



REDE  
TEMPO  
BRASIL



Boletim do Tempo Presente - ISSN 1981-3384

**UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): os intelectuais que contribuíram com a educação sertaneja no percurso da Estrada de Ferro Paulo Afonso – Piranhas (AL) a Jatobá (PE)**

Josefa Eliana Souza<sup>I</sup>  
Alessandra Figueredo Moreira<sup>II</sup>

**Resumo:** Este artigo objetiva refletir sobre o início do processo educativo nos municípios que fizeram parte do percurso da Estrada de Ferro Paulo Afonso – Piranhas (AL) a Jatobá (PE) -, no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. O estudo tem por finalidade evidenciar o trabalho realizado, sobretudo, por Reinaldo von Krüger, além de Delmiro Gouveia e Dr. Brandão Cavalcanti como homens que transformaram a vida dos habitantes daquela região, rememorando uma história que encontrava-se abandonada, e destacando as transformações no âmbito da educação. O recorte temporal adotado, entre os anos de 1878 e 1930, corresponde ao período de início da construção da ferrovia e da última edição publicada pelo jornal Correio da Pedra, principal fonte documental utilizada na pesquisa. Nesse sentido, entende-se que as iniciativas desses intelectuais contribuíram para modificar a fisionomia local e ajudaram na constituição de uma nova dinâmica na sociedade da época.

**Palavras-chave:** Delmiro Gouveia; Dr. Brandão Cavalcanti; Estrada de Ferro Paulo Afonso; intelectuais; Reinaldo von Krüger.

**AN ABANDONED HISTORY (1878-1930): the intellectuals who contributed to hinterland education on the route from Paulo Afonso Railroad - Piranhas (AL) to Jatobá (PE)**

**Abstract:** This article aims to reflect on the beginning of the educational process in the municipalities that were part of the Paulo Afonso - Piranhas railway (AL) route to Jatobá (PE) in the late 19th century and the first decades of the 20th century. The study aims to highlight the work done by men, especially by Reinaldo von Krüger, as well as Delmiro Gouveia and Dr. Brandão Cavalcanti, who transformed the lives of the inhabitants of that region, recalling a history that was abandoned and highlighting the transformations in the field of education. The temporal scope adopted, between 1878 and 1930, corresponds to the period of the beginning of the railway construction and the last edition published by the Correio da Pedra newspaper, the primary documentary source used in the research. In this sense, it is understood that the initiatives of these intellectuals contributed to modifying the local physiognomy and helped to establish a new dynamic in the society of the time.

**Keywords:** Delmiro Gouveia; Doctor Brandão Cavalcanti; intellectuals; Paulo Afonso Railroad; Reinaldo von Krüger.

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

## Introdução

Este artigo realiza uma leitura sobre o desenvolvimento do processo educativo da região onde foi construída a Estrada de Ferro Paulo Afonso<sup>III</sup> - Piranhas (AL) a Jatobá (PE) -, iniciado por Reinaldo von Krüger - engenheiro chefe responsável pelo início da construção da ferrovia -, por Delmiro Gouveia - industrial - e por Dr. Brandão Cavalcanti - um dos engenheiros responsáveis pela idealização da Usina de Itaparica<sup>IV</sup> -, abordando suas principais contribuições para a sociedade da época, e destacando as transformações no âmbito da educação. Com esse propósito, coube examinar o jornal Correio da Pedra como fonte principal de registros documentais das ações realizadas por essas importantes personalidades.

O recorte cronológico contempla o período entre os anos de 1878 e 1930, sendo 1878 o ano de início da construção da ferrovia em tela, e 1930 ano que coincide com a última edição publicada pelo periódico. O estudo reverbera sobre o modelo de educação desenvolvido enquanto instrução.

A opção por esse tema justifica-se pelo motivo de a História da Educação desenvolvida no sertão<sup>V</sup>, - especificamente nos municípios de Piranhas (AL)<sup>VI</sup>, Vila da Pedra (AL)<sup>VII</sup> e Jatobá (PE)<sup>VIII</sup> - ser indissociável do registro histórico da chegada da Estrada de Ferro Paulo Afonso à localidade. Por conseguinte, a análise da atuação engajada desses homens, tratados no texto como “intelectuais”, é essencial para a compreensão do processo.

No contexto desta pesquisa, o conceito de intelectuais não deve ser entendido como de “uma categoria *ocupacional*, composta por pessoas cujas ocupações profissionais operam fundamentalmente em função da criação de ideias – falo de escritores, acadêmicos e afins”<sup>IX</sup>. Contudo, como de uma classe engajada, constituída por indivíduos cujos trabalhos realizados estão fundamentados a partir das ideias de outrem e resultam em produtos palpáveis. No tocante a isso, Sirinelli<sup>X</sup>, discorre que são “duas acepções do intelectual, uma ampla e sociocultural, englobando os criadores e os “mediadores” culturais, a outra mais estreita, baseada na noção de engajamento”. Observa-se, com isso, que os critérios da definição de “intelectuais” evoluíram com as transformações pelas quais a sociedade sofreu ao longo da História.

Conforme Sowell<sup>XI</sup>:

quando aqueles que são responsáveis pela geração de ideias, os intelectuais propriamente falando, estão cercados por uma espessa penumbra de auxiliares, os quais disseminarão suas ideias - falo de jornalistas, professores, funcionários públicos, burocratas e outros membros que compõem a *intelligentsia*<sup>XII</sup> -, podemos, então, esperar que a influência dos intelectuais possa tomar, no curso da evolução social, proporções consideráveis ou mesmo cruciais.<sup>XIII</sup>

Desse modo, segundo o autor, existem profissionais entusiastas das ideias dos intelectuais do primeiro escalão<sup>XIV</sup> que se tornaram produtores de ideias próprias e, por isso, “podem ser considerados - em tais circunstâncias – intelectuais”.<sup>XV</sup> Assim sendo, “como intelectuais, distinguiram-se como grupo profundamente sintonizado com os princípios norteadores do projeto de estruturação de uma nova ordem<sup>XVI</sup> social”<sup>XVII</sup>. Nesse sentido, nota-se que os homens referidos nesta pesquisa constituíram-se em sujeitos engajados com a expansão do progresso e suas ações ganharam referências, servindo ao entendimento dos fatos que compõem a História da Educação sertaneja do percurso apresentado no estudo. Portanto, podem ser apreçados como “intelectuais”.

