



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL
EM ENSINO DE HISTÓRIA**

JOSEFA ROSANIA REIS DE MATOS

MEMÓRIAS DO TREM QUE NUNCA CHEGOU

Um estudo acerca da obra inacabada da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso nas
matas de Paripiranga-BA (1950-1957)

São Cristóvão (SE)

2026

JOSEFA ROSANIA REIS DE MATOS

MEMÓRIAS DO TREM QUE NUNCA CHEGOU

Um estudo acerca da obra inacabada da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso nas
matas de Paripiranga-BA (1950-1957)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História, da Universidade Federal de Sergipe – UFS, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Ensino de História.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Sheyla Farias Silva.

Linha de pesquisa: Linguagens, narrativas, produção e difusão.

São Cristóvão (SE)
2026

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Matos, Josefa Rosania Reis de

M433m Memórias do trem que nunca chegou: um estudo acerca da obra inacabada da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga-BA (1950-1957) / Josefa Rosania Reis de Matos; orientadora Sheyla Farias Silva. – São Cristóvão, SE, 2026.

205 f.: il.

Dissertação (Mestrado Profissional em História)
Universidade Federal de Sergipe, 2026.

1. História - Estudo e ensino. 2. História local – Paripiranga (BA). 3. Memória. 4. Recursos educacionais abertos. 5. Ferrovias – História – Paripiranga (BA). 6. Ferrovias – Projetos e construção – Paripiranga (BA). I. Silva, Sheyla Farias, orient. II. Título.

CDU 94(813.8)

JOSEFA ROSANIA REIS DE MATOS

MEMÓRIAS DO TREM QUE NUNCA CHEGOU

Um estudo acerca da obra inacabada da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso nas
matas de Paripiranga-BA (1950-1957)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação Profissional em Ensino de História,
da Universidade Federal de Sergipe – UFS,
como requisito parcial para obtenção do título
de mestre em Ensino de História.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Sheyla Farias Silva
PROFHISTÓRIA/Universidade Federal de Sergipe - UFS

Prof. Dr. Paulo Heimar Souto
PROFHISTÓRIA/Universidade Federal de Sergipe - UFS

Prof.^a Dr.^a Lina Maria Brandão de Aras
PPGH/Universidade Federal da Bahia - UFBA

Aos meus filhos, Inácio e Sofia, amor incondicional, minha razão de viver.
Ao meu companheiro de vida, Osmar Borges de Menezes.

AGRADECIMENTOS

Escrever os agradecimentos de uma dissertação parece uma tarefa simples, mas, ao fazer a retrospectiva de tudo o que vivenciei e das pessoas que me acompanharam, percebo a complexidade deste momento. Entendi que jamais estive sozinha: desde a inscrição no Profhistória até o instante em que digito estas palavras, fui amparada. Compreendo, hoje, que não sou um ser isolado, mas um compilado de todos aqueles que estiveram, e estão, comigo em cada etapa da vida.

À minha família, meu alicerce e primeira composição. Ao meu pai, Pedro Conceição de Matos; à minha mãe, Maria Maranduba Reis (*in memoriam*); e às minhas irmãs, Jacira, Jocelma (*in memoriam*, parte de mim que perdi durante este processo), Jocélia, Giovânia e Gislene: obrigada por compartilharem comigo os melhores momentos da minha vida.

Aos meus filhos, Inácio e Sofia, presentes de Deus e meus retalhos mais coloridos. Vocês me deram energia para sonhar quando o horizonte parecia inalcançável. Obrigada por compreenderem as ausências da mamãe, tão questionadas por Sofia, durante as idas semanais a Aracaju e as viagens para eventos científicos.

Ao meu esposo, Osmar Borges de Menezes, companheiro fiel nesses dezenove anos de vida compartilhada. Obrigada por me apoiar, oferecer suporte emocional e me fazer acreditar na minha capacidade de transformar sonhos em realidade, mesmo quando isso significou sobrecarregar-se com os cuidados de nossos filhos para que eu pudesse seguir.

Agradeço à minha sobrinha, Mariana Matos, pela colaboração nas entrevistas, gravações e pela generosa disponibilidade na leitura dos textos e fascículos. Ao meu sobrinho, José Nelson Andrade, pelo apoio inestimável com as imagens aéreas.

À amiga Verônica Nogueira, que me apresentou o Profhistória e nunca desistiu de mim, incentivando-me, mesmo quando eu duvidava de minha capacidade. Ao amigo Antunes Santana Reis, que acreditou no meu potencial e, ao conhecer meu tema, prontamente indicou caminhos valiosos. Aos colegas Antônio Santana Carregosa, Edjan e Juan Kleber, por disponibilizarem seus arquivos dos jornais *O Ideal* e *A Semana*, tão essenciais para este trabalho. Em especial, à minha grande amiga Andreia Moreira, parceira desde a inscrição, com quem compartilhei moradia, viagens, angústias, leituras e, principalmente, nossos sonhos como professoras e mestrandas.

À Secretaria Municipal de Educação, na pessoa da secretária Ana Carmem Correia Fraga Santana, pela concessão da licença para dedicação exclusiva ao mestrado. À coordenadora municipal do Fundamental II, Vanesca Carvalho Leal, por permitir que eu compartilhasse com

os professores de História de nosso município o recurso produzido nesta pesquisa durante o planejamento coletivo/2026.

Aos amigos do “carroterapia”, Carlos Henrique Acioly e Liliane Silva, com quem dividi as vivências e estudos nas estradas entre Simão Dias e Aracaju. Obrigada por tanto! À amiga Maria José Lima, pela valiosa partilha e trocas de leituras.

Aos colegas da turma 2024: que grupo animado! Cada encontro foi uma oportunidade de aprendizagem, trocas de saberes e, claro, muita diversão.

Aos professores do Profhistória/UFS: Fábio Alves, Mariana Bracks, Mohammed Yassin, Nyimpini Khosa, Marizete Lucini e Diogo Santana, obrigada por compartilharem seus conhecimentos.

Aos membros da banca de qualificação: Paulo Heimar, pela sensibilidade e acolhimento desde o primeiro instante, e pelos encaminhamentos indispensáveis para o aprimoramento deste texto; e à professora Lina Aras, pelas palavras generosas sobre a minha “Paris do Sertão” e pelas excelentes contribuições.

À minha orientadora, Sheyla Farias Silva, agora coordenadora, por dividir comigo sua experiência e pelo cuidado constante, que tornou esta caminhada mais leve e segura.

Ao Profhistória, por proporcionar a nós, professores/as da Educação Básica, a oportunidade de realizar um mestrado de qualidade. À CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), pelo apoio financeiro mediante a concessão da bolsa, fundamental para a conclusão deste percurso.

Registro um agradecimento especial às pessoas que abriram suas memórias e tornaram esta pesquisa possível: Dona Maria Oliveira Anjos, José Januário dos Santos Reis, Josefina Ercília de Santana e Francino Carvalho. Aos descendentes dos trabalhadores da linha de ferro: José Elivon Gonçalves Bomfim, Maria Ferreira dos Santos Oliveira, João Carlos Lima Bezerra e Maria Emília Ferreira Guimarães Maynart Rabelo, por me permitirem ouvir e registrar suas histórias familiares.

Por fim, aos moradores das matas de Paripiranga que me apontaram caminhos sobre a história da estrada de ferro Salgado/Paulo Afonso, em especial às comunidades de Cutia, Pau Preto, Sabão, Roça de Dentro, Correntes, Antas do Raso e do bairro Corte. Este trabalho é por nós e para nós, que tantas vezes permanecemos às margens das literaturas locais.

Os trilhos da ferrovia jamais
interromperam a pacatez da sua vida com os silvos de uma locomotiva (Silva, 2017, p. 22)

RESUMO

Esta dissertação investiga os impactos da construção inacabada da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso (1950-1957) nas matas de Paripiranga (BA). O estudo baseia-se nas memórias de moradores locais que testemunharam o período e de familiares de trabalhadores que se estabeleceram na região. A relevância da pesquisa reside em registrar histórias dos habitantes das matas (zona rural) de Paripiranga, que sentiram os impactos de um projeto ferroviário interrompido antes de sua conclusão. Além disso, destaca a importância dessas memórias para o ensino e a aprendizagem de História. A questão central da pesquisa é: Quais os impactos causados pela construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso para os moradores das matas de Paripiranga (BA)? A dissertação tenta mostrar ainda como este trabalho pode contribuir para o ensino e aprendizagem de história local. O objetivo geral foi identificar os impactos causados pela construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso para os moradores das matas de Paripiranga (BA) e como este trabalho pode contribuir para o ensino e a aprendizagem de história local. Para isso, os objetivos específicos foram: (01) Reavivar as memórias dos moradores rurais de Paripiranga que vivenciaram a implementação e o abandono da ferrovia; (02) Conhecer as histórias dos trabalhadores da Leste que se fixaram na região e os impactos de sua chegada nas comunidades rurais; (03) Entender o processo de construção inacabada da linha férrea em Paripiranga; (04) Produzir fascículos de história local, baseados nas memórias coletadas, para professores de História do 9º ano do Ensino Fundamental II, em Paripiranga. A fundamentação teórica baseia-se em autores como Ecléa Bosi (2023), Jöel Candau (2011), Tenório (1996), Silveira (2009), Correia (2018), Paul Thompson (2002), Bueno (2024) Schmith (2014), entre outros. A pesquisa é exploratória numa abordagem qualitativa, ideal para investigar as subjetividades e memórias dos envolvidos. Quanto aos procedimentos, adotou-se o estudo de caso, e as entrevistas semiestruturadas foram o principal instrumento para a coleta de dados. A análise de conteúdo de Laurence Bardin (2016) foi utilizada para interpretar o material. Os resultados evidenciam mudança na dinâmica social das comunidades e sentimento de frustração dos moradores; o impacto econômico, principalmente no que se refere à perda de propriedade, ao não pagamento de indenizações e aos direitos trabalhistas; bem como o impacto ambiental, que perdura até a atualidade. Por fim, como produto final, apresenta-se o Recurso Educacional Aberto (REA), composto por fascículos de história local voltados para professores do 9º ano do Ensino Fundamental II das escolas de Paripiranga (BA), com o objetivo de difundir e valorizar a história local.

Palavras-chave: Ensino de História; Fascículos; História local; Identidade e memória; Linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

ABSTRACT

This dissertation investigates the impacts of the unfinished construction of the Salgado/Paulo Afonso Railway Line (1950-1957) in the forest of Paripiranga (BA). The study is based in the memories of local residents who witnessed the period and of workers' family members who settled in the region. The relevance of the research lies in recording the stories of the inhabitants of the forests (rural area) of Paripiranga, who felt the impacts of a railway project interrupted before its completion. Furthermore, it highlights the importance of these memories for the teaching and learning of History. The central question of the research is: what are the impacts caused by the unfinished construction of the Salgado/Paulo Afonso railway line for the inhabitants of the Paripiranga forests (BA)? The dissertation also attempts to show how this work can contribute to the teaching and learning of local history. The overall objective was to identify the impacts caused by the unfinished construction of the Salgado/Paulo Afonso railway line for the inhabitants of Paripiranga (BA) forests and how this work can contribute to the teaching and learning of local history. To this end, the specific objectives were: (01) To revive the memories of the rural residents of Paripiranga who experienced the implementation and abandonment of the railway; (02) To learn about the stories of the Leste workers who settled in the region and the impacts of their arrival on the rural communities; (03) To understand the unfinished construction process of the railway line in Paripiranga; (04) To produce local history booklets, based on collected memories, for 9th grade History teachers in Elementary School II, in Paripiranga. The theoretical foundation is based on authors such as Ecléa Bosi (2023), Jöel Candau (2011), Tenório (1996), Silveira (2009), Correia (2018), Paul Thompson (2002), Bueno (2024), Schmith (2014), among others. This exploratory study, using a qualitative approach, ideal for investigating the subjectivities and memories of those involved. Regarding procedures, a case study was adopted, and semi-structured interviews were the main instrument for data collection. Laurence Bardin's (2016) content analysis was used to interpret the material. The results highlight changes in the social dynamics of the communities and feeling of frustration from residents; the economic impact, mainly regarding the loss of property, non-payment of compensation, and labor rights; as well as the environmental impact, which persists to the present day. Finally, as a final product, an Open Educational Resource (OER) is presented, composed by booklets of local history aimed at 9th-grade teachers from schools of Paripiranga (BA), with the objective of disseminating and valuing local history.

Keywords: History teaching; Fascicles; Local history; Identity and memory; Salgado/Paulo Afonso railway line.

LISTA DE SIGLAS

BDTD - Biblioteca Digital de Teses e Dissertações

BNCC - Base Nacional Comum Curricular

CME - Conselho Municipal de Educação

DCRB - Documento Curricular Referencial da Bahia

DCRM - Documento Curricular Referencial do Município

DNEF - Departamento Nacional de Estradas de Ferro

LEPH - Laboratório de Ensino e Pesquisa em História

REA - Recurso Educacional Aberto

RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

UFS - Universidade Federal de Sergipe

VFFLB - Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Portal de Paripiranga, 2024.....	37
Figura 02: Praça Ruy Barbosa (Praça da Igreja Matriz), Paripiranga-BA, 2023.....	38
Figura 03: Paripiranga na Bahia e no Brasil.....	39
Figura 04: Jornal <i>O Paladino</i> (1920): “Patrocínio do Coité”.....	41
Figura 05: Letra da música das “panhas de café”, 2024.....	43
Figura 06: Jornal <i>O Paladino</i> (1923): “Os surtos da indústria em Coité”.....	44
Figura 07: Máquina de descaroçar algodão.....	45
Figura 08: Máquina de descaroçar algodão, hoje patrimônio histórico, na praça da Fortaleza.....	46
Figura 09: Cooperativa de Batatinha, década de 1960, Simão Dias (SE).....	47
Figura 10: Largo 02 de Julho, Paripiranga (BA), década 1950.....	49
Figura 11: Jornal <i>A Semana</i> , 11/05/1947.....	50
Figura 12: Grupo Escolar de Paripiranga, 1954.....	51
Figura 13: Placa de inauguração do Grupo Escolar, 1948.....	51
Figura 14: Festa de Nossa Senhora do Patrocínio, década de 1950.....	52
Figura 15: Jornal <i>O Ideal</i> , 1955.....	55
Figura 16: Linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA).....	60
Figura 17: Capela de São Joaquim, Correntes, 2024.....	61
Figura 18: Caverna no povoado Sabão, Paripiranga-BA, 2024.....	62
Figura 19: Bueiro, localizado na Roça de Dentro, 2025.....	63
Figura 20: Capela de Nossa Senhora Aparecida, 2025.....	64
Figura 21: Natal do povoado Pau Preto, <i>O Ideal</i> , 02/02/1961.....	65
Figura 22: Igreja Santa Rita de Cássia e São José, povoado Pau Preto, 2024.....	67
Figura 23: Família de José Lino Ferreira, povoado Pau Preto.....	68
Figura 24: Capela de Pantaleão, povoado Antas do Raso.....	69
Figura 25: Capela de Nossa Senhora da Conceição, povoado Antas do Raso.....	70
Figura 26: Foto do Padre João de Matos.....	79
Figura 27: Mapa construído pelo Padre João de Matos.....	79

Figura 28: Dr. Braz Hermenegildo do Amaral e sua equipe em Patrocínio do Coité (Paripiranga), fotografia de 1914.....	80
Figura 29: Mapa construído para as negociações entre Bahia e Sergipe.....	81
Figura 30: Artigo do jornal <i>O Ideal</i> , 1953.....	87
Figura 31: Registro em cimento e pedra da Empresa Mauritan-LTDA, Cutia.....	89
Figura 32: Bueiro construído pela Empresa Mauritan-LTDA, Cutia.....	90
Figura 33: Aterro de rochas resultantes de explosões durante a construção da linha férrea.....	91
Figura 34: Bueiro entre a comunidade Cutia e Barracão.....	92
Figura 35: A interrupções dos trabalhos, <i>O Ideal</i> , 04/04/1954.....	93
Figura 36: Festa na nova capela de Santo Antônio do Anão.....	95
Figura 37: Exemplar do jornal <i>O Ideal</i> que traz na manchete a Barragem do Anão.....	96
Figura 38: Vista do local onde seria a Barragem do Anão, Raposa.....	104
Figura 39: Tanque de pedra, povoado Raposa, Simão Dias (09/08/1955).....	104
Figura 40: Placa de cimento e pedra com a data de 09/08/1955.....	104
Figura 41: Os vestígios (cortes e bancas) da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA).....	106
Figura 42: Bairro Corte, Paripiranga (BA).....	107
Figura 43: Corte, povoado Sabão (09/02/2025)	108
Figura 44: Imagem aérea do corte nas Correntes (01) e Roça de Dentro (02).....	109
Figura 45: Corte e rochas deixadas pela explosão, povoado Sabão (09/02/2025).....	110
Figura 46: Tanque de pedra e cal construído com as pedras advindas do abandono da linha....	111
Figura 47: Seu Pedro (82 anos) com pedaço de trilho da linha férrea Salgado/Paulo Afonso...	112
Figura 48: José Carlos, utilizando pedaços de trilho para “bater enxada”	113
Figura 49: Estação ferroviária de Salgado/SE.....	113
Figura 50: Seu Guilherme Nunes dos Anjos.....	116
Figura 51: Mercado Municipal de Paripiranga Guilherme Nunes dos Anjos.....	118
Figura 52: Fotografia do casal Manuel Ferreira e dona Antônia.....	125
Figura 53: Fotografia do casal Domingos Gonçalves e Belira Alves Bomfim.....	128
Figura 54: Procuração para recebimento de indenização devido ao uso da terra para a construção da via férrea.....	139
Figura 55: Desenho para a capa dos fascículos produzido por Érica Santa Rosa.....	147
Figura 56: Capa do fascículo 01.....	148
Figura 57: Capa do fascículo 02.....	150

Figura 58: Capa do fascículo 03.....	152
--------------------------------------	-----

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 - Nome dos operários, local de origem e onde passou a residir em Paripiranga (BA).....	124
--	-----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	15
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E CAMINHOS METODOLÓGICOS.....	24
3 PARIPIRANGA: A “PARIS” DO NORDESTE BAIANO.....	37
3.1 PARIPIRANGA DOS ANOS 1950: SONHOS E PERSPECTIVAS	48
3.2 AS MATAS DE PARIPIRANGA: “TERRA BEM DIVIDIDA E MAL REPARTIDA” ...	54
4 UMA DIVISA, UM LIMITE, UM SONHO: A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO	72
4.1 ENTRE SERRAS E SERTÕES: A SAGA DO LIMITE ENTRE PARIPIRANGA (BA) E SIMÃO DIAS (SE).....	76
4.2 A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO NOS LIMITES DE PARIPIRANGA E SIMÃO DIAS.....	81
4.3 A BARRAGEM DO ANÃO: “A MAIS IMPORTANTE OBRA D’ARTE DE TODA A LINHA”.....	93
5. AS MEMÓRIAS DO TREM QUE NUNCA CHEGOU.....	101
5.1 O LÓCUS DA PESQUISA: O QUE VI E O QUE VIVENCIEI.....	103
5.2 AS ENTREVISTAS: O QUE VI, O QUE OUVI E O QUE COMPARTILHEI.....	114
5.2.1 MARIA OLIVEIRA ANJOS.....	114
5.2.2 JOSÉ JANUÁRIO DOS SANTOS REIS (SEU ZEQUINHA).....	118
5.2.3 JOSEFINA ERCÍLIA SANTANA (DONA ZIZI).....	119
5.2.4 FRANCINO DIAS DE CARVALHO.....	121
5.3 OS FILHOS DA LESTE: MEMÓRIAS E NARRATIVAS.....	122
5.4 O QUE COLHI E O QUE APREENDI.....	132
6. PRODUÇÃO DE FASCÍCULOS: UM CAMINHO A SER TRILHADO PARA O ENSINO DE HISTÓRIA LOCAL.....	142
6.1 A PRODUÇÃO DO RECURSO EDUCACIONAL ABERTO.....	145
6.1.1 FASCÍCULO 01: O SONHO DE FERRO: HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO.....	148
6.1.2 FASCÍCULO 02: MEMÓRIAS E HISTÓRIAS DA ESTRADA DE FERRO NAS MATAS DE PARIPIRANGA (BA).....	150
6.1.3 FASCÍCULO 03: ENTRE CORTES E BANCAS ADORMECE OS SONHOS DA LINHA DE FERRO SALGADO/ PAULO AFONSO.....	151
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	154

8. REFERÊNCIAS.....	157
9. ANEXOS.....	163

INTRODUÇÃO

Desde a implantação das primeiras linhas de ferro na Inglaterra no início do século XIX, as ferrovias não saíram do imaginário das populações em toda parte do mundo. Como citou Hobsbawm (2020, p. 83), “Nenhuma outra inovação da Revolução Industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia”. E isso não foi diferente aqui no Brasil, as linhas de ferro alimentavam o imaginário da população brasileira com a ideia do progresso e da modernização¹, além da possibilidade de interligar o gigante território.

No Nordeste brasileiro, a chegada das ferrovias se dá no início da segunda metade do século XIX², o que acalora o sonho do progresso e modernização para a região. Contudo, para muitos, esse sonho de progresso e modernização se tornou uma desesperança marcada, como é o caso da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso, projetada para ligar as cidades de Salgado (SE) a Paulo Afonso (BA), passando pelo município de Paripiranga (BA). Todavia, o sonho pela chegada da modernização pela linha férrea foi interrompido, ficando apenas na memória de seus moradores, inclusive nas minhas memórias. E são estas que desejo trazer à lume nesta dissertação.

Como eu nasci e vivi a maior parte da minha vida na comunidade Pau Preto, zona rural de Paripiranga (BA) e um dos locais por onde a linha seria construída, desde cedo convivi com os enormes “cortes” e “bancas” deixadas pelo início da construção da linha de trem que nunca chegou. E, mesmo não tendo vivido esse momento, ele faz parte das minhas memórias, pois me criei ouvindo as histórias dos mais velhos sobre esse acontecimento sempre como um tempo de sonho pela chegada do progresso que viria junto com o trem. Essa memória não é só minha, como afirma Pollak (1992, p. 200-202), a memória é um fenômeno construído individualmente e coletivamente, organizado a partir do presente, e em parte herdada por aqueles que, de certa forma, se sentem pertencentes ou se identificam com um determinado passado. Assim sendo,

¹ Para os moradores de Paripiranga, na década de 1950, progresso e modernidade era integrar o município às principais capitais do Nordeste, principalmente para o escoamento da produção agrícola. Além disso, a construção de uma linha férrea traria outros benefícios, como melhoria de estradas, abastecimento de água com a construção da barragem do Anão e emprego para a população. Os melhoramentos no município já tinham iniciado no final dos anos 1948, “quando veio um engenheiro da Bahia e marcou o município todo para fazer obra. Teve o hospital, que virou colégio depois, o mercado e o açude” (Francisco Sabino Soares, 04/11/2012, em entrevista a Antônio Santana Carregosa, 2019). “Essas realizações são resultado da nova realidade financeira do município, que, a partir de 1946, passou a receber o ‘fundo de participação’, e das boas relações políticas nos planos estadual e federal” (Carregosa, 2019, p. 125).

² CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000, p. 51 Tese (doutorado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia da Universidade de Campinas (UNICAMP), Campinas, SP, 2000.

essas memórias são compartilhadas com pessoas que viveram essa fase da história do município ou conviveram com os sujeitos que vieram trabalhar na obra e aqui permaneceram.

Diante disso, escolhi esse recorte da história de Paripiranga para realizar esta pesquisa. Como objeto de estudo, as memórias dos moradores das matas³ acerca dos impactos decorrentes da construção inacabada da linha, bem como dos familiares dos trabalhadores que aqui formaram suas famílias.

Atualmente, pouco se sabe sobre esse período tão marcante para a história local, a não ser se perguntar às pessoas mais velhas das comunidades. Dessa forma, entendo que há uma emergência em tornar conhecidas essas memórias, para que não caiam no esquecimento. Pois, como assevera Nora (1993), a memória não consegue sobreviver à rapidez do tempo, por isso preciso manter a vivacidade dessas memórias e registrá-las, para que sejam lembradas pelas atuais e futuras gerações. Portanto, esta pesquisa procura trazer à baila as memórias dessas pessoas que só precisam ser ouvidas, ter a oportunidade de contar suas versões da história. Nesse sentido, “Ao privilegiar a análise dos excluídos, dos marginalizados e das minorias, a história oral ressaltou a importância de memórias subterrâneas que, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opõe à ‘memória oficial’ (Pollak, 1992, p. 200-212)”.

Ademais, como professora de História em duas escolas da zona rural de Paripiranga, nos povoados Cajueiro e Roça Nova, gosto de trabalhar com a realidade dos alunos. No entanto, sinto a carência de materiais didáticos/pedagógicos para trabalhar a história local, principalmente sobre as comunidades rurais. Isso porque os poucos escritos sobre este município só remetem às famílias ilustres, aos notáveis políticos, sobre a religião católica e muito pouco sobre a população da zona rural, das matas, ainda que esta seja maioria. Nesse sentido, cabe lembrar o que nos alerta Chimamanda Adiche (2019), não podemos contar a história por um mesmo olhar, ou seja, o risco da história única. Portanto, esta pesquisa procura trazer à lume as memórias silenciadas das pessoas que vivenciaram o período da construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

Do mesmo modo, os alunos precisam entender que, sendo sujeitos históricos, tomados de consciência histórica, os acontecimentos locais não estão isolados do mundo, mas sim intimamente interligados aos contextos nacional e global (glocal), por isso a importância de trazer essas narrativas para o ensino de História, como bem destaca Bueno (2024):

(...) a intenção é que os alunos percebam seus grupos de pertencimento como sujeitos da História; que os processos ali vividos não estão isolados ou desvinculados do

³ “Moradores das matas” é uma expressão para se referir aos moradores da parte mais fértil e fresca da zona rural de Paripiranga (BA), uma vez que a zona rural deste município é chamada pelos seus moradores de matas e caatingas. A primeira compreende a parte mais fresca e a segunda, a região mais quente do município.

mundo, mas sim, inseridos em outros maiores e, principalmente, que as ações de mudança não estão restritas a heróis e grupos privilegiados, mas que podem ser realizadas por quaisquer mãos que tenham vontade de lutar e intervir em prol de uma realidade mais justa e igualitária (Bueno, 2024, p. 97).

De tal modo, dentre os acontecimentos locais vinculados ao global está a construção inicial da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, datada da década de 1950, da qual só existem uns poucos registros que estão no jornal *O Ideal* (1953-1961), de Paripiranga, e no jornal *A Semana* (1946-1969), que circulava no município vizinho de Simão Dias (SE). Todavia, a maioria das pessoas não tinham acesso aos jornais, somente os mais abastados do município e, assim, sinto que há uma grande relevância em recuperar as memórias das pessoas que viveram nesse período (hoje pessoas idosas) e das famílias formadas pelos trabalhadores da linha que aqui permaneceram. E, a partir dessas narrativas, saber quais os impactos (sociais, ambientais e econômicos) decorrentes desse acontecimento para a população local, uma vez que convivem até hoje com as marcas desse tempo, quais sejam, os cortes no solo ou bancas que atravessam o município de Paripiranga (BA).

Por esta razão, desejo, a partir da escuta das memórias, transformá-las em narrativas históricas, para que elas não se percam com o tempo e não caiam no esquecimento. E, para que isso não aconteça, essas pessoas só precisam de alguém que as ouça, é o que Pollak (1989) chama de momento oportuno para romper o silêncio e, como assevera Bosi (2023, p. 85), “Sua vida ganha uma finalidade, se encontrar ouvidos atentos, ressonância.”

Porquanto, produzir um material didático pedagógico sobre esse tema é de muita relevância, tendo em vista que poderá ser utilizado nas aulas de História e/ou Identidade e Memória por uma filosofia de pertencimento⁴ e para que esse evento seja passado para os descendentes das famílias das comunidades que foram “atingidas” pela construção da linha férrea. Ademais, é fundamental para que os descendentes dos trabalhadores da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB)⁵ se sintam, de fato, pertencentes a essas comunidades. Isso porque, ao recuperar a história de um lugar, de seus sujeitos, fortalecemos a identidade local. Além da relevância do tema para a preservação das memórias dessas comunidades e para o ensino da história local, alerta-nos sobre os impactos que uma grande construção pode causar a um determinado espaço, seja social, econômico, ambiental e, até mesmo, emocional.

⁴ Componente Curricular inserido no Currículo da Rede Municipal de Ensino de Paripiranga/BA, desde 2022.

⁵ Estatal responsável pela construção da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso.

Nesse sentido, a pesquisa aqui proposta tem como problemática: Quais os impactos causados pelo início da construção e abandono da linha férrea Salgado/Paulo Afonso para os moradores das matas de Paripiranga (BA)?

Assim sendo, o objetivo geral desta pesquisa foi identificar os impactos causados pela construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso para os moradores das matas de Paripiranga (BA) e como este trabalho pode contribuir para o Ensino e aprendizagem de história local. Para alcançar esse desígnio, foram estipulados os seguintes objetivos específicos: (01) Reavivar memórias dos moradores das comunidades rurais do município de Paripiranga que vivenciaram o período da implementação e abandono da estrada de ferro Salgado/Paulo Afonso; (02) Conhecer as histórias dos trabalhadores da Leste, que aqui formaram suas famílias e fixaram residência, e os impactos da sua chegada às comunidades rurais de Paripiranga; (03) Entender o processo de construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso no município de Paripiranga (BA); (04) Produzir fascículos de história local a partir das memórias narradas pelos entrevistados, os quais serão destinados aos professores/as de História do 9º ano do Ensino Fundamental II, no município de Paripiranga (BA).

Importante destacar que, quando iniciamos uma pesquisa, o que primeiro nos ocorre é: Onde pesquisar? Quais fontes? De imediato, vêm as fontes escritas. Assim, um dos primeiros passos desta pesquisa foi buscar registros sobre a linha férrea Salgado/Paulo Afonso em jornais da época. Além de buscar informações sobre a linha de ferro, o jornal também me ajudou a visitar a Paripiranga dos anos cinquenta.

Como eu sabia que circulava um semanário denominado *O Ideal*⁶ nessa época, acreditei ser possível ter algum registro neles. Entrei em contato com Antônio Santana Carregosa⁷ para confirmar, e o mesmo me informou que realmente existiam notas desses momentos no referido periódico. Como eu já sabia que exemplares desses jornais tinham sido doados à Universidade Ages⁸, para o Laboratório de Ensino e Pesquisa em História-LEPH, tentei marcar um horário neste, porém estava fechado temporariamente. Para não atrasar a pesquisa, procurei, mais uma vez o escritor Antônio Carregosa e este me enviou os exemplares dos jornais que ele tinha digitalizado em formato portátil de documento (PDF). Assim, pude iniciar a leitura deles, a fim de encontrar apontamentos sobre o tema ora pesquisado. Nesse

⁶ O jornal *O Ideal* circulou, de 03 de maio 1953 a 27 de agosto de 1961, no município de Paripiranga. O seu Diretor-proprietário era o Sr. Jônathas Lima de Menezes, e Sebastião A. de Santana, o diretor-gerente.

⁷ Antônio Santana Carregosa é doutor em Sociologia, pesquisador e escritor sobre a história política de Paripiranga (BA).

⁸ Integrada à Ânima Educação, em 2019, um grande ecossistema de Ensino Superior privado no Brasil. Fundada em 2003, a empresa possui diversas instituições de ensino, mais de 500 polos educacionais oferecendo diversos cursos de graduação, pós-graduação, mestrado e doutorado.

semanário, encontrei artigos e notas sobre a Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso, o primeiro em 1953, e o último, em 1959.

Como a construção da linha ligaria os municípios de Simão Dias (SE) e Paripiranga (BA), procurei informações no Memorial da cidade de Simão Dias, por meio de Edjan⁹, sobre os jornais *A Semana*¹⁰. Contudo, ela me informou que não tinha todos os exemplares dos jornais no Memorial, mas sabia de uma pessoa que tinha todos digitalizados e me enviou os exemplares em PDF, o que facilitou muito o meu trabalho. Nesses semanais, encontrei artigos e notas que traziam informações sobre a construção e o abandono da linha que ligaria os estados da Bahia e Sergipe, nas imediações de Simão Dias e Paripiranga. O primeiro exemplar é datado de 09 de março de 1947, no qual José de Carvalho Déda, em um artigo de primeira página intitulado “Estrada de Ferro de Simão Dias”, relata que esse era um antigo sonho prestes a se realizar. Tais leituras dos artigos de época se revelaram cruciais, indicando-me outros caminhos para a pesquisa.

Importante mencionar que, após a pesquisa inicial nos jornais supracitados, realizei uma revisão sistemática (abril a junho de 2024) onde fiz um mapeamento de trabalhos anteriores sobre memória, linha férrea e linha férrea Salgado/Paulo Afonso, no site do Profhistória, no banco de dados *on-line* da Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), BDTD (Biblioteca Digital de Teses e Dissertações), *SciELO*, dentre outros, com o objetivo de definir minha problemática a partir de estudos já publicados. Para tal, iniciei uma busca com as seguintes palavras-chave: memória, linha férrea e linha férrea Salgado/Paulo Afonso. A princípio, percebi que com a última palavra-chave não encontrava nada, então, retirei-a e deixei apenas as palavras-chave “memória” e “linha férrea”. A partir daí, encontrei uma infinidade de trabalhos, além de História, de diferentes áreas do conhecimento, como Educação, Arquitetura e Urbanismo, Economia, inclusive uma que me chamou muito a atenção, uma dissertação para a obtenção de título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural¹¹, a qual disserta sobre a temática ferrovia e memória. Como meu objetivo era encontrar, principalmente, trabalhos do Profhistória que trouxessem a temática memória e ferrovia, dei prioridade à pesquisa nesse *site*. Contudo, no repositório do Profhistória da UFS, só encontrei um trabalho, a dissertação de Jeanne do Nascimento Resende, porém ela traz uma reflexão sobre a estação de trem relacionando história e Cinema. No acervo do Profhistória nacional,

⁹ Professora de História e diretora do Memorial de Simão Dias-Sergipe.

¹⁰ O jornal *A Semana* (1946-1969) que circulava nesse período, no município vizinho de Simão Dias (SE), tinha como diretores Francino Silveira Déda e José de Carvalho Déda.

