

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

LUGARES DE MEMÓRIA FERROVIÁRIA NOS SERTÕES NORDESTINOS:

Usos e apropriações da Estrada de Ferro Paulo Afonso (AL/PE)

Antônio Fernando de Araújo Sá

Professor titular do Departamento de História da Universidade Federal de Sergipe

Doutor em História pela Universidade de Brasília

RESUMO

A suposta antinomia entre sertão e modernidade, tão marcante na tradição intelectual no Brasil, é problematizada nessa comunicação, que busca compreender as diferentes apropriações das estações da Estrada de Ferro de Paulo Afonso (AL/PE), construída no final do século XIX, entre os anos de 1881 e 1883, no contexto da expansão dos investimentos ingleses em bens de produção e de ampliação do mercado consumidor, e desativada em 1964, quando o golpe civil-militar optou por outro modelo de transporte, o rodoviário. Importante meio de transporte ao longo do final do século XIX e primeira metade do século XX, a desativação da estrada de ferro em 1964 trouxe diferentes formas de apropriações dos espaços das estações ferroviárias, ao longo dos mais de cinquenta anos.

O valor histórico e cultural da Estrada de Ferro Paulo Afonso já era defendido nos anos 1960 pelo deputado Oseias Cardoso (PTN/AL), no momento da sua desativação. O longo do processo de deterioração do complexo ferroviário sofreu uma modificação significativa com a ativação econômica da região, proporcionada pela construção da Usina Hidrelétrica de Xingó. A mitigação dos seus efeitos para as comunidades da área de influência resultou no Programa de Salvamento e Preservação do Patrimônio Histórico, Arqueológico e Paisagístico, patrocinado pela Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF). Disso resultou no projeto de salvamento dos vestígios arqueológicos transformado em Museu Arqueológico de Xingó, localizado em Canindé do São Francisco e gerenciado pela Universidade Federal de Sergipe (UFS), e do tombamento da cidade de Piranhas, em seus aspectos paisagísticos, históricos e culturais.

Nossa proposta de análise é discutir como algumas se tornaram patrimônios culturais em determinadas cidades, outras tornaram-se moradias e algumas foram destruídas pelo tempo, em empreendimentos vinculados à modernização dos sertões, como a Usina Hidroelétrica de Itaparica, em Petrolândia. No contexto da crise do “presentismo” na sociedade contemporânea, esses usos e apropriações são exemplares para pensar como o patrimônio se articula à memória e à identidade, relacionando-se tanto ao turismo quanto à manutenção da precariedade social nos sertões do São Francisco. Palavras-chave: Memória, Patrimônio, Turismo, Estrada de Ferro Paulo Afonso, Sertão do São Francisco.

A busca dos lugares de memória ferroviária nos sertões do São Francisco se inspira nas ideias de Pierre Nora, no sentido de que, para ele, o mundo contemporâneo compreende o desaparecimento da memória coletiva, caracterizado pelo passado fundador e o presente, por conta de a história ser entendida como uma representação do

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

passado, demarcada pela ruptura entre o presente e o passado. Da memória tradicional restaram apenas os “lugares de memória” (arquivos, monumentos, museus, comemorações etc.), nos quais a memória, anteriormente vivenciada, teria deixado seus *traços, rastros*. Assim, o “sentimento de um desaparecimento rápido e definitivo combina-se à preocupação com o exato significado do presente e com a incerteza do futuro para dar ao mais modesto dos vestígios, ao mais humilde testemunho a dignidade virtual do memorável” (NORA, 1993: p. 9 e 14).

Esse conceito de “*lugar de memória*” pode oferecer a possibilidade do diálogo com a elaboração do significado do passado como experiência coletiva de formação da cultura e da sociedade, com suas contradições e conflitos simbólicos e sociais, pois é um espaço de relações objetivas e subjetivas que se instalam entre os diversos atores sociais. Isto é, a reconstrução da “memória” se estabelece enfrentamentos simbólicos entre formas diversas de interpretação do passado e a possibilidade de manipulações elaboradas no presente.

Como construção social, historicamente determinado e em permanente reconfiguração, o patrimônio liga-se ao movimento das memórias e a construção das identidades nos sertões nordestinos, participando do fenômeno geral da mutação acelerada preocupadas com a possível perda de seus valores e o conseqüente risco de esquecimento (CANDAU, 1998: p. 156-162).