Vale destacar que Reinaldo von Krüger, Delmiro Gouveia e Dr. Brandão Cavalcanti não incorporam o que propõe a categoria ocupacional de “intelectuais”, mas foram sujeitos detentores

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

de ideias admiradas e atuantes nos cenários que se encontravam. Entretanto, compõem uma outra categoria, defendida por Sowell<sup>XVIII</sup> como “aqueles cujas profissões não estão sob grande influência das ideias provenientes dos intelectuais, mas estão, no entanto, interessados em participar e se inteirar das ideias, mesmo que seja apenas para usá-las socialmente”.<sup>XIX</sup> Aos olhos do autor, foram indivíduos atuantes nas sociedades que fizeram parte e os modelos de educação que colocaram em prática, ou ajudaram a colocar, em especial as motivações, estratégias e condições materiais, tornaram-se essenciais para transformar o espaço social da época.

Esse autor ainda afirma que:

quando definimos os intelectuais como pessoas cujos produtos finais de seu trabalho são ideias submetidas a um processo de validação assentado na mera aprovação dos pares, descortinamos não apenas uma discrepância ideológica entre eles e outras profissões igualmente mentais, mas cujos produtos finais são palpáveis em termos tecnológicos, médicos, científicos ou outros bens e serviços, mas também descobrimos um diferente conjunto de incentivos e restrições em jogo.<sup>XX</sup>

Constata-se que, embora os nomes tratados nesta pesquisa não sejam considerados “intelectuais” no sentido ocupacional do termo, suas ideias e ações somam-se à composição do processo, destacando a importância deles no âmbito da historiografia sertaneja. À dista disso, importa evidenciar que as profissões que exerceram são “campos cujos praticantes exibem uma alta habilidade intelectual”.<sup>XXI</sup> Conforme essas afirmações, assevera-se pertinente tratá-los como “intelectuais”, visto que o produto final de seus trabalhos é constituído de ideias.

Espera-se, através dessa análise, destacar as diferentes perspectivas pelas quais estes homens e suas ideias foram mitificados, naquilo que Sirinelli<sup>XXII</sup> defende como “história abandonada”. De acordo com o autor,

o estudo histórico dos intelectuais permaneceu por muito tempo ainda no mesmo lugar, enquanto tomavam impulso, ao longo da década de 1960, as pesquisas sobre “a história abandonada” do período entre as duas guerras, pesquisas estas cuja eclosão ao longo da década seguinte deu lugar a algumas das mais brilhantes contribuições da história política.<sup>XXIII</sup>

Por essa citação, a “história abandonada”, neste estudo, pode ser entendida como a história da educação sertaneja que ficou “esquecida” no ínterim do início da construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso e do fechamento do jornal Correio da Pedra. E os “intelectuais”, aqui tratados, como sujeitos que se destacaram no processo por articularem ideias que mudaram totalmente a realidade das comunidades contempladas pela ferrovia.

A escolha dessa pesquisa justifica-se pelas lacunas existentes entre as produções sobre o processo educativo da região estudada e as ações desses homens. O objetivo central é a rememoração destas importantes figuras - propagadas nos modelos de um engenheiro chefe de linha férrea, de um industrial e de um engenheiro de obras -, representantes do potencial desenvolvimentista dos sertões do período e suas contribuições para a educação. Suas imagens trouxeram nova perspectiva de vida para os indivíduos habitantes de uma região que carregava o rótulo de atrasada.<sup>XXIV</sup>

Notadamente, o desenvolvimento da Instrução Pública<sup>XXV</sup>, no entorno da ferrovia citada, considerada uma herança simbólica no contexto do progresso, foi um marco na educação sertaneja, enfatizada pelo trabalho dos responsáveis pela fundação das primeiras escolas naquela região, e relevante para o cenário educacional atual. Em vista disso, ressalta-se o contexto histórico da

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

trajetória desses profissionais, evidenciando suas intenções para com os operários da Estrada de Ferro Paulo Afonso, da Fábrica de Linhas da Pedra e demais sertanejos do entorno.

Ao empreender essa análise, observou-se que a instauração do processo de escolarização no Brasil e a construção da ferrovia tiveram início no mesmo período: final do século XIX. E com a chegada da República<sup>XXVI</sup>, era necessário desenvolver um projeto de educação consistente, fundamental na construção do homem civilizado. Aliás, observa-se, pelas fontes, ser o desejo dos intelectuais tratados por essa pesquisa.

Sobre isso, Sowell<sup>XXVII</sup> revela que:

[...]existe uma demanda espontânea da sociedade em geral, que anseia pelos produtos finais de engenheiros, de médicos e de outros cientistas, ao passo que seja qual for a demanda para os produtos finais de sociólogos, de linguistas ou de historiadores, ela vem em grande parte das instituições educacionais ou é criada pelos próprios intelectuais, na maioria das vezes ao saírem de suas especialidades acadêmicas a fim de agirem como "intelectuais públicos", oferecendo "soluções" para os "problemas" sociais ou para alarmar a sociedade sobre perigos terríveis que alegam ter identificado.<sup>XXVIII</sup>

Essa citação revela que os “intelectuais” aqui apresentados foram pessoas de ação, cujas ideias pensadas e projetadas revelaram as necessidades das comunidades onde estavam inseridos. Nesse sentido, questões relacionadas à Instrução Pública - organização de escolas, formação docente, currículo e atividades -, foram fundamentais para os encaminhamentos dos trabalhos que esses profissionais desenvolveram ao longo do período. Cumpre destacar que o processo de transição, indicado pelas fontes, foi demorado e exigiu muitos esforços.

Em consonância com o objetivo deste estudo, desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa, de cunho histórico, documental e bibliográfico que comunga princípios defendidos pela História Cultural, na perspectiva de analisar as contribuições desses homens para o processo educativo das comunidades daqueles municípios do percurso da Estrada de Ferro Paulo Afonso. As fontes serão tratadas buscando informações sobre estes três personagens e seus respectivos contextos.

A construção desse artigo baseia-se nas informações trazidas pelo jornal Correio da Pedra e consolidam-se pelos documentos de natureza oficial - relatórios, ofícios, telegramas -, encontrados no Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas (IHGAL) e no Arquivo Público de Alagoas (APA), sobre a história da Estrada de Ferro Paulo Afonso, buscando compreender suas relações sociais com o Nordeste e com o país.

Isto posto, são apresentados os autores do campo de estudo dos “intelectuais” e da “história abandonada”, permitindo ampliar o olhar e a sensibilidade para a ação daqueles importantes homens que atuaram na sociedade sertaneja, tal como a forma peculiar com que cada um realizou suas obras, de maneira a constituir uma mudança significativa de vida aos habitantes daquela parte do Brasil.