¹¹ “Trilhando memórias acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, “de Carolina Pena de Alencar (Rio de Janeiro, 2012).

encontrei outras dissertações, mas a maioria trazendo mais a relação ferrovias/patrimônio histórico/preservação.

No Portal Educapes, com as palavras-chave memória e linha férrea, a maioria dos trabalhos que encontrei falam das estações de trem como patrimônio histórico, sobre sua preservação e de como a preservação da memória ferroviária pode ajudar a manter a história da ferrovia no Brasil. E essas memórias são construídas a partir da experiência de quem viveu o tempo em que as ferrovias funcionavam. O que difere desta pesquisa, no qual o estudo são as memórias de quem, sequer, usufruiu desse meio de transporte, mas que sonhou com a possibilidade de uma linha de trem passando pela sua comunidade e o que ela poderia trazer de benefícios e, conseqüentemente, o impacto de seu abandono, antes mesmo de serem colocados os trilhos. Ademais, não localizei nenhum trabalho nesta busca que falasse sobre a linha férrea Salgado/ Paulo Afonso, encontrei somente um artigo de José Eduardo Bastos (2014), intitulado “Ferrovia: Por que Lagarto jamais chegou a ouvir o apito do trem?”, disponível em um Blog pessoal do autor. Embora esse texto esteja falando da mesma linha, ele se limita ao seu município e não faz referência a Paripiranga. Contudo, é um bom texto, o qual traz memórias de alguns moradores do município de Lagarto (SE) sobre acontecimentos envolvendo a construção da ferrovia.

Dos trabalhos encontrados, li os resumos e selecionei os que acredito ser mais importantes para o que ia escrever, de acordo com a abordagem e a qualidade do texto e do trabalho. Dentre os selecionados, destacam-se duas dissertações e uma tese, as três muito importantes para eu definir minha pesquisa e o meu recurso educacional aberto (REA).

A tese de doutorado de José Vieira de Camelo Filho (2000), um trabalho de grande valia, intitulado “A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro”, traz um panorama histórico da implantação das linhas férreas no Nordeste, tendo um capítulo específico sobre as ferrovias na Bahia, bem como da empresa responsável pela linha férrea Salgado/Paulo Afonso, a qual cortaria as matas de Paripiranga-BA, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. A partir dessa dissertação conheci um pouco da sua história, sua trajetória e percalços até a sua extinção, em 1957.

A dissertação intitulada “O trem das grotas: a ferrovia Leste Brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945)”, desenvolvida por Fabiana Machado da Silva, junto ao Programa de Pós- graduação de História Regional e Local/UNEB, foi escolhida para servir como uma das fontes deste trabalho. Isso porque ela traz em seu estudo a empresa responsável pela linha férrea Salgado/Paulo Afonso, além de, assim como a minha pesquisa, trazer os impactos da ferrovia para seus moradores, bem como as memórias dos sujeitos envolvidos.

Essa dissertação difere do meu trabalho porque traz memórias vividas nas estações, no que ela proporcionou aos moradores do município. Já a minha pesquisa parte de memórias relacionadas a uma promessa de progresso e modernização trazidas pela construção inacabada da ferrovia, dos seus impactos e do abandono da obra, deixando para traz apenas as cicatrizes dessa desesperança.

A dissertação intitulada “Fascículos de História Local: produção de material didático e possibilidades para o Ensino de História em Conceição do Coité”, de Robenilton Pinto Carneiro (2022)/Profhistória/UNEB, não traz a memória como seu objeto de estudo, tampouco ferrovias, mas seu trabalho foi essencial para a escolha do meu recurso educacional aberto (REA), o qual será apresentado no final do mestrado, qual seja: FASCÍCULOS.

Importante mencionar que os trabalhos lidos na revisão me apontaram caminhos a trilhar apresentando uma referência bibliográfica sobre memórias, estradas de ferro no Brasil e no Nordeste. Partindo das referências dos trabalhos lidos, bem como de algumas leituras prévias, direcionei, inicialmente, como aporte teórico autores e obras que abordam e conceituam a memória e a identidade, são elas: Ecléa Bosi (2023); Jöel Candau (2011) e Michael Pollak (1992). A escolha de Bosi se justifica pela sensibilidade em tratar as memórias dos idosos, que são os guardiões do passado. Para dissertar sobre as ferrovias, utilizo-me de Tenório (1996), Silveira (2009), Correia (2018) e Hobsbawm (2020). Para sustentar as considerações sobre ensino de história local: Bittencourt (2008), Bueno (2024); Aprendizagem histórica Rüsen (2011), Schmith (2014); História oral: Paul Thompson (2002).

Para responder à pergunta/problema, é necessário percorrer caminhos metodológicos que ajudem a responder o problema de pesquisa. Nesta feita, a presente pesquisa caracteriza-se como exploratória com abordagem qualitativa e, em relação ao procedimento, adotei o estudo de caso. Para a realização do estudo, foram convidadas a participar as pessoas que viveram nesse espaço/tempo (pessoas de 80 anos em diante). Pessoas idosas, as quais, segundo Ecléa Bosi (2023), têm muito a contribuir ao relatar suas memórias e porque estão “mais soltas”, “mais livres” para rememorar o passado, além de famílias de trabalhadores que permanecem no município, e moradores que conviveram com esses trabalhadores ou com pessoas da comunidade que viveram à época. Contudo, foram incluídos como sujeitos da pesquisa os que desejaram contribuir com este trabalho, respeitando, evidentemente, a vontade deles, caso desajassem desistir de participar no decorrer da investigação.

Outrossim, convém destacar que as memórias dessas pessoas serviram de fonte histórica para identificar os impactos dessa construção inacabada. Conforme Pollak (1992, p. 200-212), “a memória é um fenômeno individual e coletivo” e esta é um elemento de identidade

de uma pessoa ou grupo de pessoas. Além disso, a memória individual e coletiva é constituída de elementos de memória, quais sejam: “Em primeiro lugar, são acontecimentos vividos pessoalmente”. No caso desta pesquisa, das pessoas que vivenciaram o período ora estudado. Em segundo lugar, “são acontecimentos que eu chamo ‘vivido por tabela’, ou seja, acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual uma pessoa se sente pertencer.” Esse último é chamado também de “memória quase que herdada”.

Aqui trago a “memória herdada” dos familiares dos trabalhadores que, embora não tenham vivido o tempo da construção, eles conviveram com quem as viveu e compartilharam das suas memórias, ouviram as narrativas contadas pelos seus pais. Ademais, ressalto as “memórias herdadas” das pessoas que conviveram com trabalhadores da estrada de ferro ou com pessoas que viveram naquela época.

Esta dissertação é composta pela introdução e mais cinco seções, além das considerações finais. Na primeira seção, o aporte teórico que fundamenta esta pesquisa e a discussão dos temas inerentes a este estudo, como memória, história local, identidade e ensino de história. Também apresento um resumo do panorama histórico sobre ferrovias, destacando o Nordeste e, principalmente, a linha férrea Salgado/ Paulo Afonso nos limites de Paripiranga (BA) e Simão Dias (SE). É nesta seção que evidencio os caminhos metodológicos utilizados para responder à pergunta/problema desta dissertação.

Na segunda seção intitulada “Paripiranga: a ‘Paris’ do nordeste baiano”, apresento o município de Paripiranga (BA), local de realização da pesquisa, trazendo um breve histórico deste município, sua economia e sua gente. Enfatizo a “Paripiranga dos anos 1950: sonhos e perspectivas”, período em que ocorre o início da construção da linha férrea e a suspensão das obras. Ademais, a subseção intitulada “As matas de Paripiranga: ‘terra bem dividida e mal repartida’”, na qual cito as comunidades rurais que foram cortadas para a construção da linha e o porquê da utilização da palavra “matas” ao invés de, simplesmente, zona rural. Assim, o objetivo dessa seção é situar o leitor no espaço-tempo de construção interrompida da linha de ferro, com o intuito de entender a sociedade da época, seus costumes e tradições, principalmente da população das matas.

Na terceira seção “Uma divisa, um limite, um sonho: a construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso”, faço um breve histórico das ferrovias e, principalmente, da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso. Ressalto, assim, o limite dos municípios de Paripiranga e Simão Dias, unidos por um sonho: a construção da linha de ferro. Por fim, a construção mais significativa de toda a linha, que seria a Barragem do Anão, localizada no povoado Raposa, limite com Paripiranga.

Para fundamentar a segunda e terceira seções, utilizei os livros de escritores locais: “Entre padres e coronéis”, de Antônio Santana Carregosa (2019); “Roteiro da vida e da morte: um estudo do catolicismo no sertão da Bahia”, de Cândido da Costa e Silva (2017). Além dessas obras, foram utilizados os jornais *O Ideal* (Paripiranga) e *A Semana* (Simão Dias).

Na quarta seção, memórias do trem que nunca chegou... apresento os sujeitos envolvidos e suas identidades, tanto os que viviam aqui à época quanto os que vieram trabalhar na construção da ferrovia, as narrativas de seus familiares e, por fim, as memórias que as pessoas têm desse momento da história do município de Paripiranga. Ademais, é nesta seção que exponho fotografias resultantes da pesquisa de campo. As fotos registram os vestígios que ainda permanecem em solo paripiranguense e me ajudam a reavivar essa história.

Por derradeiro, apresento o processo de escolha e produção do Recurso Educacional Aberto (REA), qual seja, Fascículos de história local. Esse recurso se destina aos professores de História e Identidade e memória por uma filosofia de pertencimento, que atuam no 9º ano do Ensino Fundamental II das escolas públicas de Paripiranga (BA) e para todos os professores que se interessam pelo tema. Dessa forma, foram produzidos três fascículos com base nos estudos realizados para a escrita desta dissertação e a partir dos resultados das entrevistas realizadas. Além disso, contei com a arte de uma artista paripiranguense, Érica Santa Rosa, que produziu a capa do fascículo e registrou com sua arte os rostos dos quatro entrevistados/as, dando-os uma fisionomia e uma identidade local. Importante mencionar que os fascículos são físicos e virtuais, para que possam alcançar o maior número de pessoas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E CAMINHOS METODOLÓGICOS

“É porque nunca viram... os mais novos não sabem não!! Importante conhecer o que passou em Paripiranga... (José Januário dos Santos Reis)”

A fala do entrevistado apresentada na epígrafe evidencia a percepção de uma ruptura geracional no processo de transmissão da memória, reforçando a compreensão desta como uma construção social, conforme aponta Halbwachs (2006). Ao afirmar que os “mais novos não sabem”, o entrevistado reconhece que a memória depende de quadros sociais que possibilitam sua circulação e compartilhamento e que, na ausência desses espaços, o passado tende a ser silenciado ou esquecido. Esse enunciado dialoga com as reflexões de Pollak (1989), ao revelar a existência de memórias que permanecem à margem dos registros oficiais e que sobrevivem, sobretudo, por meio da oralidade, estando constantemente ameaçadas pelo apagamento. Tais memórias, frequentemente associadas a grupos socialmente marginalizados, evidenciam que o esquecimento não é um processo neutro, mas resultado de relações sociais e de poder. Dessa forma, a narrativa do entrevistado ultrapassa o âmbito da lembrança individual e expressa uma memória coletiva em risco de desaparecimento, reforçando a necessidade de sua incorporação à escrita da história local de Paripiranga.

Dessa forma, refletir sobre o que lembrar e o que esquecer implica reconhecer a memória como um campo de conflitos e negociações permanentes, fundamental para a construção de uma história mais plural, democrática, sensível às experiências, narrativas e sujeitos historicamente marginalizados, como as memórias dos idosos moradores da zona rural, foco desta pesquisa.

Por isso, relevante lembrar que, ao longo do tempo, importantes autores discutiram sobre a memória, principalmente sua relação com a História. Inicialmente, ao ser estudada pela ciência histórica, houve um grande debate sobre sua relação com a História. O escritor Jacques Le Goff (2004), em sua obra *História e Memória*, demonstra que a memória passa por processos de mudanças ao longo do tempo, resultando na sua distinção em relação à História. A memória foi vista com “maus olhos”, com desconfiança pelos cientistas durante muito tempo, principalmente no século XIX, quando a História ganhou o status de ciência e os documentos escritos eram vistos como único modelo de fonte histórica.

Em seguida, a memória é tomada pelo Estado Nacional, que a utiliza ao seu bel prazer para impor a sua memória nacional, pautada em fontes escritas e efetivada pelos historiadores.

Essa memória era imposta com o objetivo de fundamentar o fortalecimento da identidade de uma nação.

Por fim, as mudanças ocorridas na primeira metade do século XX, principalmente com a Escola dos *Annales*, fundada por Marc Bloch e Lucien Febvre, trazem uma nova perspectiva histórica, com uma nova forma de explicar as novas urgências da sociedade, passando a problematizar os fatos históricos. A partir daí a memória se torna a fonte histórica principal para assegurar a história das minorias, que estão à margem da sociedade, os marginalizados, bem como dos grupos mais afastados dos centros sociais de maior relevância. Ou seja, os grupos específicos em contextos menos valorizados socialmente, no caso da minha pesquisa, os que vivem nas matas, por isso, é essa a memória que será meu objeto de estudo, a memória das minorias.

No que concerne à memória coletiva, destaca-se o sociólogo francês Maurice Halbwachs (2006), o qual diz que a memória coletiva é um fenômeno social construído coletivamente e que a memória nacional é a forma mais completa da memória coletiva. Pollak (1989, p. 3), em seu trabalho *Memória, Esquecimento e Silêncio*, traz a análise feita por Halbwachs, que enfatiza:

A força dos diferentes pontos de referência que estruturam nossa memória da coletividade a que pertencemos. Entre eles incluem-se os monumentos, os lugares de memória analisados por Pierre Nora, o patrimônio arquitetônico e seu estilo, que nos acompanham por toda a nossa vida, as paisagens, as datas e personagens históricas de cuja importância somos incessantemente lembrados, as tradições e costumes, certas regras de interação, o folclore e a música, e, por que não, as tradições culinárias (Pollak, 1989, p. 3).

Pollak (1989, p. 4), ainda que tenha bebido da fonte de Halbwachs (2006), declara que “não se trata mais de lidar com os fatos sociais como coisas, mas de analisar como os fatos sociais se tornam coisas e que a memória oficial é opressora e violenta”, discordando, assim, do referido autor, por isso, ele defende a ideia de memória enquadrada ao invés de memória coletiva. Ele conceitua a memória como um fenômeno individual e coletivo e a caracteriza como seletiva, uma vez que “Nem tudo fica registrado (Pollak, 1992, p. 200-212).”

Pollak (1992, p. 200-212) atribui alguns elementos que constituem a memória, seja ela individual ou coletiva, são elas: os acontecimentos, vividos pessoalmente ou por tabela; pessoas ou personagens e lugares. Acrescenta, ainda, a memória como “um fenômeno construído” individual ou coletivo.

Pierre Nora (1993) traz um debate sobre memória e história, não como opostas, mas como complementares. Ademais, assegura que a globalização e aceleração do tempo da história

é um fator de risco para a memória e que esta necessita de lugares para serem lembradas, é o que ele chama de “lugares de memória”. Nesse sentido, ele acrescenta que:

Nenhuma época foi tão voluntariamente produtora de arquivos como a nossa [...]: À medida que desaparece a memória tradicional, nos sentimos obrigados a acumular religiosamente vestígios, testemunhos, documentos, imagens, discursos, sinais visíveis do que foi, como se esse dossiê cada vez mais prolífero devesse se tornar prova em não se sabe qual tribunal da história” (Nora, 1993, p. 15).

De acordo com Nora (1993, p. 9), a memória “é vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento”, e acrescenta ainda que a memória “é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente”. Por fim, ele diz que a memória é sempre suspeita para a história, pois, como citado anteriormente, para muitos a memória “não é confiável”, somente o que está escrito é suscetível de veracidade. Nesse sentido, Sarlo (2007, p. 9) diz que “Nem sempre a história consegue acreditar na memória, e esta desconfia de reconstituição que não tenha em seu centro a lembrança”. Ela assegura ainda que:

A memória tem tanto interesse no presente quanto a história ou a arte, mas de modo distinto. Mesmo nesses anos, quando já se exerceu até as últimas consequências, a crítica da ideia de verdade, as narrativas de memória parecem oferecer uma autenticidade da qual estamos acostumados a desconfiar radicalmente (Sarlo, 2007 p. 67).

Outro autor que argumenta sobre história e memória é Jöel Candau (2011). Para ele:

As duas são representações do passado, mas a primeira tem como objetivo a exatidão das representações, enquanto a segunda não pretende a verossimilhança. Se a história objetiva esclarecer da melhor forma possível aspectos do passado, a memória busca mais instaurá-lo, uma instauração imanente ao ato de memorização. A história busca revelar formas do passado, enquanto a memória as modela, um pouco como faz a tradição. A primeira tem uma preocupação de ordenar, a segunda é atravessada pela desordem da paixão, das emoções, dos afetos. A história pode vir a legitimar, mas a memória é fundadora. Ali onde a história se esforça em colocar o passado a distância, a memória busca fundir-se nele. (...) A história é, por esta razão, a “filha da memória” (Candau, 2011, p.131-132; 133).

Corroborando o pensamento de Candau (2011), Lucini (2007) diz que a memória desempenhou diferentes papéis ao longo da história, mas não se pode negar que ela é a matriz da história (Lucini, 2007, p. 92).

Acrescente-se, ainda, que a “a memória é a identidade em ação” (2011, p. 24), ou seja, há uma relação intrínseca da identidade com a memória, porque, para narrar o passado, é preciso, antes de tudo, resolvê-lo, construir uma identidade, estabelecer-se como sujeito perante o outro e situar-se dentro do grupo do qual o sujeito faz parte. Pois, se existe uma busca pela nossa identidade, sobretudo no que concerne a nossa identidade local, não há outro caminho, a não ser pela memória, e, ao percorrer esses meandros, consequentemente estamos fortalecendo

nossos laços identitários, de pertencimento. “Identidade que necessita ser construída e que encontra na história e na memória sua sustentação (Lucini, 2007, p. 20)”.

“É a memória viva, aberta, mutável que vem fortalecer a identidade e sobre o fato de que é a memória, a faculdade primeira, que alimenta a identidade (Candau, 2011, p.16). “Se a memória vem antes, a demanda identitária pode vir a reavivá-la (...) (Candau, 2011, p.18)”. Portanto, é no sentido de reavivar as memórias, que, segundo Candau (2011), não é uma mera reconstrução do passado, que busco identificar os impactos causados às pessoas no que se refere às suas identidades, às alterações no seu modo de vida e no próprio ambiente que sofreu as mudanças bruscas com a chegada de uma diversidade de sujeitos ao seu local.

Para este autor a identidade é inconstante, uma construção contínua alicerçada na memória, e nossas lembranças, sejam elas individuais ou coletivas, moldam a nossa percepção de quem somos e a nossa relação com o mundo. Candau (2011, p. 48) “nos mostra que não pode haver construção de uma memória coletiva se as memórias individuais não se abrem umas às outras visando a objetivos comuns, tendo o mesmo horizonte em ação.”

Conforme Candau (2011, p. 60), “sem memória o sujeito se esvazia (...) sua identidade desaparece”, corroborando, assim, sua intrínseca relação. Nesse sentido, temos o exemplo do que acontece quando uma pessoa tem Alzheimer. Ao perder a memória, ela não reconhece sua própria identidade, não reconhece seu grupo familiar, seus amigos. Embora seja uma comparação simples, explicita-nos esta relação memória/identidade. O autor Selton Melo, em entrevista ao Fantástico (26/11/2023) sobre seu livro “Eu me lembro”, disse “eu estou salvando minhas memórias”. De acordo com o ator, depois que sua mãe foi diagnosticada com Alzheimer, ele viu o quanto é triste não ter memórias, não se lembrar de quem se ama. Dessa forma, não tem como pensar a memória sem identidade, nem tampouco identidade sem memória. Assim, nesta pesquisa busquei em Candau (2011) aporte teórico no que se refere à memória e identidade, pois acredito que não há identidade fortalecida sem a preservação das memórias, sejam individuais ou coletivas.

Ressalte-se também que, como abordei a memória de idosos¹², bebi da fonte da autora Ecléa Bosi (2023), que discute a memória a partir das lembranças de velhos, pela sua

¹² No Brasil, de acordo com a Lei nº10.741/2003, uma pessoa é considerada idosa quando tem 60 anos de idade ou mais (Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741/2003). De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), pela primeira vez, a população idosa (60 anos ou mais) supera a faixa de jovens entre 15 e 24 anos. O país registrou um aumento de 56% no número de pessoas com mais de 60 anos desde 2010, atingindo 32,1 milhões de pessoas em 2022, o que representa 15,8% da população total. Art. 3º, § 2º Entre as pessoas idosas, é assegurada prioridade especial aos maiores de 80 (oitenta) anos, atendendo-se suas necessidades sempre preferencialmente em relação às demais pessoas idosas.

sensibilidade ao tratar dessas memórias. Isso porque ela dá voz e vez àqueles que estão à margem da sociedade, vozes essas que são silenciadas por uma sociedade que “despreza velhos”. Ecléa Bosi (2023, p. 39) “também afirma que a memória não é só pessoal, é também social, familiar e grupal”.

Marilena Chauí (1979), na apresentação que ela faz para o livro de Ecléa Bosi *Memória e Sociedade: lembranças de Velhos* (2023, p.18), justifica a relevância dos idosos ao dizer que eles “são a fonte de onde jorra a essência da cultura, ponto onde o passado se conserva e o presente se prepara”. Ela ainda traz que o idoso é o apoio da memória, “os guardiões do passado” e que este substitui a lembrança pela história oficial celebrativa. Nesse diapasão, acrescento a importância dos idosos como guardiões das memórias da população rural que não tem suas histórias escritas, apenas conhecidas de forma oral.

Cabe lembrar que Bosi (2023) demonstra em sua obra a importância da memória dos velhos para acessarmos o passado:

Um mundo social que possui uma riqueza e uma diversidade que não conhecemos pode-nos chegar por uma memória de velhos. Momentos desse mundo perdido podem ser compreendidos por quem não os viveu e até humanizar o presente. A conversa evocativa de um velho é sempre uma experiência profunda: repassada de nostalgia, revolta, resignação pelo desfiguramento das paisagens caras, pela desapareção de entes amados, é semelhante a obra de arte. Para quem sabe ouvi-la, é desalienadora, pois contrasta a riqueza e a potencialidade do homem criador de cultura com a mísera figura do consumidor atual (Bosi, 2023, p. 85).

Por conseguinte, para saber sobre o que aconteceu nas matas de Paripiranga, durante os anos 1950 a 1957, parti das memórias individuais de idosos que vivenciaram esse tempo passado que se mantém vivo em suas lembranças.

Nesse sentido, Bosi (2023, p. 427) certifica que “Por mais que deva à memória coletiva, é o indivíduo que recorda. Ele é o memorizador e das camadas do passado a quem tem acesso pode reter objetos que são, para ele, e só para ele, significativos dentro de um tesouro comum.” Assim, a partir das memórias individuais recordadas pelos indivíduos entrevistados, tive acesso à memória coletiva das comunidades das quais eles fazem parte.

É fato que a memória é uma importante fonte histórica, principalmente quando precisamos trazer as histórias dos invisíveis diante da sociedade capitalista e opressora. Vale ressaltar, também, que a memória, como fonte histórica, se revelou essencial para reavivar as histórias da minoria e no fortalecimento de suas identidades. Sobre isso, Bueno (2024) traz que:

A memória, por exemplo, é uma força ativa e dinâmica dentro de um processo identitário porque, sendo seletiva, determina o que deve ser esquecido e o que precisa ser lembrado torando-se, por isso, instrumento e objeto de poder. Em se tratando de uma localidade em específico, as memórias individuais e coletivas são partes constitutivas da identidade e têm profunda relação com as conjunturas do lugar, uma vez que os laços com gerações passadas vão se orientando segundo as demandas do

presente. Diante disso, uma análise crítica e questionadora da utilização das demandas do presente. (Bueno, 2024, p. 97).

É no sentido de reavivar as memórias e fortalecer identidades que proponho levar para as escolas de Paripiranga um recurso educacional aberto (REA) pautado nas memórias colhidas nas entrevistas durante esta pesquisa, nas histórias dos sujeitos que viveram a época, e nos resultados da pesquisa de campo e documental. Isso porque, de acordo com Rüsen (2009), a memória é o que dá sentido ao passado, que o torna significativo e que é de suma importância na aprendizagem histórica. Assim, ele argumenta:

A história é uma forma elaborada de memória, ela vai além dos limites de uma vida individual. Ela trama peças do passado rememorando uma unidade temporal aberta para o futuro, oferecendo às pessoas uma interpretação da mudança temporal. Elas precisam dessa interpretação para ajustar os movimentos temporais de suas vidas (Rüsen, 2009, p. 164).

Dessa forma, é necessário valorizar a história local no processo de ensino de História, na aprendizagem histórica e no fortalecimento da identidade dos sujeitos deste lugar. Sobre a aprendizagem histórica, Jörn Rüsen (2011, p. 43) assegura que o aprendizado histórico “pode, portanto, ser compreendido como um processo mental de construção de sentido sobre a experiência do tempo através da narrativa histórica, na qual as competências surgem e se desenvolvem”. Assim, ao utilizar a história local, daremos mais sentido à aprendizagem adquirida, uma vez que o/a aluno/a poderá perceber que o conteúdo estudado não está longe de sua realidade, o que lhe atribuirá sentido ao que está sendo aprendido.

Sabe-se que a sala de aula é um espaço de produção, constante, de conhecimento. Ela nos serve, enquanto professores, de laboratório, onde observamos e testamos diariamente nossas práticas, vendo o que produz bons resultados ou não a partir de experiências vivenciadas no tempo presente. Assim, ao utilizar a história do nosso lugar (seja uma comunidade ou um município), dos acontecimentos que marcaram o local e seus sujeitos como o início da construção e abandono da estrada de ferro, afirmamos o que o Currículo da Secretaria de Educação do Estado da Bahia e o Currículo Municipal de Paripiranga orientam a trabalhar a história local relacionando com os acontecimentos nacional e mundial, ou seja, o “glocal”¹³.

Igualmente, de acordo com o currículo Bahia, o estudo de história local, os usos da oralidade aparecem como estratégias para desenvolver as competências e habilidades. Assim traz o documento:

Para o desenvolvimento das competências e habilidades do componente de História, professores e professoras podem utilizar diferentes estratégias e situações didáticas, como atividades que explorem as diferentes noções de tempo e temporalidades, a

¹³ É um termo usado para descrever a intercomunicação entre questões, fatores ou estratégias que abrangem tanto na escala global quanto local. Em sínteses, representa a ideia de “pensar globalmente e agir localmente”.

partir, por exemplo, do estudo de diferentes calendários; trabalho com diversas fontes históricas, explorando as formas de oralidade, diferentes tipologias textuais; pesquisa em campo, podendo percorrer espaços desconhecidos ou pouco explorados pelos/as estudantes, por meio de (re)visitas a acervos familiares e **estudo da história local e territorial**. Explorar as possibilidades de ensino e aprendizagem ativa/colaborativa permite estimular o engajamento de estudantes no seu processo de aprendizagem e extrapolar as formas de aprender e ensinar, dentro e fora da sala de aula (DCRB, 2020, p. 428).

A Base Nacional Comum Curricular-BNCC (BRASIL, 2017), documento oficial que embasou os currículos dos estados e municípios do Brasil, traz o estudo do local apenas nos anos finais do Fundamental I, quando trata, por exemplo, no 3º ano, do “Estudo do lugar”, dando ênfase à “compreensão do tempo e do espaço no sentido de pertencimento a uma comunidade (BNCC, 2018, p. 400)”. Contudo, o documento traz as 10 competências gerais, com o objetivo de garantir direitos de aprendizagem e desenvolvimento a todos os estudantes do Brasil. De acordo com Ralejo, Mello e Amorim (2021, p. 12), “Essa mensagem das 10 competências gerais nos ajuda a combater a ideia de uma História tradicionalmente relacionada aos eventos, datas e nomes que carregam consigo uma única versão que vinha se caracterizando pelo seu teor eurocêntrico e patriarcal”.

Nesta senda, mesmo sem especificar o ensino de história local no Fundamental II, a BNCC não talha os estados e municípios a trazer a história local no seu currículo. É o caso do estado da Bahia que trata das especificidades dos territórios¹⁴ e suas múltiplas identidades e do município de Paripiranga ao criar um componente curricular voltado para a identidade, a cultura e história local. O Documento Curricular Referencial da Bahia para a Educação Infantil e Ensino Fundamental (DCRB) “considera as diversas identidades que caracterizam a Bahia, atribuindo às escolas o desenvolvimento de competências voltadas à contextualização, ao aprofundamento e à construção das pluralidades e singularidades dos seus territórios (DCRB, 2020, p. 21).”

Diante desse cenário, cabe ressaltar que a história local é envolta de muitas controvérsias, principalmente quando se trata de sua definição. Segundo Schmidt e Cainelli (2004, p. 111), “Um dos principais problemas relacionados ao uso da história local no ensino de História é a definição e abrangência desse conceito.” Conceito esse que também é discutido por Cavalcanti (2018), o qual problematiza alguns sentidos e significados que são atribuídos à

¹⁴ Em todo o DCRB, é importante reconhecer a apreensão de “Território” como conceito híbrido e multidimensional. Para definir os fenômenos de utilização humana de espaços e lugares ou a dinâmica da interação social, ambiental, política, econômica e cultural mediada pelo espaço, deve-se ter claro que definir territórios a partir das identidades que lhe são emergentes é uma opção política (DCRB, 2020, p. 1).

história local. Contudo, o que se busca aqui não é criar um conceito para a história local, mas trazê-la como possibilidade de estratégia pedagógica que dá sentido e ludicidade ao ensino de História, pois, como afirma Schmidt e Cainelli (2004), “O trabalho com a história local no ensino da História facilita, também, a construção de problematizações, a apreensão de várias histórias lidas com base em distintos sujeitos da história, bem como de histórias que foram silenciadas (...) (Schmidt; Cainelli, 2004, p. 114)”. Ainda nessa perspectiva, Oliveira (2024) compreende que “O estudo do local, sobretudo em sala de aula, permite ao aluno a criação de uma relação de identificação, de pertencimento com a história de seu bairro, sua região, sua cidade (Oliveira, 2024, p. 148).”

O município de Paripiranga elaborou em 2020 o Documento do Referencial Curricular Municipal (DCRM) e, no ano seguinte, foi implantado o Referencial Curricular Municipal (RCM)¹⁵, que traz na nova matriz curricular do Ensino Fundamental I e II um novo componente: Identidade e memória: por uma filosofia de pertencimento. Este integra a parte diversificada do currículo na Área de Ciências Humanas. O novo componente, direcionado ao trabalho da história e cultura local, tem como objetivo fortalecer os laços dos estudantes com sua localidade, com sua identidade e com a ideia de pertencimento a seu lugar, por meio de suas memórias e história local.

Percebe-se, portanto, que o município ressaltou a relevância sobre o ensino da História como uma forma de valorização da história e cultura local, criando um novo componente na área das Ciências Humanas específico para esse fim. Sobre esse tema, Bittencourt (2008) assevera sobre a necessidade de trabalhar a história local, um meio eficaz de ensino que possibilita a compreensão do entorno do aluno. Assim, os alunos e alunas identificam o passado em sua comunidade e estabelecem relação com a história do tempo presente (Bittencourt, 2008, p 169).

Embora a autora ressalte a importância desse estudo, ela lembra que é preciso ter cuidado para não assentar como objeto de estudo da história local os fatos e feitos da classe dominante. Ou seja, não transformar o ensino da história local em um ensino voltado à exaltação dos grandes homens, políticos, famílias tradicionais, religião predominante, mas sim trazer a história nas suas diversas nuances e de seus diversos sujeitos.

Bueno (2024) argumenta que, ao ressignificar as memórias e identidades inerentes à formação e constituição da localidade, o objetivo é fazer com que os alunos reconheçam seus grupos de pertencimento como sujeitos da História. Desse modo, eles podem compreender que

¹⁵ Resolução CME nº 01/2021, homologado em 10 de junho de 2021.

os processos vivenciados em seu contexto não estão isolados, mas sim integrados a processos maiores no mundo. A autora enfatiza, ainda, que as ações de mudança não são exclusividade de "heróis" ou grupos privilegiados, podendo ser realizadas por qualquer pessoa disposta a lutar e intervir por uma realidade mais justa e igualitária (Bueno, 2024, p. 97).

Desse modo, conclui-se que a história local cumpre um papel basilar no desenvolvimento da consciência histórica dos indivíduos. Isso porque, ao conectar os estudantes com o passado de suas comunidades, a história local permite que eles constituem uma relação mais íntima e mais pessoal e expressiva com o conhecimento histórico. Isso difere do aprendizado histórico em que os/as alunos/as são meros receptores de uma gama de conteúdos isolados e distantes no tempo/espaço, de sua realidade e da sua vida prática, tornando-se sujeitos atuantes e protagonistas da história e pesquisadores, uma vez que nesse caminho da história local eles coletam fontes, produzem materiais que servem de fontes históricas.

O caminho metodológico do presente trabalho adota a pesquisa exploratória com abordagem qualitativa, utilizando o estudo de caso como delineamento principal. Esta seção detalha as etapas de investigação, as fontes históricas e os instrumentos de coleta e análise de dados empregados.

O ponto de partida da investigação foi a pesquisa exploratória, que, conforme Gil (2002):

Tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito. Pode envolver levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas experientes no problema pesquisado. Geralmente, assume a forma de levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudo de caso. Esse tipo de pesquisa permite-nos uma aproximação maior com o que desejamos estudar e, em muitos casos, ela se constitui em uma primeira etapa de pesquisas mais amplas (Gil, 2002, p. 41).

Assim, esta etapa envolveu um levantamento bibliográfico e documental, permitindo uma aproximação inicial com o objeto de estudo e servindo de base para as etapas subsequentes da pesquisa.

Quanto aos procedimentos, utilizei o estudo de caso como delineamento da pesquisa, pois, como define Sobral (2016), o estudo de caso “consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento. Esses casos podem ser um sujeito, uma instituição, um grupo, uma comunidade, uma associação etc.” O objeto central deste estudo são as memórias da construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso e os impactos causados às comunidades rurais e à população afetada. Em termos de coleta de dados, o estudo de caso é abrangente, utilizando tanto “dados de gente

quanto de papel (Gil, 2002, p.141)”, o que se alinha com a natureza das fontes empregadas nesta pesquisa, como as entrevistas, documentos, fotografias e observação no campo.

