trem pra poder frear ele tinha que ver de longe, freando aos poucos né, e aí eles tinham que ver pra ele percorrer a linha né... O apito ouvia de longe, aí também tinha o sino, quando ele ia sair tina o sino, pra indicar a partida dele né, partia, aí quando tocava o sino que estivesse por ali já sabia que o trem ia partir e quando ele ia sair apitava, e quando vinha chegando também né, quando vinha chegando na estação ele apitava e também quando ia saindo, era muito lindo o apito do trem, na época eu tinha 12 anos, quando ele saiu daqui. É foi muito triste quando ele foi embora, a gente sabia que ele não vinha mais.

ANEXO II

ENTREVISTA COM SUELI DE OLIVEIRA MATOS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA
GEPHISC

I – Identificação do projeto de pesquisa

1 – Projeto de Pesquisa

Memórias de um Tempo Presente na Saudade: Lembranças e Relatos da História da Estação Ferroviária de Olho D'água do Casado

2 – Orientadora do Projeto

Prof^a Ma. Sheyla Farias da Silva

3 – Pesquisadora do Projeto

Márcia Dayane de Aquino França

5 - Nome do entrevistado

Sueli de Oliveira Matos

6 - Data e local da entrevista

13/02/2017 em sua residência



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

Eu, Sueli de Oliveira Mates, Estado Civil, viúva, RG 345.857, declaro para os devidos fins que cedo os direitos de minha entrevista filmada, realizada no dia 13/02/2017 e transcrita no dia 20/02/2017 para que pesquisadores vinculados às instituições mencionadas a utilizem com o objetivo **restrito de investigar, produzir e divulgar o conhecimento científico**. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa entrevista ao **Curso de História da Universidade Federal de Alagoas e a Márcia Dayane de Aquino França**, que passarão a ter a guarda deste material.

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Sueli de Oliveira Mates

Olho d'Água do Casado, 17 de novembro de 2017.

Transcrição da Entrevista de Sueli de Oliveira Matos

Meu nome é Sueli de Oliveira Matos, tenho 68 anos. Nasci aqui em Olho d'Água do Casado, minha família era toda daqui, o meu bisavô era Marcelino José de Oliveira, ele chegou aqui com dezesseis anos, veio de uma cidade chamada Orós no Ceará, aí veio pra cá já com dezesseis anos em busca de trabalhar já na Estação da estrada de ferro. Ele foi quem trabalhou como cozinheiro. Cozinheiro da estrada de ferro. Depois disso meu avô já nasceu aqui, meu pai já nasceu aqui, minha família toda nasceu aqui. Olhe quando eu me entendi de gente o trem já andava né. O trem já andava, agora ele parou em oito de maio, passou com passageiro né, oito de maio de mil... 64, foi a última vez que ele passou com passageiro. Olhe os parentes de mamãe, o bisavô, o avô de mamãe os tios de mamãe eram todos ferroviários. O meu bisavô por parte de mãe, ele foi o primeiro feitor, da estrada de ferro, era Manoel Belarmino da Silva, aí ele morreu e botaram um filho, Adolfo Belarmino da Silva, esse foi o último feitor da estrada de ferro. Ele morreu da queda de um trole. O trole é uma espécie de uma mesa... No formato de uma mesa, aí tem umas rodas, eram seis rodas, era duas lá, duas no meio e duas atrás. E eles andavam aí tinha uma abertura, assim que eles andavam com um... um caibo, e eles colocavam o caibo, e quando era pra eles andar, era colocado assim em cima do ferro... Que não baixava, aí quando baixavam o caibo, aí puxava e o trole parava, aí andavam com oito, com oito funcionários e o feitor. Aí eles vinham, aí um sábado morreu um cavalo, o trem chegou aí no corte grande, aí encontrou um cavalo, mas o cavalo não tinha como sair porque de um lado era serra e o do outro era serra. Aí ele saiu apitando, apitando e ele na frente pulando, aí quando chegou na ponte aí caiu.

O trem costumava apita...Eu escutava, ele apitava quando chegava, quando vinha pra lá das águas mortas, a gente ouvia daqui, ele apitava quando descia da serra do corte grande a gente já ouvia daqui. Viajei muito nesse trem. Nos dias de sábado ele passava subindo para Delmiro pra feira. Quando chegava em Delmiro o outro vinha de Petrolândia, aí um vinha de Petrolândia e o outro ia daqui pra Petrolândia. Ele se encontrava aí um fazia a linha de Piranhas a Petrolândia e o outro de Petrolândia a Piranhas... Aí quando se encontravam em Delmiro, um seguia e o outro voltava. Era mais de um trem. Andava devagar quando era subindo, quando era descendo era ligeiro. Andava muita gente, tinha dias que não tinha lugar em uma cadeira. Aí tinha o vagão da primeira classe, que era mais caro... E tinha o vagão da segunda classe que era mais barato.