### **Características da região sertaneja no final do século XIX e início do século XX**

O sertão no trajeto da Estrada de Ferro Paulo Afonso – Piranhas (AL) a Jatobá (PE), na segunda metade do século XIX e início do século XX, caracterizava-se por secas recorrentes, que resultavam em miséria, flagelo e atraso. Segundo Ab'saber<sup>XXIX</sup>, essas regiões estão “sujeitas a climas quentes e relativamente secos”.<sup>XXX</sup> Com efeito, as temperaturas muito elevadas proporcionaram uma melhor definição da palavra sertão, entendida como um interior extenso, quente e bastante afastado dos centros mais desenvolvidos, marcado por paisagem diversificada, na qual “domina uma vegetação adaptada ao clima semi-árido denominada<sup>XXXI</sup> de caatinga”<sup>XXXII</sup>.

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

Notadamente, constitui-se em uma área distinta, com “revestimento baixo de vegetação arbustivo-arbórea, ou arbórea-arbustiva, e, muito raramente, arbórea, comportando folhas miúdas e hastes espinhentas, adaptadas para conter os efeitos de uma evapotranspiração muito intensa”<sup>XXXIII</sup>, que em época de estiagem fica com aspecto de “morta”. Percebe-se que, para quem viveu na região, naquela época, os longos períodos de seca transformaram-se em um grande desafio.

A concepção de sertão, aqui no Brasil, foi construída em oposição a de litoral e definida como “aqueles espaços desconhecidos, inacessíveis, isolados, perigosos, dominados pela natureza bruta, e habitados por bárbaros, hereges, infiéis, onde não havia chegado as benesses da religião, da civilização<sup>XXXIV</sup> e da cultura”<sup>XXXV</sup>, e os habitantes enfrentavam “a falta de chuva durante a maior parte do ano”<sup>XXXVIXXXVII</sup>. Por conseguinte, caracterizou-se como uma região carregada de sentidos negativos, longínqua e pouco habitada, que não oferecia qualidade de vida para seus moradores.

Por esses aspectos, os “primeiros ocupadores do sertão passaram vida bem apertada”<sup>XXXVIII</sup>, em razão de que a grande estiagem iniciada em 1877, considerada uma seca atípica, estendeu-se até 1879. Nesse ínterim, houve muito sofrimento e fome, provocando mortalidade entre a população. Para Silva<sup>XXXIX</sup>, enquanto as obras da ferrovia continuavam, ainda existia outro agravante: “além dessa triste situação, em Piranhas não havia lugar específico para sepultar os mortos”<sup>XL</sup>. Por conseguinte, essa seca é apontada como a pior de todas as secas de que se tem registros no sertão nordestino.

Com a chegada da via férrea, emergiram novas possibilidades de desenvolvimento no sertão, transformando-o “numa categoria essencial para o entendimento de “nação”.<sup>XLI</sup> E aquele território longínquo, resistente ao moderno e “de paisagens bastante diversificadas”<sup>XLII</sup>, passou a ser apresentado como local que dispunha de potencial para o progresso, transformando-se em um lugar de novas oportunidades, que impulsionou muitos indivíduos a se lançarem ao desconhecido.

E foi nesse sertão de oportunidades, com expansão para o desenvolvimento de grandes projetos, que os intelectuais enxergaram as condições necessárias para colocarem seus planos em execução, contribuindo, assim, com o progresso da região.

## Os intelectuais que mudaram a realidade do sertão

### Reinaldo von Krüger: o idealizador das escolas da ferrovia

Reinaldo von Krüger tornou-se um dos profissionais com atuação destacada na Estrada de Ferro Paulo Afonso ao ser contratado para chefiar o início de sua construção, em 1878. As fontes apontam que foi nomeado diretamente pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, integrando o grupo dos primeiros engenheiros a se estabelecerem em Piranhas (AL), ponto de partida da ferrovia.

No que concerne a sua função, encarregou-se de fazer o trabalho de campo e pesquisas na área destinada à construção da via férrea, e de contratar as pessoas que construiriam a estrada fixa e as pontes. No cargo, dirigiu a comissão organizada depois que a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas estabeleceu a Portaria com as instruções para os estudos finais e a execução da obra.

Em 1880, ao acompanhar as transformações e necessidades da sociedade, a partir da implantação da via férrea, organizou escolas noturnas para os funcionários e suas famílias, ressaltando, principalmente, os ideais de progresso.

De acordo com Kropf<sup>XLIII</sup>,

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

Os engenheiros afirmavam que a verdadeira evolução histórica do país na marcha ascendente ao progresso dependia necessariamente da condução de indivíduos que, como eles, tinham na técnica a possibilidade real de instrumentalizar a ciência como um saber operatório eficaz no sentido do desenvolvimento nacional.<sup>XLIV</sup>

De acordo com esta citação, percebe-se que Reinaldo von Krüger pertencia à categoria de engenheiros que acreditavam na ciência como ponto fundamental para a transformação da sociedade, visto que, como as fontes indicam, o trabalho desenvolvido por ele contribuiu para grandes mudanças no sertão, no período estudado pela pesquisa.

### **Delmiro Gouveia: de órfão a industrial**

Delmiro Augusto da Cruz Gouveia<sup>XLV</sup> sempre foi associado ao perfil do industrial, do empresário e do empreendedor. Ou como os estudos apontam: de um homem que ascendeu socialmente por seus esforços. No entanto, o que poucos sabem é sobre sua importância para o desenvolvimento da educação no sertão do estado de Alagoas e, conseqüentemente, do Brasil.

Nascido na Fazenda Boa Vista, em Ipu, Ceará, em 5 de junho de 1863, mudou-se para Pernambuco, quando sua mãe<sup>XLVI</sup> viu-se obrigada a cuidar, sozinha, dele e de sua irmã, Maria Augusta, após a morte do marido<sup>XLVII</sup>. Inicialmente, moraram em Itambé, depois, seguiram para Goiana. De lá, mudaram-se para Recife, onde sua mãe conseguiu emprego em casa do advogado José Vicente de Meira Vasconcellos<sup>XLVIII</sup>, com quem se casa, anos depois, no leito de morte.

Aos 15 anos<sup>XLIX</sup>, com a morte da mãe, Delmiro “passou a realizar pequenos trabalhos”.<sup>L</sup> Conforme Rocha<sup>LI</sup>, “à medida que o rapaz se fazia homem foi descobrindo que a sua verdadeira vocação era o comércio. E lançou-se à vida na ânsia de ganhar dinheiro e fazer sua independência<sup>LII</sup> econômica”<sup>LIII</sup>. Convém asseverar que o fato de ter ficado órfão e precisar trabalhar muito cedo para se manter, despertou-lhe o interesse e a habilidade para os negócios.