Neste trabalho, a abordagem é qualitativa, por se tratar de um estudo que envolve a subjetividade dos sujeitos e suas memórias sobre um acontecimento que marcou a vida de diversas pessoas e comunidades. A escolha por essa abordagem justifica-se, pois, em se tratando de memórias, não há quantificação, mas sim a análise e interpretação aprofundada dos dados (Minayo, 2001, p. 22).

Essa abordagem, conforme Sobral (2016):

Preocupa-se em analisar e interpretar aspectos profundos do homem, da sociedade, como hábitos, ideias, atitudes, tendências de comportamentos, formas de sentir. Usam amostras reduzidas e seus métodos e técnicas advêm de diferentes campos das ciências sociais (2016, p. 123).

Antes da seleção da amostra, fiz uma investigação em fontes documentais primárias, os jornais *O Ideal* e *A semana*. Embora fossem instrumentos de comunicação utilizados para a promoção da ideologia política de seus proprietários, eles se revelaram cruciais para colher informações pertinentes sobre o começo da construção e o abandono da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

No primeiro momento, a leitura minuciosa permitiu identificar pistas para compreender como ocorreu o início da construção e o abandono da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, como o destaque dado à construção da Barragem do Anão, no povoado Raposa (Simão Dias/SE), e o projeto de fundação de uma cidade em seu entorno, indicando locais para a etapa de campo.

A análise documental estendeu-se para além do período inicialmente proposto (1950 a 1957), pois, no decorrer da escrita, percebi que seria necessário ir além para entender como teria sido a reação das pessoas quanto à suspensão da obra. Foi então que encontrei outros escritos (1959) sobre a luta dos políticos dos municípios que receberiam a linha de ferro, em busca de verbas para a continuação da obra, contudo sem resultados positivos.

Considerando-se que o material escrito, isoladamente, não atenderia ao objetivo do estudo, a principal fonte de dados para a pesquisa foi a oral, por meio das memórias dos moradores que viveram no espaço/tempo do início da construção da ferrovia e seu abandono. A História Oral é aqui empregada como um método interdisciplinar, interpretando a história e as sociedades através dos registros das lembranças e experiências dos sujeitos (Thompson, 2002, p. 02). Sobre a validade da fonte oral, Pollak (1992) argumenta que a crítica da fonte, essencial a qualquer historiador, deve ser aplicada tanto à fonte escrita quanto à oral, pois toda a documentação é socialmente construída (Pollak, 1992, p. 200-212).

Sobre a amostra da referida pesquisa, utilizei a do tipo não aleatória por conveniência, na qual os sujeitos foram selecionados por atenderem a um perfil específico. Nessa amostra “o pesquisador de campo seleciona falantes da população em estudo que se mostrem mais acessíveis, colaborativos ou disponíveis para participar do processo (Freitag, 2018, p. 671).”

Para selecionar os sujeitos, realizei um mapeamento das comunidades por onde seria construída a linha férrea (do atual bairro Corte¹⁶ até o povoado Antas do Raso) e um levantamento de pessoas que vivenciaram esse acontecimento, como os moradores que conviveram com os garimpeiros (como os moradores locais chamavam os trabalhadores da linha de ferro). Nessa etapa, contei com a contribuição de alguns moradores dessas comunidades que me indicaram nomes de trabalhadores da linha férrea.

Assim, os sujeitos principais da pesquisa são os moradores dos povoados Antas do Raso, Cutia, Pau Preto e Sabão, que vivenciaram o período inicial da construção da linha férrea, além dos trabalhadores e moradores que conviveram com eles.

Foram selecionados quatro sujeitos para a entrevista (com idade entre 87 e 105 anos) que viveram a época do início da construção e do abandono da linha de ferro e que conviveram direta ou indiretamente com trabalhadores da linha e puderam compartilhar suas memórias. A seleção também considerou a diversidade das comunidades por onde a linha começou a ser construída.

Percebe-se, assim, que o instrumento ideal para explorar a fonte oral é a entrevista semiestruturada. Essa técnica de coleta de dados é mais flexível, possui um roteiro previamente constituído e permite que o entrevistado traga informações adicionais que considere pertinentes. A escolha se justifica por ser adequada ao perfil dos/das entrevistados/as (pessoas idosas), proporcionando-lhes mais liberdade e conforto para narrar suas memórias. A entrevista semiestruturada permite “tratar de temas complexos que dificilmente poderiam ser investigados adequadamente por meio de questionários, explorando-os em profundidade (Araújo, 2016, p. 80)”.

A mesma autora, fazendo referência a Gil (1994), diz que “a entrevista semiestruturada, não diretiva, exige do entrevistador um profundo conhecimento da personalidade humana e do conhecimento que se quer pesquisar (Araújo, 2016, p.85)”. Sendo assim, é um trabalho de grande responsabilidade e cuidado ao lidar com o outro, principalmente no que concerne às suas memórias, muitas delas, memórias sensíveis.

¹⁶ À época da construção, o local onde hoje é o bairro Corte, era área rural do município de Paripiranga.

Cabe salientar que, antes das entrevistas, foi realizada uma abordagem dos possíveis participantes a fim de apresentar o projeto de pesquisa e sua relevância para a história local e para o ensino de História, e, em seguida, convidá-los a participar. Os participantes assinaram o termo de consentimento e foram informados sobre a liberdade de responder ou não às perguntas e sobre a possibilidade de desistir a qualquer momento. As entrevistas foram realizadas entre maio de 2024 e novembro de 2025 e foram antecedidas de visitas, nas quais pude conhecer um pouco de cada um e sua trajetória de vida. Após as primeiras visitas, as primeiras conversas, as quais foram registradas no diário de campo, pude preparar as entrevistas, com 10 perguntas abertas e, depois da análise da orientadora, dei início às entrevistas gravadas.

As gravações ocorreram em áudio e em vídeo (com uso de aparelho celular), na residência dos entrevistados (salvo a de Maria Emília Ferreira Guimarães Maynart Rabelo, que preferiu narrar suas memórias por escrito). Após a coleta de dados, os áudios e vídeos foram transcritos respeitando a originalidade da fala, das expressões corporais e emocionais de cada um.

Além das entrevistas, foi utilizado um diário de campo para anotar as minhas impressões, os sentimentos e as emoções dos participantes, bem como as observações realizadas durante as visitas de campo.

A tentativa de construção dessa ferrovia deixou vestígios, que são cortes, bancas e construções, muitas das quais foram transformadas em estradas, roças, ou escondidas pela vegetação. Orientada pelas informações prestadas pelos depoentes, visitei os seguintes locais no município: Antas do Raso, Corte, Correntes, Cutia, Pau Preto, Roça de Dentro e Sabão, bem como o povoado Raposa (Simão Dias), onde realizei registros fotográficos, vídeos e imagens aéreas (*drone*). Importante destacar que, de acordo com Peter Burke (2017, p. 25), “imagens, assim como textos e testemunhos orais, são uma forma importante de evidência histórica. Elas registram atos de testemunho ocular”, assim, os registros fotográficos servirão como testemunhas da história da construção ferroviária inacabada.

Além desses assentamentos, utilizei fotografias de diferentes épocas retiradas do *Instagram @mostrando-paripiranga* e de meu acervo pessoal que serviram como fontes visuais para contar a história de Paripiranga, principalmente da década de 1950.

Ressalte-se também que entrei em contato com alguns familiares dos trabalhadores da linha de ferro para ouvir suas narrativas e coletar informações sobre eles. Quatro famílias se dispuseram a contribuir com a pesquisa narrando suas memórias e doando fotografias (raras) do familiar que trabalhou na ferrovia. As fotografias tornaram possível traçar um perfil dos trabalhadores da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga. Embora algumas

sejam retratos pintados, mantém a essência da fotografia original e, de acordo com Burke (2017), toda imagem conta uma história, “independentemente de sua qualidade estética, qualquer imagem pode servir como evidência histórica (Burke, 2017, p. 28).”

Após a etapa da coleta de dados, a análise do material colhido (imagens, vídeos, áudios e textos de jornais) foi realizada com base na Análise de Conteúdo temática proposta por Laurence Bardin (2016), que a define como:

Um conjunto de técnicas de análises das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitem a interferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens (Bardin, 2016, p. 46).

De acordo com essa autora, a análise de conteúdo é composta por três fases: a pré-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados e interpretação. A pré-análise é a etapa na qual é feita a leitura flutuante e, a partir dela, a escolha dos documentos que subsidiarão o estudo. Assim, este foi o momento da leitura atenta dos jornais *A Semana* e *O Ideal*, quais sejam os exemplares que tratam da Estrada de Ferro Salgado/Paulo Afonso, das entrevistas e das narrativas dos familiares dos trabalhadores da linha. Em seguida, a transcrição dos áudios e vídeos, os quais foram feitos manualmente no *Word*.

Em seguida, a exploração do material selecionado. Nessa etapa é realizada a codificação e a categorização, que atuam como facilitadores essenciais na leitura dos dados. As entrevistas foram analisadas minuciosamente e foram criados códigos e categorias temáticas. No caso da minha pesquisa, as categorias temáticas foram: os impactos socioculturais, econômicos e ambientais.

Logo após a codificação dos dados e a categorização dos temas, foi realizado o tratamento dos resultados, inferência e interpretação, na qual é realizada a interpretação dos resultados obtidos, visando à identificação dos impactos da obra e do abandono da linha férrea inacabada sob a perspectiva da memória.

Por fim, com base nos resultados, produzi os fascículos “Memórias do trem que nunca chegou...”. Fascículos que trazem a história da linha férrea Salgado/ Paulo Afonso a partir das memórias dos moradores das matas de Paripiranga, dos jornais locais e dos vestígios deixados pela construção inacabada da linha e que servirão de material pedagógico para o ensino de História nas escolas de Paripiranga.

Isso posto, trago na próxima seção o espaço-tempo da pesquisa, apresentando o município de Paripiranga (BA) e especificando o tempo (década de 1950) e as suas matas, local específico da pesquisa.

3 PARIPIRANGA: A “PARIS” DO NORDESTE BAIANO

Sebastião Araújo¹⁷, morador deste município, assim escreveu sobre sua amada terra natal: “Por isso e por tudo isso, é que tenho sólidas razões de amar a minha terra, a antiga ‘Malhada Vermelha’ de meus avós, o velho Patrocínio do Coité dos meus pais e minha hodierna PARIPIRANGA (O Ideal, 1954).”

Figura 01: Portal de Paripiranga, pintura de Érica Santa Rosa.



Fonte: Acervo de Érica Santa Rosa.

Esse é o portal¹⁸ de entrada de Paripiranga-BA, cidade do nordeste baiano com altitude de 430 m e que fica a 340 Km da capital Salvador e 110 Km da capital sergipana, Aracaju. Essa proximidade com o estado de Sergipe faz com que a história de Paripiranga esteja umbilicalmente ligada ao estado vizinho, principalmente ao município de Simão Dias, com o qual faz limite (a cidade de Paripiranga está a 9 Km da cidade de Simão Dias). A “Paris” do Nordeste baiano ou “Paris” do Sertão, como é conhecida, recebeu esse nome carinhoso devido a uma brincadeira ao acrescentar o “S” ao nome do município “PariSpiranga”, por pessoas que

¹⁷ Redator chefe, jornalista e colunista do jornal o *Ideal* (1953-1961).

¹⁸ Este portal foi erguido na gestão do prefeito Justino das Virgens Neto (2017/2024) e inaugurado em julho de 2020. Além da indicação da entrada da cidade, há no local do portal uma pracinha para realização de atividade física, um restaurante (agora sem funcionamento) e árvores frutíferas. Além disso, foi plantada neste local a árvore símbolo do município, “o coité (*crescentia cujete*)”. A muda de coité fui eu quem doei ao município. As imagens presentes no monumento são: a espiga de milho, uma representação do principal produto agrícola do município; a outra imagem é de um espeleólogo descendo uma caverna. Isso porque existem 82 cavernas naturais subterrâneas (verticais) no município de Paripiranga, de acordo com os registros no Cadastro Nacional de Informação Espeleológicas (CANIE).

vinham visitar a cidade e, principalmente, por estudantes que vinham de todos os cantos para estudar na UNIAGES-Centro Universitário¹⁹.

Além disso, o clima frio e agradável do inverno paripiranguense reforçou o apelido dado a nossa cidade. A partir daí, o comércio passa a utilizar esse nome²⁰, acrescentando a imagem da *Torre Eiffel*, símbolo da Paris francesa. No inverno a temperatura pode chegar a 15 C°. A queda na temperatura sempre vem acompanhada de uma densa neblina e um “ventinho” gelado, deixando a sensação de ainda mais baixa. O frio é mais intenso nos meses de julho e agosto, quando as chuvas do inverno são mais intensas. O jornal *O Ideal* de 20/08/1954 publicou um artigo sobre a onda de frio que assolava o município e sobre os danos causados a plantação naquele inverno gelado.

Figura 02: Praça Ruy Barbosa, Paripiranga-BA



Fonte: Arquivo pessoal da autora (07 de julho de 2025).

¹⁹ “A Faculdade Ages nasceu há mais de 40 anos com o objetivo de levar educação de qualidade para o interior do Nordeste e oferecer oportunidade para pessoas que, muitas vezes, sequer podiam sonhar. Ao longo dos anos, a Ages cresceu e evoluiu, investindo em um corpo docente composto por professores altamente qualificados e com vasta experiência acadêmica e em uma infraestrutura de ponta. Atualmente, a Ages conta com quatro campus, localizados nos municípios baianos de Irecê, Jacobina, Paripiranga e Senhor do Bonfim. Em busca da constante evolução, a Ages passou a integrar, em 2019, ao Ecossistema Ânima, um dos mais renomados do Brasil, e que trabalha com o preparo dos alunos para um mundo altamente globalizado, através de uma forte conexão entre corpo discente, docente, mercado de trabalho, inovações e com a comunidade em nosso entorno (<https://www.ages.edu.br/>)

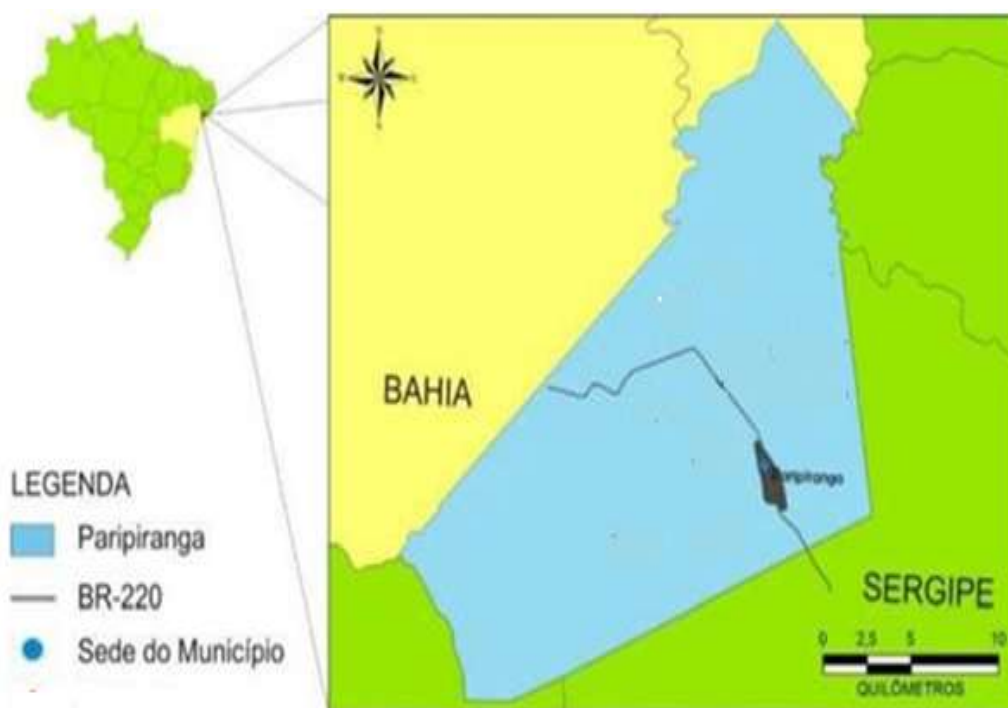
²⁰ Paris Farma (farmácia), Paris Arte Lar (loja de confecções), Aço Paris (loja de ferragem), Paris Poker (casa de jogos), escola de natação Água Paris, Arena Fitnes Paris (academia), Paristhec (empresa de tecnologia), dentre outros.

Município de 26.604 habitantes e com uma área territorial de 442,186 Km², de acordo com o censo 2022. É o espaço da minha pesquisa, principalmente as matas²¹. Assim, o objetivo desta seção é apresentar o local onde a pesquisa foi realizada, sua história e sua gente, bem como o recorte temporal onde ocorreu o início da construção e abandono da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

O contrerrâneo Cândido da Costa e Silva (2017, p. 17-18) descreve o espaço deste município baiano como “Área do agreste, o município de Paripiranga será sempre a divisa entre a mata e o sertão. Essa fronteira ecológica condiciona o povoamento e regula o uso da terra”.

Por ser um município que fica na área de transição entre o agreste e o sertão, torna-se privilegiada por ter um clima fresco, invernos bem definidos, o que o torna um território com áreas bem valorizadas pela qualidade do solo, a regularidade das chuvas, das produções agrícolas, principalmente na área denominada matas de Paripiranga.

Figura 03: Mapa Paripiranga na Bahia e no Brasil (2025).



Fonte: Mapa adaptado do mapa das cavernas de Paripiranga (BA), 2013.

Paripiranga, pequena cidade baiana, é vista por seus moradores como “um território abençoado”, uma vez que proporciona aos seus filhos um lugar tranquilo para viver, com boa

²¹ Zona rural do município formada por sítios, pequenas e médias propriedades.

qualidade de vida, terra fresca e muito fértil que garante aos agricultores safras abundantes, tornando o município um grande produtor agrícola, principalmente de milho²².

Nosso pequeno lugar inicialmente foi conhecido por “Matas do Vaza-Barris”, depois “Matas de Simão Dias” e, por último, Matas do Coité, local que daria início à história deste pedaço de chão baiano que chamamos de Paripiranga.

Em fins do século XVIII, as matas do Coité atraem povoadores com propósitos de ocupação, definidos por todo o século XIX, período em que a pressão expansionista se intensifica pelo Nordeste inteiro, a fim de compatibilizar a rentabilidade com o índice crescente de descapitalização que sofria. Reproduziam-se os modelos agrícolas existentes. Os que chegaram não vieram de muito longe. Uns subiram das circunvizinhanças sergipanas, precedentes de antigos núcleos de intercâmbio comercial e assistência religiosa. Outros desceram tangidos do alto sertão de Jeremoabo, também à procura de espaço vital, não por acrescentar patrimônio, mas para sobreviver às devastações das secas periódicas. Os que subiam vinham de Estância, Itabaiana, Campo do Brito, Lagarto. Deste veio o Capitão Manuel de Carvalho Carregosa com sua mulher D. Anna Francisca de Menezes e comprou grande porção de suas matas. Com sua morte, nelas se fixaram o capitão Geraldo José de Carvalho, seu filho, e o Capitão José Victorino de Menezes, seu “parente chegado”. O primeiro fez morada com engenho e abriu casa comercial junto à capela de Sant’Ana de Simão Dias. O outro se estabeleceu mais adiante, em área do atual núcleo urbano de Paripiranga (Silva, 2017, p. 18).

Dessa forma, o Capitão José Victorino de Menezes “fixou sua residência na vistosa colina de ‘Malhada Vermelha’ (Carregosa, 2019, p. 31)”. Assim, a Paripiranga de hoje, Matas de Simão do século XVIII, nasce por mãos sergipanas, ainda que de um parto doloroso, tendo em vista que, para se estabelecerem nesse território, foi necessário expulsar seus verdadeiros donos, os índios Kiriris²³.

Tomadas as terras dos indígenas locais, os “desbravadores” e seus descendentes passam a exercer forte influência no local.

A força das terras lhe deu prestígio e fôlego para se impor aos mais fracos e lhes propor as regras do jogo; bem assim, mais tarde, coadjuvado pelo filho major José Antônio de Menezes, desafiar as lideranças políticas e os vigários de Lagarto e Simão Dias. Com o apoio dos influentes de Jeremoabo e Bom Conselho, particularmente o Coronel João Dantas dos Reis, dono da Fazenda Caritá e político prestigioso em Salvador, ele se torna preposto dos interesses dos baianos, em cujo nome reivindica, reaviva e faz conhecida a linha fronteira do seu território (Silva, 2017, p.18-19).

Assim, ele passa a vender pedaços desse território e inicia a povoação desse singular pedaço de terra vermelha. De acordo com Silva (2017, p. 20), “Uma vez desembarçados da

²² A importância do milho em Paripiranga levou o município a criar uma festa para celebrar a grandiosidade desse grão: “A festa do milho”, que é celebrada no mês de novembro, com exposição do Agronegócio, procissão dos tratoristas, desfile da rainha do milho e shows com artistas renomados. A festa teve início em 2017 na gestão do prefeito Justino das Virgens Neto.

²³ De acordo com Silva (2017, p. 19), “Desde o primeiro momento em que predominou a pecuária, a ação desbravadora nessa zona se fez com luta cruel contra os índios Kiriris, seus habitantes”.

presença indígena, os que se dispunham, já sob a liderança do Major José Antônio de Menezes, foram se estabelecendo nas matas do Coité, e dando um traçado de rua à pequena povoação”.

Para firmar o seu poder e dominação nessas terras, o Major José Antônio de Menezes construiu uma capela²⁴ que, segundo Carregosa (2019, p. 30), deu “impulso à dinâmica social à povoação, então distrito de ‘Malhada Vermelha’”²⁵. A partir desse feito, o Major é “considerado o fundador do município de Paripiranga (Carregosa, 2019, p. 35)”.

No ano de 1871 a capela erguida pelo Major foi elevada “à categoria de ‘freguesia’ pela Lei Provincial 1.168, de 22 de maio daquele ano, com o nome de Nossa Senhora do Patrocínio do Coité”. Posteriormente, “O pequeno arraial deixou de chamar-se de ‘Malhada Vermelha’ e passou a chamar-se ‘Patrocínio do Coité’ ou simplesmente ‘Coité’ (Carregosa, 2019, p. 36)”.

Contudo, com a emancipação da Vila de Bom Conselho (atual Cícero Dantas) do município de Jeremoabo (1875), Patrocínio do Coité passou a fazer parte do novo município. E, somente em 1º de maio de 1886²⁶, Patrocínio do Coité desmembrou-se do município de Bom Conselho e tornou-se Vila de Patrocínio do Coité²⁷. O Jornal *O Paladino* de 1920 trouxe uma matéria em comemoração ao seu 32º aniversário.

Figura 04: Jornal *O Paladino* (1920), “Patrocínio do Coité”



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

²⁴ “Nas Mattas de Simão Dias, outra freguesia, acha-se o Major José Antônio de Menezes erigindo outra [capela]”, consta em um trecho do documento datado de 22 de junho de 1846 (Carregosa, 2019, p. 35)”.

²⁵ O distrito de Malhada Vermelha pertencia a Jeremoabo (Carregosa, 2019, p. 35).

²⁶ A vila de Patrocínio do Coité foi criada pela Lei Provincial nº 2.553, todavia sua instalação definitiva só ocorreu em 1º de fevereiro de 1888 (Carregosa, 2019, p. 36).

O nome Patrocínio do Coité é uma homenagem à padroeira Nossa Senhora do Patrocínio e, também, à árvore Coité, abundante na região. Patrocínio do Coité teve seu nome alterado em 30 de março de 1931 e passou a chamar-se Paripiranga²⁸. Nome de origem tupi, Paripiranga significa "cercado de peixes" e "vermelho" ("pari" = cercado, "pyranga" = vermelho), é também uma referência ao rio Vaza-Barris, que corta o município e era ancestralmente chamado de *Ipiranga*.

Ressalte-se que, mesmo com a mudança do nome de Patrocínio do Coité para Paripiranga, era comum ouvir os idosos falarem Coité ao invés de Paripiranga, principalmente os habitantes das matas, como o meu avô Joaquim Reis de Santana Sobrinho. Quando eu era criança, ouvia muito ele dizer "Vou pra Coité fazer a feira", ao se referir à cidade de Paripiranga.

Cabe destacar que Paripiranga sempre teve uma agricultura forte devido à boa qualidade do seu solo. Inicialmente, cultivava cana e mandioca e depois tornou-se um grande produtor de café. O jornal o Paladino de 28/01/1923, em um artigo intitulado "Patrocínio do Coité: trinta e cinco anos de vida autônoma", ressalta o crescimento da produção do café no município, destacando que no ano de 1922 foram exportadas 2.052 arrobas de café.

O café, que era produzido nas matas de Paripiranga, por ter um solo propício para essa cultura, teve grande relevância na economia local e também na vida cultural dos moradores das matas. No período da colheita, os trabalhadores entoavam cantos alegres para tornar o trabalho mais leve.

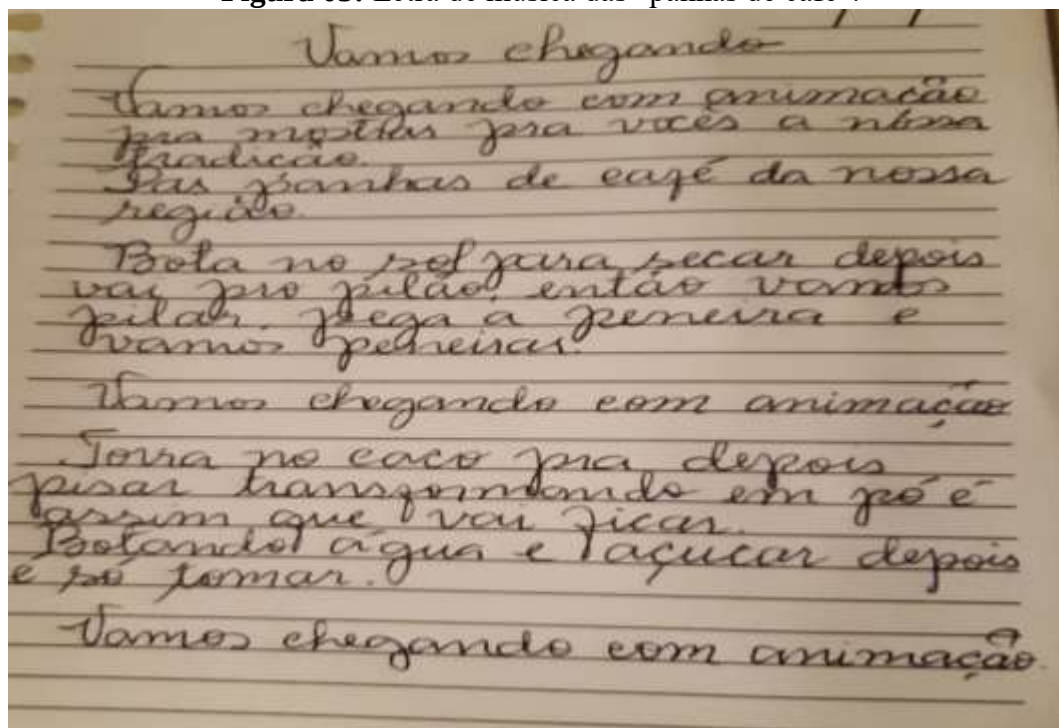
O professor Edmundo Viana Lima²⁹, apaixonado por cultura popular e com mais de 50 anos de magistério na zona rural, é um grande responsável por manter viva a tradição das músicas "das panhas de café". Em 26 de março de 2014, ele criou o Grupo Recordações, formado por mulheres que, com peneiras nas mãos, entoam cantos e dançam, simulando o trabalho nos cafezais e o processo manual de produção do café. O professor Edmundo é o único homem do grupo e puxa os cantos durante as apresentações. O grupo está presente nos principais eventos culturais do município, apresentando a história e a cultura do café deste município às novas gerações.

²⁸ A escolha do nome "Paripiranga" não foi consensual. Segundo Carregosa (2019, p. 39), o professor Francisco de Paula Abreu sugeriu "Crescência", enquanto o Pe. João de Mattos propôs "Teofilândia". No entanto, foi o engenheiro Teodoro Sampaio quem batizou a cidade de Paripiranga.

²⁹ Além do Grupo Recordações, o professor Edmundo também é responsável pela famosa quadrilha Junina Água na Boca, com 54 anos de existência, e mantém um grupo de Reisado e São Gonçalo. Sua dedicação à cultura popular resultou em uma homenagem. O dia 11/06, dia de seu aniversário, se tornou o Dia da Paripiranguidade.

Foi com muita satisfação e alegria que ele escreveu, à mão, uma das letras de música que ele canta nas apresentações.

Figura 05: Letra de música das “panhas de café”.



Fonte: Acervo pessoal do professor Edmundo Viana Lima.

Enquanto o café reinou nas matas, o cultivo do algodão reinava nas terras quentes da caatinga e durante muitas décadas foi produzido e beneficiado aqui no município. Sobre isso, Carregosa (2019) registrou que:

O algodão teve um papel econômico mais importante que o café, sendo cultivado nas terras quentes e planas do sertão, isto é, nas fazendas afastadas da Vila. Seu apogeu no final dos anos de 1930, quando chegou a contar com três fábricas de beneficiamento na Vila e seus produtores costumavam participar de eventos regionais. Juntos, o algodão e o café fomentaram o florescimento do núcleo urbano do município e a reprodução da camada social politicamente dominante. (Carregosa, 2019, p. 46).

O escritor Roberto Santos de Santana, filho de Paripiranga, em seu perfil no Instagram denominado @mostrando_paripiranga³⁰, também ressaltou a relevância do cultivo e beneficiamento do algodão para a economia local. Ele destaca que o algodão que era produzido aqui abastecia as fábricas de Estância (SE) e Salvador (BA). Na capital, o algodão de Paripiranga abastecia as fábricas têxteis do antigo Polo Industrial.

O algodão, “o ouro branco”, como citado em um artigo de jornal de *O paladino*, em 1923, sempre esteve presente nas matérias dos principais jornais locais da época. O exemplar

³⁰ O perfil no Instagram @mostrando_paripiranga foi criado pelo escritor paripiranguense Roberto Santos de Santana, com o objetivo de compartilhar imagens, fotos e histórias do município de Paripiranga e sua gente. É uma fonte rica para os pesquisadores da história local.

abaixo demonstra o valor dessa matéria-prima para a economia local, ao ponto de colocar no título do artigo “Os surtos da indústria em Coité”. Mostra, assim, que era o algodão o principal responsável pelo desenvolvimento do lugar.

Figura 06: O Paladino (1923), “Os surtos da Indústria em Coité”



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

No entanto, a época de ouro do algodão chegou ao fim, ficando apenas os rastros deste período. Durante muito tempo, uma máquina utilizada para descaroçar algodão ficou abandonada no terreno que pertence à família Trindade, que tinha uma fábrica de descaroçar o algodão. Como o terreno fica no centro da cidade, todos que passavam na rua em direção à Rua da Torre se deparavam com aquele monumento abandonado em meio ao matagal, o que deixava a população curiosa para saber do que se tratava aquele objeto.

Figura 07: Máquina de desencaroçar algodão.



Fonte: Instagram @mostrando_paripiranga.

O descaso com um objeto que representa parte da história de Paripiranga despertou o interesse do então Secretário de Administração do município (Gestão 2017-2020), que via naquele objeto, não apenas uma máquina velha, enferrujada, mas um pedaço de história que precisaria ser contada. Por isso, ele idealizou colocá-la na praça que fica em frente aos prédios que no passado foram uma fábrica de descaroçar algodão.

Recentemente, a máquina, da primeira metade do século XX, foi cedida ao município e revitalizada para ser exposta na praça Francisco Dias Trindade (Praça da Fortaleza³¹), na ocasião da sua reforma. Atualmente, ela se faz onipotente na praça que foi construída na década de 1950 e reinaugurada em 2023 e se transformou em um objeto histórico, o qual representa o auge da cultura do algodão em Paripiranga, ressaltando, assim, a relevância do algodão na história do município.

³¹ De acordo com o jornal *O Ideal* de 31 de março de 1957, o nome Fortaleza foi uma comparação a uma casa de um senhor chamado Carolino, no povoado Baixão, neste município. Este homem “deu na telha de construir uma casa com paredes de um metro de espessura de pedra e cal (...). Os viajantes então denominaram-na de fortaleza e como o dono se chamava Carolino, tornou-se conhecida como ‘fortaleza de Carolino’”. Como a obra da praça tinha características semelhantes, passaram a denominá-la, também, de Fortaleza.

Figura 08: Máquina de descaroçar algodão, hoje monumento histórico.



Fonte: Arquivo pessoal da autora (Registro feito em 16/12/2024).

Apesar de toda essa riqueza, Paripiranga enfrentou por anos o êxodo rural devido às secas e à falta de oportunidade de emprego. Durante muito tempo, foi comum que cidadãos paripiranguenses, principalmente moradores das áreas rurais, migrassem para o Sudeste, principalmente São Paulo, em busca de melhores condições de vida. A dificuldade de transporte era um dos principais obstáculos enfrentados por esses migrantes.

Durante esse período, os moradores de Paripiranga precisavam se deslocar até a cidade de Salgado, em Sergipe, onde se localizava a estação de trem. De lá, embarcavam em trens com destino às grandes cidades do Brasil, tendo São Paulo como principal destino. Um morador das áreas rurais de Paripiranga relata em seu livro de memórias um episódio de êxodo rural que vivenciou.

Bem, estava eu, já adulto, no mês de dezembro de 1947, influenciado por outros companheiros e pelas histórias de quem prosperava em São Paulo (...), resolvi juntar minhas economias e viajar para São Paulo (...). Foi então que eu e meus companheiros viajamos para São Paulo. Eu saí daqui, pelo que me lembro com um conto e duzentos mil reis (a moeda daquela época). Iniciando aquela nossa aventura em busca de trabalhos e sonhos, de uma nova vida, partimos da Roça Nova, Paripiranga-Ba para a cidade de Salgado, no estado de Sergipe. Nesta cidade dormimos esperando o trem que sairia logo de manhã. Ao amanhecer, fomos nós de “Trem de Ferro” para a cidade de Salvador-Ba (...) (Novo, p. 16-17, 2006).