Ainda que tenha havido, na década de 1950, o reconhecimento do valor cultural da Estrada de Ferro de Petrópolis (Estrada de Ferro Mauá) pelo SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), como monumento histórico nacional, somente no final do século XX se estrutura uma legislação consistente em favor do legado ferroviário nacional, com a Lei n. 11.483/2007, em atenção ao artigo 216 da Constituição Federal de 1988, determinando ao IPHAN adotar medidas para preservar a Memória Ferroviária, em função da extinção da RFFSA (FREIRE, 2015: p. 11).

A formulação dessa lei e da portaria n. 407/2010 para o patrimônio ferroviário foi uma ação de reparação por parte do Estado à extinção da ferrovia, em 1992, incluída no Plano Nacional de Desestatização, realizado pelo governo de Fernando Henrique Cardoso. Assim, criou-se “uma legislação mitigadora que atribuiu ao Iphan a preservação do que a Lei denominou de memória ferroviária”, entendendo-se que “a memória

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ferroviária é o patrimônio ferroviário; o patrimônio ferroviário é a memória ferroviária” (PROCHNOW, 2013: p. 21-22 e 28).

O problema é que esse entendimento tem se restringido “aos elementos físicos da produção arquitetônica – em geral, as estações ferroviárias –, fragmentados com relação à lógica funcional da rede na qual estão inseridos, e de forma descontextualizada, no que tange ao território no qual se inscrevem” (FREIRE & LACERDA, 2017: p. 563).

De um modo geral, essa política de preservação da memória ferroviária prescindiu “do reconhecimento de memórias sociais específicas de cada localidade, ou seja, prescindiu do conhecimento dos significados da memória ferroviária em cada localidade” (PROCHNOW, 2013: p. 72).

Mesmo que as apropriações e usos do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Paulo Afonso tenham ocorrido antes dessa legislação, os problemas identificados estão materializados na forma em como foi preservado, quando os diferentes municípios alagoanos e pernambucanos em que o trem passava realizaram de projetos para uso e gestão, sem a visão sistêmica de rede. A visão fragmentária e isolada da musealização das estações de Piranhas e de Delmiro Gouveia nos anos 1980 não propunha a integração às outras estações, que se encontram, atualmente, esquecidas, afogadas ou mesmo totalmente abandonadas às intempéries do tempo.

Portanto, essa opção prescindiu de uma visão holística da memória ferroviária “como um conjunto de bens estruturados em rede, legado caracterizado por sua complexidade estrutural e funcional, diversidade e dimensão territorial” (FREIRE & LACERDA, 2017: p. 571).

MUSEU DO SERTÃO MARÍLIA RODRIGUES

Contemporaneamente, há uma verdadeira “síndrome de museus e de práticas de colecionamento”, que expressa o sintoma de um “mundo sem memória” e que “as fronteiras são cada vez mais fluídas e móveis”. Já que as narrativas museais têm deixado gradativamente de privilegiar as grandes narrativas nacionais e épicas, o que está em jogo é “construção de uma identidade específica, capaz de articular outras tantas narrativas, em função de um eixo arbitrariamente construído. Esse eixo ordenador quer também

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

exercer um papel de mediação em relação ao local, nacional e global” (ABREU & CHAGAS, 2003: pp. 11-13).

Os tombamentos, realizados a partir nos anos 1970 e 1980, contaram com a decisiva “organização e mobilização das populações locais e de seus referentes poderes públicos, que viam que através desse meio, problemas urbanos e de valorização de identidades poderiam receber algum aporte financeiro” (PROCHNOW, 2013: p. 15). Disso resultou um “processo de reconhecimento e selecção de determinados referentes, projectando-se e encontrando a sua justificação numa valorização que remete para o seu carácter simbólico, isto é, com a sua necessidade de preservação em virtude do significado que encerra para o colectivo, bem como para a sua rentabilidade social, ou seja, a sua utilidade e funcionalidade no plano social e económico” (ANICO, 2004).

No caso da cidade de Piranhas no sertão alagoano, a CHESF teve papel relevante na patrimonialização e tombamento de todo o território da cidade, por meio do Programa de Salvamento e Preservação do Patrimônio Histórico, Arqueológico e Paisagístico, como forma de mitigar o impacto da construção da Usina Hidrelétrica de Xingó em seus aspectos históricos e naturais. Esse projeto possibilitou o tombamento do Sítio Histórico e Paisagístico de Piranhas, em 2004, pelo IPHAN e “o Governo do Estado de Alagoas, por meio da Lei nº 6.650, de 19 de dezembro de 2005, determina o tombamento dos bens do Sítio Histórico e Paisagístico de Piranhas e estabelece as diretrizes e critérios para intervenção urbanísticas e arquitetônicas em áreas integrantes” (VIEIRA, 2015: p. 92).