Não lembro quanto custava a passagem, eu sei que a gente tirava a passagem aí na

Estação, o de primeira classe era pela frente que comprava, e a segunda classe ainda hoje tem aí na Estação, uma abertura, onde tirava a passagem da segunda classe. Tirava por dentro do salão no meio o da segunda classe, e a da primeira classe tirava pela frente pela entrada do primeiro salão da Estação. Andei muitas vezes, fui tanto para Piranhas, e para Delmiro, agora pra Delmiro ia mais. Demorava mais de uma hora para chegar em Delmiro. Pra Piranhas, quando era descida andava ligeiro, agora quando era subida que tem as serras, era devagar. O pessoal ia fazer feira, ia muita mercadoria, assim o povo vendia muito caju, melancia, aí levava, os vagões, os vagões que eram carga. Aí embarcava saco de farinha, de feijão, de milho, melancia, balaio de caju, levavam pra vender nas feiras.

Quando parou o trem aí já tinha o finado Pedro Tecila que tinha um caminhão, fazia linha pra Delmiro, levava o povo, o caminhão ia cheio de gente fazer feira. E o finado Mané Bezerra também tinha um caminhão. Ave Maria, eu lembro que parou em sessenta e quatro, até em um dia de sábado, e a noite eu meninota já, aí fui pra igreja, pra rezar o ofício, e a igreja cheia, mas não ficou um pé de pessoa pra não chorar. Todo mundo chorando. Todo mundo chorando e dizendo que Olho D'água do Casado tinha se acabado. Aí nessa época Afonso tinha nove anos de estrada de ferro, que ele era o mais novo, meu esposo. Trabalhava na estrada de ferro. Os membros mais velhos da família de mamãe eram todos ferroviários. Aí depois que o trem parou, andava assim com carga, retirando o material da estrada de ferro que eles vieram lá de Piranhas até Petrolândia arrancando o material, os trilhos, os dormentes, os parafusos, e embarcava nos carros de cargas e iam levando pra Petrolândia, aí de lá de Petrolândia o pessoal veio de Recife buscar o material. Tirou o material. Aí Afonso pegou o primeiro trilho pra arrancar e chegou no derradeiro em Petrolândia no dia 31 de dezembro, aí tiraram tudo, aí ficou lá em Petrolândia, nós moramos lá um ano e oito meses ele entregando o material. Ele trabalhava com conservação, conservação é limpando...Limpando onde é a estrada, a estrada de ferro e mudando dormente quando estava estragado, parafusando os trilhos... Aí ele trabalhou aí quando foi no ano de 31 de dezembro de sessenta e sete eles terminaram toda, arrancaram o derradeiro trilho, quem era velho de aposentou e quem era novo foi embora, foi transferido, aí Afonso, deixaram Afonso fazendo a entrega do material, mandaram ele pra Petrolândia para fazer a entrega do material, aí ele ficou fazendo a entrega do material quando entregou todo material a gente morou lá um ano e oito meses, aí voltamos aí foi quando o chefe dele o superintendente da rede ferroviária disse, agora você fique no Olho D'água esperando que a gente decida o que vai fazer com você, aí eles vieram pra Afonso escolher ou Arapiraca ou Palmeira dos Índios ou Colégio, aí Afonso ficou pra decidir você tem um mês de férias, aí