Outro exemplo emblemático é o de Seu Zequinha Januário (entrevista concedida em: 08/08/2024), que na época residia na Roça de Dentro. Em seu relato, ele descreve uma longa

jornada de trem até o interior de São Paulo, onde buscava trabalho na colheita de algodão. A viagem, conforme suas palavras, durou extenuantes vinte e um dias.

Por fim, não poderia deixar de mencionar outro cultivo que mudou a paisagem das matas de Paripiranga, qual seja: o cultivo da batatinha³². Essa reinou da década de 1950 até o início da década de 1990. A batatinha encontrou no solo rico e úmido das matas o lugar ideal para prosperar e mudar a vida de muitas pessoas de várias comunidades. Contudo, para o plantio foi necessário derrubar muitos sítios, principalmente de jaqueiras para dar espaço à nova cultura.

Uma das comunidades que mais se destacou no cultivo da batatinha foi a Roça Nova, principalmente porque foi dessa comunidade que surgiu a organização por meio de cooperativas³³. Embora a maioria dos sócios fossem das matas de Paripiranga, sua primeira sede foi na cidade de Simão Dias (SE).

Figura 09: Cooperativa de batatinha, década de 1960, Simão Dias (SE).



Fonte: Arquivo pessoal de Seu João Henrique Novo.

O cultivo da batatinha foi muito evidenciado nos jornais locais e faz parte das memórias escritas de Seu João Henrique Novo (2006), morador da Roça Nova. Ele já cultivava o tubérculo no início década de 1950.

No ano de 1950, Francisco, meu cunhado, me ofereceu seu lugar de plantio, eu disse se eu não aceitasse venderia a outro, por isso resolvi aceitar. Comprei as terras por cinco contos de réis, era uma casa velha e uma porção de terra. Lembro-me que paguei a metade na hora e o restante eu deixei para o início do ano de 1951. Mas naquele

³² De acordo com Seu João Henrique Novo (2006, p. 23), as primeiras mudas de batatinha chegaram ao município, mais precisamente à Roça Nova, no ano de 1942. As primeiras mudas vieram da “localidade Caraíba, município de Simão Dias (SE)” e quem as trouxe “foi o senhor Antônio Nonato”.

³³ A cooperativa surge em 28 de dezembro de 1968 e foi responsável pelo crescimento da produção da batatinha nas matas.

mesmo ano, o de 1950 ainda, com a ajuda da “Mãe Natureza”, um bom inverno, uma quantia excelente de chuva, fiz uma boa roça e obtive um bom resultado naquele ano. Vendi toda a safra de batatinha e no mesmo ano ainda, o de 1950, levantei uma nova casa no lugar da antiga que desmanchei, pois estava desmoronando (Novo, 2006, p. 24).

Hoje, a batatinha não é mais cultivada em solo paripiranguense, salvo algumas plantações para o consumo próprio. Atualmente, Paripiranga destaca-se na produção de milho, sendo uma grande produtora e distribuidora do grão. Além disso, o município tem se destacado pela produção de hortaliças através do projeto de agricultura familiar³⁴, que tem dado oportunidade às famílias da região, evitando a saída de muitos sujeitos para os grandes centros urbanos.

Mesmo sendo um município com a economia pautada na agricultura, outro fator que ajudou na diminuição do êxodo rural em Paripiranga foi o acesso à educação. Principalmente o acesso ao Ensino Superior, melhorando a qualidade de vida de seus moradores e dando oportunidade de emprego na região.

3.1 Paripiranga dos anos 1950: sonhos e perspectivas

Os anos de 1950, conhecidos como “Os anos dourados”, chegam com o impulso da modernidade oriunda do retorno da democracia pós 1945. Década em que o Brasil foi campeão mundial de futebol pela primeira vez (29/06/1958, na Suécia), apresentando ao mundo o rei Pelé; década de renovação da música popular brasileira com a Bossa Nova, destacando grandes nomes da nossa música, como João Gilberto, Tom Jobim e Vinícius de Moraes e da TV (preto e branco). Mas é também a década que marca o retorno de Getúlio Vargas ao poder (1951-1954) e sua morte (24/08/1954); década em que Juscelino Kubitschek de Oliveira chega à presidência do Brasil (1956-1961) com a promessa de fazer o Brasil “Grande”, utilizando em sua campanha o *slogan* “Cinquenta anos em cinco”.

É nesse clima de modernização e mudanças que Paripiranga chega à década de 1950, conforme Carregosa (2019):

³⁴ A agricultura familiar é caracterizada pela grande diversidade produtiva e pela ativa participação do grupo familiar na produção e na gestão dos estabelecimentos rurais (<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/agricultura-5.htm>). Hoje, o que é produzido na agricultura familiar no município de Paripiranga é utilizado na merenda escolar das escolas públicas do município (A Lei 11.947/2009, também conhecida como Lei do PNAE, permite que as escolas públicas usem produtos da agricultura familiar na merenda escolar).

O período era de mudanças desafiadoras para as velhas oligarquias (...) e os coronéis viram-se obrigados a portarem-se como “veículos da modernização”. Como prefeito, Jonathas Lima acompanhou a evolução política administrativa do país e fez uma gestão modernizadora, por assim dizer (Carregosa, 2019, p. 124).

Na década de 1950 a população paripiranguense era predominantemente rural, Silva (2019) apresenta um quadro populacional do município num total de 26.076 habitantes,³⁵ sendo que 4.230 moravam na zona urbana e 21.846 moravam na zona rural.

De acordo com Silva (2017, p. 29), “os censos, no século 20, já inseridos anteriormente, atestam a quase totalidade da população do município vivendo na roça, longe de uma vida religiosa frequente, presidida e orientada pelo pároco”. Até os dias atuais, as matas continuam mais povoadas do que a cidade. No entanto, as principais mudanças estavam na zona urbana, onde as pessoas tinham mais acesso à educação, à cultura e ao lazer. As fotos abaixo constituem um registro do centro da cidade de Paripiranga naquela época, onde a vida social acontecia. Era dessa avenida que a “marinete” de Seu Agenor Ribeiro³⁶ partia para a capital, Salvador.

Figura 10: Largo 02 de Julho, Paripiranga-BA (década de 1950)



Fonte: Arquivo pessoal da autora

O ano de 1950 marca o final do governo de Jonathas Lima, considerado como um prefeito que realizou grandes obras no município durante sua gestão. Carregosa (2019)

³⁵ Silva (2019, p.22) utilizando como fonte: Ministério de Agricultura Indústria e Comércio/IBGE.

³⁶ “Ônibus da empresa Bom Jesus, do saudoso Agenor Ribeiro de Jesus, que na época chamavam de marinete (Roberto Santos de Santana; @mostrando_paripiranga)”.

menção uma matéria do Jornal *O Ideal* (22/05/1954) que traz as principais obras desse governo:

Os destaques são: prédio do “Clube Vitória”, Usina de Geração de Energia Elétrica, açougues da sede, Conceição de Campinas, Lagoa Preta e Adustina, prédios escolares na sede e nos povoados, melhoramentos na Igreja Matriz, o prédio da Agência dos Correios, da Agência de Estatística, o abrigo “Lauro de Freitas”, jardim público e “obelisco” na Praça da Bandeira e o açude da “Cutia” (Carregosa, 2019, p. 125).

As obras de Jonathas Lima também foram destaque no jornal *A Semana*, da vizinha cidade de Simão Dias, desde a década de 1940. O município tinha nesse jornal uma coluna chamada “Coluna de Paripiranga”, a qual trazia notícias sobre os principais acontecimentos do município.

Embora ambos tenham sido jornais de propriedade de políticos, constituem uma fonte inesgotável de informações sobre a Paripiranga de outrora, pois, além de política, trazia discussões sobre os problemas sociais da época. No exemplar abaixo, o jornal traz a notícia da construção de um jardim público na atual Praça da Bandeira, bem como de um “Grupo Escolar” bem moderno para a época.

Figura 11: Jornal *A Semana*, 11/05/1947.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

O Grupo Escolar, citado anteriormente, foi um divisor de águas na educação em Paripiranga e um legado da administração de Jonathas Lima. O município, agora, tinha um

espaço moderno capaz de atender aos estudantes da cidade e da zona rural. Na década de 1970, o Grupo Escolar passou a chamar-se Escolas Reunidas Professor Francisco de Paula Abreu³⁷, em homenagem ao professor Abreu, que escreveu uma linda história na educação de Paripiranga.

Durante décadas a escola tem sido referência de educação no município, contudo, atualmente há uma proposta para transferi-la para um novo prédio. O objetivo da transferência é transformar o prédio histórico em um memorial, tendo em vista que, por ser um prédio histórico, não pode fazer alterações necessárias para atender às necessidades do alunado atual.

Figuras 12 e 13: Grupo Escolar de Paripiranga-1954 e placa de inauguração. Hoje, Escolas Reunidas Professor Francisco de Paula Abreu, a qual ainda mantém a mesma placa do ano de sua inauguração



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Além disso, na década de 1950, a cidade de Paripiranga já contava com um cinema, “*O Cine Guarani*”; com um jornal local, *O Ideal*, que contava com a genialidade do professor Francisco de Paula Abreu, um dos maiores intelectuais que Paripiranga já conheceu. Jornal que serve, atualmente, como fonte histórica para muitos pesquisadores de história local. Ademais, contava com o centro do lazer da elite desse lugar, o Clube Vitória³⁸, onde eram realizados

³⁷ O professor Francisco de Paula Abreu nasceu em Salvador/BA e chegou à Vila Coité em 1909. Além de professor, era advogado leigo, escrevia para diversos jornais, inclusive foi o fundador do Jornal *O Paladino* (1910-1930), de Paripiranga. Além das matérias básicas, ensinava francês e latim e formou, na educação primária, os principais intelectuais, políticos e advogados de Paripiranga (Carregosa, 2019).

³⁸ O Clube Vitória foi fundado em 19 de maio de 1944, por Jonathas Lima (*A Semana*, 29/09/1946) e foi desativado entre 2008 e 2009. Por meio de um abaixo-assinado, o prédio do antigo clube foi passado para o município, que utilizou o espaço para construir uma creche, o Centro Municipal de Educação Infantil Marcello Sales (inaugurado em dezembro de 2024).

carnavais, festas, matinês e grandes bailes. Esse espaço, durante mais de seis décadas, foi palco de muitas histórias e guarda muitas memórias para a população paripiranguense e de toda a região.

O carnaval era comemorado no clube e nas ruas da cidade com desfiles de grandes blocos. Na década de 1950, existiam blocos carnavalescos bem organizados, como o “Frente Única” e o “Amadores da Folia”, que faziam a festa da população urbana com muita alegria. A grandiosidade dos carnavais em Paripiranga é demonstrada em vários artigos de jornais, pois, além da elite local, vinham os grandes nomes da elite simão-diense e de toda a região.

Importante trazer à lume que eram as missas dominicais e as novenas de Nossa Senhora do Patrocínio as festas mais populares, pois nesses eventos religiosos reuniam-se os moradores da cidade e os moradores das matas. Mesmo sem meio de transporte, os moradores das matas não deixavam de participar dos eventos da igreja (ainda que de forma menos regular do que os da cidade), principalmente das novenas e da procissão que ocorrem, até hoje, no mês de novembro. Era para participar da procissão de Nossa Senhora que a maioria da população rural se deslocava das matas para a cidade, seja de carroça ou a pé.

Figura 14: Festa de Nossa Senhora do Patrocínio, década de 1950.



Fonte: Livro Entre Padres e Coronéis, de Antônio Santana Carregosa (2019)

Em 1951 um novo prefeito assume o executivo de Paripiranga, Jerônimo Evangelista de Carvalho³⁹, “Jera”. Mantendo a política de modernização de seu antecessor, “Jera” seguiu

³⁹ Jerônimo Evangelista de Carvalho governou Paripiranga de 1951 a 1954.

os moldes nacionais que visavam à construção de infraestruturas, como os de transporte para modernizar o país. Dentre as principais obras de sua gestão, Carregosa (2019, p. 130) destaca “o matadouro municipal (sede), mercado público do distrito de Ajustina, calçamentos e esgotos na sede”. Além dessas mudanças na sede e no distrito, foi na gestão dele que ocorreu a transferência da população de Barreiras (atual Maritá) para outra localidade próximo ao rio Vaza Barris. Em decorrência deste feito, a influência da família do então prefeito é sentida até hoje nas imediações do Vaza Barris.

Em 1954, chega ao poder municipal Francisco Dias Trindade. Como citado por Carregosa (2019), era uma nova forma de renovação política no município, porém com uma velha roupagem, uma vez que Francisco era filho do coronel Ismael Trindade⁴⁰.

Embora nos anos dourados de 1950 tenham ocorrido mudanças a nível nacional e local, para os moradores das matas elas não foram tão evidentes. Como citado por Carregosa (2019, p. 43), “A população das matas (zona rural) não desfrutava destas mudanças. Assim, a cultura preservou certa diferenciação em virtude das diferenças no modo de organização social da ‘rua’ e da ‘mata’”.

Por fim, a década de 1950, em Paripiranga, é marcada pela perspectiva da construção da estrada de ferro Salgado/Paulo Afonso, que traria para o município novas oportunidades de emprego, melhoria no transporte, no comércio local e outros benefícios que viriam junto com a construção da linha. Além disso, resolveria, paralelamente, um grande problema da época, que era a escassez de água, pois existia o projeto da construção de barragem capaz de resolver esse problema no município de Paripiranga e Simão Dias. Sobre essa barragem, falarei na próxima sessão.

Esse período é considerado por Carregosa (2019, p. 133) como um fator que ajudou a dinamizar o município. Assim, ele preceitua “(...) como a construção da estrada de ferro Salgado/Paulo Afonso, que, embora nunca tenha sido concluída, sua obra impulsionou a economia local por cerca de cinco anos”. No entanto, para os moradores das matas onde houve o corte da terra e o início da construção, as mudanças não foram tão positivas, como veremos na segunda seção.

3.2 As matas de Paripiranga: “terra bem dividida e mal repartida”⁴¹

⁴⁰ Ismael Quirino da Trindade, Intendente de Paripiranga (1933-1946).

⁴¹ Citação de Cândido da Costa e Silva sobre os sítios de Paripiranga-BA (1982) na sua obra “Roteiro da vida e da morte: um estudo do catolicismo no sertão baiano”.

Este estudo sobre as memórias dos moradores das matas de Paripiranga acerca da construção da linha férrea e seus impactos nessas comunidades me permite falar sobre meu lugar, minhas raízes e as de tantas outras pessoas que vivem nessas localidades. Em Paripiranga, é comum ouvir as expressões "é da mata" ou "mora na mata" para se referir aos que moram na zona rural, enquanto "é da rua" ou "mora na rua" designam os moradores da zona urbana. Há ainda a expressão "é da caatinga" ou "mora na caatinga" para os que vivem na região mais seca do município. Essas expressões, no entanto, carregam certo preconceito⁴², já que os "da rua" se sentem superiores aos "da mata" ou "da caatinga".

Segundo Silva (2017), houve uma diferenciação até no catolicismo, quando da criação da freguesia e a presença permanente de um pároco. Assim ele escreveu: “O povo passa a ter acesso mais frequente aos serviços religiosos e reforça a sua vaga consciência de pertença à igreja. Doutra parte, veio a se tornar um fator de diferenciação, contrapondo o catolicismo “da rua” ao “da mata” (Silva, 2017, p. 41).

Essa diferenciação entre os "das matas" e os "da rua" se dava justamente porque, mesmo a maioria da população sendo da zona rural, o acesso à educação para quem morava na mata era bem difícil devido às poucas escolas na zona rural e à dificuldade de transporte. Dessa forma, só as famílias que tinham boas condições financeiras conseguiam estudar na cidade, o que tornava esse pequeno grupo seletivo entre os moradores das matas. Os que tinham pouca ou nenhuma escolaridade eram chamados de “tabaréu da mata”. Essa desigualdade no acesso à educação não apenas perpetuava o preconceito, mas também limitava as oportunidades de desenvolvimento para os moradores da zona rural.

Na figura seguinte, um retrato dessa desigualdade de acesso à educação formal.

⁴² Expressões como “tabaréu da mata”, “e é da mata? ”, foram e, ainda são, utilizadas para se referir de forma pejorativa a quem mora na mata.

Figura 15: Recorte do jornal *O Ideal* de 03/05/1955

Delegacia Escolar Residente do Município de Paripiranga			
Movimento escolar no mes de abril			
Escolas	Professoras	Matricula	Frequência média
Grupo Escolar de Paripiranga	Edméa D. Carregosa Vandete A. Cerqueira Vanda Rabêlo Dias	230 alunos	87
Escola B. Oriente	Maria J. dos Santos	34 "	32
E. E. de Taquara	Marisete S. Santos	60 "	56
E. E. de L. Preto	Celmisia C. Araújo	55 "	43
E. E. R. de L. "	Garcia da Paz	46 "	23
E. E. R. C. Saco	Maria Z. C. Matos	37 "	20
	Total	462 alunos	261
[de F. M.]			
Escolas sem professoras:			
«Escola Estadual Rural de Chico Pereira», Escola E. Rural de Apertado de Pedras», «Escola Estadual de Sítio da Conceição» e «Escola E. de São Francisco». Temos também duas classes sem regentes no «Grupo Escolar de Paripiranga».			
Profa. Vandiva A. Cerqueira Delegada Escolar			

Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Podemos inferir, a partir da figura 15, que é um balanço sobre as escolas do município no mês de abril de 1953, que havia uma carência de escolas na zona rural, bem como de professores/as. Isso reafirma que a educação escolar era prioridade na cidade, enquanto para as crianças das matas o acesso à educação era bem mais restrito.

A discrepância de acesso à educação formal entre os da mata e os da “rua” perdurou por muitas décadas, até a implantação de escolas que atendessem da Educação Infantil ao Ensino Fundamental II nas áreas rurais. Atualmente, essa dificuldade foi praticamente superada, pois o município possui boas escolas na zona rural⁴³ e transporte público que levam os aluno/as da mata para as escolas de Ensino Médio na cidade. Ressalte-se, também, que há um polo do único Colégio de Ensino Médio do município no povoado Maritá. O objetivo é atender os adolescentes e jovens da região, por se tratar de um povoado distante da sede e com difícil acesso, o que por muito tempo foi fator para o abandono escolar ao final do Fundamental II.

Superadas essas dificuldades, destaco que as matas são espaços singulares deste município, falar sobre esses lugares é falar das minhas memórias, das que permanecem, das que silencieei, das memórias que me movem enquanto pessoa humana e professora de História que sou. E para conhecer as histórias dessas localidades, apropriamo-nos das memórias das pessoas

⁴³ A Escola Municipal Avelino Leite, situada na comunidade da Roça Nova, tem o melhor IDEB no Fundamental II e o segundo melhor IDEB no Fundamental I do município de Paripiranga-BA.

mais idosas, que, como assevera Marilena Chauí, na apresentação do livro de Ecléa Bosi (2003, p. 18), “Os velhos são os guardiões do passado”. Essas pessoas são simples, de pouca escolaridade, mas com um conhecimento enriquecedor, que pode contribuir muito com a aprendizagem da história local.

A mata na qual eu nasci e onde vivi a maior parte da minha vida era a típica comunidade citada por Cândido da Costa e Silva (2017), onde as famílias viviam em lotes de terra entre três tarefas⁴⁴ a 20 tarefas de terra. Nesses pedaços de chão, as famílias tiravam seu sustento e plantavam feijão, mandioca, milho e árvores frutíferas, como laranjeiras, jaqueira, mangueira, bananeira, cajueiro, abacateiro, mamoeiro, dentre outras. Durante o inverno, as famílias plantavam hortaliças, como couve, quiabo, chuchu, coentro, alho e cebola, o que garantia uma alimentação mais diversificada neste período. O alho e a cebola, após a colheita, eram expostos ao sol e em seguida eram entrançadas e pendurados na cozinha ou dispensa para serem consumidos durante o verão.

O feijão e o milho, após a colheita, eram armazenados em vasos⁴⁵ para ser consumidos até a próxima safra. O milho servia de alimento tanto para as famílias quanto para as galinhas que eram criadas nos terreiros da casa, as quais serviam de alimento para toda a família, além de garantir os ovos para alimentação e venda, principalmente no verão. A mandioca era outra cultura que todos os sítiantes mantinham, pois dela era feita a farinha, que também seria armazenada para ser consumida até a próxima colheita. Praticamente toda comunidade tinha uma casa de farinha e durante o processo da farinhada a comunidade se reunia para ajudar uns aos outros, pois era um processo que demandava muita mão de obra.

No povoado Pau Preto, existiam as casas de farinha de Mané de Cande, Dona Francisca, Seu Benício e, a mais recente, a de Seu Zequinha Januário (um dos meus entrevistados). No povoado Sabão se destacava a casa de farinha de Seu Josa e, na Roça de Dentro, de Seu João Januário.

Mas, por que a zona rural de Paripiranga se divide em caatinga e matas? Eu costumo dizer que este município tem uma linha imaginária, um “portal mágico” que divide as matas das caatingas. Se um visitante chegar pelo sentido Simão Dias/Paripiranga, sentirá um ar fresco assim que se aproximar da divisa, se prosseguir rumo ao Distrito de Conceição de Campinas, ao passar da comunidade Baixa Funda, já sentirá a mudança brusca na temperatura. O mesmo acontece se sair de Paripiranga em direção ao povoado Maritá, ao passar pela comunidade Corredor Vermelho, sentimos essa mesma sensação de sair do tempo fresco para o quente, como

⁴⁴ Uma tarefa equivale a 3025m².

⁴⁵ Vasos feitos de zinco, utilizados para o armazenamento de farinha, milho e feijão.

se houvesse uma divisa climática bem definida. Silva (2017), ainda no primeiro capítulo de seu livro, traz a seguinte descrição:

As matas e as caatingas se extremam na composição do agreste. A distância se encurta, e a paisagem que ali é definida e distinta, acolá é quase imperceptível. Nas terras a sudeste, margeando com Sergipe, as áreas úmidas da mata se adensam e vão minguando na medida em que se estiram rumo noroeste, cedendo espaço às áreas secas do sertão... (Silva, 2017, p. 12).

Outro autor da historiografia local, Antônio Santana Carregosa (2019), assim apresenta:

Trata-se, portanto, de uma região de transição entre a zona da mata e o sertão, uma paisagem híbrida que lembra ao mesmo tempo as descrições de *Os Sertões*, de Euclides da Cunha, e *Nordeste*, de Gilberto Freyre, isto é, nem tão seco, como nas descrições do primeiro, nem tão fresco, como nas descrições do segundo (Carregosa, 2019, p. 30).

O certo é que a população se concentrou, desde o início da povoação de Paripiranga, nas regiões das matas devido à qualidade do solo e do clima fresco.

Fiquemos nesses arredores da povoação. Terra bem dividida e mal repartida. Uma mais, outros menos, muitos sem nenhum. Em todo caso Brás do Amaral, no início do século passado, observava: “o solo é muito fértil e está muito dividido, de modo que há famílias que durante três, quatro gerações têm se mantido cultivando um pedaço de 8 e 10 tarefas de terras e às vezes menos” (Silva, 2017, p. 20-21).

Um solo fértil, com invernos bem definidos, o que garantia sempre boas colheitas e pomares com uma enorme diversidade de frutas. Quando eu era criança, meu pai sempre me dizia: “O bom de morar na mata é que nunca nos falta nada, temos a farinha e o feijão, o milho e frutas para nossa alimentação, aqui sempre temos a ‘barriga cheia’”. Ele também costumava dizer: “Mesmo quando falta o inverno na caatinga, aqui na mata não falta, só se for um ‘grande castigo’”. Isso porque raramente faltam chuvas no inverno das matas, ao contrário das caatingas, onde a escassez de chuva no inverno era, e é, mais frequente.

Uma das características marcantes desse lugar sempre foi a divisão dessas matas: enquanto nas caatingas predomina o latifúndio, as matas se caracterizam pela divisão mais “justa” das propriedades. De acordo com Carregosa (2019), isso se deu no período de ocupação das terras desse município pelos colonos. Segundo o autor:

Os que vinham do sertão estavam à procura de terras mais frescas e os que vinham do agreste procuravam novas áreas para o cultivo de cana ou criação de gado. Dessa forma, os colonos espalharam-se por todo o território, ocupando-o de forma mais ou menos homogênea e dando-lhe características que se mantêm quase intactas: população de sitiantes, vivendo em casas construídas à beira das estradas, às vezes, formando comunidades onde são erguidas capelas e organizadas feiras (Carregosa, 2019, p. 30).

As matas sempre foram muito valorizadas devido aos sítios sortidos com uma diversidade de frutas, principalmente laranja, banana, jaca, manga e caju.

(...) a região contava com uma agricultura de subsistência voltada para o cultivo de mandioca, feijão e milho - além de frutas tropicais como banana, laranja, manga e jaca - que garantiam a sobrevivência das famílias de sitiantes livres espalhadas pelo território e em pequenas porções de terras. Como atestou Braz do Amaral (1916, p. 167), no início do século XX, '[...]no município de Coité famílias inteiras subsistem com quatro ou cinco tarefas de terras. E isso por diversas gerações'. Esse modelo agrícola, que garantia relativa autonomia econômica e social das famílias em relação aos senhores de engenhos e seus senhores, manteve-se ao longo do tempo bem definindo uma característica peculiar da localidade (Carregosa, 2019, p. 44).

Os moradores das matas tinham praticamente tudo que precisavam em seus sítios. Por isso era comum eles irem à cidade somente nas feiras livres, local de encontro entre os moradores das matas e os moradores da rua. Os primeiros vinham às feiras para vender o excedente da sua lavoura ou frutos dos pomares sortidos das matas. Os segundos compravam esses produtos e vendiam os outros, como tecidos, chamados pelos mais velhos de “fazendas”, artigos industrializados aos quais a maioria dos moradores das matas não tinham fácil acesso.

Outro momento em que os moradores das matas vinham à cidade era para participar das Santas Missas dominicais e do novenário de Nossa Senhora do Patrocínio. Todavia, para muitos o acesso à cidade era muito difícil, pois não havia muitos transportes. Muitos moradores vinham à cidade a pé ou de carroça (um meio de transporte muito utilizado pelos moradores da zona rural). De acordo com Carregosa (2019, p. 49), “Com a igreja, os sitiantes dispersos em seus minifúndios podiam, agora, encontrar-se nas missas de domingo, nos casamentos, nos batizados e demais celebrações religiosas”.

No que se refere ao lazer, os jovens da cidade tinham os famosos carnavais nas ruas da cidade ou no Clube Vitória e cinema, já os da mata não tinham acesso a esses eventos (salvo algumas exceções). A forma de lazer dos moradores das matas eram as novenas nas casas, os terços, os Reisados, as Festas Juninas (São João e São Pedro) regadas ao som da sanfona, zabumba e triângulo; as Festas de São Gonçalo; e os Natais das comunidades. Era nesses festejos religiosos que a população se divertia, conversava e aconteciam os namoros e casamentos. Cabe lembrar, também, das debulhas de milho e as farinhadas⁴⁶.

Na educação, também não era diferente, os da “rua” contaram com grandes professores, principalmente o professor Abreu. De acordo com Carregosa (2019), citando Erastóstenes Lima:

Professor Abreu “ombreava” com o padre “doutor” João de Mattos no que se refere ao saber intelectual, formando, ambos, o saber cultural dessa terra. Tratavam-se de dois polos preferenciais para os jovens de Paripiranga, prevalecendo o Pe. João de Mattos para o povo da “mata” – os sitiantes pobres em especial-, assíduo ouvinte das

⁴⁶ Era muito comum as famílias se reunirem para ajudar umas às outras na debulha de milho e nas farinhadas, momento coletivo de ajuda mútua que não existe mais. Raras exceções, há uma farinhada, mas não como antigamente. Hoje, quando há uma farinhada, é preciso pagar desde a raspagem da mandioca até o processo final da transformação da mandioca em farinha.

homilias dominicais, e o professor Abreu para os jovens da “rua” – em especial os filhos de comerciantes e fazendeiros que podiam se dedicar ao estudo e que depois constituiriam a elite política e intelectual do município – frequentadores de seus bancos escolares e leitores de seus jornais (Carregosa, 2019, p. 62).

As comunidades cortadas pela construção da linha tinham as características citadas por Silva (2017) e Carregosa (2019). Eram comunidades bem povoadas, com suas capelas como o centro da vida religiosa e social. Nessas comunidades, as maiores dificuldades era o acesso à água potável para uso doméstico. Apenas algumas famílias tinham os tanques de pedra e cal. Os que não tinham precisavam “pegar água” em fontes, barreiros ou nascentes (na maioria das nascentes a água é salobra) com potes na cabeça ou utilizando animais para o transporte.

Atualmente, as matas estão ainda mais povoadas, uma vez que as comunidades têm acesso a praticamente tudo que a população da cidade tem, como: energia elétrica, água encanada e cisternas para armazenamento de água e internet, além de acesso ao transporte próprio ou coletivo. Assim, as matas atualmente estão bem diferentes daquelas matas do período da construção ferroviária, podemos dizer até que as matas estão vivendo novas ruralidades⁴⁷.

A seguir, apresento o mapa das comunidades cortadas para que a linha de ferro fosse construída e, em seguida, uma breve descrição desses lugares, sua gente e sua cultura.

⁴⁷ A ruralidade é entendida como um modo de vida e uma sociabilidade com relações internas específicas, distinta do modo de viver urbano. É uma construção social contextualizada e reflexiva, expressando a capacidade dos sujeitos de se adaptarem às novas condições e mantendo um forte laço com o ambiente, com a cultura e com a identidade. O conceito exige o reconhecimento do rural em suas próprias relações e especificidades, e não apenas em função do urbano (Medeiros, 2017, p.183). MEDEIROS, R. M. V. **Ruralidades: novos significados para o tradicional rural**. In. Dinâmicas do espaço agrário: velhos e novos territórios: NEAG 10 anos. p. 179-189, 2017. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/157495>. Consultado em 21 de agosto de 2025.

Figura 16: Linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA)



Fonte: Mapa produzido por Alexandre Vítor Dávila

Na comunidade Correntes, próxima à sede do município, a concentração da sua população está, principalmente, nas margens do grande corte feito pela linha de ferro. Praticamente toda a comunidade está localizada aí, até mesmo a capela de São Joaquim fica bem próxima ao corte (na parte baixa). É nessa capela que a comunidade, no mês de julho, se reúne em oração em louvores ao seu padroeiro. É uma comunidade simples, bem povoada, já com ares de perímetro urbano, uma vez que já recebeu calçamento até em frente da capela.

Figura 17: Igreja de São Joaquim, Correntes, 16/11/2024



Fonte: Acervo particular de Luciana Reis, moradora da comunidade.

Os cortes das Correntes são a sequência dos cortes que se transformaram em bairro, o bairro Corte⁴⁸. São cortes de grande profundidade que seguem em direção ao povoado Sabão.

Mesmo com toda a profundidade, as famílias foram construindo suas casas ao longo da beira do precipício e, em uma das partes baixas, há uma “ruazinha” e uma estrada que atravessa o corte e segue em direção à rua do cemitério.

Em seguida, temos a comunidade Sabão, a antiga “Sabbán”, terra do líder político Manuel José de Sanat’Ana (Manuel do Portão), da antiga Villa de Patrocínio do Coité, no final do séc. XIX.

Local onde foi erguida uma igreja imponente em honra a sua padroeira Santa Luzia, a qual é homenageada no mês de dezembro. A população da comunidade Sabão é conhecida pelo seu fervor religioso e organização em torno da Associação Comunitária. Tem uma economia bem estruturada, o que a torna conhecida como a maior distribuidora de aves e ovos do município e região. A família Borges e Menezes formam grande parte da população local.

A presença dos cortes nessa comunidade também é muito evidente, pois, devido ao relevo acidentado, formado por planaltos, foi um local onde se fez necessário o uso de dinamites para a explosão das rochas durante o corte da terra. Muitas famílias tiveram suas terras cortadas

⁴⁸ A parte ocupada do corte que fica atrás da rodagem que dá acesso ao Distrito de Conceição de Campinas foi contestada pela justiça devido a um nascedouro de água no local que estaria sendo contaminado.

em grande profundidade, algumas tendo que abandonar suas casas para dar lugar à futura linha de trem. É o caso do morador José Casimiro dos Reis, que teve que sair com sua família e viu sua casa ser demolida e engolida pela enorme cratera que se formou. Contudo, ele foi um dos moradores que recebeu indenização e refez sua casa não muito longe do corte. Sua filha, Carmelita Borges dos Reis, relatou que “ele desmanchou a casa para fazer outra e que, quando recebeu a indenização, ficou muito feliz porque deu para terminar a outra casa. Aí ele comprou o piso aqueles tijolos e graças a Deus ficou desapertado, tirou muito dinheiro e deu para fazer muita coisa.”

Foi nessa comunidade que, ao abrir passagem para o trem, encontraram uma caverna. Segundo os moradores, muitas crianças iam às proximidades da caverna para brincarem de jogar pedrinhas para ver se ouviam o eco delas ao caírem no fundo, mas nunca ouviam. Dessa forma, eles acreditam que ela é bem profunda. De acordo com espeleólogos⁴⁹ que estudam as cavernas do município, ela sofreu muitos danos porque os moradores (sem entender sua importância) utilizavam-na para o descarte do lixo doméstico.

Figura 18: Caverna no povoado Sabão, Paripiranga (BA), 2022



Fonte: GMSE-Grupo Mundo Subterrâneo (2022).

Os cortes do povoado Sabão seguem em direção à comunidade Roça de Dentro, que também é uma comunidade que carrega na sua paisagem as marcas da construção e do

⁴⁹ Grupo de espeleologia GMSE-Grupo Mundo Subterrâneo é uma ONG criada em 2009. Esse grupo se dedica à exploração e pesquisa espeleológica, contabilizando e catalogando cavernas, revelando os segredos do mundo subterrâneo em Paripiranga-BA. O município tem 80 cavernas catalogadas.

abandono em sua vegetação. Em cada parte dessa comunidade são perceptíveis os cortes gigantes e as bancas. Em alguns trechos é possível caminhar entre os cortes, é o caso do corte próximo à antiga casa da família Januário. Essa abertura as pessoas utilizam como estrada, porém a presença da vegetação nativa continua imponente em sua encosta. Todavia, em alguns trechos, está sendo utilizada como locais de descarte de lixo⁵⁰. Além dos cortes, as bancas também se tornaram estradas, ficando quase imperceptíveis aos olhos daqueles que já estão acostumados com a paisagem que não existia ali antes da obra.