O complexo ferroviário da cidade de Piranhas se encaixa, perfeitamente, no propósito de musealização, pois é composto por prédios destinados à administração, almoxarifado, oficinas e abrigos de vagões, carros de passageiros e locomotivas, além de uma caixa d’água e um relógio de procedência inglesa. Segundo Álvaro Moreira da Silva, é a partir desses referenciais que a produção arquitetônica da cidade se redistribui nas construções da igreja católica, do comércio e das residências particulares (SILVA, 2003: p. 34-35).

Em 9 de outubro de 1982, o Museu do Sertão foi inaugurado na Estação Ferroviária de Piranhas, tendo como base museográfica a memória ferroviária, a navegação a vapor, a religiosidade popular e, principalmente, a história do cangaço. Como um dos principais atrativos turísticos da cidade, o museu foi reformado em 2007,

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

restaurando-se a infraestrutura física, bem como a revitalização e ampliação do acervo. Segundo Jairo Oliveira, diretor à época, o trabalho foi coordenado pela museóloga Maria de Fátima Guimarães, e realizado com recursos próprios. A narrativa museal fez “uma homenagem à Marília Rodrigues Cavalcanti, fundadora do museu, além da inauguração da Sala do Cangaço Soldado Josias Valão, responsável pela arrumação das cabeças dos cangaceiros do bando de Lampião mortos em Angico, nas escadarias do Palácio D. Pedro II, atual sede do executivo municipal" (ALAGOAS 24 HORAS, 29/03/2008).

A ativação desse patrimônio cultural pelos poderes constituídos dos agentes locais busca produzir uma rentabilidade simbólica e econômica como fator de promoção local e captação de fluxos turísticos para o desenvolvimento local. Em ambos os casos, apostar no patrimônio consiste basicamente em interesses político-eleitorais, destinados à legitimação social do poder vigente (ANICO, 2004).

Inserida na Rota do Cangaço, a cidade de Piranhas experimentou momentos significativos da história do cangaço, estabelecendo uma leitura anti-cangaceira pela resistência ao ataque do cangaceiro Gato e seu bando em 1936, na tentativa de resgatar sua companheira Inacinha, presa na fazenda Picos pela volante comandada pelo Tenente João Bezerra ou ainda quando a volante por este comandada deu cabo do bando de Lampião na Grota de Angico, em 28 de julho de 1938, e as cabeças dos cangaceiros foram expostas na escadaria da prefeitura de Piranhas e imortalizadas em fotografia que circulou pelo Brasil afora.

Ao dedicar uma sala do museu a Josias Valão, na leitura museográfica, é perceptível o embate entre as memórias do cangaço. De um lado, temos um discurso legitimador do cangaço, com base na imagem do escudo ético proposto por Frederico Pernambucano de Mello, e, de outro, uma memória volante e anti-cangaceira, presente nos livros de João Gomes de Lira e *O Canto do Acauã*, de Marilourdes Ferraz, e nas memórias dos combatentes das tropas volantes, como foi o caso do soldado Josias Valão (BARROS, 2000: p. 39-51).

Apesar da existência da memória volante e anti-cangaceira na narrativa museal e nas lembranças dos cidadãos mais velhos, o impacto do turismo na identidade local tem trazido tensões e transformações no significado da memória do cangaço. Em reportagem no *Diário do Nordeste*, de 16/6/2018, o supervisor do Centro de Arte e Cultura, Erisvaldo

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Souza Silveira, que funciona na antiga Casa das Máquinas da Rede Ferroviária, comenta que

Nós sobrevivíamos da pesca, mas hoje é o turismo que banca a cidade de Piranhas. A fama de homem mau de Lampião atualmente traz benefício para milhares de famílias. Explorando sua figura, muita gente vive dignamente por meio da arte e do artesanato. Por mais contraditório que isso possa parecer, é a pura realidade (DIÁRIO DO NORDESTE, 16 jun. 2018).

Essa contradição também foi registrada pela mesma reportagem, quando entrevistou a monitora Simone Souza Santos, do Museu do Sertão: “Por mais que a história oficial coloque os cangaceiros como bandidos, a verdade é que as pessoas se interessam muito mais pela história deles do que pela ação repressiva da Polícia” (DIÁRIO DO NORDESTE, 16 jun. 2018).