De acordo com Maynard,

[...]sabe-se que o rapaz foi tipógrafo, trabalhou na Brazilian Street Railways Company como funcionário na “maxambomba” (como os recifenses chamavam as *machine pumps*) da linha Recife-Apipucos. Na mesma empresa, tornou-se chefe da estação de Caxangá. Depois virou mascate, chegando a despachante de barcas no Cais de Ramos. Por fim, adentrou o ramo do negócio de peles de bode, carneiro e cabra.<sup>LIV</sup>

Percebe-se que Delmiro Gouveia, ao longo de sua juventude, ganhou vasta experiência nos empreendimentos e conheceu os segredos do ofício, ganhando grande sucesso. No ramo das peles<sup>LV</sup>, obteve enriquecimento rápido em fins do século XIX, proporcionando-lhe fama de negociante próspero<sup>LVI</sup>, o que lhe rendeu algumas viagens ao exterior. Numa delas, visitou a Exposição Universal de Chicago<sup>LVII</sup>, em 1893, de onde, constata-se, obteve inspiração para a construção do mercado do Derby<sup>LVIII</sup>, em 1899, empreendimento que trouxe um conceito novo de centro comercial em local fechado, com artigos sofisticados. Conforme Maynard, “é bom lembrar que, para muitos, o Derby foi a primeira versão de um *shopping center* no Brasil”.<sup>LIX</sup> Nota-se, com isso, que Gouveia difundiu novas atitudes quanto ao consumo, associando às compras a ideia de prestígio social.

Em meio ao sucesso, Delmiro Gouveia, que era casado com Anunciada Cândida de Melo Falcão<sup>LX</sup>, passa por uma crise conjugal e se separa.

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO – PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

Conseqüentemente, o sucesso de seus negócios rendeu-lhe desavenças e inimizades, principalmente com o Governador de Pernambuco, Segismundo Gonçalves. Nas leituras de suas biografias, percebe-se que, por vingança, ele rapta a menor Carmela Eulina do Amaral Gusmão<sup>LXI</sup>, filha ilegítima do político. O fato obrigou-o a fugir para o sertão de Alagoas.

O ano era 1902 quando o “Rei das peles”<sup>LXII</sup> chegou à cidade de Água Branca, sendo acolhido por duas famílias tradicionais. Pouco tempo depois, retorna ao comércio de peles e compra uma fazenda na Pedra, que nomeou Rio Branco, nas proximidades da estação de mesmo nome, da Estrada de Ferro Paulo Afonso, facilitando, desse modo, o transporte das peles até o Porto de Piranhas.

Estabelecido, busca recursos para dar início ao projeto de uma hidrelétrica, a partir da queda da cachoeira de Paulo Afonso, e de uma fábrica de linhas. Segundo Maynard<sup>LXIII</sup>, “foi a missão civilizatória que arrastou Gouveia aos sertões alagoanos. Se fosse para ganhar dinheiro apenas, diriam os biógrafos, bastaria viver em Maceió”<sup>LXIV</sup>. Cumpre lembrar que Delmiro passou a ser reconhecido por sua audácia e habilidade comercial, fatores de grande relevância para o desenvolvimento de seus empreendimentos.

Poucos anos depois, o coronel Delmiro Gouveia<sup>LXV</sup> inaugura a Usina Hidrelétrica de Angiquinho, em 1913, primeira hidrelétrica do Nordeste, e a Fábrica de Linhas da Pedra, em 1914 - indústria que produzia linha de costura da marca “Estrela”<sup>LXVI</sup>, - e o núcleo fabril, denominado Vila da Pedra, modificando, assim, as caatingas do sertão de Alagoas e região.

### **Dr. Brandão Cavalcante: idealizador da Hidrelétrica de Itaparica**

José Francisco Brandão Cavalcanti tornou-se figura de renome nacional desde que foi nomeado engenheiro chefe responsável pela construção da Estrada de Automóvel do Seridó, no estado do Rio Grande do Norte, fundada em 1915. Concedida pelo Governador do estado, Joaquim Ferreira Chaves (1914-1919), a estrada interligava Natal, capital do estado, ao Seridó.

Paralelamente a isso, o Dr. Brandão Cavalcanti, como era conhecido, fazia parte da Sociedade Anônima Estrada de Automóveis do Seridó, composta por políticos influentes no Rio Grande do Norte.<sup>LXVII</sup> No que diz respeito a esse fato, o engenheiro representou o Estado por meio de políticas públicas voltadas, sobretudo, ao combate à seca, apresentando soluções hidráulicas e a implantação dos primeiros projetos de irrigação.

Observa-se que Dr. Brandão Cavalcanti fazia parte de uma categoria de engenheiros que exaltavam a ciência e que estavam engajados na construção de um país moderno<sup>LXVIII</sup>, e “o progresso, na visão de muitos desses sujeitos, seria o resultado da ação prática e do trabalho empreendido por meio de grandes obras, em específico, as obras de mobilidade responsáveis por integrar o território por vias<sup>LXIX</sup> terrestres”<sup>LXX</sup>. Com base nesses autores, destaca-se a importância que o Dr. Brandão Cavalcanti exerceu ao estar à frente desses projetos que viabilizaram o desenvolvimento das sociedades por onde passou, em especial ao município de Jatobá (PE). Na localidade, visando a exploração hidroagrícola do Vale do São Francisco, propôs a construção de uma pequena usina hidrelétrica na Cachoeira de Itaparica, no cânion do rio, próximo da cidade.

À vista disso, seu nome, cujo trabalho já era conhecido em outros estados, passou a ser veiculado nas páginas do Correio da Pedra, sobretudo, por ser um profissional comprometido com questões referentes à educação desenvolvida em Jatobá (PE), sempre atendendo aos apelos da população em relação à organização de escolas. Por esta informação, contata-se ser o Dr. Brandão Cavalcante um dos intelectuais que contribuíram com o desenvolvimento regional.

### **Revisitando a história abandonada: um sertão de oportunidades**

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO – PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

Em 1878, no meio da caatinga, deu-se início à construção da Estrada de Ferro Paulo Afonso, sob a concessão da Companhia Great Western<sup>LXXI</sup>. A via férrea teve origem na cidade de Piranhas (AL) e ponto terminal na cidade de Jatobá (PE), num empreendimento de 116 km. Vale acrescentar que foi construída por ordem do Imperador D. Pedro II com a intenção de ligar baixo e médio São Francisco, e para amparar os flagelados da seca. Por inúmeros desafios, levou cinco anos para ter seu percurso total concluído, acontecendo em 02 de agosto de 1883<sup>LXXII</sup>.