depois tem a ajuda de custo pra levar você e a mudança, aí quando foi depois eles resolveram que precisava de uma pessoa pra ficar olhando as estações. Aí Afonso ficou... Ficou olhando as estações aí ele foi morar em Piranhas, a gente tinha uma casa em Piranhas, ele ficou morando em Piranhas, passando dias, ele ia segunda, passava segunda, terça, quarta, quinta, sexta, aí sexta de tarde vinha quando o pessoal ia entregar, aquele caminhão ia entregar o material para as bodegas, aquele tempo não tinha mercado, era bodega, pra entregar mercadoria nas bodegas, aí Afonso pegava carona de Piranhas para aqui, aí quando era na segunda-feira ele ia, as vezes ia de animal, com animal, andava mais no burro, quando não tinha transporte, aí ele ia ficava os cinco dias e voltava, aí quando ele terminou, terminou de fazer toda entrega de Petrolândia ele ficou aqui no Olho D'água passava sábado e domingo e os outros dia era em Piranhas, olhando as estações, aí ele olhava a estação de lá de Piranhas a daqui, depois foi entregue a estação de Piranhas ao município de Piranhas, a daqui ficou, compadre Vitor na época era o prefeito, comprou também para o município, aí a de Petrolândia entregaram também para o município, aí ele ficou por aqui, mas também logo se aposentou. Aqui em Olho d'Água já tinha muita casa. Naquela época o pessoal vendia muito caju em Piranhas, dia de quarta-feira levava, em Piranhas a feira era lá embaixo, no comércio, era uma feira grande, Afonso mesmo fazia feira lá. Tinha o navio, vinha de Penedo pra Piranhas e de lá pegava a mercadoria que traziam de Penedo, Propriá, Pão de açúcar, trazia no navio, aí embarcava no trem, aí quando o trem parou o navio parou também. Parou os dois, o trem e o navio, logo, quando o trem parou de andar de levar mercadorias pra feiras aí parou também o navio. Foi o navio parando e o trem parando.

Sobre a Fonte da Matinha, o povo diz, foi José de Melo Casado o primeiro morador daqui, que encontrou a fonte, ele era fazendeiro muito rico, morava em Água Branca, aí o tempo muito seco não tinha água, aí aperrou-se com o gado sem ter água, aí ele andou procurando local que tivesse água, foi daí que veio o nome do povoado, que aqui era tudo Piranhas, pertencia a Piranhas, aí quando ele saiu procurando ele trouxe gado não é, ele trouxe gado que era rico, e os pobres que chegaram aqui não tina gado mas precisava de água pra sobreviver entendeu, aí quem encontrou a veia, a veia da fonte da matinha, foi Brás Rumão que era avô de seu Emílio. Era o bisavô de Pedoca, foi quem encontrou a veia da fonte da matinha, aí eles botaram uma barrica, você é muito criança não sabe, não conheceu, era uma barrica assim de madeira, aí nem tinha parte assim em cima, era aberto e embaixo, aí eles colocavam em cima da veia da fonte, quando encontraram a veia da água pra tirar a água pra sobreviver, aí quando José de melo casado saiu procurando água, chegou encontrou essa barriquinha em cima da veia

da fonte, aí ele explorou para o gado. A Fonte da Matinha era pra tudo, tem a caixa d'água ainda. Pra cá da caixa d'água tem uma pontezinha, quando tiraram a estrada, a rede, a rede dos trilhos, aí eles deixaram uns blocos de trilhos pra passarem por cima. Era uns blocos grandes, mas carregaram. Carregaram dois blocos grandes e deixaram pequenos, a rede deixou mas largo, aí ficou um blocozinho, quem tem que se equilibrar direito passar. Assim pessoas mais jovens passam, agora os mais velhos passam por baixo.

O trem funcionava a madeira, era Maria Fumaça. Tinha o maquinista, que fazia o trem funcionar, e tinha atrás da máquina um vagão cheio de lenha, e tinha a pessoa certa para colocar a lenha. Aí um ficava na máquina e o outro jogando a lenha na que chamava cargueira, jogava a lenha lá na parte que pegava fogo. O trem tinha muitos vagões, de passageiro as vezes vinham quatro, vinham dois de primeira classe e dois de segunda e fora os que vinha os vagões de carga. Levava melancia, levava milho, feijão, algodão que as vezes levavam pra fábrica de Delmiro, eram muitos, muitos vagões, por sinal Afonso comprou até um carro desses, desses de carga...Pra fazer, pra guarda coisa assim como depósito, depois ele vendeu a Joãozinho.