Há ainda a valorização do xaxado como referência cultural para a cidade nas atividades comerciais desenvolvidas em restaurantes e passeios turísticos para a Grota de Angico. Essa dança folclórica guerreira, originária do alto sertão de Pernambuco, com repercussão na Bahia, Sergipe e Alagoas, é associada a Lampião e seu bando. Na verdade, a dança do xaxado era, inicialmente, exclusivamente masculina, em que, em círculo, dançava-se ao som da batida da coronha do rifle, com letras belicosas e satíricas. Atualmente, a dança não é mais unicamente masculina e é realizada basicamente em duas fileiras - uma de homem e outra de mulher -, vestidos de cangaceiros/cangaceiras, ocorrendo algumas evoluções, que dançam separados ou juntos sempre arrastando as alpercatas ao chão. Como um auto teatral que divulga a memória de Lampião, há a exaltação da valentia e a simpatia com os pobres (CASCUDO, s/d: p. 920-921).

Como se observa no próprio mito grego de Mnemosine, em que existe jogo e música, dança e poesia, representação e movimento, penso ser factível afirmar que a memória performativa presente no xaxado busca reencenar ritualmente o cangaço, demonstrando que a *reencenação* ritual é fundamental para a configuração da memória comunitária, na medida em que as cerimônias devem funcionar de forma persuasiva e que seus participantes devem estar a ela habituados (LEÃO, 2003, CONNERTON, 1999).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

A patrimonialização da cidade e sua inserção na Rota do Cangaço desencadearam ações de desenvolvimento do turismo histórico-cultural, promovendo a memória regional, através da construção e preservação de lugares de memória, e despertando o interesse governamental pela exploração racional do turismo do ponto de vista econômico para fomentar fontes alternativas de produção de riquezas numa região de poucas possibilidades econômicas. Entretanto, esse turismo encontra-se em uma encruzilhada, pois, apesar de se apresentar como uma proposta econômica de inclusão social de pequenos artesãos, através do consumo de bens culturais e de distribuição de renda, alia-se a uma economia que exclui socialmente a maior parte da população, através de uma proposta de consumo de massa sem o devido cuidado com a sustentabilidade econômica, com pacotes de grandes empresas turísticas (MENESES, 2004, p. 13).

MUSEU REGIONAL DELMIRO GOUVEIA

O Museu Regional Delmiro Gouveia foi instalado na antiga estação de Trem da Pedra - uma das estações da estrada de ferro Piranhas/Jatobá. Desativada na década de 1960, a estação sofria com um avançado estado de abandono - telhado caído, portas retiradas e mato tomando conta – até os anos 1980, quando o Grupo Cataguases Leopoldina, do empresário Ivan Muller Botelho, tradicional no setor de geração e distribuição de energia, adquiriu da família Menezes, a Cia. Agro Fabril Mercantil, proprietária da Fábrica da Pedra, tendo alterado o nome para Multifabril Mercantil S/A.

Com o novo proprietário se inseria em grupo empresarial possuidor de uma Fundação Cultural denominada de Ormeo Junqueira Botelho, houve a iniciativa para a recuperação da antiga estação da Pedra, com a posterior instalação de um Museu em homenagem ao industrial e comerciante Delmiro Gouveia, pioneiro na industrialização nordestina.

Em 1987, foi realizado um convênio entre essa fundação, a Rede Ferroviária Federal e a SPHAN/Pro-Memória para reforma da estação ferroviária e instalação do Museu. O trabalho de pesquisa foi efetuado pela 4ª. Diretoria Regional, sediada em Recife, culminando com sua montagem executada pela Coordenadoria Geral de Acervos Museológicos, conforme registro no Boletim do SPHAN/Pro-Memória (Jan./fev. 1989).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Com o apoio e recursos da Lei Sarney (Lei n. 7505, de 2 de julho de 1986), em 20 de fevereiro de 1989, o Museu foi inaugurado com peças da Fábrica da Pedra. Na parte externa, cercada por palmas forrageiras, reúne peças, como a locomotiva e as máquinas adquiridas por Delmiro Gouveia na Inglaterra, simbolizando o ciclo de desenvolvimento industrial sertanejo. Há, por exemplo, a caldeira que gerava o vapor para acionar as máquinas da indústria e uma bomba para limpeza de esgotos domésticos, símbolo da higiene em tempos de não existência de saneamento. Também encontramos a prensa de madeira utilizada para fundir couro de animais para a exportação. Além disso, foram instalados banheiros, anfiteatro, um galpão para a locomotiva (Maria Fumaça), doada pela Rede Ferroviária Federal.