E é na paisagem modificada pela ação do homem que ainda existem bueiros em algumas propriedades submersas na paisagem natural ou na pastagem, como é o caso do bueiro que fica na propriedade de Reginaldo Januário dos Santos⁵¹. Ele me levou até o local e me mostrou a construção que vai do lado do seu terreno ao lado do terreno do vizinho. Não foi possível atravessá-lo devido à vegetação que, praticamente, fechou a abertura do outro lado. Além desse local, ele relatou que existiam mais dois, porém foram entupidos pelos donos das propriedades.

Figura 19: Bueiro localizado na Roça de Dentro, 2025.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Nessa comunidade, a família Januário é maioria. Uma família numerosa que acabou permanecendo na comunidade. Assim, como a comunidade Sabão, é bem populosa e

⁵⁰ A coleta de lixo é realizada na zonal rural duas vezes na semana.

⁵¹ Reginaldo é neto de Seu João Januário, antigo morador da Roça de Dentro que viu suas terras serem engolidas pelas máquinas e nunca recebeu a indenização.

organizada. Como citou Carregosa (2019), a maioria das casas ficam à beira da estrada ou próximas à capela ou igreja. No caso da Roça de Dentro, há uma praça bem organizada, com calçamento e, no seu centro, a igreja erguida em louvor e glória à Nossa Senhora Aparecida, padroeira do lugar.

A igreja de Nossa Senhora Aparecida foi construída em 1986 e desde então são realizados novenários em seu louvor e grande procissão no dia 12 de outubro. Durante nove dias de novenas a comunidade e comunidades vizinhas se unem para louvar a sua padroeira. No dia da festa, dia da procissão, é comum os moradores “pagarem promessas” acompanhando a procissão descalços ou vestindo roupas brancas.

Essa é uma das festas religiosas mais frequentadas da paróquia, pois recebe todos os anos um grande número de fiéis, inclusive sergipanos, uma vez que a Roça de Dentro faz limite com comunidades de Simão Dias (SE), como os povoados Lagoa Grande e Jenipapo.

Figura 20: Capela de Nossa Senhora Aparecida, Roça de Dentro.



Fonte: Acervo particular de Agenilda Borges de Menezes, moradora da comunidade.

Partindo da Roça de Dentro, a linha continuou cortando pelas terras do Pau Preto. Essa comunidade, diferentemente das outras, tinha e/ou tem uma população mais diversificada. Temos a presença das famílias dos Castro, dos Moraes, dos Leal, dos Reis, dos Carregosa, dos Vieira, dos Ferreira, dos Ribeiro, dentre outras. É uma comunidade mais laica, somente nas últimas décadas houve uma participação maior na religião católica, principalmente depois dos movimentos sociais e de grupos de jovens. Outro fator relevante foi a construção da capela erguida para Santa Rita e São José pelo casal José Vieira e Dona Rita dos Anjos. Embora tenha sido construída por particulares, eles sempre deixaram o espaço aberto para a comunidade.

Antes do seu falecimento, Dona Rita doou a capela para a paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio.

O lugar Pau Preto já existia quando Paripiranga ainda era Patrocínio do Coité. Considerada uma comunidade com atrativos não muito bem vistos para a sociedade da época, como jogos e bebedeira.

Sobre este tema, o jornal *O Ideal* faz uma crítica às antigas festas da comunidade, ao falar dos festejos natalinos que eram comemorados no dia 31/12.

Figura 21: Natal do povoado Pau Preto (*O Ideal* de 02/02/1961).



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Nessa comunidade, havia as famosas bodegas de Seu Zé Grande⁵², de João de Castro⁵³ e a de seu Dudula. Na última, as pessoas se reuniam para ouvir os programas de rádio aos domingos e depois os programas de TV, uma vez que foi ele um dos primeiros moradores da comunidade a possuir uma televisão. Por esse motivo, era na sua casa que muitas famílias da comunidade e de toda a região se reuniam para assistir a novelas, a *Os Trapalhões* e aos jogos da copa do mundo.

⁵² Nessa bodega (Armazém onde se comercializavam produtos de primeira necessidade; fonte: dicionário on-line de Português) se vendia de tudo, desde o pão até o querosene utilizado nos candeeiros, pois na comunidade a energia elétrica só chegou na década de 1980).

⁵³ Essa bodega era ponto de encontro dos amantes dos jogos de baralho e sinuca.

É de uma neta de Seu Dudula esse texto sobre a comunidade Pau Preto. Solicitei à professora e uma das líderes religiosas da comunidade, Maria Sueli Santana Leal, para escrever um relato sobre a sua comunidade e o que ela representa para seu povo, e, assim, ela escreveu:

“Uma comunidade de amor.

Sou Maria Sueli, moradora da comunidade Pau Preto, aqui habito desde que nasci. Criada em âmbito comunitário, ouvindo as histórias reais e crendices populares da minha terra natal. Esta comunidade, além de ter as suas particularidades, tem raízes de árvores genealógicas. As gerações passadas conviveram, construíram, amaram e nos ensinaram a amar.

O que dizer desse ambiente rural? Quem por aqui viveu ou vive sempre teve, tem e terá a sensação de ser abraçado (a) pelas belezas naturais, que nos possibilitam uma convivência num espaço que se respira ar puro, que tem economia pautada na agricultura, tem até clima europeu.

Vale salientar que o fruto mais valioso dessa região é conviver com vínculos da boa vizinhança que partilham os momentos bons como: a raspagem das mandiocas nas casas de farinha, os festejos juninos, as festas de casamento, o Natal das comunidades vizinhas ou da cidade, os novenários do padroeiro da igreja local, das comunidades eclesiais ou da Paróquia. Que partilham também das dores nos momentos tristes das famílias quando veem um filho partir para as grandes capitais no período de secas em busca de melhoria de vida, ou quando vivenciamos a partida definitiva de um ente querido, que vai desde as sentinelas, velórios e cortejos fúnebres de quem se foi para nunca mais voltar.

Como não registrar com amor que a alegria e a dor do meu vizinho é a minha alegria e a minha dor?

Como não falar com amor de um lugar que tem uma igreja comunitária como ponto de encontro para celebrar o santo terço uma vez por semana, para encontros catequéticos, missas mensais e novenários de padroeiros uma vez por ano?

Como não registrar com amor as alegrias, de sermos contemplados com as graças alcançadas pela intercessão de Santa Rita de Cássia?

Como não falar com amor de um lugar no meio do nada que recebeu o nome de Pau Preto por conta de um tronco de árvore queimado⁵⁴, marco de uma encruzilhada e ponto de encontro no final das tardes após um longo dia de trabalho coletivo?

Como não registrar com amor que aqui, sementes formam sementeiras, cultivadas, germinadas e deixaram frutos?

Como não registrar que só colhe amor quem planta amor?

Como não amar? Como não amar? ”

(Maria Sueli Santana Leal, texto enviado em: 02/02/2025).

Assim, como as outras comunidades, a festa do/a padroeiro/a é o momento em que toda a comunidade se reúne em oração pedindo proteção e cuidado aos seus moradores. Abaixo, os festejos à padroeira Santa Rita de Cássia.

⁵⁴ Essa é outra versão da origem do nome da comunidade Pau Preto.

Figura 22: Igreja Santa Rita de Cássia e São José, povoado Pau Preto.



Fonte: Acervo pessoal de Maria Sueli Santana Leal, moradora da comunidade.

Como visto, a presença da religião católica ainda é predominante nessas comunidades rurais, mantendo as celebrações do período quaresmal, quando as pessoas fazem as vias-sacras, as novenas de natal e as missas mensais.

Foi na comunidade Pau Preto que uma das empreiteiras responsável pela construção da linha fixou seu escritório, a empresa Wolman Engenharia Ind. e Com. Ltda., no local próximo ao “olho d’água do Pau Preto”, mais precisamente na propriedade do Sr. José Lino Ferreira, morador de grande prestígio no local, o qual foi vereador deste município nas eleições de 1947.

Seu Zequinha, que trabalhou para o Sr. José Lino Ferreira, disse em entrevista que “o escritório ficava ao lado da casa de Zé Lino, no Pau Preto”. Embora ele não se lembre do nome da empresa, lembra-se do local do escritório.

É sabido ainda que os barracões dos trabalhadores também ficavam nessa propriedade.

Figura 23: Família de José Lino Ferreira, povoado Pau Preto.



Fonte: Acervo particular de Roberto Santos de Santana.

Saindo do povoado Pau Preto, a linha continuou seus trabalhos em direção à comunidade de Antas do Raso, localidade de dona Zizi, que muito contribuiu com esta pesquisa. Essa comunidade, também conhecida por Raso de Pantaleão, já tem o clima mais quente, por estar na transição das matas e da caatinga. Sua história, assim como as outras comunidades, tem ligação com a religiosidade das pessoas das matas. População de religiosidade fervorosa, sempre buscou estar próximo aos ensinamentos cristãos, conforme o texto abaixo:

Há relatos que o início da comunidade Nossa Senhora da Conceição em Antas do Raso se deu quando Pantaleão, junto com seu filho José, resolve construir uma capela com a intenção de introduzir na comunidade ações católicas e também com o desejo de ser sepultado nessa capela, o que de fato aconteceu. Ao lado da capela foi construído o cemitério, depois registrado como Cemitério⁵⁵ São Pantaleão, que sempre teve como objetivo o sepultamento de crianças falecidas, tanto na comunidade como nas comunidades próximas. Assim aconteceram já na década de 30 as primeiras movimentações religiosas da comunidade. A família de Pantaleão era bastante influente na região, sua filha era professora e foi catequista na capela, seguida de outras catequistas. Por isso, muitas das crianças que receberam o sacramento da Eucaristia na época eram preparadas na capela, mesmo que muitas das vezes tivessem que ir até a igreja matriz para receber o sacramento. Além da preparação das crianças, na capela também aconteciam algumas celebrações eucarísticas de forma particular, mas que contavam com a participação da comunidade e alguns festejos culturais (Retirado do documento enviado à diocese de Paulo Afonso denominado 'Fotografia de Antas do Raso'. (Texto cedido por Marcos Santana Borges, líder comunitário e professor da comunidade).

⁵⁵ A distância da sede levava os moradores das matas a enterrar seus anjos (como eram chamadas as crianças mortas) em capelinhas nas suas respectivas localidades.

Assim, o maior símbolo dessa religiosidade é a capela de Pantaleão, uma das mais antigas do município, que, além de ser o templo católico, seu entorno serviu de cemitério para os “anjos” de Antas do Raso e comunidades vizinhas. Esse fato a torna um símbolo ainda maior de fé e devoção, aos santos e aos mortos.

Figura 24: Capela de Pantaleão, construída entre a década de 1920 a 1930.



Fonte: Acervo particular do professor Marcos Santana Borges.

Nas décadas seguintes, a população se uniu em prol da coletividade. Realizando festas, bingo, leilões, a comunidade construiu um salão comunitário para realizar encontros comunitários, rezar o terço, realizar a catequese e, depois, construiu a capela de Nossa Senhora da Conceição.

Hoje a comunidade conta com uma escola grande que atende aos moradores locais e das diversas comunidades do seu entorno, a Escola Municipal Maria Dias Trindade, que atende da creche ao nono ano. Esta é bem conhecida pelos projetos que realiza, os quais se destacam pela valorização do local.

Figura 25: Igreja de Nossa Senhora da Conceição, Antas do Raso.



Fonte: Acervo pessoal de Marcos Santana Borges, morador da comunidade.

Por fim, resta registrar a comunidade Cutia, que também sofreu os impactos da construção da linha de ferro. Essa comunidade faz limite com a comunidade Raposa, povoado do município de Simão Dias. É uma comunidade pouco povoada, pois a maioria da sua população veio morar na cidade. Diferentemente das demais comunidades aqui citadas, a Cutia não tem uma capela nem apresenta nenhum grupo comunitário. Isso porque os poucos moradores que ainda permanecem no povoado frequentam a igreja matriz, devido a sua proximidade. As demais propriedades são de moradores da sede, que as frequentam apenas durante o dia para cuidar do gado ou da plantação, ou apenas nos finais de semana para o lazer em suas chácaras.

Durante os anos 2000, mais precisamente de 2006 a 2009, as matas passaram por um período conturbado. Uma onda de assaltos em residências e roubo de motos assolou a população rural, levando muitas pessoas a abandonarem suas casas e virem morar na cidade. Isso levou à desvalorização das propriedades e à elevação dos preços das casas na sede do município. Comunidades como Cutia e Barracão, por exemplo, ficaram praticamente desertas, com a maior parte dos moradores abandonando suas casas e se mudando para a cidade. Felizmente, esse problema foi resolvido quando os principais líderes da quadrilha foram presos. Passado esse período conturbado, a paz voltou às matas; contudo, muitos moradores que saíram não voltaram mais.

Com o retorno da tranquilidade, houve uma onda valorativa das terras das matas, principalmente depois da pandemia da Covid-19⁵⁶. Durante esse período, com a necessidade de isolamento, muitas famílias retornaram à zona rural.

Após o período crítico da pandemia (2020/2021), as matas têm se tornado um aglomerado de chácaras que pertencem aos moradores da cidade, o que vem mudando a fisionomia das matas de décadas atrás. Importante mencionar outra mudança que vem ocorrendo nesses locais, é o retorno dos sítios e do replantio de árvores frutíferas que foram quase que extintas em décadas anteriores. Ressalte-se, ainda, que comprar um palmo de terra nas matas de Paripiranga é quase um lance de sorte devido a sua supervalorização.⁵⁷

Percebo, assim, que as matas são espaços de muitas histórias e memórias que podem ser exploradas para o ensino de história local, principalmente neste município onde a zona rural é densamente povoada, com a maioria da população residindo nessa área, especialmente nas matas. As memórias dos antigos moradores continuam a ser as fontes históricas essenciais para manter viva a história dessas comunidades.

Feita uma breve apresentação de algumas comunidades das matas de Paripiranga, já dá para perceber a grandiosidade cultural desses lugares. Lugares que viram sua vida pacata, impactada pela construção da linha de ferro. E é sobre a história dessa linha férrea, dos sonhos e expectativas das comunidades com a sua implantação que dissertarei na próxima seção.

⁵⁶ Durante o período da pandemia, o município buscou seguir à risca as orientações da OMS (Organização Mundial da Saúde) e do Ministério da Saúde.

⁵⁷ Antes da pandemia, poderia comprar uma tarefa de terra no povoado Pau Preto ou Roça Nova (por exemplo) por 10 ou 12 mil reais. Posteriormente, passa a valer 40.000 reais.

4. UMA DIVISA, UM LIMITE, UM SONHO: A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO.

A criação das ferrovias foi um marco histórico e alcançou várias partes do globo terrestre levando evolução no transporte de mercadoria e pessoas. Diminuiu distâncias, conectou pessoas e levou o mundo a alcançar fronteiras até então inalcançáveis, no dizer de Hobsbawm (2020, p. 83), “(...) a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade de uma nova era (...)”.

Segundo Silveira:

O surgimento da máquina a vapor e suas aplicações aos transportes foi fator decisivo na substituição dos transportes primitivos, insuficientes para promoverem a expansão dos produtos europeus e a captação de matérias-primas nas colônias. Isso só poderia ser feito por um meio de transporte mais rápido e eficiente. A máquina a vapor, adaptada a um chassi ou a um barco, deu origem à ferrovia e à navegação a vapor, transformando radicalmente os transportes, que passaram a atender compulsivamente ao capitalismo industrial (SILVEIRA, 2007, p. 4).

O crescimento industrial e a busca incansável por mais lucro necessitavam de um meio de transporte capaz de transportar, de forma eficaz e rápida, a grande produção industrial. Isso incentivou o surgimento da ferrovia. O escritor Hobsbawm (2020, p. 82) diz que “Essa imensa indústria (...) era grande o bastante para estimular a invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital: a ferrovia”, isso porque o tempo consumido para transportar grandes quantidades de produtos era desmedido. Assim, em decorrência dessa necessidade surge a primeira ferrovia moderna: “a linha entre o campo de carvão de Durham e o litoral (Stockton-Darlington, 1825)⁵⁸”. As ferrovias, tão logo, se espalharam pelo mundo num curto espaço de tempo, chegando à América pelos Estados Unidos (1827), que construiu a maior “quilometragem mundial de estradas de ferro e implantou uma das mais eficientes e modernas indústrias do mundo (Silveira, 2007, p. 7)”.

Para ilustrar a grandiosidade das ferrovias, Hobsbawm assim a descreve:

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a grande Muralha da China empalidecer de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (Hobsbawm, 2020, p. 83).

Logo depois, o crescimento industrial acelerou rapidamente, o que levou os países a acreditar que o segredo do progresso e da modernidade estava nas linhas férreas. E passaram a

⁵⁸ Segundo Hobsbawm (2020, p. 83), “Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra”.

espelhar-se na Inglaterra. Em decorrência disso, este país torna-se a grande investidora na construção de ferrovias em todo o mundo, inclusive no Brasil.

Aqui, as ferrovias chegaram na segunda metade do século XIX, sendo a Baronesa “a primeira locomotiva que andou nos trilhos no Brasil, em 30 de abril de 1854 (Tenório, 1996, p. 46)”, a qual pertencia ao Barão de Mauá⁵⁹. As mudanças ocorridas no transporte acompanharam as mudanças socioeconômicas, por isso são os cafeicultores e os comerciantes que se interessam pela implantação das ferrovias no Brasil (Silveira, 2007, p. 10). Dessa forma, “a gênese das estradas de ferro no Brasil é produto da onda de expansão do ferroviarismo no mundo, das mudanças que passava a formação social brasileira e da tentativa de dinamizar a agroexportação, substituindo os transportes primitivos (Silveira, 2007, p. 13)”. Ademais, o governo brasileiro via nas ferrovias uma maneira de integrar e controlar o imenso território brasileiro.

No entanto, bem antes de Mauá, já existiam iniciativas no que se refere à construção de ferrovias. O primeiro documento oficial, segundo Silveira (2007, p. 13), foi o “O Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, baixado pelo Regente Antônio Feijó”.

O governo brasileiro, assim como em outros países, acreditava que a ferrovia seria o meio de modernizar o Brasil e colocá-lo no mapa do progresso mundial. Pois, de acordo com Cunha (2021):

Acreditava-se que o problema do Brasil era a falta de transportes no seu vasto território e, se fossem implantadas ferrovias cortando todo o país, como num passe de mágica, essas questões seriam resolvidas. Buscavam-se os chamados melhoramentos materiais que “[...] incluíam portos, serviços urbanos, imigração estrangeira, estradas e, principalmente, ferrovias, o meio de transporte mais moderno da época”. Por conta disso, ainda durante o Império, foram traçados planos que, mesmo não saindo do papel em suas linhas gerais, propuseram estratégias para os transportes que integrassem o território nacional e neles era dado grande destaque para as ferrovias (Cunha, 2021, p. 6).

No entanto, o Brasil não estava preparado para tal, sem recursos e com o grande desafio de superar as condições naturais que se apresentam em nosso país, o governo brasileiro contou com as técnicas inglesas. Assim, a Inglaterra passa a ser a grande investidora na construção das ferrovias brasileiras. Posteriormente, as construções das ferrovias no Brasil foram ancoradas pelo capital estrangeiro, pois, além da Inglaterra, outros países passam a investir nas ferrovias do país, a exemplo da França. Além do capital estrangeiro, as ferrovias foram financiadas pelo capital interno público e privado (Silveira, 2007).

⁵⁹ Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (1813-1889), foi um industrial e político brasileiro. Pioneiro da industrialização no Brasil, foi um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros do século XIX.

No tocante ao Nordeste, assim como nas outras regiões do país, as ferrovias surgem para atender aos interesses dos grandes produtores a fim de escoar sua produção (principalmente de açúcar, café, algodão e fumo), partindo do sertão ao litoral, bem como com o objetivo de integrar o interior ao restante do país. Sendo a Bahia e Pernambuco os principais centros econômicos do Nordeste, é por eles que se iniciam as construções das estradas de ferro nordestinas, já no início da segunda metade do século XIX. Contudo, até o final do século, o Nordeste já contava com quinze estradas de ferro (Tenório, 1996). Alcançar todo o território nacional com as ferrovias era um desafio demasiadamente caro, assim, de acordo com Camelo Filho (2000):

A política de fazer estas ferrovias de integração chegar aos pontos mais longínquos do território brasileiro era fundamental tanto para o Império quanto para a República e não combinava simplesmente a relação imediata dos déficits e superávits ou lucros e prejuízos. Como já foi mencionado anteriormente, era importante que as ferrovias operassem com saldos positivos, mas a questão política era determinante para o desenvolvimento e avanço destas. Mas não bastava fazer que os trilhos alcançassem os pontos mais distantes do interior, era importante que ao mesmo tempo fossem implementadas políticas capazes de proporcionar a ocupação e o desenvolvimento econômicos dos espaços tributários destas ferrovias. Segundo o governo, as estradas de ferro serviriam como instrumento para elevar a riqueza individual e coletiva dessas áreas, mas isso não ocorria de forma espontânea, era preciso promover uma série de atividades econômicas que produzissem bens, serviços e possibilitassem ou contribuíssem para o aumento de riqueza no interior (Camelo Filho, 2000, p. 148).

Para custear a construção das ferrovias do Nordeste, o país contou com capital estrangeiro. Contudo, os juros pagos a essas empresas eram exorbitantes. Embora tenha recebido muitos investimentos oriundos das concessões feitas pelo governo central, o Nordeste, inicialmente, não avançou muito. Vale lembrar que nessas concessões as empresas estrangeiras vinham carregadas de ônus para o governo, o que deixaria o país cada vez mais dependente economicamente do capital estrangeiro. Quem mais lucrou com essas construções foram as próprias empresas, principalmente as inglesas. Assim, como assevera Tenório (1996):

A dependência total aos interesses do exterior, os enganos causados pelos estrangeiros, desconhecadores das verdadeiras necessidades regionais e o pesado ônus que os privilégios acarretavam aos tesouros provinciais são outros pontos a observar. Combustível, material fixo e rodante, pessoal habilitado, tudo era importado da Europa, pagando-se a peso de ouro. Economia nas construções não interessava aos concessionários e construtores. As estradas eram abertas do começo ao fim, mal podendo aproveitar um ou outro trecho da rodagem favorável. Os estudos eram caríssimos, pagos como se não dependessem de um estudo privilegiado (Tenório, 1996, p. 70).

Na Bahia, foi construída a quarta ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, iniciada em 1856 e concluída em 1860. Depois dessa estrada, já em 1887, foi inaugurado o Ramal de Timbó, partindo da cidade de Alagoinhas (BA), a partir desse ramal a ferrovia chega ao estado de Sergipe, pela Estrada de Ferro Timbó a Propriá, “inaugurada entre

1913 a 1915 (Jesus, 2017)”. Segundo o mesmo autor, Sergipe já tinha realizado várias tentativas de construir uma estrada de ferro, mas sem sucesso. Inclusive, uma ferrovia que ligaria Aracaju, a capital sergipana, à cidade interiorana de Simão Dias, que faz limite com Paripiranga (BA).

No entanto, somente quando a Bahia se interessou é que Sergipe conseguiu sua primeira estrada de ferro:

O governo baiano age em nome dos seus próprios interesses, e, em 1887, autoriza a construção do chamado “Ramal Timbó”, que ligaria a estação de São Francisco, em Alagoinhas-BA, à capital sergipana, seguindo pelo litoral, não mais por zonas interioranas, colocando definitivamente uma pedra sobre os planos e ambições de Sergipe com essas terras. Esse ramal foi sendo construído paulatinamente, passando pela localidade de Timbó (hoje Esplanada), e só chegaria a Aracaju em 1913. Seguindo pelo litoral do Estado, chega à cidade de Propriá, na divisa com Alagoas, às margens do Rio São Francisco, somente em 1956 (Reis, 2018, p.76).

Inicialmente, o estado sergipano queria que a linha de ferro interligasse Sergipe à Bahia pelo interior, isso porque tinha interesse em territórios do sertão baiano. No que se refere aos interesses sergipanos, Reis (2018) certifica que:

A ideia era estabelecer uma conexão com uma significativa porção de terras da província vizinha (a Bahia). A intenção sergipana era astuta, visava usar a conexão resultante da instalação da ferrovia, que ligava o estado a uma região ampla e abandonada pela Bahia, de forma econômica e política, com o intuito de servir de argumento para uma contestação de terras junto ao poder imperial, com vistas à anexação desta área ao pequeno estado de Sergipe (Reis, 2018, p.76).

Por fim, a estrada que chegaria à Bahia pelo interior sergipano, mais precisamente pela cidade de Simão Dias, só ocorreria na década de 1950, com a linha férrea Salgado/Paulo Afonso. Nesta época a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) administrava as ferrovias baianas e sergipanas. Em decorrência disso, muitas vezes as pessoas se referiam à estrada de ferro apenas como “Leste”, em referência à empresa estatal.

A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro foi criada em 1935, durante o governo de Getúlio Vargas, com o objetivo de substituir a *Compagnie des Chemins de Fer de l'Est Brésilien*. Essa companhia francesa havia atuado por 25 anos no Brasil. Com a criação da VFFLB, a Leste passou a ser propriedade da União e a ter sua administração realizada pelo Governo Federal, reunindo as estradas de ferro dos estados da Bahia, Pernambuco, Piauí, Minas Gerais e Sergipe (Camelo Filho, 2000). De acordo com o mesmo autor:

A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro –VFFLB – é mais extensa rede ferroviária do Nordeste e é a 3ª linha de maior percurso (876,700 km de extensão), construída no Brasil (...) Apesar dos déficits contínuos no decorrer de sua história, a Leste Brasileiro foi projetada para ser a porta de entrada, para o Nordeste, dos trens provenientes do Sudeste e do Sul do país. A chegada destes deveria ter ocorrido ainda no século XIX, mas isto só viria a ocorrer em 1950. No decorrer de sua história, essa rede foi marcada muito mais pelas determinantes políticas do que por justificativas estritamente econômicas, tanto que sempre operou com déficits. Por outro lado, foi de fundamental importância para a economia e interiorização baiana, à medida que garantia o

transporte de pessoas e escoamento da parte da produção daquele Estado destinados aos mercados internos e externos (Camelo Filho, 2000, p. 205).

Conforme mencionado, a atuação da Leste, apesar de sua grandiosidade, foi marcada por déficits significativos, o que foi perceptível, também, durante a construção da ferrovia que ligaria Sergipe à Bahia pelo interior. Essa situação, evidenciada nos artigos de jornais pesquisados, demonstrava que a construção ferroviária frequentemente parava por falta de verbas. Constantemente, notícias relatavam as mobilizações de políticos baianos e sergipanos em busca de recursos para dar continuidade à linha. Corroborando essa dificuldade, Camelo Filho (2000, p. 205) afirma que “A partir de 1948, a Leste teve poucas realizações frente às projeções e aos planos previstos para serem executados até 1957”, o que sugere que a construção da linha férrea Salgado/Paulo Afonso se inseria nesse período de dificuldades e prazos não cumpridos pela companhia. O autor ainda complementa que “A Leste, além de não cumprir as metas para a extensão de sua malha ferroviária, também não conseguiu equilibrar sua situação financeira, apresentando déficit em todos os exercícios financeiros até a sua extinção em 1957”, tendo suas linhas integradas à recém-criada Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Foi neste ano, também, que a construção da estrada de ferro Salgado/Paulo Afonso foi definitivamente suspensa.

De acordo com Fabiana Machado da Silva (2009), a criação de uma rede ferroviária foi uma proposta de Vargas, porém só foi concretizada no governo de Juscelino Kubitschek. Segundo a autora:

Desde 1952, no seu segundo governo, Getúlio Vargas tentou reorganizar as ferrovias, para centralizar os serviços ferroviários, encaminhando ao congresso um projeto para criação de uma Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Após anos de debates no congresso, este projeto somente foi sancionado pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 16 de março de 1957. E finalmente foi fundada mediante o Decreto-Lei 3.155, em 30 de setembro de 1957, a *Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima S. A.* - RFFSA, centralizando-se a administração das ferrovias do Brasil (Silva, 2009, p.70).

Perante todas essas mudanças, cai por terra a ferrovia que ligaria o interior sergipano ao sertão baiano, passando pela nossa “Paris”. Por isso que, como bem citou Silva (2017, p. 22), em Paripiranga “Os trilhos da ferrovia jamais interromperam a pacatez de sua vida com os silvos de uma locomotiva.”

4.1 Entre serras e sertões: A saga do limite entre Paripiranga e Simão Dias

Na divisa dos estados Bahia e Sergipe, mais precisamente nos limites dos municípios de Paripiranga (BA) e Simão Dias (SE), aflora o sonho da tão esperada linha de ferro. Um limite

que foi palco de uma disputa limítrofe entre ambos, agora torna-se palco de união em torno de um sonho, a chegada da linha de ferro.

Em tempos anteriores, o limite desses dois municípios foi disputado por baianos e sergipanos. Embora o território, hoje Paripiranga, tenha sido ocupado por sergipanos, sua ligação com a Bahia sempre foi uma constante. Já no início do século XIX existiam documentos que mostravam essa relação entre Coité e as autoridades baianas. Silva (2017) evidencia essa questão desde o início dessa povoação:

A disputa de liderança, a que nos referimos quando da formação do núcleo urbano-rural, leva os homens fortes do Coité a um confronto mais agressivo com os párcos e políticos do Lagarto e Simão Dias. E a necessidade de apoio impõe ao lado dos contendores do lado baiano o empenho em fazer respeitados os limites paroquiais, coisa que nunca preocupou o povo, sempre distantes das esferas de decisão e estranhos às sutilezas canônicas. É assim que se ergue a capela, vínculo com a freguesia do Bom Conselho e sinal de identidade para os que estavam “nesta rua de Nossa Senhora do Patrocínio” (SILVA, 2017, p. 28).

[...]Partindo da “Barra do Riacho Salgado” no Vaza-barris, seus limites com Sergipe são minuciosos, já que os problemas demarcatórios entre as duas províncias começavam um período de acirrada questão. Afora esse pormenor, em nada altera o estado anterior (SILVA, 2017, p. 37).

De tal modo, é a construção da capela o sinal que a povoação constrói sua identidade voltada para a Bahia em detrimento das Matas de Simão Dias. É esse fato que rompe a ligação dos chefes locais com a paróquia de Lagarto (SE). Assim, em torno de interesses da elite local, a pequena povoação estreita laços com os baianos, inicialmente, sem a contestação dos sergipanos. Carregosa (2019) escreveu que:

As razões apontadas como causas da resiliência dos moradores das “Matas de Simão Dias” com a “suposta” usurpação baiana, portanto, teriam relação com interesses que envolviam todos os segmentos sociais com força (políticos, clero, fazendeiros, comerciantes, etc). E ao longo de todo o século XIX a ligação de “Malhada Vermelha” (depois Patrocínio do Coité) com a Bahia se consolida através das alianças políticas entre as oligarquias locais e a oligarquia dos Dantas de Jeremoabo – primeiro o Cel. João Dantas dos Reis e depois com seu filho, Cícero Dantas Martins, o “Barão de Jeremoabo” (Carregosa, 2019, p. 149).

Os vínculos com a Bahia foram se intensificando, o que despertou nos sergipanos o sinal de alerta sobre o perigo de perder o poder sobre esta região. Esse problema foi se agravando ao longo de todo o século XIX, quando Sergipe começou a questionar os limites. De acordo com Carregosa (2019), o primeiro documento encontrado sobre essa questão foi enviado ao Imperador D. Pedro II, em 1864, solicitando que o conflito fosse contido. A partir daí, houve diversas controvérsias entre sergipanos e baianos acerca da divisa entre os dois estados, principalmente na região onde se localizava a então Vila de Patrocínio do Coité.

Mas é no início do século XX que os conflitos se intensificam, quando um sergipano da elite oligárquica “dos Carvalho” assume a paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio, o padre João de Mattos Freire de Carvalho⁶⁰.

O estado de Sergipe ambicionava as terras de Patrocínio do Coité (Paripiranga), principalmente o padre João de Mattos, que tinha interesses pessoais nesta disputa limítrofe. Para isso, ele escreveu o livro “Sergipe e Bahia (questões e limites)”, de 1905, que subsidiava historicamente os interesses sergipanos sobre a Bahia.

O Pe. João de Mattos tinha boas razões para defender a anexação da Villa ao estado de Sergipe, pois, conforme já dissemos antes, neste os seus parentes tinham grande influência, o que lhe garantiria meio para enfrentar os coronéis. Portanto, a disputa entre Sergipe e Bahia pela posse da então Vila de “Patrocínio do Coité” era também uma disputa pelo poder do mando local que punha em lados opostos os coronéis e o vigário (Carregosa, 2019, p. 160).

O pároco se utilizava de sua influência com os paroquianos para impor suas vontades ou manipulá-los ao seu bel prazer. Na monografia do paripiranguense Antunes Santana Reis⁶¹(2012), que trata da obra do padre João de Mattos, ele traz exemplos de folhetins escritos pelo vigário e distribuídos aos fiéis falando sobre a questão de limites entre os dois municípios e de como seria melhor para Patrocínio do Coité ficar do lado sergipano.

Como ele era pároco do lado baiano e escreveu defendendo os interesses sergipanos, sua obra não foi muito bem recebida pela elite baiana de Patrocínio do Coité, o que resultou em vários conflitos entre o pároco e o poder local.

⁶⁰ O Pe. João de Mattos nasceu em 11 de outubro de 1847, no engenho Baixão (Simão Dias/SE), propriedade de seu pai, o Capitão Antônio Manoel de Carvalho. Vindo de uma oligarquia local e com grande poder político em Sergipe, ele assumiu a paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio em 1899 até o seu falecimento, em 14 de junho de 1946. Mesmo sendo vigário em terras baianas por 47 anos, o Pe. João de Mattos foi sepultado no jazigo da sua família em Simão Dias (SE) (Carregosa, 2019).

⁶¹ “... Por Sergipe contra a Bahia...”: Pe. João de Mattos F. de Carvalho e a discussão de limites entre Sergipe e Bahia (1904/1914), monografia de Antunes Santana Reis, pela Universidade Federal de Sergipe (2012).