Segundo Silva<sup>LXXIII</sup>, “a Estrada de Ferro Paulo Afonso foi construída nas caatingas adversas com o auxílio da mão de obra sertaneja, constituída em sua maioria por retirantes da seca, porém, sem trabalho escravo”.<sup>LXXIV</sup> Cumpre destacar que a utilização da força de trabalho dos retirantes foi fundamental para a construção da ferrovia. Partilhando do que as fontes apresentam, de 1º de março a 31 de dezembro de 1879, 66.255 indivíduos foram alimentados pela Estrada<sup>LXXV</sup>. Das pessoas assistidas, 19.717 trabalhavam na via férrea, 45.577 integravam as famílias dos empregados e 961 eram inválidos, viúvas, órfãos e cegos etc. Pode-se dizer que a ferrovia contribuiu, de fato, para amenizar a destruição causada pela seca.

Dessa forma, elege-se a estrada de ferro como um marco do desenvolvimento econômico e social do sertão. Sendo assim, pesquisar sobre sua construção e sobre as iniciativas que os intelectuais implantaram no entorno do projeto possibilita lembrar a “história abandonada” dos municípios contemplados pelo empreendimento, e analisar as transformações que ocorreram a partir da instalação dos trilhos.

Sabe-se que a organização e construção de um projeto com essa amplitude envolvia a contratação de equipe técnica para os trabalhos e para aquisição do material necessário para fazê-lo funcionar. Neste contexto, os engenheiros tornaram-se figuras importantíssimas no processo, sendo obrigados a assumir muitas tarefas, ficando sob suas ordens todo o pessoal necessário ao serviço da divisão<sup>LXXVILXXVII</sup>. Constata-se, com isso, que Reinaldo von Krüger, como responsável pela construção da estrada, desempenhava um trabalho articulado entre ferrovia e sociedade.

De acordo com o Relatório do Presidente da Província de Alagoas à Assembleia Legislativa Provincial<sup>LXXVIII</sup>, esse engenheiro chefe<sup>LXXX</sup> organizou quatro escolas noturnas, de ensino primário, em 1880. Esta iniciativa provocou transformações no núcleo da construção, a começar pela atuação dos trabalhadores da estrada na função de professores. No Relatório consta que as escolas localizavam-se na 1ª seção da via férrea e atendiam aos trabalhadores e seus filhos. No entanto, qualquer pessoa que quisesse aprender a ler e a escrever poderia frequentá-las.

Por essa assertiva, percebe-se que ao engenheiro cabia conhecer a realidade local, sendo “imprescindível intervir sobre ela e transformá-la, tendo em vista as necessidades concretas ditadas pelo processo da modernização”.<sup>LXXXI</sup> Ou seja, o olhar atento desse profissional para as comunidades era fundamental na tomada de decisões acerca de quais ações seriam necessárias para que o sertão pudesse se tornar moderno, como acontecia em outras regiões do país. Assim sendo, a iniciativa da instalação das escolas na estrada de ferro marca os primeiros registros do processo educativo desenvolvido na história da região.

No final de 1902, quando chegou às imediações da Estação de Pedra, sertão alagoano, Delmiro Gouveia já era um comerciante bastante conhecido. No local, construiu a Fábrica de Linhas e a Vila Pedra, constituída por 258 casas. Sobre a vila operária, Maynard<sup>LXXXII</sup>, destaca: “um vilarejo no meio do nada tem a melhor luz elétrica do Brasil. E é permeada pelos signos da modernidade: telefone, telégrafo, sorveteria, água filtrada e encanada, automóveis, cinema”.<sup>LXXXIII</sup>. As fontes informam que as casas eram padronizadas e caiadas, e as ruas bem cuidadas, evidenciando o progresso que Delmiro levou ao sertão, por meio da indústria.

Segundo Nascimento<sup>LXXXIV</sup>,



UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO – PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

Delmiro agia para controlar seus operários e os moradores do núcleo fabril, como já referido, em duas frentes: por um lado, abria as escolas – chegando na Pedra a funcionar oito, sendo seis em casas-escolas, uma no externato São João e uma no salão do cassino/cinema -, enquanto por outro lado no propósito de manter forte controle social sobre os operários da Pedra, punha em ação um conjunto de normas estabelecidas para reger as condutas e os hábitos. Na verdade, eles funcionavam num primeiro momento, como processos educativos dominantes, enquanto, segundo dizia Delmiro para justificar a violência com que as vezes impunhas as regras de conduta, a educação escolar não fazia efeito na definição de modos condizentes com a disciplina que ele esperava dos que trabalhavam na sua fábrica ou viviam dentro do perímetro cercado que constituía o núcleo fabril.<sup>LXXXV</sup>

Verifica-se que, para o autor, medidas severas voltadas ao controle dos trabalhadores do núcleo fabril foram tomadas em Pedra. E, ainda segundo ele, as normas foram necessárias para que a região saísse do atraso em que se encontrava. No que concerne às regras adotadas por Gouveia, Thompson<sup>LXXXVI</sup> afirma<sup>LXXXVII</sup> que “todo processo de industrialização é necessariamente doloroso, porque envolve a erosão de padrões de vida tradicional”. Dessa maneira, as ações tomadas por Delmiro justificam-se pelo contexto do lugar e da época.

No núcleo fabril da Pedra funcionavam seis escolas, sendo elas: Externato Mixto S. João, Escola Ruy Barbosa, Escola 13 de Maio, Escola 15 de Novembro, Escola 7 de Setembro, Escola Rio Branco e Escola José de Alencar<sup>LXXXVIII</sup>, com turmas “diurnas, para crianças e noturnas para adultos”<sup>LXXXIX</sup>. Na vila, “a escola exercia função central no preparo das crianças para o emprego fabril”<sup>XCXCI</sup>, e a frequência às aulas era obrigatória, sendo rigorosamente acompanhada por um Fiscal de Ensino, ou pelo próprio Delmiro.<sup>XCII</sup> Como incentivo ao comparecimento dos alunos às aulas, o industrial disponibilizava ingressos para acesso ao carrossel, ao cinema e ao rинque.

Nesta Vila, circulava o jornal Correio da Pedra<sup>XCIII</sup>, semanário que pertencia, inicialmente, a uma associação e depois à Companhia Agro Fabril Mercantil, empresa do industrial Delmiro Gouveia. O periódico foi fundado em outubro de 1918 e serviu aos interesses da Fábrica de Linhas da Pedra, divulgando suas ações voltadas, principalmente, para a educação. Era bastante comum o jornal publicar matérias sobre a Instrução Pública e, também, o modelo educativo ministrado no núcleo fabril da Vila e nas cidades adjacente. Pelas matérias, percebia-se os ideais de progresso que se pretendia implementar no país, sempre associados à vida moderna e civilizada, idealizada pelo governo republicano. O jornal circulou até maio de 1930.