No interior da Estação, a exposição permanente é direcionada à biografia de Delmiro Gouveia, desde a construção da fábrica até o seu assassinato em 1917, com vitrines de objetos pessoais (cartas, fotografias etc.), painéis com imagens cotidianas da fábrica e móveis usados por ele, como a escrivaninha, cadeira e caneta. Também existem equipamentos de projeção onde os visitantes assistiam vídeo contando a história de Delmiro Gouveia e da Fábrica. A outra sala, referente à memória ferroviária, guarda o acervo doado pela Rede Ferroviária Federal, como lanterna, bússola, aparelho de telégrafo e um projetor cinematográfico.

Em 1992 o grupo empresarial alagoano Carlos Lyra, adquiriu da Cia. Agro Fabril Mercantil, incluindo a Fábrica da Pedra e o Museu Regional Delmiro Gouveia. Em 1997, a Fundação Delmiro Gouveia, criada com o objetivo divulgar e preservar a vida e obra do industrial cearense, realizou entendimentos com a direção da Fábrica da Pedra para gerenciar o Museu Regional. Sob a gestão dessa ONG, foram realizadas diversas atividades, educativas e culturais como visitas guiadas, oficinas do Ponto de Cultura Arte e Ação, exposições, apresentações de espetáculos culturais: teatro, música, dança, desenvolvidas sob a coordenação do professor Edvaldo Francisco do Nascimento. Entre as diversas ações, destaca-se a exposição: *Delmiro Gouveia, o Modernizador do Nordeste*, em que foi um dos curadores, junto com Frederico Pernambucano de Melo e Albertina Malta – ambos da Fundação Joaquim Nabuco. O lançamento da exposição ocorreu em 2002, ano do Centenário da chegada de Delmiro Gouveia no sertão alagoano. Após percorrer diversos municípios de Alagoas e Pernambuco, ela permanece no Museu

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Regional Delmiro Gouveia. Atualmente, a Prefeitura Municipal de Delmiro Gouveia gerencia a instituição em regime de comodato.

O museu consolida materialmente a construção do mito de Delmiro Gouveia como civilizador dos sertões nordestinos, isto é, a do empresário ousado e empreendedor, do homem que ascendeu socialmente por esforço próprio, do indivíduo preocupado com o bem-estar do trabalhador, do mártir da causa nacionalista e da luta anti-imperialista e, por fim, de vítima das oligarquias atrasadas do Nordeste brasileiro. Nessa empresa, a historiografia alagoana também legitima tal leitura, como é o caso de Douglas Apratto Tenório, que afirma que a “saga do cearense demiurgo é conhecida como um dos capítulos mais arrojados da história do nacionalismo brasileiro” (TENÓRIO, 2013: p. 45).

Apesar das estações do Sinimbu e do Talhado, inauguradas em 1882, serem consideradas “símbolos importantes na história da formação da cidade” de Delmiro Gouveia, ambas se encontram em “estado de degradação”. A primeira serve de moradia para três famílias e segunda está totalmente abandonada. Como apontou Rogéria de Souza Vieira, as “duas estações se encontram desprotegidas, sendo necessária ações de preservação e valorização das mesmas” (VIEIRA, 2016: p. 104).

Próximo à Estação do Talhado, encontramos a Trilha da Ponte Vermelha, em que há uma conjunção com outros patrimônios, como, por exemplo, as pinturas rupestres circunvizinhas, mas que não tem sido devidamente explorada do ponto de vista turístico pelos poucos guias disponíveis na cidade. Mozart Luna denuncia que as cinco pontes inglesas estão abandonadas à mercê de caçadores de metal e as intempéries climáticas. Segundo depoimento do ambientalista e pesquisador Elizeu Gomes (Leleu), esse patrimônio histórico e cultural tem sido visitado por turistas, guiados por Adalberto Inácio, credenciado para realizar a “trilha do Imperador” na caatinga. “Graças a ele as pontes inglesas também permanecem sob vigilância voluntária” (LUNA, 9 de fevereiro de 2020).