Figura 26: Foto do Pe. João Mattos



Fonte: Monografia de Antunes Santana Reis (2012)

O padre João de Matos defendia veementemente a anexação de Patrocínio do Coité ao estado de Sergipe. Ele alegava que era necessário reivindicar um direito histórico em relação à Bahia. Para isso, o vigário reuniu documentos que fundamentavam que as terras de Patrocínio do Coité deveriam pertencer a Sergipe. Ele ainda desenhou mapas e construiu capelas em pontos estratégicos da paróquia para garantir sua influência nos quatro cantos do município.

Figura 27: Mapa construído pelo Pe. João de Mattos.



Fonte: Monografia de Antunes Santana Reis (2012).

Os conflitos nos “limites ocidentais” se intensificaram a partir de 1913, quando o estado sergipano invadiu as terras de Patrocínio do Coité. A incursão sergipana se energizou quando “deputados sergipanos apresentaram um projeto de lei na câmara dos deputados definindo a fronteira ocidental de Sergipe em linha reta do Rio Real e o Rio Xingó, o que avança sobre o território do Coité (Carregosa, 2019, p. 155)”, levando os sergipanos a invadir as terras de Patrocínio do Coité. Como assevera o mesmo autor, houve “as ocupações militares nos povoados ‘Apertado de Pedras’ e Sacco’, povoados limítrofes com Simão Dias.”

Desta feita, a invasão sergipana sobre o lado baiano só arraigou o desejo, “por parte dos políticos e intelectuais baianos na defesa de seu território, destacando-se, na defesa dos limites baianos, o Dr. Braz do Amaral, nomeado pelo governo estadual para tratar a questão com Sergipe (Reis, 2012, p. 63)”.

Figura 28: Fotografia de 1914, Dr. Braz Hermenegildo do Amaral e sua equipe em Patrocínio do Coité (Paripiranga)



Fonte: Instagram @mostrando_paripiranga.

Muito embora o Pe. João de Mattos defendesse que este município pertencesse a Sergipe, ele não concordava com a invasão nem com a fragmentação do município.

Diante disso, o governo baiano enviou tropas para a defesa do município e encarregou Braz do Amaral⁶² para negociar com o governo sergipano. Para isso, ele reuniu documentos que comprovassem a relação de Patrocínio do Coité com a Bahia.

⁶² Emissário baiano na questão de limites, responsável para tratar das questões de limites na contenda entre Bahia e Sergipe.

Figura 29: Mapa construído durante as negociações entre Sergipe e Bahia, em 1914.



Fonte: Monografia de Antunes Santana Reis (2012)

A questão de limites entre esses municípios perdurou por várias décadas. Em 1915 “foi firmado um acordo em que a fronteira ‘ficaria sendo a que pelos povos dos dois Estados havia sendo sempre considerada’ (Carregosa, 2019, p.161)”. Todavia, anos depois a questão de limites foi levantada mais uma vez e, somente no governo de Vargas (década de 1930), foi posto um fim nesse assunto, firmando Paripiranga como terras baianas.

Cabe lembrar que, até hoje, sergipanos e baianos discutem sobre esse tema. Ou seja, mesmo que os governos baianos e sergipanos não tenham discutido mais sobre essa contenda, a população de Paripiranga e Simão Dias ainda falam: “Paripiranga deveria pertencer a Sergipe!” ou “Eu prefiro pertencer à Bahia!”.

4.2 A construção da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso nos limites de Paripiranga e Simão Dias.

Mais uma vez os limites entre Paripiranga e Simão Dias entram em evidência, desta vez, não por contenda, mas pela efetivação de um sonho de ambas. Uma ligação ferroviária que ligaria os dois estados em prol de um objetivo comum, o tão sonhado progresso que chegaria à região com a ferrovia.

As perspectivas de progresso com a chegada de uma linha férrea para a região eram evidentes. Esperava-se que este meio de transporte ajudaria a escoar a produção agrícola da região e a integração entre Bahia e Sergipe.

O Jornal *A Semana*, de 09 de março de 1947, traz um artigo intitulado “Estrada de Ferro em Simão Dias”, de José de Carvalho Déda. No semanário ele escreve sobre o sonho antigo do município de Simão Dias. Assim ele inicia seu artigo: “Pela décima milionésima vez volta-se a falar-se na sonhada Estrada de Ferro de Simão Dias”. Isso porque a cobrança de uma estrada de ferro ligando a Simão Dias já existia desde 1881, quando o então deputado provincial Cel. José Zacarias de Carvalho fez uma campanha com o objetivo de construir uma ligação ferroviária até a sua cidade. Contudo, o assunto só voltaria à pauta quando, em 1895, foi “sancionada a lei nº129, de 02 de abril de 1895, a qual autorizava a emissão de apólices e o empréstimo da mesma à ‘Companhia Estrada de Ferro do Norte de Brasil’”.

Somente no século seguinte, com a Constituição de 1946, é que voltam a falar da estrada de ferro que chegaria a Simão Dias. Dessa vez, com a ajuda da Bahia, que viu a ligação ferroviária incluir a cidade baiana de Paripiranga ao futuro ramal. Neste mesmo ano, em 30 de março de 1947, o jornal publica uma carta de Epifanio Dôrea⁶³, opinando que seria melhor que a estrada de ferro tivesse uma outra rota, saindo de Estância com destino a Paripiranga e depois seguindo para Jeremoabo-BA. Segundo ele:

A zona de Estância até o meio do caminho de Lagarto, passando por Boquim e Riachão, é totalmente ferraz, estando a necessitar dêsse entrecelamento que emprestará maior vitalidade a sua economia. Porá Estância, Boquim e Lagarto, Riachão e Simão Dias com menor quilometragem ferroviária para a Baía, barateando deste modo o tão caro frete de sua produção exportável para aquela grande metrópole. É para lá que Lagarto e Simão Dias mandam sua produção de fumo, salvo erro. Com a deficiência portuária de Sergipe, forçoso é recorrer ao caríssimo transporte ferroviário, por que mais caro ainda é o de caminhões, ou rodoviário (A Semana, 30/03/1947 p. 8).

Percebe-se que, na carta, ele observa a importância da ferrovia para a economia nas cidades por onde a linha cortaria, ademais, faz críticas aos modelos de transportes existentes para escoar a mercadoria, vendo na ferrovia o caminho para baratear os custos do transporte da produção agrícola local. No entanto, não foi com esse interesse que a linha começaria a ser construída.

⁶³ Epifânio da Fonseca Dória e Menezes nasceu no município de Campos, atual cidade de Tobias Barreto/SE, na Fazenda Barro Caído, em 07 de abril de 1884. Filho de José Narciso Chaves de Menezes e de Josefa da Fonseca Dória e Menezes, teve a vida marcada por momentos que delineariam a sua formação intelectual e profissional, transformando-lhe em autodidata, sem que para isso obtivesse a formação secundária e superior. Ele é um dos maiores intelectuais sergipanos que muito contribuiu com a cultura sergipana. Traços biográficos de Epifânio Dória, disponível em: <https://periodicos.ufs.br/rihgse/article/view/11948/9096>. Consultado em 22/01/2025.

O que influenciou a construção da linha férrea Salgado/Paulo Afonso foi a construção da hidrelétrica Paulo Afonso I, em Paulo Afonso-BA (1948 a 1955). Conforme descrito em *A Semana*, já na sua edição 173, a tão sonhada ligação ferroviária só se tornaria uma realidade porque surgiu uma necessidade alheia aos desejos sergipanos, a construção da Hidrelétrica de Paulo Afonso. Assim o jornalista escreveu: “Surgiu um projeto calçado em boas intenções e com jeito de viabilidade porque Simão Dias ficará amarrada no umbigo de Paulo Afonso, e Paulo Afonso era a recuperação econômica do Nordeste (A Semana, 1956).”

A linha férrea seria responsável para transportar os maquinários necessários para sua instalação, uma vez que as estradas não tinham capacidade para transportá-los. O historiador e escritor fatimense, Moisés Reis (2022), relata que “a construção atendia a interesse de caráter nacional” e que:

Naquele ano, a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF) iniciava a construção da Usina Hidrelétrica de Paulo Afonso-BA. Essa obra gigantesca, sobretudo para os padrões da época, requeria uma enorme quantidade de materiais a serem entregues em datas e horários específicos, para que não atrapalhassem o andamento dos trabalhos. Inicialmente, materiais de pequeno porte foram transportados de caminhões pelas modestas estradas da época, contudo, o alto custo e a morosidade desse meio de transporte, alinhado à frenética necessidade de abastecimento do mastodôntico canteiro de obras, logo fez surgir a necessidade de construção de uma ferrovia que suprisse, de forma mais satisfatória, as necessidades da obra da construção da barragem da Chesf, em Paulo Afonso (Reis, 2022, p. 77).

Malta e Muccini (2007) trazem relatos sobre as dificuldades no transporte das grandes estruturas mecânicas em estradas e pontes precárias que não suportavam o peso transportado. Essas estruturas saíam dos portos de Recife e Salvador para o canteiro de obra em Paulo Afonso, ou seja, uma distância colossal quando se trata de meios de transportes inadequados. Tal relato narra que:

[...] outro trabalho muito grande foi o transporte das máquinas, as turbinas, os geradores, os transformadores de Salvador, eu fui fazer e disse....nós gastamos quatro dias de Salvador até aqui, Paulo Afonso, saindo 4:00 horas da manhã e parando às 11:00 horas da noite, nós saímos de Salvador 4:00 horas da madrugada e chegávamos em Feira 11:00 horas, saímos de Feira 4:00 da manhã e chegávamos em Tucano as 8:00 horas da noite, de Tucano a gente subia pra Pombal, Cipó, vinha pra Cícero Dantas e a última etapa era Jeremoabo pra chegar aqui eram tivemos alguns problemas até chegar aqui, porque as pontes não estavam dimensionadas para suportarem a carga, aquele peso que nós trazíamos, então, a gente, quando chegava na ponte, partia a carga, botava a prancha, o cavalo passava, botava uma careta embaixo dele e ia três substituindo o cavalo, o cavalo puxa o cabo e amarrava o guincho dele, puxava e assim passava por cima da ponte e assim 5 km por hora eram três carros pra fazer isso em cinco pontes, eram 15 operações que a gente fazia numa manhã, perdia a manhã toda pra fazer isso pra passar. Tivemos esse aí, tivemos um outro que o carro atolou no Vasas Barris, porque a ponte não dava pra passar, que nós passamos de 5 horas da tarde até 7:00 horas da manhã, sem jantar, sem dormir, passamos trabalhando a noite toda pra botar o caminhão do outro lado, isso eu acho graça porque gostava dessas maluquices, era um trabalho danado, mas saía, quando acabava o serviço, tava todo mundo morto de cansado, a gente olhava pra trás, se

entusiasmava com o que nós tínhamos feito e aí aquele cansaço desaparecia (Siqueira, 2006).

Assim, em 1950, último ano do governo Eurico Gaspar Dutra, ele assina decretos que aprovam projetos para o início da construção ferroviária que ligaria o estado sergipano ao estado baiano, o que seria o início da realização do sonho antigo das vizinhas cidades de Simão Dias e Paripiranga. Os dois trechos da ligação ferroviária que ligaria Salgado a Paulo Afonso seriam de 98, 255 km.

DECRETO N.º 28.738 - DE 10 DE OUTUBRO DE 1950

Aprova projetos e orçamentos para construção **de dois trechos da ligação** ferroviária Salgado - Lagarto - Simão Dias - Paripiranga - Jeremoabo - Paulo Afonso.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, n.º I, da Constituição, decreta:

Artigo único. Ficam aprovados os projetos e orçamentos na importância total de Cr\$ 86.867.059,00 (oitenta e seis milhões, oitocentos e sessenta e sete mil e cinquenta e nove cruzeiros), os quais com este baixam, devidamente rubricados, relativos à construção dos seguintes trechos da ligação ferroviária Salgado - Lagarto - Simão Dias - Paripiranga - Jeremoabo - Paulo Afonso:

a) 1.º trecho com a extensão de 77,995 km - Cr\$ 70.391.417,60

b) 2.º trecho com a extensão de 20,260 km - Cr\$ 16. 475.581,40

Total: Cr\$ 86.867.059,00 correndo as despesas respectivas, no presente exercido, até o limite de Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros) à conta da dotação constante do Anexo 25, Verba 4, Consignação III, Subconsignação 06-31-01m), do Orçamento Geral da República e, nos exercidos vindouros, pelos recursos que forem destinados à mencionada ligação ferroviária.

Rio de Janeiro, 10 de outubro de 1950; 129.º da Independência e 62.º da República.

EURICO G. DUTRA.

João Valdetaro de Amorim e Mello.

Em seguida, o governo aprova outro projeto para a construção do terceiro trecho, equivalente a 24,240 km de extensão, o Decreto nº 29.014, de 21 dezembro de 1950.

No ano seguinte, já no governo de Getúlio Vargas, em 1º de outubro de 1951, pelo Decreto nº 30.031, o governo declara utilidade pública, para fins de desapropriação de áreas necessárias à construção ferroviária. No mês seguinte, em 05 de novembro de 1951, um outro Decreto, nº 30136, aprova um novo projeto para o 4º trecho de ferrovia a ser construído. Assim, preceitua o seu art. 1º:

Art. 1º Ficam aprovados o projeto e orçamento, na importância de Cr\$ 22.892.231,60 (vinte e dois milhões, oitocentos e noventa e dois mil, duzentos e trinta e um cruzeiros e sessenta centavos), para a construção do 4º (quarto) trecho da ligação ferroviária Salgado-Lagarto-Simão-Dias-Paripiranga-Jeremoabo-Paulo Afonso, entre as estacas 4.305 e 5.305, com a extensão de 20 (vinte) quilômetros, da Viação Férrea Federal Leste
Brasileiro.

Assim, em 1951 as obras já haviam sido iniciadas na divisa Bahia e Sergipe, no limite entre Paripiranga e Simão Dias. Em 1953, em Paripiranga, a construção já estava bem adiantada, e segundo o auxiliar técnico Aloísio Sena, em matéria do *O Ideal*, a obra já tinha 160 km em construção e os trabalhos estavam “entregues a cinco Firms empreiteiras, dentre as mais capazes do Brasil” e que, nos limites de Paripiranga e Simão Dias, havia 700 homens trabalhando. Somente em Paripiranga, Carregosa (2019) assevera que havia 2000 operários enredados na obra.

Inicialmente, todos os trabalhos realizados eram por operários que vieram junto com as firmas empreiteiras. Eram pessoas de diversas partes da Bahia e de outros estados do Nordeste. Nos trechos da barragem do Anão, os trabalhadores que vieram junto com as empreiteiras eram chamados de “veteranos”, já os trabalhadores locais eram apelidados de “beiradeiros” ou “bisonhos”. Em Paripiranga, os operários eram chamados de “garimpeiros”, ou “trabalhadores da ‘Leste’”. Em todas as entrevistas realizadas, os entrevistados só se referiam aos trabalhadores como “garimpeiros”. Perguntei para eles o porquê de chamá-los assim, mas ninguém soube explicar muito bem. O segundo nome era em referência à Viação Férrea Leste Brasileiro. Em entrevista, dona Zizi (entrevista concedida em: 11/11/2024) mencionou que os garimpeiros chamavam as pessoas da comunidade de “beradeiros”, assim como *A Semana* faz referência aos trabalhadores locais da barragem do Anão.

A mão de obra dos excluídos sempre esteve presente nas grandes obras das ferrovias brasileiras. Correia (2018, p.55) evidencia que a construção da linha férrea Paulo Afonso, no final do século XIX, foi “construída nas caatingas adversas com o auxílio da mão de obra sertaneja”. No caso da linha Salgado/Paulo Afonso, já na década de 1950 (quase 70 anos depois da linha Paulo Afonso), a mão de obra continuou sendo, predominantemente, de operários sertanejos que sofriam com a falta de trabalho, submetendo-se a serviços bem difíceis e a remunerações irrisórias.

No que se refere as cinco firmas citadas anteriormente, encontrei registros de apenas três: a Wolman Engenharia Indústria e Comércio Ltda., de propriedade de Wolney Faras, essa tinha o escritório localizado no povoado Pau-Preto; a Empresa Construtora Mauritan Ltda., de Manuel Pontes Tanajura e Maurício Stamlorisky. A última, empresa responsável pela construção do trecho dos limites Paripiranga/Simão Dias, inclusive da construção da Barragem do Anão, no povoado Raposa, Simão Dias e a Firma construtora Manoel Marques, que atuava no trecho do Sítio da Conceição⁶⁴, localidade na qual se encontrava seu escritório sede.

⁶⁴ Atualmente, o Sítio da Conceição é Distrito de Adustina-BA. Adustina foi Distrito de Paripiranga até sua emancipação, em 05 de abril de 1989, por força da Lei Estadual nº 4851.

As empresas montavam seus escritórios e barracões nas comunidades. Os barracões eram os alojamentos dos “garimpeiros” e suas famílias. D. Maria Oliveira dos Anjos, que viveu com seu esposo Guilherme Nunes nestes barracões, no povoado Roça de Dentro, disse que “os barracões eram cobertos de palha, mas era bom, tinha muita fartura, tinha carne, jabá, bacalhau”.

Dona Maria também relatou que existia outro barracão nos trechos do Caiçá, município de Simão Dias (SE). No entanto, acredito que o local exato seria na Raposa, tendo em vista que o Caiçá fica bem próximo dessa localidade, onde ficavam as oficinas próximas ao Anão. De acordo com as palavras de Dona Maria, era como se esse barracão fosse a sede dos demais barracões.

Dona Zizi (em entrevista concedida em: 11/12/2024) relatou que em Antas do Raso eram muitos barracões, os quais eram feitas de palhas de pindobas⁶⁵.

Outra característica singular desses alojamentos era a presença de armazéns que forneciam os mantimentos aos operários, os quais adquiriam as compras se utilizando do vale denominado “boró”.⁶⁶ Essa era a moeda que circulava nos barracões. Percebe-se, assim, que havia uma circulação do dinheiro dentro do próprio espaço. Para as empresas o pagamento mediante o “boró” era para evitar que os trabalhadores comprassem bebidas alcóolicas (Bastos, 2014). No entanto, ao que parece, era uma forma de controle do trabalhador, o qual ficava subordinado a gastar os dividendos oriundos do seu trabalho em armazéns controlados pela própria empresa.

Bartolomeu Correia, um lagartense que escreveu sua monografia⁶⁷ sobre a ferrovia em Lagarto (SE), traz uma entrevista com um morador, que diz:

O boró era trocado por alimentos, roupas, calçados, ferramentas, produtos exclusivamente do barracão da Leste Brasileiro. Os trabalhadores, quando queriam comprar outros produtos, como cachaça e se divertir com mulheres, procuravam os grandes pecuaristas que lhe passavam uma quantia em dinheiro e trocavam por produtos nos barracões da Leste (Vicente R. dos Santos, entrevista concedida a Bartolomeu Correia em 17/10/2014).

⁶⁵ Pindoba é o nome dado pelos moradores locais às palhas do licurizeiro (*syagros coronata*), uma espécie de palmeira também conhecida como palmeira sertaneja. Uma das principais palmeiras nativas do semiárido brasileiro (<https://antigo.mma.gov.br>). Antigamente as mulheres das matas faziam vassouras e abanos de pindoba, por isso essa planta era muito valorizada. Seus frutos também eram utilizados na produção de bombas que eram muito vendidas durante as festas juninas. No entanto, nas últimas décadas houve uma enorme diminuição dessa planta em nossa região.

⁶⁶ Boró: ficha ou vale emitido por particulares ou municipalidades que circulava como moeda divisionária no fim do século XIX e início do século XX; dinheiro (Norte e Nordeste do Brasil); bilhete de bonde que circulava como dinheiro (Nordeste).

⁶⁷ Monografia “Frustração na ferrovia: o caso da ferrovia de Lagarto (1949-1956). A monografia de Bartolomeu Correia da Silva Júnior, 2015, da Faculdade José Augusto Vieira (Curso de Licenciatura em História).

Esse comércio realizado nos armazéns gerou uma guerra de narrativas a respeito das vendas ou usando os produtos como moeda de pagamento. Essa prática era muito criticada em jornais da época devido ao abuso nos preços dos produtos vendidos nos armazéns. Em 05 de julho de 1953, com o título “Ocorrências no município”, o semanário *O Ideal* destaca o abuso nos preços dos produtos vendidos nos armazéns ou utilizados como forma de pagamento pelo trabalho realizado. Contudo, em outro exemplar, datado de 19 de julho de 1953, numa coluna paga, ressalta-se que o problema no trecho do Sítio da Conceição não eram os preços nos armazéns (até defende a construtora daquela comunidade), e sim a elevação nos preços dos produtos de primeira necessidade devido à chegada dos operários no local.

Figura 30: artigo do jornal *O Ideal* de 05/07/1953.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

O Jornal *A Semana* informa que “Foi instalado um grande barracão para fornecimento de víveres aos trabalhadores. Ouvimos dos vários *cassacos* e *beriradeiros* a assertiva que os preços estão em conformidade com as feiras de Paripiranga e Simão Dias.”

Já no segundo semestre do ano de 1953, as obras estiveram em eminência de paralisação com “alegação de que os dispêndios a serem realizados não serão compensados pelas rendas provenientes do transporte (*O Ideal*, 23 de agosto de 1953). Contudo, a notícia criou uma onda de críticas e o assunto virou notícia de jornal. Este escreveu dizendo que o Nordeste precisava ser valorizado e com Paripiranga tinha muito a oferecer, destacando sua rica

agricultura. Além deste município, destaca ainda outros vizinhos que também exportavam carnes e produtos agrícolas.

Ao que parece, pelos poucos registros encontrados, a construção operava com problemas de verbas, pois tanto no semanário de Paripiranga quanto no de Simão Dias, há notas falando das paralisações nas obras decorrentes da falta de recursos.

Durante a pesquisa de campo realizada, percebi que as construções ocorriam em vários trechos concomitantes, o que é comprovado pela atuação das três firmas, mencionadas acima, ao mesmo tempo. Ou seja, enquanto a Mauritan-Ltda atuava na região limítrofe do município e no município vizinho (Cutia), a Wolman Indústria e Comércio Ltda atuava na região dos povoados Sabão, Roça de Dentro, Pau-Preto e Antas do Raso (tendo seu escritório no povoado Pau-Preto, que fica no meio das demais comunidades). A Manoel Marques atuava na região da caatinga. No entanto, as duas primeiras firmas trabalharam em parceria na construção da Barragem do Anão, no povoado Raposa, em Simão Dias (SE).

Ainda durante a pesquisa de campo, percebi que a história adormecida entre cortes e bancas é reavivada quando começamos a pesquisar, quando adentramos ao campo e colocamos o pé no chão onde os fatos aconteceram. Isso demonstra como ir a campo é fundamental durante a pesquisa.

No dia 26/12/2024, meu dia de campo foi no povoado Cutia, bem próximo à cidade, na propriedade de Seu Francino Dias Carvalho, cortada para a construção da linha. O corte parece uma ferida aberta na vegetação. Nesta propriedade pude ver um dos pontos de encerramento de um trecho de escavação realizada pela Mauritan-Ltda.

Nesse trecho, as escavações vinham da divisa com Sergipe, já o outro trecho que passa mais próximo à cidade segue até o povoado Baixão, passando pelo bairro Corte, Correntes, Sabão, Roça de Dentro, Pau Preto e Antas do Raso.

No local foi possível observar os enormes cortes que rasgam a propriedade, altas bancas feitas, terra batida e montanhas de terra deixadas para trás pela firma construtora. Além dos cortes e bancas, encontrei, nesta localidade, uma construção feita para escoamento de água, datada de 1952. De acordo com o filho do proprietário, que me acompanhou até o local, a data descrita “1952” já sofreu as ações do tempo, hoje resta apenas o nº “52” e uma inscrição que remonta a construtora responsável pela construção.

Na imagem abaixo é possível ver o nome da empresa construtora e o dia e o ano da sua construção no bueiro construído entre as propriedades de Seu Francino e Seu Raimundo Leal, o que demonstra que em 1952 as obras já estavam bem avançadas em Paripiranga.

Figura 31: Empresa Mauritan-Ltda e registro da data em cimento e pedra no bueiro, povoado Cutia.



Fonte: Acervo pessoal da autora.

Esse bueiro⁶⁸ é uma construção bem sólida e resistente, foi construída abaixo de uma banca para o escoamento de água de uma propriedade a outra. No local não há registro do seu comprimento, mas se infere sua extensão considerável. Como, atualmente, esse monumento fica numa propriedade particular, o proprietário fechou a passagem e a utiliza para armazenar água para o gado. A imagem abaixo é somente a parte do bueiro localizado no terreno de Seu Francino.

⁶⁸ Construções semelhantes a estas ainda resistem ao tempo no município de Lagarto (SE) e Fátima (BA).

Figura 32: Bueiro construído pela construtora Mauritan-LTDA, Cutia.



Fonte: Acervo pessoal da autora

Em um dos trechos do corte é possível o acesso, mas a outra parte, devido à profundidade, já foi tomada pela vegetação, o que a torna inacessível, podendo observá-la, apenas, de cima. De acordo com o morador, em alguns pontos é possível ver os locais que foram preparados para colocar a dinamite para a explosão das pedras, mas que foram abandonados antes mesmo de realizá-la.

Também restam nessa propriedade elevações de terra batida que são resquícios do descaso da empresa com os moradores e a natureza. Isso porque as terras removidas eram expostas ao longo das escavações, deixando, ao longo do percurso, enormes cortes e elevações de terra, modificando drasticamente a paisagem natural do lugar. Enquanto ele me mostrava os montantes de terras deixadas para trás pelas construtoras, fez a seguinte observação: “Ao invés deles levar a terra retirada para fazer as bancas, eles deixavam e iam cavar em outro lugar”.

Nesta mesma propriedade, no lado oposto, o morador me mostrou o ponto onde a escavação foi interrompida, mas, como é bem profundo, está cheio de gravatás, macambiras e outras vegetações típicas da região, não sendo possível me aproximar mais. Também mostrou um aterro feito com as pedras oriundas das explosões realizadas na escavação, contudo o local onde foi aterrada era um vale natural. Assim, foi possível ver o quanto a paisagem local foi transformada pela ação humana, não respeitando, sequer, o seu relevo.

Figura 33: Aterro de rochas resultantes das explosões para a construção da linha, Cutia.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Os registros desse monumento foram de grande relevância, pois identifiquei um aporte material para minha pesquisa, além de ajudar a reavivar as memórias sobre o passado. Como bem assevera Lucini (2007), “(...) a memória não existe sem esses aportes materiais, e também os aportes materiais de nada valeriam, se não tivéssemos do que lembrar e por que lembrar. (Lucini, 2007, p. 91)”. Assim, ao ver e interpretar o monumento, reavivamos a memória da própria comunidade, como citado por Bosi (2023, p. 464), “As pedras da cidade, enquanto permanecem, sustentam a memória.”

Esses aportes materiais reafirmam as memórias narradas, além de nos remeter a um passado esquecido pela população. E por que se esqueceram de uma fato tão marcante para o município? Qual a relevância que esses monumentos têm para a história local? Para o dono do terreno pode ser só mais uma construção abandonada no meio de seu pasto, mas para a História é um vestígio que prova um fato histórico desse lugar. Esse monumento é carregado de memória, pois ele nos faz lembrar que algum dia Paripiranga foi um canteiro de obras que prometia trazer para este lugar o progresso e o desenvolvimento com o trem de ferro.

Outro vestígio semelhante deixado pela construção da linha se encontra na propriedade de seu Antônio Mateus e João Bosco Guimarães (entre uma propriedade e outra), entre o povoado Cutia e Barracão. O local do monumento foi indicado pelo senhor José de Anarinho, que morou na comunidade enquanto moço. Ao saber que eu estava pesquisando sobre a linha de ferro, ele me disse que sabia onde tinha um vestígio e me indicou a localização. Entrei em

contato com um dos proprietários, justifiquei o meu interesse em conhecer o local e me deram permissão para entrar na propriedade.

Figura 34: Bueiro entre a comunidade Cutia e Barracão.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

A construção fica num local ermo e de difícil acesso que só foi possível chegar abrindo o caminho com o roçado do facão⁶⁹. Além disso, uma vegetação espinhosa tomou todo o bueiro, sem contar que o acesso é por uma pastagem de um alto capim.

A partir dessas construções abandonadas, deu para perceber que os trabalhos da linha pareciam estar bem adiantados nos trechos de Paripiranga e que o povo do povoado Cutia já visualizava a chegada do trem em sua comunidade, que o sonho de ter uma linha de ferro em nosso município já estava se concretizando.

Até o local da estação ferroviária já estava sendo preparado para a construção, indicando o local da futura estação entre o tanque da missão⁷⁰ e a rua da rodagem⁷¹ (*O Ideal*, 04 de abril de 1954). Todavia, o mesmo exemplar traz a triste notícia de que a suspensão da linha estava em eminência de paralisar por falta de verbas ao ponto de dispensar algumas turmas⁷², deixando por último a dispensa dos operários que tinham família.

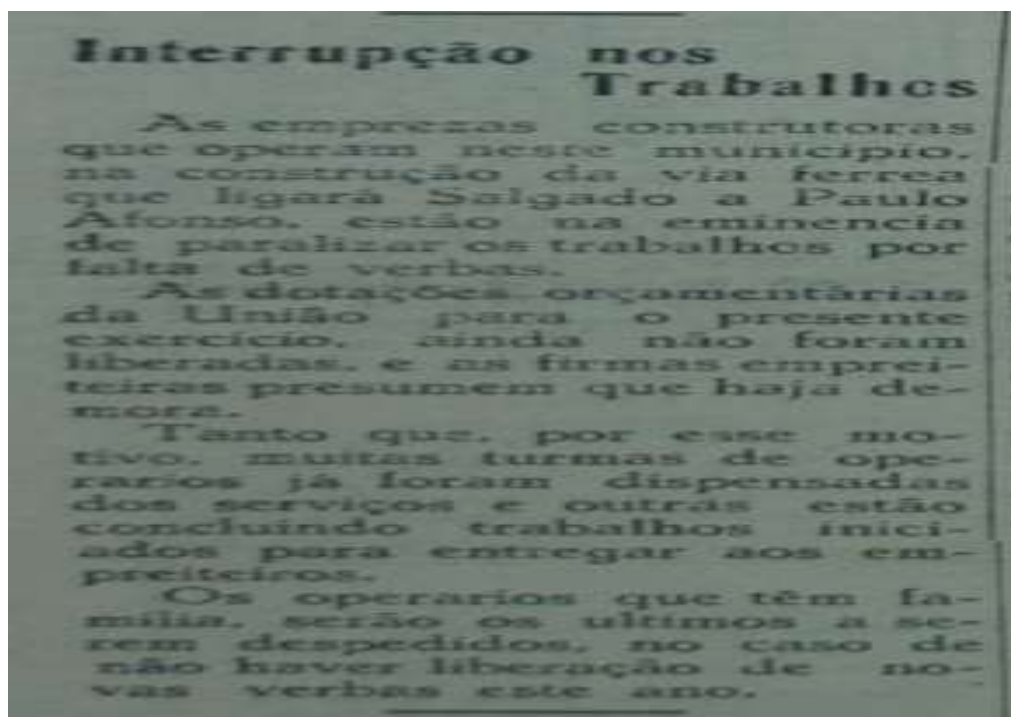
⁶⁹ O Senhor Geni, que já foi morador da região, me acompanhou até o local para mostrar o monumento.

⁷⁰ O tanque da missão foi construído no início do séc. XX durante as Santas Missões que ocorreram na paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio do Coité (Paripiranga) de 1886 a 1946 (Silva, 2017).

⁷¹ Rua da Rodagem, hoje Praça José Pinto Dias.

⁷² Turmas eram grupos de operários responsáveis por um determinado trecho da construção. Durante as entrevistas, os entrevistados também se referiam “às turmas”.

Figura 35: A interrupção dos trabalhos, *O Ideal* (04/04/1954)



Fonte: Acervo pessoal da autora.

Contudo, não foi dessa vez que a linha foi suspensa, pois nos anos seguintes ainda havia registros em jornais de trabalhos sendo realizados no município.

4.3 A Barragem do Anão: “a mais importante obra d’arte de toda a linha”⁷³

O município de Paripiranga historicamente enfrentou sérios desafios relacionados ao abastecimento hídrico, especialmente durante os longos períodos de estiagem. Essa vulnerabilidade se devia, em grande parte, à escassez de reservatórios e à falta de acesso à água encanada.

Para o abastecimento da zona urbana, a população dependia de apenas três reservatórios principais: o Tanque da Missão, o açude da Cutia e o açude da Escondida. No entanto, esses recursos se mostravam insuficientes para atender à demanda nos períodos de seca prolongada.

Por sua vez, na zona rural, o acesso à água era ainda mais precário. A população contava exclusivamente com as nascentes ou olhos d’água e fontes rudimentares, muitas vezes escavadas de forma coletiva. Nascentes como a das Palmeiras⁷⁴ e Chico Pereira, olho d’água

⁷³ Citação do jornalista Carlos Eugênio, do jornal *A Semana* sobre a Barragem do Anão (*A Semana*, 06 de fevereiro de 1954, edição nº 71).

⁷⁴ Atualmente, a nascente das Palmeiras fica na propriedade da UNIAGES.

do Pau Preto, olho d'água do Carrinho, dentre outros, foram (e são) fontes naturais importantes para a sobrevivência local.

A construção da linha de ferro trazia consigo a promessa de utilizar as escavações realizadas para a sua construção para fazer armazenamento de água. O caso mais emblemático do limite Simão Dias/Paripiranga foi a Barragem do Anão, considerada uma obra de grande alcance econômico para a região, por isso era a obra mais aguardada pelos moradores. Assim, a tão esperada obra resolveria os problemas da falta d'água nos dois municípios, pondo fim ao sofrimento dos moradores pela falta do precioso líquido. Além disso, através da Barragem, Simão Dias receberia água encanada.

Importante mencionar que o nome Barragem do Anão é uma referência a Antônio Batista, “o Anão”, morador na encruzilhada entre a Raposa e o Bom Sucesso. A sua residência, um pequeno sítio juntamente com a sua venda ficava num ponto onde iniciaria a terraplanagem para a construção da barragem. Como o local era muito conhecido na região, as pessoas passaram a denominar a barragem se referindo ao nome do mais conhecido morador. De acordo com o semanário simaodiense *A Semana* (1959), “A casa de Antônio Anão fora transportada para outro trato de terras, reedificada por conta da inspetoria e lá permanecia o Anão.”