Em busca de desenvolver seus projetos, Gouveia obteve auxílio para a construção de um açude na Vila da Pedra, junto ao Governo de Alagoas, e parte dos recursos para as obras de abertura de estradas que interligaram Pedra a outras localidades. Na percepção de Maynard (2008), Delmiro enxergou as potencialidades do sertão e “ali, ele deveria cumprir uma importante missão para o desenvolvimento regional”.<sup>XCIV</sup> Na ampla produção existente sobre ele, o perfil empreendedor e visionário que tinha na exploração das potencialidades do sertão é enfatizado. Observa-se que, sob seu olhar, era possível levar o progresso para o interior do país. Com essas informações, encontra-se o segundo registro do processo educativo da região sertaneja.

Na “história abandonada” dessa região, outra figura bastante influente foi Dr. Brandão Cavalcanti. As ações desse engenheiro eram constantemente veiculadas pelo Correio da Pedra. No contexto das matérias, percebe-se que o desenvolvimento da educação do município de Jatobá (PE) esteve sempre presente nos discursos do engenheiro, e representavam os anseios da população local. Numa delas, datada 29 de maio de 1927, destaca-se a reivindicação dos jatobaenses para a imediata conclusão da construção de um grupo escolar.

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

Corroborando com Kropf<sup>XCIV</sup>, identifica-se que o Dr. Brandão Cavalcanti era um engenheiro que também acreditava no poder da ciência, vendo nela o caminho assertivo para o desenvolvimento civilizatório das populações que viviam em regiões afastadas dos centros urbanos. Por isso, era imprescindível que profissionais como ele conhecessem a realidade das sociedades em que viviam e intervissem sobre elas, pois, apenas dessa maneira, poderiam transformá-las de acordo com os modelos do progresso. Nessa perspectiva, as ações do Dr. Brandão Cavalcanti marcaram a terceira iniciativa do processo educativo na região citada, encontrada por este estudo.

E foi nesse cenário de transformações, entre os anos 1878 e 1930, que a região sertaneja dos estados de Alagoas e Pernambuco passou por grandes mudanças, inclusive na educação, tendo como principais responsáveis três intelectuais chegados ao sertão: Reinaldo von Krüger, Delmiro Gouveia e Dr. Brandão Cavalcante. Com efeito, das investidas desses intelectuais, nasceu um sertão de oportunidades e de possibilidades, contrapondo a ideia de retrógrado e de insignificante para a economia nacional<sup>XCVI</sup>. Concordando com o que afirma Sowell<sup>XCVII</sup>, cumpre lembrar que trata-se de homens com “ideias que são "complexas", "excitantes", "inovadoras", "cheias de nuance" ou "progressistas".<sup>XCVIII</sup> Entretanto, o processo de implementação de suas ideias, assim como o próprio desenvolvimento do sertão, caracterizou-se por um ritmo lento de apropriação e modernização.

Nessa proposta, Thompson<sup>XCIX</sup> relata que “ao acompanharmos a mudança, descobrimos como chegamos ao que somos hoje. Compreendemos mais claramente o que foi perdido, o que se conservou “subterraneamente” e o que ainda resta por resolver”.<sup>C</sup> Cumpre ressaltar que este estudo aponta pistas sobre os primeiros registros do processo educativo da região citada, oferecendo elementos que abrem possibilidades para novos estudos acerca do que o tema sugere, relevantes para a História da Educação Brasileira.

Por fim, nota-se que na “história abandonada” - da região, do espaço e do tempo estudados -, a ferrovia e as ações desenvolvidas pelos intelectuais, apresentadas nesta pesquisa, tornaram-se elementos determinantes do grande impulso social, econômico e educacional pelo qual o sertão passou. Desse modo, evidencia-se que o processo desenvolvimentista alterou suas características, transformando-o num sertão de oportunidades.

### Considerações finais

Com as transformações ocorridas no Brasil, a partir da segunda metade do século XIX e início do século XX, surgiram dinâmicas de civilização no sertão, especificamente. Percebe-se que as ferrovias constituíram os principais condutores dos processos de industrialização e modernização nesses lugares, visto que reconfiguraram o território, trazendo-lhe intenso fluxo de transporte. Em virtude disso, proporcionaram diversidade nos serviços de comunicação, que promoveram interações entre os espaços rurais e urbanos.

Os sertões que compreendiam o entorno da Estrada de Ferro Paulo Afonso, naquela época, não apresentavam dinâmica urbana. No entanto, a construção da ferrovia abriu caminho para a chegada da indústria e do desenvolvimento do primeiro empreendimento hidrelétrico, conferindo ao trajeto um relativo destaque no conjunto dos demais municípios existentes na região.

Nesta pesquisa, três nomes ganharam destaque nos registros da história vivenciada pelas comunidades no percurso da referida via férrea: Reinaldo von Krüger, Delmiro Gouveia e Dr. Brandão Cavalcanti, definidos a partir da chegada da ferrovia aos municípios de Piranhas (AL), Vila da Pedra (AL) e Jatobá (PE). Seus trabalhos foram importantes, sobretudo, na configuração do processo educativo destes municípios que, inicialmente, não passavam de pequenas povoações.

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

As ações desses homens promoveram o impulso que favoreceu o surgimento das primeiras escolas e da expansão econômica e populacional da região das caatingas. Nesse contexto, este estudo rememora a “história abandonada” daqueles municípios entre o início da construção da ferrovia e a última publicação do jornal *Correio da Pedra*, fonte principal de registros documentais desta pesquisa.

Por fim, cabe ressaltar que o início do processo educativo do entorno da região da Estrada de Ferro Paulo Afonso foi marcado pela iniciativa de três intelectuais, cuja hibridez das ações foram fundamentais para a mudança de vida da sociedade sertaneja, região marcada pela implementação de grandes projetos desenvolvimentistas.

## Notas

<sup>I</sup> Doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2006), Mestrado em Educação obtido na Universidade Federal de Sergipe - UFS (1998), Bacharel em História pela Universidade Federal de Sergipe (1984) e Graduada em História, também pela Universidade Federal de Sergipe (1979). Professora Associada II do Departamento de Educação e membro do corpo permanente do Programa de Pós-Graduação em Educação da UFS. Membro da Comissão de História do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. Membro do Conselho Editorial/Científico Nacional da Interespaço - Revista de Geografia e Interdisciplinaridade. Membro da Sociedade Brasileira de História da Educação/SBHE. Detentora do Diploma e Medalha Deputada Quintina Diniz concedido pela Assembleia Legislativa do Estado de Sergipe. Atua no campo da História da Educação e os seus interesses estão voltados para discussões que dizem respeito ao Ensino Superior no Brasil (Instituições, Intelectuais, Representações, Memória e Materiais Impressos), tendo como FOCO PRINCIPAL: HISTÓRIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE / UFS). Lidera o Grupo de Estudos e Pesquisas sobre História do Ensino Superior - GREPHES/UFS/CNPq”. (Texto informado pelo autor no Currículo Lattes). Disponível em: <http://lattes.cnpq.br/0698585902048453>. Acesso em: 15 ago. 2022.