ANEXO III

ENTREVISTA COM HERON VIEIRA SANDES



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA
GEPHISC

I – Identificação do projeto de pesquisa

1 – Projeto de Pesquisa

Memórias de um Tempo Presente na Saudade: Lembranças e Relatos da História da Estação Ferroviária de Olho D'água do Casado

2 – Orientadora do Projeto

Prof^a Ma. Sheyla Farias da Silva

3 – Pesquisadora do Projeto

Márcia Dayane de Aquino França

5 - Nome do entrevistado

Heron Vieira Sandes

6 - Data e local da entrevista

17/02/2017 em sua residência



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
CURSO DE HISTÓRIA

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

Eu, Heron Vieira Sanders, Estado Civil, Casado, RG 450502, declaro para os devidos fins que cedo os direitos de minha entrevista filmada, realizada no dia 17/02/2017, e transcrita no dia 06/03/2017, para que pesquisadores vinculados às instituições mencionadas a utilizem com o objetivo **restrito de investigar, produzir e divulgar o conhecimento científico**. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa entrevista ao **Curso de História da Universidade Federal de Alagoas e a Márcia Dayane de Aquino França**, que passarão a ter a guarda deste material.

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Heron Vieira Sanders

Olho d'Água do Casado, 17 de novembro de 2017.

Transcrição da Entrevista de Heron Vieira Sandes

Meu nome é Heron Vieira Sandes...Nasci e me criei-me aqui em Olho D'água, era uma cidade muito pequena, aliás um povoado, que era um povoado, um povoado muito pequeno o pessoa vivia só da roça, da agricultura, e tinha os vaqueiros, tinha muitos vaqueiros aqui naquele tempo...Tinha um João Francisco que era um grande fazendeiro, tinha seis fazendas, e o povo só vivia mesmo coitados do alugado, do alugado, trabalhando na roça, quem tinha colocava os trabalhadores para trabalhar e o resto era no cabo da enxada.

O trem, andava todos os sábados ia para Delmiro fazer feira em Delmiro, todo sábado. Não tinha melhor do que andar de trem não, coisa melhor do mundo é andar de trem, é mesmo que você estar sentada nessa cadeira. Do mesmo jeitinho, não tem negócio de catábil, não tem nada, é direto, é muito gostoso. O meu pai era Feitor, eu tinha um tio, tio Mané Sandes que era telegrafista, tinha um primo que era agente de Estação, tinha dois tios que trabalhavam, trabalho braçal, na linha. Eu estava aprendendo o alfabeto Morse, da estação, e eu ficava na estação dia de sábado, abria a estação quando dava três horas, o trem saía de Delmiro dia de sábado três horas da tarde retornando para Piranhas da feira, toda as sete horas ele passava aqui dia de sábado. Só dava uma viagem somente. Dia de sábado, e então vinham dia de quarta-feira de Petrolândia vinha outro trem na terça e voltava na quinta, para Petrolândia. Não, passava quarta, quinta e sábado. Tinha a primeira e a segunda...Primeira classe e segunda classe. Uma era mais cara e o outro mais barato, a mais cara era... mais bacana, toda forrada, toda... bacana, agora a segunda classe era simples, bem simples. Às vezes, quando ele vinham dia de feira, quando ia para Delmiro trazia poucos vagões, dois a três só, e os dois carros, primeira...segunda. Todo mundo que ia pra Delmiro só ia no trem. Só o trem! Carro era muito difícil passar um carro aqui. Era difícil, em sessenta foi que Mané Bezerra comprou um caminhão, aí ficou dia de sábado indo para Delmiro assim, mais só foi em sessenta, pra trás não tinha carro não. Ficou ruim demais muita gente achou ruim demais quando o trem parou, porque no trem a gente botava tudo, e de caminhão não podia botar com a carga, no caminhão podia botar não. Parece que foi em sessenta e cinco... cinco... que o trem parou. Eu nasci em trinta e quatro, eu nasci no trem posso dizer, meu pai era feitor... Dia de sábado ia para Delmiro e eu ia mais ele, eu pequeno e nós ia, e de lá pra cá eu tinha negócio, tinha uma venda aqui e todo sábado eu tinha que ir fazer compra em Delmiro, pra venda. Fazia as compras em Delmiro e trazia no trem. Muita gente dependia do trem. Tempo de caju o povo ia dia de quinta-feira as mulheres ia vender caju em Delmiro, ia dia de quinta e voltava no sábado no trem de novo. Tristeza, foi tristeza aqui em

Olho D'água, aqui em Olho D'água não, em Olho D'água, Delmiro todo canto, o povo, tinha mulher que chorava. Quando estavam arrancando as linhas de ferro, aí o trem, a despedida, o trem saiu apitando Puuuu aquele... Deu um apito que chorava todo mundo. A lembrança... É a depois apareceu caminhão, carro, caminhonete, essas coisas, aqui em olho d'água quem podia comprar uma caminhonete, outros compravam caminhão para andar pra feira.