O “arrancar da casa” não é somente uma mudança de residência, é a usurpação de todas as memórias vividas ali. As memórias de Antônio Anão e de todas as pessoas que iam até a sua venda. O mesmo semanário evidencia, ainda, a reação do nobre morador diante do seu desenraizamento:

Antônio Batista, o Anão, não viu com bons olhos, arrasarem a sua casa, escavarem as terras do seu sítio de tantos anos e desaparecer o tão procurado ponto de sua vendola. Mas era necessário satisfazer os planos do governo e o anseio dos seus patrícios, por isso estava conformado (*A Semana*, 22/08/1959).

Para Ecléa Bosi (2023, p. 460), “O desenraizamento a que nos obriga a vida moderna é uma condição desagregadora da memória: sua causa é o predomínio das relações de dinheiro sobre outros vínculos sociais. Ter um passado, eis outro direito da pessoa que deriva de seu enraizamento.” Percebe-se que, ao tirar um morador do seu lar, é um ato muito cruel, é privação de suas lembranças, de suas memórias, ainda que em prol de uma coletividade. Para Bosi (2023, p. 460), “Eis um dos mais cruéis exercícios da opressão econômica sobre o sujeito: a espoliação de suas lembranças”.

Além da casa de Antônio Batista, outro símbolo do lugar foi demolido, a Cruz da Encruzilhada do Anão. Referência de fé para os moradores locais e ponto de referência para os viajantes que iam até a cidade de Simão Dias. Para dirimir os efeitos materiais, porque não seria

possível repor os memoriais, a firma manda construir uma capela, a capela de “Santo Antônio do Anão” nas proximidades de onde seria construída uma cidade turística.

Figura 36: Festa na nova capela de Santo Antônio do Anão.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Os estudos topográficos para a construção da barragem iniciaram em 1950 e, em maio de 1951, começavam as obras. A previsão final da obra era o ano de 1955, quando já se esperava que o trem estivesse operando nesta região. Em 1953, *O Ideal* publica um artigo sobre as obras desta barragem, inclusive, relatando que lhe fizeram uma visita para ver o seu andamento.

Figura 37: Exemplar do jornal que traz na manchete a barragem do Anão.



Fonte: Acervo pessoal da autora.

O jornal *A Semana* (06/02/1954) traz, na primeira página, uma reportagem entusiasmada sobre as obras da barragem, embora houvesse inúmeras dificuldades, naturais, para sua execução:

Um dos setores de maior atividade, senão onde se desenvolve maior atividade da ferrovia Salgado-Paulo Afonso, é, sem dúvida, o trecho em que atua a firma construtora Wolman Engenharia Indústria e Comércio e a Empresa Construtora Mauritan (Consórcio). A essas empresas estão confiados os trabalhos do trecho mais complicado de toda a linha; já pela sua acidentada topografia, já pela natureza do subsolo, todo forrado de espessa camada de rocha

(...)

É justamente num trecho onde a natureza mais resiste ao homem e a mecanização, que está sendo construída a mais importante obra d'arte de toda a linha, a já famosa "Barragem do Anão" no lugar denominado Raposa (A Semana, 1954, edição 71).

Além das dificuldades topográficas, o semanário apresenta todas as informações pertinentes à construção da barragem. Na reportagem é possível colher informações riquíssimas sobre a construção. É um texto rico em detalhes, demonstrando as condições técnicas, o alcance econômico que a grande obra traria para os dois municípios, os custos para a construção da barragem e os prazos para a conclusão da obra. Além disso, apresenta o engenheiro responsável pela obra, a mão de obra da "linha de frente" do trabalho e dos equipamentos mecânicos necessários.

A barragem, que teria a capacidade de armazenar três milhões de metros cúbicos de água, tinha a sua frente o engenheiro Manuel Nunes Pinheiro, conhecido popularmente como

Dr. Pinheiro, o qual foi citado em duas entrevistas. Ele trabalhava juntamente com os engenheiros ficais do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (D.N.E.F). A supervisão de toda a obra ficava ao encargo do Engenheiro Evandro Mesquita, chefe do escritório do D.N.E.F, situado em Simão Dias.

O semanário *A Semana* (13/02/54) noticia a visita do então deputado Leandro Maciel às obras da Barragem do Anão, no povoado Raposa, Simão Dias-SE. Na matéria, é evidenciada a “alegria” e homenagens dos operários da ferrovia em receber o nobre visitante. Inclusive, quem liderava as homenagens era o engenheiro Nunes Pinheiro, responsável pela obra da barragem.

No entanto, toda a euforia em torno da linha de ferro sofria diversos abalos, pois a questão da falta de verbas era constante e as obras iam parando pouco a pouco. O problema com a falta de recursos tornou a construção da estrada de ferro objeto de uso político partidário. O semanário propaga que o deputado Leandro Maciel seria o responsável por obter mais verbas para o prosseguimento da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

Em Paripiranga, já em 1955, ano em que a falta de chuvas levou dezenas de paripiranguenses a migrarem para o sul e sudeste do país, o desejo era que chegassem as verbas para a continuação das obras da estrada de ferro que estava parada. De acordo com o jornal:

Esta é a realidade que mal avaliamos as consequências. O governo bem poderia nesta conjuntura climática, liberar as verbas destinadas a esta zona para as obras das estradas em construção a fim de minorar em parte tal situação. Infelizmente isso não tem acontecido. É justamente agora que os trabalhos da via férrea Salgado-Paulo Afonso sofrem paralisação por falta de verba (*O Ideal*, 04/09/1955).

A falta de verbas foi uma constante, o que fazia com que as obras paralisassem constantemente. Em 02 de dezembro de 1956, *O Ideal* publica, na coluna “Panorama da cidade”, a suspensão da construção da ferrovia:

Os meses foram decorrendo, as obras tomando vulto, convertendo-se em pura realidade. Planejou-se a construção da grande via férrea Salgado/Paulo Afonso e sob os mais auspiciosos desígnios foram iniciados os trabalhos da construção. Verbas enormes foram gastas e a construção tomava um ritmo acelerado e animador. Todos os habitantes desta região sentiram-se esperançosos quanto ao futuro desta zona. Haveriam de ter transporte regular e a preço acessível ao bolso de todos. Mas, depois de tanto dinheiro consumido, de tanto serviço feito, resolveu o governo suspender a construção, abandonando a grande obra iniciada. Tudo ficou paralisado. As aspirações dos sertanejos sentiram o impacto da morte, como tantas outras acenadas pelos governantes. [...] A futura estrada de ferro traria a perspectiva de ser a nossa cidade beneficiada com a energia elétrica de Paulo Afonso, mas até isso nos foge das cogitações futuras (*O Ideal*, 02/12/1956).

Já em janeiro de 1957, *A Semana* também publica uma crônica sobre a situação em que se encontravam as obras:

E continuando o meu sonho acordado, que é o sonho de todos os simãodienses, eu vejo a “Estação de Simão Dias” repleta de moças e moços numa alegria incontida, se acotovelando na “gare” para receber os passageiros que vão desembarcar das “classes” superlotadas. E que virão dar um novo aspecto a nossa cidade, ativando o nosso comércio, a nossa indústria, a nossa lavoura, modificando o velho aspecto do tempo dos Afonsinhos e de quando Adão era menino...

[...]

Enfim, como mandaram encurtar as tarefas...mas se o diabo está, se neste encurtamento de tarefas forem encurtando, encurtando: hoje deixando Paripiranga fora, amanhã Simão Dias, depois Lagarto, até ficar em Salgado; deixar como está para ver onde fica... (*A Semana*, 21 /01/1957).

No entanto, em 1957, mais precisamente no dia 23 de março daquele ano, *A Semana* anuncia sobre o encerramento dos trabalhos da ligação ferroviária que colocaria Paripiranga e Simão Dias no mapa do progresso. Descaso com o nordestino? Falta de verbas? O que teria acontecido para que todo o trabalho realizado fosse abandonado? Além do desperdício do dinheiro público, o que aconteceria com os trabalhadores, principalmente os “garimpeiros” que estavam na linha de frente do trabalho pesado?

Essas são perguntas que nunca foram respondidas. Simplesmente o governo Juscelino Kubistchek suspendeu as obras. Na crônica de Francino Silveira Deda (*A Semana* de 22/08/1959), sobre a Barragem do Anão, ele afirma: “foram os serviços suspensos no governo de JK (sem dúvidas, para o falado plano cinquenta anos de bem-estar). Realizado que fosse o açude seria uma grande obra...”

O abandono não foi justificado para os moradores das matas que tiveram o prejuízo em suas terras, com suas casas, seu trabalho. Segundo Seu Zequinha, “eles vieram e levaram tudo, sem dizer o porquê”. Dona Maria Oliveira disse que “As pessoas esperavam com alegria, mas eles pararam tudo, levaram tudo embora, eu assinei para não acabar, mas...”. Infelizmente, a população ficou sem resposta.

Nesse diapasão, Camelo Filho (2000) afirma que a estagnação nas estradas de ferro deriva da preferência do governo pelo transporte rodoviário. Assim ele relata em sua tese:

Admitimos que a última etapa, que compreende manutenção e estagnação das estradas de ferro no Nordeste, está relacionada com a política global do sistema ferroviário, já que o governo era proprietário da maioria absoluta das vias de ferro daquela região e do país como um todo, e começou a diminuir os investimentos do setor. Com o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945, e a implantação do Plano de Metas (1955-1960), o capital privado contou com inúmeras oportunidades de investimentos e o setor de transportes recebeu grandes somas destes recursos, entretanto, foi o sistema rodoviário que obteve a maior parcela dos investimentos privados e públicos, enquanto o sistema ferroviário foi colocado em segundo plano. No caso das estradas de ferro do Nordeste, a situação foi mais crítica (...) este fato tem relação com a queda dos investimentos no setor e a “preferência” do governo pelo sistema de transporte rodoviário no país (Camelo Filho, 2000, p. 17).

Sobre a preferência do governo pelo transporte rodoviário, Borges (2011) afirma que o governo vendeu a ideia de que era para integrar o país de forma mais rápida e eficiente, no entanto, foi mais uma forma de atender aos interesses do capital internacional, principalmente, dos norte-americanos. Estes viam no Brasil um campo fértil para implantar a indústria automotiva moderna e para isso precisava investir em rodovias para atender à demanda do mercado da indústria automotiva norte-americana. Assim, o governo deixa de lado as ferrovias, muitas delas inacabadas, para investir nas rodovias.

A interrupção das obras desta linha ferroviária coincide com o fim da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a qual em 1957 foi dissolvida e incorporada e transferida para a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) (Camelo Filho, 2000). Isso indica que, com o fim da VFFLB, a nova estatal não teve interesse em continuar a obra da linha Salgado/Paulo Afonso.

O jornal *A Semana* de 23 de março de 1957 estampa na primeira página a manchete do triste fim de um sonho de tantos (as) sertanejos (as), a “Estrada de Ferro”:

Mais uma vez cai o velho sonho de Simão Dias, desde os tempos do velho Cel. José Zacarias. Isso mesmo...o nordestino nunca terá satisfação completa. O “foot-ball” estriou...O carnaval passou...Vieram as chuvas abundantes e reinava alegria na cidade, quando surge a triste e revoltante notícia que seriam definitivamente largados ao esquecimento os trabalhos da estrada de ferro Salgado-Paulo Afonso (*A Semana*, 23/03/1957).

No decorrer dos anos, os municípios buscavam respostas para a suspensão da linha e mantinham viva a esperança de sua continuação. Políticos sergipanos e baianos buscavam nas bancadas estaduais e federais mais recursos para a continuação da tão esperada estrada de ferro. No semanário *O Ideal*, de 19/07/1959, esse assunto continua em pauta, noticiando que o político Jônathas Lima volta do Rio de Janeiro, onde conversou com autoridades, a fim de trazer verbas para Paripiranga, principalmente para a continuação da estrada de ferro e da Barragem do Anão.

Mas um momento ímpar nessa história foi a Conferência Intermunicipal, que ocorreu em agosto de 1959, sediada pelo município de Simão Dias (SE). Na ocasião se reuniram prefeitos e vereadores do sudoeste sergipano e do nordeste baiano para discutir medidas para retomar a construção da estrada de ferro. De acordo com o jornal *A Semana* (15/08/1959), os representantes presentes na Conferência Intermunicipal “das regiões encravadas nas adjacências da linha que parte de Salgado/Paulo Afonso tomaram, entre outros, como tema principal apelar para os governantes, no sentido da continuação dos serviços da linha férrea Salgado/Paulo Afonso já planejada, estudada e iniciada”.

Percebe-se, assim, que, mesmo após a suspensão definitiva das obras, os municípios continuaram na esperança da retomada da linha. Dona Zizi, em entrevista, disse que, depois da suspensão das obras, seu pai ficou sem utilizar partes das suas terras com medo de a obra ser retomada e perder todo o seu trabalho novamente, o que indica que as promessas de retorno ainda existiam.

No entanto, o tão sonhado trem de ferro enferruja, antes mesmo de ser colocado nos trilhos. Vão-se os sonhos, o progresso, a água encanada, os trabalhos... ficaram, apenas, os resquícios da obra iniciada e abandonada. Os rastros de destruição ambiental, econômica e social jamais seriam apagados da memória desses sujeitos. E são essas memórias que serão abordadas na seção seguinte.

5. MEMÓRIAS DO TREM QUE NUNCA CHEGOU...

A pesquisa é um caminho longo e árduo, porém com desafios que me fizeram sentir que valeu a pena a caminhada. Parti para uma busca do que parecia impossível, diante das lacunas existentes e da carência de fontes para iniciar a jornada, a não ser os rastros deixados pelo início da construção. Parecia um quebra-cabeça a ser montado, porém com apenas algumas peças soltas, aleatórias. Contudo, as peças formam se encaixando e os seus moldes apontavam outros caminhos a seguir. Algumas peças eram falsas, o que me fazia desanimar, parecendo que era um estudo sem sentido. Querer saber sobre os impactos causados pela construção inacabada da linha férrea Salgado Paulo/Afonso nas matas de Paripiranga parecia que não interessava a mais ninguém, só a mim. Isso até ouvir o primeiro entrevistado. As fontes orais deram sentido ao meu trabalho e eu percebi que valeria a pena continuar investigando os impactos causados para as pessoas que viviam/vivem nas matas de Paripiranga.

As memórias que me propus a escrever são memórias de um tempo que para uns foi de encontros e de novas oportunidades, para outros foi um tempo de tristeza, de destruição, de esperança e desesperança...

Registrar as memórias individuais, familiares, comunitárias e coletivas é uma tarefa árdua e, ao mesmo tempo, feliz, pois tive a oportunidade de ouvir, escrever, interpretar memórias de um momento da história do meu município que estava adormecida entre cortes e bancas.

As memórias aqui transcritas são memórias de pessoas idosas, com pouca escolaridade, mas com uma riqueza em conhecimento inigualável. O que realmente é de suma importância, como cita Bosi (2023, p. 39-40), “A veracidade do narrador não nos preocupou: com certeza seus erros e lapsos são menos graves em suas consequências que as omissões da história oficial”.

Ao me aproximar dos sujeitos dessa pesquisa, levei junto comigo o desejo incansável de conhecer suas memórias, ouvir suas histórias e de partilhar experiências. Ao apresentar a temática da proposta de pesquisa e os objetivos, percebi no olhar de cada um o entusiasmo e a alegria em narrá-las. Passei, então, a ser, no dizer de Bosi (2023, p. 40), “um instrumento de receber e transmitir a memória de alguém, um meio de que esse alguém se valia para transmitir suas lembranças”.

Percebi, desde o início, a importância de trazer a história oral como forma de trazer outros olhares além do escrito. Tendo em vista que quem escreveu no jornal não estava sendo atingindo diretamente pela construção, escrevia o que via e ouvia, mas os moradores que

tiveram sua terra cortada, sua moradia deslocada ou até mesmo o não recebimento de indenização vivenciaram o fato histórico. Por meio da oralidade, ouvi a voz dos moradores das matas, que sentiram as mudanças desde o início da obra, que, segundo os entrevistados, sequer foram informados sobre a construção da ferrovia. Trabalhadores rurais esses que viram seus sítios, resultado de uma vida inteira de sacrifícios, ser revolvida pelos tratores e máquinas. E daqueles que viram sua safra ser destruída ou seu pequeno pedaço de chão ir aos ares pelas bombas de dinamites. Mas também traz histórias de oportunidade de trabalho, de formação de novas famílias e início de grandes amizades.

As entrevistas semiestruturadas foram pensadas numa linguagem que fossem bem compreendidas pelos participantes, mesmo assim, por muitas vezes foi necessário deixar a entrevista parecida com um diálogo para deixar o entrevistado mais à vontade. Pois, percebi que, no nosso primeiro encontro foi uma conversa leve e prazerosa, mas, quando foi o dia da entrevista gravada, percebi que eles ficaram mais preocupados em “errar”, como alguns me disseram. Em toda a entrevista busquei deixá-los bem à vontade, mesmo assim, tinha momentos que eles silenciavam como se não tivessem mais o que falar, por isso foi preciso interferir fazendo evocação das lembranças, trazendo outras histórias ou fatos para que eles se recordassem.

Depois de colhidas, as entrevistas foram transcritas respeitada a originalidade da fala de cada um, das expressões corporais e emocionais que eles transmitiam no momento da entrevista, a exemplo de Seu Zequinha, quando me disse antes da entrevista, “eu me lembro de muita coisa, tenho prazer de lhe contar, é só você me perguntar...se me perguntar eu sei responder (rsrsrsr)” .

Sobre isso, Bosi (2023, p.41) diz que:

A memória é um cabedal infinito do qual só registramos um fragmento. Frequentemente, as mais vivas recordações afloravam depois da entrevista, na hora do cafezinho, na escada, no jardim, ou na despedida do portão. Muitas passagens não foram registradas, foram contadas em confiança, como confidências. Continuando a escutar ouviríamos outro tanto e ainda mais. Lembrança puxa lembrança e seria preciso um escutador infinito (Bosi, 2023, p.41).

Por isso, fui compreensiva nas lacunas e espaços em branco durante as entrevistas, tendo em vista a idade de alguns entrevistados. Além disso, eles aproveitavam o momento para contar outras tantas histórias e eu as ouvia até buscar um espaço para trazê-los, novamente, ao tema.

Para percorrer os trilhos das memórias dos moradores das matas de Paripiranga, tive as mãos estendidas de muitos amigos que, ao saber da minha pesquisa, me indicavam caminhos que me levariam às fontes orais de que eu precisava, de possíveis locais que me trariam direções

para entender o que foi a construção da linha de ferro e das feridas deixadas em solo paripiranguense.

Antes de ir às fontes orais, busquei as possíveis fontes escritas. No caso da minha pesquisa, encontrei somente artigos de jornais locais. Contudo, eles foram de extrema relevância, pois a partir deles tive conhecimento de um local que foi muito importante para esta pesquisa, a barragem do Anão.

5.1 O *lócus* da pesquisa: o que vi e o que vivenciei.

Seguindo os passos indicados no jornal *A Semana*, quando li sobre a barragem do Anão, comecei a pesquisa em campo na comunidade Raposa (Simão Dias). Ao chegar a esse povoado, felizmente, contei novamente com o apoio de antigos moradores que me indicaram o local exato onde seria a barragem, esta, quase esquecida em meio a elevações de terras e uma pequena aguada que ainda permanece para contar sua história.

Próximo ao olho d'água, encontrei o morador Givaldo Moraes Santos, ao qual eu pedi informação sobre a barragem, se era ali mesmo o local indicado no jornal da década de 1950. Com grande satisfação, Seu Givaldo me disse: “A senhora está sobre os restos dos adobes da casa de Antônio Anão!”. Dito isso já passou a me mostrar os barrancos construídos para a barragem, o ponto do seu rompimento pelas águas após o abandono de obra.

Ademais, indicou-me que havia no meio de uma pastagem no alto de uma colina um tanque de pedra construído durante a construção da barragem. De acordo com o morador, esse tanque serviu para o abastecimento de água para as oficinas que existiam ali, bem como para utilidade dos trabalhadores envolvidos na construção. Indicou-me também quem eram os proprietários do terreno onde está localizado o tanque e que eles não se importariam que eu entrasse para fazer o registro fotográfico. Neste dia, 04/09/2024, eu não consegui ter acesso ao tanque de pedra devido ao matagal, mas meu esposo que estava comigo foi lá e fez alguns registros.

Figura 38: Vista do local onde seria a Barragem do Anão, Raposa.



Fonte: Arquivo pessoal da autora

Percebe-se na imagem acima a elevação de terra que ainda existe, bem como o local de rompimento pela força da água. Nota-se ainda que o relevo do lugar é bem acidentado, o que, de acordo com os jornais, foi uma das grandes dificuldades na construção da linha no trecho que liga Paripiranga a Simão Dias. A casa presente na fotografia é de Seu Givaldo, que me informou que era ali a casa de Antônio Anão.

Figura 39: Tanque de pedra, povoado Raposa, Simão Dias (09/08/1955).



Fonte: Arquivo pessoal da autora (registro feito por Osmar Borges, em: 04/09/2024).

Sobre uma das extremidades do tanque existe uma placa de cimento com umas inscrições e a data da conclusão da obra. Infelizmente não consegui decifrar tudo que está escrito, mas consegui ler “cimentada em 9-8-55”.

Figura 40: Placa de cimento e pedra com a data de 09/08/1955



Fonte: Acervo pessoal da autora.

O senhor Givaldo também relatou que outra pessoa já tinha ido até lá para saber mais sobre aqueles que trabalharam na linha naquele trecho. O interesse daquela pessoa era conhecer mais sobre sua história, em busca de suas raízes, uma vez que seu pai tinha trabalhado naquela região durante a construção da barragem. Outrossim, o sujeito que veio em busca de suas memórias escreveu um livro sobre estas e lhe deu uma cópia. Seu Givaldo me disse que pegaria o livro com a filha que mora na cidade de Poço Verde para me emprestar, e assim o fez.

Antes de ir embora, combinamos que eu voltaria para que ele narrasse suas lembranças e me contasse tudo o que recordava sobre a barragem. Dois meses depois, em 1º de novembro de 2024, voltei à sua residência, como combinado, e pude ouvir suas memórias sobre o período da construção da barragem.

Como, na época, ele era apenas uma criança, acredito que muito do que me contou provém de relatos que ouviu, e não de vivências próprias. Contudo, foi muito gratificante ouvi-lo falar com tanto entusiasmo. Naquela ocasião, recebi o livro e o contato do escritor, a fim de que eu pudesse incluir a história dele neste trabalho.

Em solo paripiranguense, segui os “trilhos” por onde o trem passaria em Paripiranga. Conforme o mapa abaixo, as marcas seguem do Corte até Antas do Raso e, paralelo a esse caminho, o trecho do povoado Cutia vindo do estado de Sergipe.

Figura 41: Os vestígios (cortes e bancas) da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA)



Fonte: Mapa produzido por Alexandre Vítor Dávila

Nesse trilhar, encontrei rastros da linha nas comunidades Cutia e Roça de Dentro. A maioria dos bueiros não é conhecida pela população local, pois estão em propriedades particulares, submersos na vegetação nativa e escondendo as marcas do tempo.

Além dos bueiros, todas as comunidades citadas estão marcadas por grandes cortes na terra e pelas bancas. O registro dos cortes e bancas começou no bairro de mesmo nome, o bairro

Corte. Contudo, parte dele não pode mais ser vista, pois foi tomada por construções⁷⁵. No entanto, ainda existe um trecho bem visível, onde é possível notar a parte já urbanizada e a outra tomada pela vegetação.

Figura 42: Bairro Corte, Paripiranga (BA)



Fonte: Arquivo pessoal da autora (foto aérea (*drone*) feito por José Nelson Andrade)

Deixando a estrada principal, indo em direção ao povoado Sabão, já me deparei com uma estrada por meio do corte. Neste povoado de relevo bem acidentado, os cortes fazem parte da paisagem, seja transformado em pastagem, em roças ou simplesmente tomado pela vegetação nativa. É em uma dessas escavações no povoado Sabão que foi encontrada uma caverna, a qual por muito tempo foi utilizada como local de descarte de lixo.

A natureza modificada pelo homem nesse local deixou marcas bem profundas no solo e na vida das pessoas, seja pelo desmatamento durante a terraplanagem, seja na modificação do relevo e, principalmente, no modo de vida das pessoas. Pois nesta comunidade moradores tiveram suas casas removidas para dar lugar à linha. Sobre essa retirada brusca de suas residências, Bosi (2023, p.460) assevera que “os deslocamentos constantes a que nos obriga a vida moderna não nos permitem o enraizamento num dado espaço, numa dada comunidade.” Embora outras casas sejam construídas na mesma comunidade, a maneira como foi retirada de

⁷⁵ Até os anos 2000, o corte era visível na entrada da cidade, mas foi transformado em rua pelos governantes locais, que doaram os terrenos a seus eleitores.

determinada família deixa marcas profundas na memória dessas pessoas e, consequentemente, na memória comunitária.

Os cortes nessa localidade são bem marcantes, principalmente indo em direção à Roça de Dentro e Caiçá de Cima (Simão Dias-SE), pois a natureza soube aproveitar bem o espaço que para o homem foi impossível domar.

Figura 43: Corte, povoado Sabão (09/02/2025).



Fonte: Acervo pessoal da autora.

Nesses cortes, foi possível observar a regeneração da natureza. Contudo, em algumas dessas áreas, notei o descarte e a queima de lixo, evidenciados pelas marcas de cinza, plástico derretido e eletrodomésticos descartados no local. As marcas de descaso com o meio ambiente são visíveis ao longo dos cortes, sobretudo nas comunidades Correntes, Sabão e Roça de Dentro. Moradores alegam que o descarte sempre foi comum nesses locais, pois, por serem ermos e de difícil acesso, tornaram-se apropriados para o lixo doméstico da comunidade. As imagens de *drones* mostram esses locais transformados em depósitos de lixo.

Figura 44: Imagem aérea do corte e Correntes (01) e Roça de Dentro (02).



Fonte: Arquivo pessoal da autora (Registro feito por José Nelson Andrade)

É importante refletir que, se os moradores tivessem a consciência da importância desses espaços para a preservação histórica e de memória, talvez essa degradação não tivesse ocorrido, o que demonstra a relevância da conscientização da comunidade acerca da preservação histórica desses espaços. Assim, embora eu preferisse fotografar apenas a capacidade de regeneração da natureza em um espaço destruído por máquinas e dinamites, não posso ser alheia à degradação ambiental enquanto sigo os rastros da linha férrea.

Sobre o uso da dinamite, dona Maria Ferreira relatou que era frequentemente utilizada para explodir os paredões rochosos nos trechos do povoado Sabão. Esses paredões podem ser observados tanto da estrada quanto em incursões pelos terrenos. Próximas aos cortes resultantes dessas explosões, notam-se enormes rochas que, com o tempo, integraram-se à paisagem, aparentando ser elementos naturais do relevo local. Atualmente, essas rochas carregam um significado especial e evocam memórias desse passado.

Figura 45: Corte e rochas deixadas pela explosão, povoado Sabão (09/02/2025)



Fonte: Acervo pessoal da autora.

O contato com esses lugares me proporcionou uma imersão na história da linha de trem e na forma como esta teria transformado essas comunidades se o projeto tivesse sido concluído, questionando se sua passagem teria sido positiva ou negativa para as pessoas locais.

Para entender essa história, segui os rastros das escavações em busca de registros para os fascículos. Nesse percurso, visitei os cortes e bancas no povoado Roça de Dentro, onde encontrei caminhos sobre as bancas e entre os paredões dos cortes. Tais paredões estavam dominados pela vegetação local e as encostas recheadas de lixo, descartado por moradores.

Próximo a esse corte, o morador que me acompanhou me mostrou onde havia outro bueiro, mas que foi entupido por moradores e, por isso, já não é mais visível. De acordo com ele, um terceiro bueiro também foi entupido em uma localidade vizinha, à qual não tive acesso.

Na comunidade Roça de Dentro, fotografei a casa e o tanque de pedra e cal da família de Seu João Januário. De acordo com o senhor José Januário, o tanque de sua família foi construído com as rochas advindas da construção da linha abandonada após a suspensão das obras no local.

Figura 46: Tanque de pedra e cal construído com as pedras advindas do abandono da linha



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Outro achado durante a pesquisa foram pedaços de trilhos deixados para trás pelas construtoras. Interessante que durante toda a minha vida eu vi esses pedaços de ferro, mas nunca soube de sua procedência. Foi conversando com um amigo sobre meu trabalho que ele me falou que um senhor do povoado Baixão tinha pedaços de trilhos. Contando essa história ao meu pai, ele me relatou que o ferro com que ele batia a enxada também era um pedaço de trilho. Contudo, ele não tinha mais o pedaço em seu tamanho original, pois havia dividido ao meio para doar a um amigo.

Ele relatou que adquiriu o pedaço de trilho quando Seu João Januário (pai de Zequinha Januário, um dos entrevistados) desmanchou sua casa de farinha. Isso porque, com a suspensão da obra a empresa deixou para trás trilhos, ferramentas, e os pedaços de ferro que foram deixados foram utilizados pelos moradores para a construção de fornos de casas de farinha. Então, quando a casa de farinha de Seu João não operava mais ela foi desmanchada e os moradores pegaram os pedaços de ferro para “bater enxada”⁷⁶. Foi então que eu lembrei que na casa de farinha de Seu Zequinha e na casa de meu avô paterno também tinha pedaços de ferro iguais a que tem na casa de meu pai. Ao visitar Seu Zequinha, eu perguntei sobre o ferro de

⁷⁶ “Bater enxada” é uma expressão utilizada pelos moradores fazendo referência ao processo de afiar o instrumento, ficando assim mais fácil o corte da terra.

“bater enxada” que tinha em sua casa de farinha, ele me respondeu que, desde que deixou de trabalhar de enxada, deu o pedaço de ferro ao seu genro.

Figura 47: Seu Pedro (82 anos) e seu pedaço de trilho da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Durante minha infância, sempre via meu pai utilizando esse ferro para “bater enxada”, e nunca imaginei que ela fazia parte da história da minha comunidade e de tantas outras que foram cortadas pela linha de ferro, o ferro que eu via na casa de farinha nas semanas de farinhada em que os trabalhadores a utilizavam para bater as ferramentas utilizadas na arranca da mandioca.

A partir da informação, entrei em contato com a filha de Seu Zequinha e solicitei uma foto do pedaço de trilho, pois fui até a sua casa, mas não a encontrei. Ele fez questão não só de mandar a foto do ferro como também mandou uma do seu esposo utilizando o ferro para bater enxada, uma prática muito comum entre os trabalhadores rurais.

Figura 48: José Carlos, utilizando pedaços de trilho para “bater enxada”.



Fonte: Arquivo pessoal de Rita Ribeiro dos Santos.

Seguindo os trilhos da história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, visitei a cidade de Salgado para conhecer a estação ferroviária, outrora elo entre Bahia e Sergipe pelo interior. Deparei-me com a estação em processo de reforma, enquanto os trilhos abandonados permaneciam ali, cobertos por ervas daninhas e carregando as marcas de décadas de esquecimento da história e da memória das ferrovias.

Figura 49: Estação ferroviária de Salgado/SE



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

Por fim, fica registrado que, ao contemplar esses lugares de memória, onde as cicatrizes infligidas ao solo, à vegetação e ao relevo pela destruição persistem, mesmo sob o véu do tempo, a dimensão das feridas causadas por grandes construções se torna evidente. Essas marcas, embora possam ser atenuadas pela passagem dos anos, permanecem indelevelmente gravadas não apenas na paisagem, mas também na memória daqueles que vivenciaram em sua própria pele a devastação ambiental e a alteração da geografia natural de suas comunidades. A persistência desses vestígios na paisagem ecoa como um testemunho silencioso sobre os impactos profundos e duradouros que intervenções de grande escala podem infligir ao meio ambiente e à população de um lugar.

5.2 As entrevistas: o que vi, o que ouvi e o que compartilhei.

As idas às comunidades, seguindo os rastros da linha do trem, aconteceram concomitante às entrevistas. Durante o percurso ouvia os moradores das comunidades e fazia os registros dos rastros da linha férrea. As imagens que eu ia registrando davam forma ao que ia ouvindo e registrando.

Mas as entrevistas foram os principais meios utilizados para coletar os dados da pesquisa. Como citado na introdução, recorri a entrevista semiestruturada para coletar os dados necessários para responder a minha pergunta de pesquisa e alcançar o meu objetivo.

Importante registrar que os momentos que antecederam às entrevistas foram de muito cuidado, de aprendizado e de boas conversas. Em cada lar, fui muito bem acolhida e, ao sair, fui convidada a retornar. E retornei, agora para agradecer e levar uma singela lembrança. Entreguei a cada um dos idosos entrevistados um retrato deles desenhado pela artista Érica Santa Rosa.

5.2.1 Maria Oliveira Anjos

Para iniciar a coleta de dados, a primeira pessoa selecionada foi dona Maria Oliveira Anjos, uma senhora de 105 anos de idade. Dona Maria foi casada com Seu Guilherme Nunes dos Anjos, um dos trabalhadores da linha férrea em Paripiranga. A informação sobre a ligação de Seu Guilherme com a ferrovia veio por meio de meu pai, porém ele não soube precisar se ele era da comunidade ou de outra localidade. Diante dessa incerteza, busquei o contato com um familiar de dona Maria para obter mais informações e aprofundar a pesquisa.

Assim, entrei em contato com a sua filha Fátima Nunes⁷⁷ por meio de uma ligação telefônica com o objetivo de convidar a sua mãe para participar da minha pesquisa. Ela me respondeu que ficaria muito feliz em ver a história de seu pai sendo conhecida por todos. Assim, combinamos de marcar um dia para que eu pudesse ir até a sua casa falar com dona Maria, pois naquela semana não seria possível porque ela estava em Salvador para cuidados médicos.

Dias antes do feriado de *Corpus Christi*, dona Fátima entrou em contato comigo, perguntando se eu poderia ir até sua casa em Cícero Dantas (BA). Ela me falou que era bom eu ir logo porque sua mãe já estava esquecendo algumas coisas, em decorrência da idade avançada, tendo em vista já ser uma senhora centenária. Marcamos a visita e, no dia 30 de maio de 2024, ainda no processo de construção do projeto para a disciplina de Seminário de Pesquisa com a professora Marizete Lucini (Primeiro semestre 2024), fui à casa de Fátima Nunes, onde dona Maria passou a residir, depois que seu esposo faleceu. Foi um momento de troca de afeto e alegria, em razão de ela ficar muito feliz ao saber que sua conterrânea tinha interesse de conhecer sua história, falando com muita satisfação da sua história com Seu Guilherme e da sua relação com a construção da linha de ferro. Nosso primeiro encontro não foi gravado, mas fiz anotações no diário de campo, e, pela grandiosidade da narrativa, me propus a escrevê-las.