<sup>II</sup> Aluna do Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Educação – PPGED, da Universidade Federal de Sergipe – UFS e membro do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre História do Ensino Superior - GREPHES/UFS/CNPq.

<sup>III</sup> Esta estrada de ferro fez parte do surto ferroviário brasileiro no Segundo Reinado (1840-1889) e foi construída numa região de difícil acesso (SILVA, 2012).

<sup>IV</sup> Recebeu o nome de Usina Hidrelétrica Luiz Gonzaga e está localizada a 25 km da cidade de Petrolândia, em Pernambuco. Disponível em: <https://www.chesf.com.br/SistemaChesf/Pages/SistemaGeracao/LuizGonzaga.aspx>. Acesso em: 06 de abr. 2023.

<sup>V</sup> “Na verdade, a palavra sertão é uma corrutela da palavra deserto, que deu a princípio a palavra deserto – deserto grande – e, finalmente, se corrompeu para sertão. Não significa, porém, deserto no sentido demográfico, região despovoada, onde não há habitantes, ou os há em pequeno número” (ANDRADE, 1973, p. 52).

<sup>VI</sup> Localizado às margens do Rio São Francisco.

<sup>VII</sup> Município de Delmiro Gouveia, sertão de Alagoas, atualmente.

<sup>VIII</sup> Hoje, cidade de Petrolândia (PE).

<sup>IX</sup> (SOWELL, 2011, p. 16).

<sup>X</sup> SIRINELLI, Jean-François. **Os intelectuais**. In: RÉMOND, R. (Org.) *Por uma história política*. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003. p. 242.

<sup>XI</sup> (2011).

<sup>XII</sup> “um núcleo mais ou menos sólido de criadores de novas ideias”. (SOWELL, 2011, p. 21).

<sup>XIII</sup> (SOWELL, 2011, p. 7).

<sup>XIV</sup> *IBIDEM*.

<sup>XV</sup> (SOWELL, 2011, p. 21).

<sup>XVI</sup> (KROPF, 1996, p. 182).

<sup>XVII</sup> KROPF, Simone Petraglia. **Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o rio de janeiro no final do século XIX e início do século XX**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [s. l.], v. 13, 1996.

<sup>XVIII</sup> (2011).

<sup>XIX</sup> (SOWELL, 2011, p. 21).

<sup>XX</sup> (SOWELL, 2011, p. 444).

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

- 
- XXI (SOWELL, 2011, p. 444).  
XXII (2003).  
XXIII (SERINELLI, 2003, p. 232).  
XXIV NASCIMENTO, Edvaldo Francisco do. **Delmiro Gouveia e a educação na Pedra**. 4. Ed. – Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018, p. 79.  
XXV Movimento social com propósito de “instruir a massa bruta de analfabetos, cuja linguagem, dizia-se, recordava à infância das primeiras sociedades e os costumes de uma humanidade vivente no subsolo da história” (MONARCHA, 2016, p. 09).  
XXVI (1889).  
XXVII (2011).  
XXVIII (SOWELL, 2011, p. 448).  
XXIX AB’SABER, Aziz Nacib. **Sertões e sertanejos: uma geografia humana sofrida**. São Paulo: Estud. Av. v. 13, n. 36, 1999.  
XXX (AB’SABER, 1999, p. 10).  
XXXI (ANDRADE, 1973, p. 52).  
XXXII ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem do Nordeste**. São Paulo: Brasiliense, 1973.  
XXXIII (AB’SABER, 1999, p. 10).  
XXXIV (AMADO, 1995, p. 149).  
XXXV AMADO, Janaína. **Região, Sertão, Nação. Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995, p. 141-151.  
XXXVI (ABREU, 1998, p. 134).  
XXXVII ABREU, J. Capistrano de. **Capítulos de história: 1500-1800**. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1988. 226 p. - (Biblioteca básica brasileira).  
XXXVIII (ABREU, 1998, p. 134).  
XXXIX SILVA, Davi Roberto Bandeira da. **A construção da Estrada de Ferro de Paulo Afonso: Fotografia e História**. Maceió: IHGAL, 2012.  
XL (SILVA, 2012, p. 50).  
XLI (AMADO, 1995, p. 150).  
XLII (ANDRADE, 1973, p. 52).  
XLIII (1996).  
XLIV (KROPF, 1996, p. 182).  
XLV “Descrito como o modernizador que levou a civilização às caatingas” (MAYNARD, 2008, p. 14).  
XLVI Leonila da Cruz Gouveia, IBDEM, p. 19.  
XLVII Delmiro Porfírio de Farias, IBDEM.  
XLVIII Um importante líder socialista em Pernambuco” (NASCIMENTO, 2018, p. 45).  
XLIX NASCIMENTO, 2018, p. 46.  
L (MAYNARD, 2008, p. 20).  
LI (2012).  
LII ROCHA, Tadeu. **Delmiro Gouveia: o pioneiro de Paulo Afonso**. [Edição fac-símile]. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2012.  
LIII (ROCHA, 2012, p. 44).  
LIV (MAYNARD, 2008, p. 20).  
LV Os couros de bode e boi tiveram diversas utilidades no Nordeste, numa época que ficou conhecida como “época do couro”. IBDEM, p. 116.  
LVI “Tornou-se o único exportador de couros do Nordeste para os Estados Unidos” (MAYNARD, 2008, p. 20).  
LVII Evento de grande importância para os Estados Unidos, realizado no final do século XIX. Na Exposição, que durou seis meses, foi apresentado ao mundo o êxito industrial e moderno de um país fora da Europa. A Exposição teve duração de seis meses. Disponível em: [file:///C:/Users/ales/Downloads/2592-Texto%20do%20artigo-1588-7178-10-20170823%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ales/Downloads/2592-Texto%20do%20artigo-1588-7178-10-20170823%20(1).pdf). Acesso em: 09 de abr. 2023.  
LVIII Um grande e moderno mercado, no Recife, com 264 boxes, conhecido como o “Derby de Delmiro” (MAYNARD, 2008).  
LIX (MAYNARD, 2008, p. 21).  
LX É dela que parte a iniciativa de se separar, retornando à casa dos pais. Não tiveram filhos (NASCIMENTO, 2018).  
LXI “Com quem teria três filhos: Noêmia (1904), Noé (1905) e Maria Augusta (1907)” (MAYNARD, 2008, p. 22).  
LXII “Como Delmiro é denominado por muitos de seus biógrafos”. IBIDEM, p. 44.  
LXIII (2008).  
Boletim do Tempo Presente vol. 12, n. 06. Jun. 2023. p. 01-15 | <https://seer.ufs.br/index.php/tempopresente>