O descuido com esse patrimônio pelo IPHAN talvez se deva ao fato de, em Alagoas, o acervo patrimonial, em geral, ter deixado de fora os bens resultantes do processo de industrialização, apesar de pedidos de tombamento como a da Vila Operária da Pedra, nos anos 1980, solicitada pelo deputado estadual Albérico Cordeiro. Para Daniella Oliveira, na região da antiga Vila Operária, apesar da descaracterização da

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

maioria das casas, “é percebida a existência de remanescentes que contribuem para a manutenção da memória, não apenas da figura de Delmiro Gouveia, mas também da Vila Operária”, bem como “a identificação da manutenção da malha urbana inicial, proposta por Delmiro, com linhas ortogonais bem como os nomes das ruas que foi mantido”. Além dos equipamentos “que serviam ao núcleo industrial, como o cinema, a Estação Ferroviária e a Igreja”, a pesquisadora encontrou “reforço à memória do que foi e o que fez Delmiro Gouveia, através de marcos celebram seus feitos, apresentando-os como significativos para a região e para a cidade”. Entretanto, ela se pergunta por que não foram incluídos no tombamento a vila operária e a usina de Angiquinho, pois compõem uma narrativa industrial e biográfica representativa do sertão alagoano (OLIVEIRA, 2018: p. 142-143).

Por privilegiar aspectos estilísticos e arquitetônicos, o processo de tombamento da Vila Operária da Pedra esqueceu-se do valor histórico do bem, pois, apesar de ser compostas por casas simples, representa a resistência e a luta das classes trabalhadoras do século XIX e XX. Dessa maneira, “a representatividade das Vilas Operárias vai além dos seus aspectos urbanos e arquitetônicos: são lugares que representam a luta e memória das classes trabalhadoras brasileiras e da industrialização do país” (OLIVEIRA, 2018: p. 203).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa leitura busca questionar o mito do sertão como “espaço de antanho” e idealizado como “lugar da tradição e do costume”, que o afastou da agenda de problemas e reivindicações da contemporaneidade. Sem cair na nostalgia do sertão passado ou aderir acriticamente à contemporaneidade dos sertões plurais, temos que “dialetrizar estas temporalidades, tomá-las e atualizá-las em seu choque diferencial”, explorando “a tensão entre estes diversos tempos” (ALBUQUERQUE JR., 2014: p. 53 e 54).

O valor histórico e cultural da Estrada de Ferro Paulo Afonso já era defendido nos anos 1960 pelo deputado Oseias Cardoso (PTN/AL), no momento da sua desativação. O longo do processo de deterioração do complexo ferroviário sofreu uma modificação significativa com a ativação econômica da região, proporcionada pela construção da

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Usina Hidrelétrica de Xingó. A mitigação dos seus efeitos para as comunidades da área de influência resultou no Programa de Salvamento e Preservação do Patrimônio Histórico, Arqueológico e Paisagístico, patrocinado pela Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF). Disso resultou no projeto de salvamento dos vestígios arqueológicos transformado em Museu Arqueológico de Xingó, localizado em Canindé do São Francisco e gerenciado pela Universidade Federal de Sergipe (UFS), e do tombamento da cidade de Piranhas, em seus aspectos paisagísticos, históricos e culturais.

O processo de patrimonialização das estações ferroviárias nas cidades de Piranhas e Delmiro Gouveia, em Alagoas, se insere na perspectiva de constituição de bens culturais apropriados para o desenvolvimento turístico, ressignificando e problematizando a memória e a identidade locais.

Em Piranhas, tensões foram observadas nas batalhas das memórias do cangaço, quando a figura de Lampião se torna referência cultural nos passeios turísticos até a Grota de Angico (SE), na dança, no artesanato, na culinária, nos nomes de restaurantes e pousadas. Talvez o que mais chame a atenção é a concentração econômica na exploração turística que tem que excluído socialmente a maior parte da população, através de uma proposta de consumo de massa sem o devido cuidado com a sustentabilidade econômica, com pacotes de grandes empresas turísticas (MENESES, 2004, p. 13).

Essa integração no mundo das grandes empresas de turismo se deveu ao fato de se tornar cenário cenográfico de filmes, entre outros, como *Bye Bye, Brasil*, de Cacá Diegues (1979), *Entre Irmãos*, de Breno Silveira (2017), ou novelas televisivas da TV Globo, como *Cordel Encantado* (2011) e *Velho Chico* (2016), tornando-a conhecida nas regiões do centro-sul.

Em Delmiro Gouveia, ainda não foi realizado um levantamento sistemático do patrimônio cultural que possa integrar o Museu Regional Delmiro Gouveia à outros patrimônios históricos, como as pontes inglesas e as estações do Talhado e Sinimbu, ou arqueológicos, como as pinturas rupestres do Talhado. Como identificou Rogéria Vieira, a inexistência de um Conselho Municipal de Cultura e de Preservação do Patrimônio contribui para não haver ações conjuntas entre patrimônio e turismo. Além disso, a infraestrutura da cidade para receber turistas não tem os investimentos necessários, como é visível em Piranhas. Para a pesquisadora, as atividades turísticas podem revalorizar os

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

bens históricos e culturais e trazer “melhora à economia local, com a geração de empregos e renda para à população” (VIEIRA, 2016: p. 148).

Para concluir, percebemos que não há uma visão integrada entre os diversos projetos de desenvolvimento turístico, que utilize de forma sistêmica toda o complexo ferroviário remanescente da Estrada de Ferro Paulo Afonso. Se nas cidades mais estruturadas economicamente, houve a musealização das estações, como ruínas da modernização nos sertões nordestinos, as outras não tiveram o mesmo destino, algumas tornando-se moradias populares ou mesmo sendo destruídas pelo abandono das estruturas ou ainda afogadas nas águas da Usina Hidrelétrica de Itaparica (Luiz Gonzaga), como no caso da estação de Jatobá, em Petrolândia, sob a gerência do sistema CHESF.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Regina e CHAGAS, Mário. Introdução. In: ABREU, Regina & CHAGAS, Mário (orgs.). *Memória e patrimônio*. Ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2003.
- ALAGOAS 24 HORAS. Museu do Sertão é reaberto em Piranhas. 29/03/2008. Endereço eletrônico: <https://www.alagoas24horas.com.br/754298/museu-do-sertao-e-reaberto-em-piranhas/> acessado em 27/04/2020.
- ALBUQUERQUE JR., Durval Muniz de. Distante e/ou do instante: “sertões contemporâneos”, as antinomias de um enunciado. In: FREIRE, Alberto (org.). *Culturas dos sertões*. Salvador: EDUFBA, 2014.
- ANICO, Marta. Patrimônio, turismo e políticas culturais autárquicas. Conflitualidade ou convergência de interesses? In: *IV CONGRESO VIRTUAL DE ANTROPOLOGÍA Y ARQUEOLOGÍA* NAYÁ. Outubro del 2004. Capturado no endereço eletrônico <http://www.naya.org.ar/congreso2004/autores.htm>. Acessado em 01/11/2004.
- BARROS, Luitgarde O. Cavalcanti. *A Derradeira Gesta: Lampião e Nazarenos Guerreando no Sertão*. Rio de Janeiro: Mauad, 2000.
- BRASIL, Vanessa Maria. *Margens e veredas do São Francisco: As vozes do Rio*. Rio de Janeiro: Instituto de Filosofia e Ciências Sociais/UFRJ, 1999 (Tese de doutorado em História Social).
- BURTON, Richard Francis. *Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico*. São Paulo/Belo Horizonte: Editora da USP/Itatiaia, 1977.
- CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. Campinas: Instituto de Economia/UNICAMP, 2000 (Tese de Doutorado).
- CAMERINO, José Silveira. Salvem, senhores, a Paulo Afonso. In: *Correio Braziliense*. Brasília, edição 1317, 9 de setembro de 1964, p. 9.
- CANDAU, Jöel. *Mémoire et identité*. Paris: Presses Universitaires de France, 1998.
- CASCUDO, Luís da Câmara. *Dicionário do Folclore Brasileiro*. Rio de Janeiro: Ediouro, s/d (Edição de bolso).
- CONNERTON, Paul. *Como as sociedades recordam*. 2ª edição. Oeiras: Celta, 1999.
- CORREIA, José Cícero. *TRABALHO, SECA E CAPITAL: Da construção da ferrovia Paulo Afonso à Fábrica de Linhas da Pedra (1878-1914)*. Maceió: Programa de Pós-Graduação em História/UFAL, 2015 (Dissertação de Mestrado).
- CORREIO DO PARANÁ (Órgão do Partido Liberal paranaense). Edição 1513, 15 de julho de 1964.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