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

- LXIV (MAYNARD, 2008, p. 159).
- LXV Delmiro chegou ao coronelato devido ao poder econômico que possuía (NASCIMENTO, 2018).
- LXVI IBIDEM, p. 75.
- LXVII (SILVA, 2016).
- LXVIII (KROPF, 1996).
- LXIX (SILVA, 2016, p. 190).
- LXX SILVA, Fagner David da. **Traçando caminhos e ligando espaços: as estradas do Rio Grande do Norte e o automóvel (1914-1934)**. Dissertação (mestrado). Rio Grande do Norte: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2016.
- LXXI BONFIM, Luiz Ruben F. de A. **Estrada de Ferro Paulo Afonso – sua origem**. Paulo Afonso, Graftech, 2007, p. 09.
- LXXII IDEM, **Estrada de Ferro Paulo Afonso (1882-1964)**. Paulo Afonso: GrafTech, 2001, p. 01.
- LXXIII (2012).
- LXXIV (SILVA, 2012, p. 13).
- LXXV Informação contida no Relatório do Presidente da Província das Alagoas à Assembleia Legislativa Provincial, 1880, p.60. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/163#?m=84&c=4&s=0&cv=28&r=0&xywh=-949%2C-1%2C3624%2C2557>. Acesso em: 09 de fev. 2023.
- LXXVI (PICANÇO, 1891).
- LXXVII PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: Imprensa a Vapor H. Lombaerts & Companhia, 1891.
- LXXVIII (1880, p. 60).
- LXXIX Chamado Cincinnato Pinto da Silva. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/163#?m=84&c=4&s=0&cv=28&r=0&xywh=-949%2C-1%2C3624%2C2557>. Acesso em: 09 de fev. 2023.
- LXXX Informação contida no Relatório do Presidente da Província das Alagoas à Assembleia Legislativa Provincial, 1880, p.60. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/163#?m=84&c=4&s=0&cv=28&r=0&xywh=-949%2C-1%2C3624%2C2557>. Acesso em: 09 de fev. 2023.
- LXXXI (KROPF, 1996, p. 181).
- LXXXII (2008).
- LXXXIII (MAYNARD, 2008, p. 171).
- LXXXIV (2018).
- LXXXV (NASCIMENTO, 2018, p. 153).
- LXXXVI (1987, p. 344).
- LXXXVII THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**. Tradução de Renato Busatto Neto e Cláudia rocha de Almeida. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- LXXXVIII NASCIMENTO, 2018, p 177.
- LXXXIX (CORREIA, 1998, p. 247).
- XC (CORREIA, 1998, p. 247).
- XCI CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano operário no sertão**. Campinas, SP: Papyrus, 1998.
- XCII (NASCIMENTO, 2018).
- XCIII NASCIMENTO, Edvaldo Francisco do; BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti (Orgs.). **Correio da Pedra**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2017.
- XCIV (MAYNARD, 2008, p. 170).
- XCV (1996).
- XCVI (MAYNARD, 2008).
- XCVII (2011).
- XCVIII (THOMPSON, 1987, p. 344).
- XCIX (1987).
- C (THOMPSON, 1987, p. 344).

## Referências Bibliográficas

- ABREU, J. Capistrano de. **Capítulos de história: 1500-1800**. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1988. 226 p. - (Biblioteca básica brasileira).  
Boletim do Tempo Presente vol. 12, n. 06. Jun. 2023. p. 01-15 | <https://seer.ufs.br/index.php/tempopresente>

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

---

AB'SABER, Aziz Nacib. **Sertões e sertanejos: uma geografia humana sofrida**. São Paulo: Estud. Av. v. 13, n. 36, 1999.

AMADO, Janaína. **Região, Sertão, Nação. Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995, p.141-151.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A Terra e o Homem do Nordeste**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

BONFIM, Luiz Ruben F. de A. **Estrada de Ferro Paulo Afonso – sua origem**. Paulo Afonso, Graftech, 2007.

\_\_\_\_\_. **Estrada de Ferro Paulo Afonso (1882-1964)**. Paulo Afonso: GrafTech, 2001.

CHARTIER, Roger. **A beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano operário no sertão**. Campinas, SP: Papirus, 1998.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.,1993, v.2.

KROPF, Simone Petraglia. **Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [s. l.], v. 13, 1996.

MAYNARD, Dilton Cândido Santos. **O Senhor da Pedra: os usos da memória de Delmiro Gouveia (1940-1980)**. Tese de Doutorado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2008.

MONARCHA, Carlos. **A instrução pública nas vozes dos portadores de futuros (Brasil – séculos XIX e XX)** [online]. Uberlândia: EDUFU, 2016.

NASCIMENTO, Edvaldo Francisco do. **Delmiro Gouveia e a educação na Pedra** /Edvaldo Francisco do Nascimento – 4. Ed. – Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018.

NASCIMENTO, Edvaldo Francisco do; BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti (Orgs.). **Correio da Pedra**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2017.

PICANÇO, Francisco. **Diccionario de Estradas de Ferro**. Rio de Janeiro: Imprensa a Vapor H. Lombaerts & Companhia, 1891

ROCHA, Tadeu. **Delmiro Gouveia: o pioneiro de Paulo Afonso**. [Edição fac-símile]. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2012.

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

UMA HISTÓRIA ABANDONADA (1878-1930): OS INTELLECTUAIS QUE CONTRIBUÍRAM COM  
A EDUCAÇÃO SERTANEJA NO PERCURSO DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO –  
PIRANHAS (AL) A JATOBÁ (PE)

SOUZA, J. E.  
MOREIRA, A. F.

---

SILVA, Fagner David da. **Traçando caminhos e ligando espaços: as estradas do Rio Grande do Norte e o automóvel (1914-1934)**. Dissertação (mestrado). Rio Grande do Norte: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2016.

SIRINELLI, Jean-François. **Os intelectuais**. In: RÉMOND, R. (Org.) Por uma história política. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003. p. 231-269.

SOWELL, Thomas. **Os Intelectuais e a Sociedade**. Tradução de Maurício G. Righi. São Paulo: É Realizações, 2011.

THOMPSON, Edward Palmer. **A formação da classe operária inglesa**. Tradução de Renato Busatto Neto e Cláudia rocha de Almeida. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.