- DELMIRO GOUVEIA. *Boletim do SPHAN*. nº45 Jan./Fev., 1989.
- DIÁRIO DO NORDESTE. Cangaço empreendedor: a bendita herança de Lampião, 16 de Junho de 2018. Endereço eletrônico: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/metro/cangaco-empendedor-a-bendita-heranca-de-lampiao-1.1955256> Acessado em 29 de abril de 2020.
- FREIRE, Maria Emília Lopes e LACERDA, Norma. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. *urbe*. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), 2017 set./dez., 9(3), 559-572.
- FREIRE, Maria Emília Lopes, CAVALCANTI, Fábio, BESSONI, Giorge, FREITAS, Marcelo. PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: MEMÓRIA OU ESQUECIMENTO? Abordagem Conceitual no Processo de Valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco. In: THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE, São Paulo, 2012. Endereço eletrônico: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferrovuario.pdf. Acessado em 23 de abril de 2020.
- FREIRE, Maria Emília Lopes. *Patrimônio Ferroviário: por uma compreensão da sua lógica funcional*. Recife: UFPE/Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2015 (Dissertação de Mestrado).
- GUDIN, Eugênio. Rede Ferroviária. In: *Correio Braziliense*. Brasília, edição 261, 2 de março de 1961, p. 4.
- LEÃO, Emmanuel Carneiro. O esquecimento da memória. In: Revista Tempo Brasileiro. Rio de Janeiro, 153: 143/147, abr.-jun., 2003.
- LUNA, Mozart. As pontes inglesas em Alagoas. 9 de fevereiro de 2020. Endereço eletrônico: <http://meioambienteeturismo.blogspot.com/2020/02/09/o-tesouro-deixado-pelos-ingles-e-abandonado-no-sertao-de-alagoas/> Acessado em 29 de abril de 2020.
- MELO, Josemir Camilo de. O papel dos investimentos ferroviários ingleses no nordeste, 1852-1902 (Notas para um estudo da história ferroviária). *Sitientibus*. Feira de Santana, n. 15, p. 363-388, 1996.
- MENESES, José Newton Coelho. *História & Turismo Cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.
- NASCIMENTO, Edvaldo Francisco do. *Delmiro Gouveia: O empreendedor*. 2ª. edição. Maceió: Gráfica e Editora do Nordeste, 2001.
- NORA, Pierre. Entre Memória e História: A problemática dos lugares. *Projeto História*. São Paulo, 10: 7-28, dez. 1993.
- NORA, Pierre. *Présent, nation, mémoire*. Paris: Éditions Gallimard, 2011.
- OLIVEIRA, Daniella Christina Acioli do Carmo de. *A perda nos processos de patrimonialização: Vila Operária como Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2018 (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural).
- OLIVEIRA, Eduardo Romero de (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanço teórico e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.
- OLIVEIRA, Evelina Antunes F. de. Nos Trilhos da História do Baixo São Francisco: um ensaio sobre a Estrada de Ferro Paulo Afonso. *Mneme: Revista de Humanidades*. Caicó (RN). V.4, N.8, p. 262-281, abr./set. de 2003.
- PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2013 (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural).
- RÉMOND, René. Réception de Pierre Nora à l' Académie Française. *Le Monde*. 6 juin 2002 (edição eletrônica).
- RICE, Edward. *Sir Richard Francis Burton: O agente secreto que fez a peregrinação a Meca, descobriu o Kama Sutra e trouxe As mil e uma noites para o Ocidente*. 2ª. edição revista. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

SILVA, Álvaro Antônio Moreira da. *Piranhas de baixo, Piranhas de cima, Nova Piranhas: conservação urbana patrimonial versus modernização em área de influência direta da UHE Xingó*. Recife: CFCH/UFPE, 2003 (Dissertação de Mestrado em História).

SILVA, Clécio Lopes da. *Impactos sociais e econômicos da construção e manutenção da linha férrea Paulo Afonso de 1859 a 1889 na região do baixo e alto São Francisco*. Delmiro Gouveia: UFAL, 2019 (monografia de graduação em História).

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: Processo de implantação e o caso da Great Western Railway. *REVISTA DO BNDES*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 169-220, jun. 2002.

TENÓRIO, Douglas Apratto. *O ciclo do algodão e as vilas operárias*. Maceió: EDUFAL/SEBRAE, 2013.

VIEIRA, Rogéria de Souza. *Patrimônio Cultural como recurso turístico: Estudo de caso em Delmiro Gouveia – Alagoas (Brasil)*. Coimbra: Universidade de Coimbra/Faculdade de Letras, 2016 (Dissertação de Mestrado em Geografia).