Como é costume de todo idoso, principalmente das matas, primeiro ela quis saber quem eu era, de qual família, de qual comunidade. De cada familiar que eu citava o nome, ela perguntava se ainda estava vivo, se ainda morava no mesmo lugar.

Embora com idade avançada, dona Maria é uma senhora lúcida (segundo sua filha, ela está começando a esquecer algumas coisas). Quando eu me referi a ela como idosa, esta respondeu: “não sou idosa, sou vivida (risos)”.

Após nossa conversa inicial, pedi à dona Maria para me contar sobre sua história com a linha de ferro. Ela relatou que foi casada com Seu Guilherme Nunes dos Anjos, oriundo do município de Sento Sé (BA) e que o conheceu em São Paulo, lá se casou e veio para a Bahia, para a cidade de Paripiranga. Com Seu Guilherme formou sua família. Durante sua fala ela sempre repetia que ele era um bom homem, um bom marido e um bom pai, o que foi reafirmado por suas filhas com as quais eu tive contato, Fátima e Lúcia. Elas disseram que seu pai não media esforços para dar-lhes educação escolar, algo que à época era privilégio de poucos, principalmente se morassem nas matas.

⁷⁷ Fátima Nunes é deputada estadual da Bahia, em seu quinto mandato, filha de uma sertaneja e de um garimpeiro da linha de ferro.

Figura 50: Seu Guilherme Nunes dos Anjos

Fonte: Acervo pessoal de Lucia Nunes (filha de Seu Guilherme)

Seu Guilherme não veio com a Leste, veio com dona Maria para Paripiranga, mas, devido a uma seca, eles foram morar em Santa Luzia do Itanhy (SE). Porém, ao saber da construção da estrada de ferro, voltaram para o município em busca de trabalho na linha. Ela relatou que “ele começou a trabalhar na chibanca⁷⁸ cavando a terra, rebaixando, acertando a linha, fazendo os paredões e fazendo as bancas⁷⁹, depois vinha o mestre e pagava o “boro”. Dona Maria acrescentou que dizia “Vá cavar, Guilherme, para ganhar mais ‘boró”. Ele trabalhou na Leste cerca de três anos (ela não recorda quais anos)⁸⁰. Ela morou nos barracões com seu esposo e, durante esse tempo, foi professora, enfermeira (leiga) dos “guarimpeiros e guarimpeiras”, pois era uma das poucas pessoas que sabia ler e escrever no alojamento.

Relatou ainda sobre os alojamentos e como era a vida dos "guarimpeiros", mas também falou dos perigos que os rondava, como as cobras. O barracão que ela viveu ficava próximo à comunidade Roça de Dentro, mas existiam outros. Inclusive o Caiçá, município de Simão Dias (SE), pelo que restou claro, era como se esse fosse a “matriz” dos barracões.

⁷⁸ Ferramenta agrícola, uma espécie de picareta de duas lâminas usada para arrancar topos e revolver o solo. Ferramenta muito utilizada na arranca de mandioca nas matas de Paripiranga.

⁷⁹ As bancas são as elevações da terra onde seriam colocados os trilhos do trem.

⁸⁰ A filha dela acrescentou que seu pai aprendeu a trabalhar quebrando pedra com dinamite e, por isso, depois que a Leste foi embora, ele arrumou um trabalho com Seu “Quincas”.

Nesse dia, ela disse que “as pessoas esperavam a chegada do trem com alegria, mas pararam tudo, levaram tudo embora, eu assinei pra não acabar, mas...”. Quando ela fala “eu assinei”, tudo indica que foi um abaixo-assinado para a não suspensão da obra, contudo nenhum dos outros entrevistados falou sobre este assunto. Isso leva a crer que foi entre os trabalhadores que viviam nos barracões, e não pela comunidade.

Outra evidência apresentada por ela foi sobre o perfil dos trabalhadores, sendo a maioria de negros, inclusive o seu esposo. Informou ainda que a cor da pele de seu marido não foi impedimento para seu casamento, inclusive seu pai “não se importou” com isso.

Durante a construção da linha, formavam-se muitas turmas de trabalhadores que se espalhavam por diferentes comunidades e seu Guilherme se tornou um chefe de turma.

Enquanto conversávamos, ela falava com nostalgia desse tempo e não falou dele como um tempo ruim, mas como um tempo bom e de fartura para os trabalhadores que viviam nos barracões. Entretanto, falou com tristeza nos olhos sobre o fim dos trabalhos dizendo que “o ferro dos trilhos chegou, mas eles levaram tudo, ficou só a estrada cavada!”

Depois desse dia, só consegui reencontrar dona Maria aqui em Paripiranga na casa de sua outra filha, porém não foi possível marcar a entrevista nesse momento. Nossa conversa gravada só foi possível no final do ano de 2024, no dia 17/12, mais uma vez em Cícero Dantas. Desta vez, levei comigo sua filha Lúcia, tendo em vista que Fátima estava em viagem, por isso solicitou que eu convidasse sua irmã para me acompanhar.

Fui recebida, mais uma vez, com muito zelo na residência de dona Maria, a qual estava sob os cuidados de seu neto. Neste dia, percebi que, mesmo com todo o vigor físico que ela apresenta, apesar da sua longevidade, ela estava se esquecendo de algumas coisas ou repetindo a mesma fala por mais de uma vez. Contudo, em se tratando de uma senhora de 106 anos, isso não foi empecilho para que eu realizasse a entrevista.

Ao final, ela me convidou para ir até a cozinha tomar um café com bolo. Durante esse momento, dona Maria conversou conosco com muita lucidez, falando da viagem da filha e perguntando pelos familiares que ficaram em Paripiranga.

Importante destacar que, em novembro de 2024, o governo municipal prestou uma significativa homenagem a Seu Guilherme, dando o seu nome ao novo Mercado Municipal.

Figura 51: Mercado municipal de Paripiranga Guilherme Nunes dos Anjos.



Fonte: Acervo pessoal da autora.

A homenagem celebra a trajetória do ex-garimpeiro, cuja vida está intrinsecamente ligada à história local. Além disso, Seu Guilherme é pai de uma deputada estadual que, atualmente, representa o povo do nordeste baiano na Casa Legislativa da Bahia.

5.2.2 José Januário dos Santos Reis (Seu Zequinha)

José Januário dos Santos Reis, conhecido como Seu Zequinha, foi o segundo entrevistado para este trabalho. Morador da comunidade Pau Preto desde o final da década de 1960, ele tem 88 anos. A escolha de Seu Zequinha para a entrevista foi motivada por uma lembrança de um trabalho escolar que fiz no Ensino Médio, em 1998, quando a escola em que eu estudava completou 20 anos.

Naquela época, eu e mais dois colegas o entrevistamos para conhecer melhor a nossa comunidade. Uma das perguntas que fizemos foi sobre o período de maior dificuldade que ele havia enfrentado. Ele respondeu prontamente: "O tempo mais triste para as comunidades foi quando estavam construindo a linha de trem...".

Ao decidir escrever sobre os impactos da construção e do abandono dessa linha, lembrei-me imediatamente dessa fala de Seu Zequinha, uma fala que ele repetiu na entrevista mais recente.

Como eu o conheço desde a minha infância, o contado inicial foi tranquilo e prazeroso. Fui fazer-lhe uma visita e pedi sua colaboração na minha pesquisa.

Embora hoje ele more em Pau Preto, durante a construção da linha, Seu Zequinha morava em Roça de Dentro. Sua família foi uma das que sofreram com a chegada das empreiteiras, pois perdeu parte do sítio. O terreno foi cortado para a construção de uma estrada para as máquinas e, em seguida, para construção da ferrovia.

Seu Zequinha, viúvo, pai de 13 filhos (um *in memoriam*), nasceu e morou na Roça de Dentro, município de Paripiranga (BA), até se casar. Após seu casamento, foi morar no povoado Pau Preto e lá permanece até hoje.

Ao contrário de dona Maria, seu Zequinha não tem boas lembranças do período da construção ferroviária em sua comunidade, ele se lembra desse tempo com tristeza, no dizer dele, “um desgosto brabo.” Sempre que ele fala sobre a linha de ferro, ele lembra como um tempo de medo e tristeza, o que deixou transparecer pelo tom de voz e pela fisionomia.

Em sua fala ele disse: “As pessoas vieram de fora para fazer as bancas e explodiam tudo! Pareciam que eram donos. Eles se achavam donos de tudo. Eles diziam que era o governo quem mandava”. Segundo ele, as obras iniciaram na Raposa, mas não soube dizer até onde continuou.

Na primeira visita que fiz, ainda pesquisando sobre os nomes dos trabalhadores que aqui ficaram, ele falou de seu Guilherme Nunes, inclusive disse que ele trabalhou na casa de seu pai mexendo farinha e também citou Domingos da Linha e seu Egídio. Em tom de crítica, ele falou: “As moças só queriam namorar, casar com eles. Eu lembro de Judite de Pedro Afonso que casou com um alagoano. Raimunda de Agripino se casou com um pernambucano...”

Após uma conversa enriquecedora, apresentei-lhe meu projeto de pesquisa e o convidei a participar. Sua resposta, como sempre generosa, foi um imediato "sim", expressando a alegria em contribuir com meu trabalho.

No dia 06 de dezembro de 2024, retornei à residência de Seu Zequinha para a gravação da entrevista. Ele apenas pediu clareza nas perguntas, assegurando seu entendimento sobre o que eu buscava. Assim, após uma breve conversa e a leitura da carta de cessão de direitos, iniciamos a entrevista.

5.2.3. Josefina Ercília Santana (Dona Zizi)

Dona Josefina Ercília Santana, conhecida como dona Zizi, moradora do povoado Antas do Raso, foi minha terceira entrevistada. Seu nome foi uma indicação do professor Antunes Santana Reis, que conhecia a história da família e de sua relação com a linha de ferro.

Nosso primeiro contato ocorreu em 18/08/2024, mediada por Antunes Santana Reis, historiador e amigo pessoal, que é casado com a sobrinha de dona Zizi, como esta prefere ser chamada. A conversa inicial foi na casa dela no povoado Antas do Raso. Dona Zizi ficou muito feliz em participar da pesquisa e amou contar um pouco da história da sua família e da relação com a construção da linha de ferro em sua comunidade.

Nascida em 23 de janeiro de 1936 (89 anos), na comunidade Antas do Raso, numa família de 11 filhos, filha de João José de Santana e Ercília Maria de Santana, tinha 10 irmãos. Hoje, somente ela e seu irmão José Bomfim estão vivos para contar essa história. Contudo, devido à idade avançada de José Bomfim, 92 anos, e com Alzheimer, não consegui entrevistá-lo. Neste dia eu falei com dona Zizi sobre o porquê de tê-la escolhido para participar da minha pesquisa.

Ela viveu a experiência do período da construção e abandono da linha e, além disso, uma de suas irmãs casou-se com um trabalhador da Leste, Alcides Moura. Durante nossa conversa, dona Zizi me relatou sobre a vida dela e de sua família durante a construção da estrada de ferro. Ela disse: “Ah, era muito barulho, era muita explosão. O corte ficou quase na porta da cozinha. Um dia, depois da explosão, caiu pedra em cima do travesseiro. Minha mãe ficou com muito medo.”

Dona Zizi conta com orgulho que em sua família havia muitas professoras. Inclusive ela, que foi professora leiga. Relatou também que sua irmã Maria escrevia muitas cartas para as pessoas da comunidade, pois tinha a capacidade enorme de escrever lindas cartas. E foi a partir da escrita de cartas que sua madrinha Maria conheceu seu futuro esposo, o trabalhador da linha de ferro Alcides Moura. Embora a família tivesse receio do namoro de Maria com um desconhecido, aceitaram o casamento depois que o “forasteiro” apresentou todos os documentos pessoais e comprovação de seu estado civil. Este último, uma exigência do pai da noiva.

Uma história de amor que nasceu a partir do encontro de um “guarimpeiro” com uma moradora local e, desse encontro, formou-se uma família, que depois de alguns anos voltou para a terra natal de Alcides Moura. Lá, dona Maria Ercília começou a dar aulas e catequese, tornando-se uma pessoa atuante na comunidade, o que a tornou conhecida e admirada. Devido ao trabalho realizado em seu novo lugar, ela é homenageada e a escola onde ela lecionou recebeu o seu nome e passa a se chamar Escola Maria Ercília de Jesus Moura.

Mister se faz mencionar que, durante a pesquisa com dona Zizi, recebi um documentário produzido pela família e pela comunidade que conta a história de Maria Ercília

e de Alcides Moura e da sua contribuição para a comunidade na qual ela passou a residir depois que foi embora de Paripiranga.

5.2.4 Francino Dias de Carvalho

O encontro com Seu Francino Dias de Carvalho revelou-se uma coincidência. Minha visita à sua propriedade no povoado Cutia, no dia 26 de novembro de 2024, inicialmente para obter informações sobre um bueiro em seu terreno, tomou um rumo inesperado enquanto conversava com seu filho José. Ele me acompanhou até o bueiro, os cortes e as bancas na propriedade, e mencionou seu pai, Seu Francino. Perguntei se ele teria lembranças da época da construção da linha férrea, ao que José respondeu: "Meu pai tem 89 anos e se lembra de quando as máquinas chegaram aqui".

A partir de nosso diálogo durante o percurso, eu solicitei uma visita a seu pai e se ele poderia contribuir com minha pesquisa. Ele disse que eu poderia ir, era só marcar uma data posterior porque ele tinha feito uma cirurgia e ainda estava de repouso.

Seu Francino Dias de Carvalho, hoje morador na cidade de Paripiranga, vivia no povoado Cutia à época da construção da linha de ferro. E durante a construção, seu pai teve muitos prejuízos, como o corte de suas terras, a construção de um grande bueiro, além das bancas que foram erguidas no meio da propriedade e que permanecem até hoje.

Antes de marcar a visita a seu Francino, fui conversar com sua filha Ana, que mediou e marcou a visita à casa de seu pai. Na data marcada, 11/12/2024, fui à residência de seu Francino, o qual já me esperava com toda sua família (esposa e seus dois filhos). Como não o conhecia pessoalmente, o seu filho fez questão de me apresentar e dizer que eu “queria uma ajuda” para realizar um trabalho. Ele, muito simpático, disse que ficaria honrado em me ajudar, mas que não se lembrava de muita coisa. Todavia, lembrava com fervor dos prejuízos da construção ferroviária nas terras de sua família. Por isso, mesmo com muitas perguntas sem respostas, sua entrevista foi muito relevante.

Após a leitura da carta de cessão de direitos, esclareci para seu Francino e à família que estava presente o objetivo do trabalho e a liberdade dele em aceitar ou não fazer a entrevista. Ele disse que não tinha o que se importar e me deu liberdade para gravar.

Destarte, realizei a entrevista sobre as suas memórias em relação ao início da construção da linha, fiz o registro e lhe agradei por disponibilizar seu tempo para me receber em seu lar. Mas sua esposa fez questão que eu ficasse mais um pouco para tomar um copo de

suco de manga. Assim, a pesquisa se tornou mais leve e prazerosa, com o carinho recebido em cada lar.

5. 3 Os filhos da Leste: memórias e narrativas

Somente a memória é capaz de gravar em nossa alma as pessoas que amamos, os lugares que marcaram as fases da nossa vida e, mesmo com o passar do tempo, não os apagamos porque a memória é o nosso próprio espírito. Sem nossas memórias, somos corpos sem alma, sem espírito, somos um corpo vazio. Sem memória, somos um ser sem identidade. Candau (2011, p.16), no preâmbulo de seu livro, traz a seguinte afirmação: “É a memória, podemos afirmar, que vem fortalecer a identidade, tanto no nível individual quanto no coletivo: assim, restituir a memória desaparecida de uma pessoa é restituir sua identidade”.

Inspirada por essa perspectiva, busquei as histórias dos operários da ferrovia que permaneceram no município de Paripiranga por terem criado laços afetivos nesta terra, através das memórias de seus descendentes. Pois, somente eles, que conviveram com esses trabalhadores, que os amaram, são capazes de reavivar as memórias dos trabalhadores da linha.

Essa abordagem converge com o conceito de “memória herdada”, proposto por Pollak (1989), que me permite acessar o passado por meio das vivências transmitidas entre gerações. O objetivo central dessa subseção é revisitar as memórias dos “filhos da Leste⁸¹”, ou seja, descendentes dos operários que construíram suas vidas em Paripiranga. Ao explorar essas narrativas, busco compreender como a história da ferrovia moldou a identidade e a comunidade local.

A transmissão das memórias familiares só foi possível pela oralidade, posto que os registros escritos são quase inexistentes e os registros fotográficos eram pouco acessíveis, por isso, são raridades. Então, neste caso, os nomes foram a peça fundamental para esta fase da pesquisa. Candau (2011, p. 67) assegura que “o nome é uma questão identitária e memorial” e acrescenta que:

A memória e a identidade estabelecem relações muito fortes. Todo dever de memória passa em primeiro lugar pela restituição de nomes próprios. Apagar o nome de uma pessoa de sua memória é negar sua existência; reencontrar o nome de uma vítima é retirá-la do esquecimento, fazê-la renascer e reconhece-la conferindo-lhe um rosto, uma identidade (Candau, 2011, p. 68).

Dessa feita, ao trazer os nomes dos sujeitos que trabalharam na obra da linha de ferro, revivem-se suas memórias por meio dos seus descendentes e, também, suas identidades, suas

⁸¹ “Leste” é uma referência à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

histórias para que eles não sejam esquecidos na poeira do tempo. Para o fortalecimento da identidade local, é necessário começar trazendo as histórias dos mais esquecidos, dos “de fora” que fizeram deste pedaço de terra fértil o seu lar, agregando-se ao povo desta terra e ajudando a formar a identidade local.

Para iniciar esta investigação, a primeira etapa consistiu em identificar os nomes dos operários, que, atraídos pela construção da linha de ferro, migraram para Paripiranga, fixaram-se na região e constituíram família. Inicialmente, meu conhecimento se restringia a Seu Egídio, figura familiar por residir nas proximidades da minha casa e com quem possuía um vínculo através de sua filha, minha colega de estudos, o que me permitiu algumas visitas à sua residência. Para expandir a pesquisa, contei com a valiosa colaboração de Seu Zequinha, que me indicou o nome de Guilherme Nunes dos Anjos, Manuel Ferreira Santos e José Bezerra. Seu Pedro mencionou, novamente, Seu Egídio e também Domingos Gonçalves Bomfim, conhecido como Domingos da Linha. Ambos compartilharam suas memórias, recordando os nomes de diversos trabalhadores que se estabeleceram na localidade. Adicionalmente, Dona Zizi contribuiu com informações sobre os garimpeiros que formaram laços familiares nas matas de Paripiranga, citando seu cunhado Alcides Moura e Domingos Dias Barbosa, um amigo deste último.

Outro nome de trabalhador, Raimundo Correia de Lima, surgiu em minha pesquisa de forma inesperada. Quando estava na pesquisa de campo sobre a Barragem do Anão, tive a informação que um rapaz, residente em Lagarto (SE), procurava informações sobre os trabalhos da linha de ferro naquela região. Desta pesquisa, foi escrito um dos capítulos do seu livro de memórias “Railton Faz”. Diferentemente de outros, Raimundo Correia de Lima já tinha família formada ao chegar para trabalhar na construção da linha férrea, embora tenha tido mais filhos posteriormente. Atraído pelas perspectivas de trabalho na edificação da ferrovia, ele migrou para a divisa entre Paripiranga e Simão Dias.

Por fim, outro achado imprevisto foi do trabalhador Claudionor Rodrigues Guimarães, o qual encontrei mediante uma postagem no Instagram @mostrando_paripiranga. Vale ressaltar que o Instagram @mostrando_paripiranga⁸² foi uma rica fonte de pesquisa. Nele, o escritor paripiranguense, Roberto Santos de Santana, posta fotos históricas de Paripiranga, de famílias tradicionais do município que se destacaram na educação, política no comércio e na agricultura, bem como de pessoas que se destacaram por contribuir com a cultura e o esporte do município.

⁸² Para utilizar as imagens do Instagram @mostrando_paripiranga, solicitei autorização ao responsável pela página, Roberto Santos de Santana.

Na busca de imagens de Paripiranga dos anos de 1950, encontrei a foto de uma família que me chamou a atenção por residir no povoado Pau Preto, comunidade onde nasci e cresci. Fiquei curiosa e comecei a pesquisar a partir do nome de uma das filhas do casal, Carmélia. Coincidentemente, essa senhora era avó da dentista de meus filhos. Ao perguntar sobre, ela me falou o local que a família da avó morava no povoado Pau Preto e, para minha surpresa, era justamente o local onde outras pessoas tinham me dito que era um dos locais dos barracões. Dessa conversa informal, descobri que o avô dela tinha vindo para Paripiranga para trabalhar na linha de ferro no escritório da empresa construtora responsável pela construção no trecho Paripiranga, o qual ficava ao lado da casa de seu bisavô, José Lino Ferreira.

Na tabela abaixo, listei os nomes de alguns trabalhadores da Leste aos quais tive acesso e que as famílias me permitiram citar neste trabalho, contudo não pude trazer as memórias de todos devido ao curto tempo para a pesquisa. Outros nomes apareceram, alguns consegui contato, mas as famílias não tiveram interesse de contar suas histórias; outros, não consegui contato com as famílias. Porém, os nomes que estão na tabela abaixo foram com consentimento.

Quadro 01: Nome dos operários, local de origem e onde passou a residir em Paripiranga (BA).

Trabalhadores da Leste em Paripiranga (BA)	Local de origem	Comunidade onde fixou residência
Egídio Santana de Oliveira	Piancó (PB)	Pov. Carrinho
Guilherme Nunes dos Anjos	Sento Sé (BA)	Pov. Sabão
Domingos Gonçalves Bomfim (Domingos da Linha)	Jeremoabo (BA)	Pov. Rochão
José Bezerra Lima	Paraíba (Não souberam informar a cidade)	Pov. Roça de Dentro
Manuel Ferreira Santos	Cansanção (BA)	Pov. Sabão
Alcides Moura	São Félix, Muritiba (BA)	Pov. Antas do Raso
Domingos Dias Barbosa	Coronel João Sá (BA)	Pov. Baixa Funda
Raimundo Correia de Lima	Santo Amaro da Purificação (BA)	Pov. Antas do Raso e pov. Baixão
Claudionor Rodrigues Guimarães	Uauá (BA)	Na sede

Fonte: Produção da autora.

Inicialmente, entrei em contato por telefone ou mediante visita. Maria Emília Ferreira Guimarães Maynard Rabelo e João Carlos Bezerra, entrei em contato por telefone. Dona Maria Ferreira e José Elivon foram mediante visita, tendo em vista que não tinha o contato telefônico de ambos. Também conheci a história de Raimundo Correia Lima, por meio do livro de memórias de seu filho Railton para trazer um outro exemplo de trabalhador que veio para Paripiranga trabalhar na linha de ferro. Para isso, eu solicitei sua aprovação para eu citar a história de seu pai neste trabalho.

Após o contato inicial com os descendentes dos trabalhadores da Leste, os quais fiz questão de nomeá-los, ouvi e li as narrativas contadas pelos seus filhos sobre seus pais e o trabalho destes nas firmas construtoras da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso.

A primeira pessoa com quem conversei foi dona Maria Ferreira, filha do “garimpeiro” Manuel Ferreira dos Santos. O brilho no olhar do (a) filho(a) ao saber que alguém tem interesse de conhecer a história de seu pai e escrevê-la sobre as suas narrativas foi motivador. Durante o primeiro contato (16 /10/ 2024), dona Maria já demonstrou satisfação em narrar a história de seu pai. No entanto, como a encontrei em recuperação de uma cirurgia, marquei outra data para que pudéssemos conversar, ficando o dia 30/10/2024 a data da entrevista, a qual foi gravada com o aparelho celular após a assinatura da carta de cessão de direitos (após lida e esclarecida).

Dona Maria Ferreira dos Santos Oliveira, viúva, mãe e avó, é filha do “garimpeiro” Manuel Ferreira Santos, que veio do município de Cansanção, na Bahia, para trabalhar na linha de ferro. O trabalho que ele realizava era de escavador, “cavava com chibanca para abrir caminhos para as máquinas (entrevista realizada em: 30/10/2024).” Aqui seu Manuel casou-se com dona Antônia, moradora do povoado Sabão, com quem teve sete filhos e passaram a morar nesse mesmo local. Ele faleceu há 35 anos e dona Totonha, como era conhecida, faleceu em 2024, com 101 anos de idade.

Quando solicitei uma fotografia do seu pai, ela me disse que a única lembrança que tinha era “o retrato” na parede de seu pai e de sua mãe. Infelizmente, a fotografia era um luxo para poucos, por isso não é muito fácil encontrar registros fotográficos mais antigos, da maior parte da população que tinha poucos recursos.

Figura 51: Fotografia do casal Manuel Ferreira e dona Antônia.



Fonte: Acervo pessoal de dona Maria Ferreira

Este tipo de registro fotográfico é muito comum nas casas de famílias paripiranguenses mais antigas, são retratos pintados, o que custava muito caro. Mas era uma forma de eternizar momentos dessa gente simples e forte das matas de Paripiranga. Principalmente de casais.

Ao solicitar que ela me contasse sobre a vinda de seu pai para Paripiranga e sobre a sua função na construção da linha, assim ela narrou:

Meu pai, Manuel Ferreira dos Santos, ele era “guarimpeiro”, veio do sertão de Cansação na Bahia, ele veio de Cansação, era um sertão muito brabo naquela época, né? Ele veio trabalhar na linha de ferro e se bateu, se bateu e chegou até aqui no Sabão. E depois daqui ficou trabalhando e ficou por aqui mesmo, quando saiu (a linha) ficou por aqui, conheceu minha mãe e casou e morreu por aqui mesmo”
 (...) Ele escavava um pouco, aquelas pedras, depois vinham com aquele negócio, a tal de uma banana, aí botava lá embaixo, e aquilo não sei se tocava fogo, explodia e a pedra voava longe, aquelas enormes pedras que Seu Josa, a casa de seu Josa era na beirada daquele corte. E quando começou, seu Josa tirou a casa, não sei se indenizou...botou a casa pra lá para aquelas pedras perigosa não cair (Entrevista concedida em 30/10/2024).

Dona Maria Ferreira, ao relatar as memórias que tem de seu pai, falou com muito orgulho do bom homem, do bom pai e trabalhador que ele foi. Por diversos momentos da entrevista ela repetia, com exaltação: “meu pai era muito corajoso, muito corajoso”, inclusive relata um episódio de muita coragem de seu pai.

Sobre o encontro de seus genitores, ela também relatou que sua mãe, inicialmente, tinha medo dos “guarimpeiros”, contudo acabou casando-se com um deles, embora inicialmente não fosse visto com “bons olhos” pela família, por se tratar de um homem, no dizer de dona Maria, “do oco do mundo”. Mas ele mandou buscar os documentos e provou seu estado civil, solteiro. Assim seus pais se casaram.

O medo dos “guarimpeiros” era muito comum no início das obras, como disse dona Maria Ferreira, “o povo tinha muito medo deles, depois muitos ficavam amigos” (...) No início, quando eles chegaram, ficaram com medo que eram mal-encarados, depois foram se adaptando, uns eram bons amigos, outros, não”. Isso é compreensível, pois, inicialmente, um grande contingente de pessoas com diversas identidades, modos de se vestir e se comportar chegam ao município, num tempo onde os costumes e os valores eram muito resguardados pelos moradores, principalmente os moradores das matas. Subentende-se, contudo, que essas expressões se referem ao “ser diferentes dos moradores locais”, o que impactou culturalmente as comunidades.

Atualmente, dona Maria Ferreira mora na cidade de Paripiranga, mas conserva a casa de sua família na comunidade Sabão, preservando, assim, o seu lugar de origem no qual compartilhou momentos com sua família. Para ela, é seu refúgio, seu lugar de descanso. Aqui,

ela demonstra a importância deste lugar de memória da sua família. Quanto a sua ligação com a família paterna, dona Maria disse que não tem contato nenhum. Ela e seus irmãos foram, apenas uma única vez, à cidade de seu pai, Cansanção (BA), para pagar uma promessa “pedida por seu pai”.

A segunda narrativa foi de José Elivon Gonçalves Bomfim, 52 anos, filho do trabalhador da linha de ferro Domingos Gonçalves (Domingos da Linha). Para conhecer a história da sua família, tive a ajuda de Seu Pedro de Matos, que me informou o nome de um de seus filhos que ainda morava aqui no município, disse-me também que ele morava no povoado Rochão. Como eu não sabia o lugar exato, pedi ajuda aos conhecidos daquela comunidade, porém minha sobrinha sabia o local exato de sua moradia no povoado Rochão, bem próximo ao Jenipapo, município de Simão Dias. Assim, combinamos dela me levar até ele.

Meu primeiro contato com José Elivon Gonçalves Bomfim foi uma visita realizada no dia 18 de março de 2025. Ao chegar a sua casa, para minha surpresa, ele me reconheceu como uma colega de escola, e me perguntou: “Você não estudou com a professora Neilde? Eu lembro de você, nós estudamos juntos!” Fiquei envergonhada por não me lembrar dele, inicialmente, mas conforme conversávamos, memórias foram emergindo. Fomos nos lembrando de nomes de outros colegas e de fatos que tinham ocorrido na escola.

Domingos Gonçalves, Domingos da Linha, apelido dado pelos moradores da localidade porque ele trabalhava na linha de ferro, veio para Paripiranga juntamente com outros operários, trabalhar na Estrada de Ferro Salgado/Paulo Afonso. Sua função na firma era operador de “máquina pesada”, mas “Ele era trabalhador, trabalhava com todas as máquinas”. Ele veio da cidade de Jeremoabo, na Bahia e, segundo o seu filho Elivon, só retornou para sua cidade natal duas vezes, antes do casamento com sua mãe. Aqui ele fincou raízes ao se casar com Belira Alves Bomfim, moradora do povoado Rochão, com quem teve cinco filhos (2 *in memorian*). Depois de casados, continuaram morando no Rochão. Atualmente, somente Elivon mora nesta comunidade, os outros dois moram em Salvador e em São Paulo.

Elivon comentou sobre o trabalho braçal na construção, sobre as dificuldades em realizar um trabalho tão exaustivo e do trabalho nas máquinas que era realizado por seu pai, o qual, como relatado por ele, era um trabalho menos árduo. Acrescentou, também, que seu pai era muito “amigueiro”, corajoso, “o único defeito dele era gostar de cachaça (risos)”. Percebi em sua fala uma admiração por seu pai, quando ele disse (depois da entrevista) que seu pai “era andado demais, eu olhava pra pai e não dava um conto, mas em Salvador ele andava a pé, pegava ônibus (...) eu dizia nós vai se perder aqui, mas o negão véio andava lá por dentro como se fosse aqui”.

Quando eu perguntei sobre as memórias que ele tinha de seu pai e de seu trabalho na linha (Entrevista realizada em 01/04/2025), ele me respondeu que não sabia de muita coisa, pois, por ser ele o filho mais novo, não ouvia tantas histórias como os filhos mais velhos. Porém ele relatou que: “Meu pai veio de Jeremoabo trabalhar na linha de ferro, aí conheceu mãe, casaram e nunca mais foi embora pra lá, ficou trabalhando aí até parar a firma. Depois ele foi pra São Paulo trabalhar pra lá (entrevista concedida em: 01/04/2025)”

Figura 53: Fotografia do casal Domingos Gonçalves e Belira Alves Bomfim



Fonte: Arquivo pessoal de José Elivon Gonçalves Bomfim

Uma das poucas histórias que ele lembra é que, quando as obras foram suspensas, o pai não parava mais em casa. Assim ele narrou:

Quando ele saiu da Leste foi trabalhar em outras regiões. Ele passava anos longe, depois voltava...viajava de novo. Eu me lembro que ele contava que foi trabalhar na “Transamazônica” e que só veio embora com medo dos indígenas que estavam atacando os trabalhadores (risos). Anos depois ele foi para São Paulo, onde trabalhou na Conoel. Ele contava que veio embora porque a empresa queria que ele fosse trabalhar no Iraque, mas ele não teve coragem de ir (Entrevista concedida em: 01/04/2025).

De acordo com seu relato, quando seu pai parou de trabalhar na firma construtora, ele não parava mais em casa. Inclusive, ele nasceu em Salvador, enquanto seu pai trabalhava lá. Disse ainda (agora em áudio, depois da entrevista gravada em vídeo) que sua mãe acompanhou seu pai em várias temporadas de viagem para trabalho, mas que eles sempre retornavam ao seu lugar, a sua comunidade.

Por fim, ressaltou que, quando seus pais faleceram, ele fez de tudo para comprar as terras e a casa que era de sua família, segundo ele, por causa das recordações que tinha dela. Senti em sua voz uma nostalgia quando falava da casa de sua família e de sua importância para ele. Eu perguntei onde era a casa da família e se eu poderia fazer o registro fotográfico. Ele me disse onde era localizada e eu fui até lá fazer o registro da propriedade da família de Elivon, um colega de sala que a pesquisa me proporcionou recordar, juntamente com lindas memórias da nossa infância.

A história de Maria Emília Ferreira Guimarães Maynart Rabelo é mais uma história unida à história da linha de ferro. Ela é filha de Claudionor Rodrigues Guimarães, que veio de Uauá (BA) para trabalhar no escritório da construtora Wolman Engenharia Indústria e Comércio LTDA. Com ele veio, também, seu irmão José Rodrigues Guimarães. Seu Claudionor foi mais um trabalhador da linha de ferro que encontrou em terras paripiranguenses o seu par, mais precisamente nas matas de Paripiranga, no povoado Pau Preto.

Foi nesta comunidade que ele conheceu dona Carmélia, filha de José Lino Ferreira, fazendeiro, político, morador do povoado Pau Preto. Era na fazenda do senhor José Lino que ficava o escritório da firma construtora Wolman Engenharia Indústria e Comércio LTDA, responsável pela construção da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga. Dona Maria Emília disse que não tem muitas lembranças da história da linha de ferro, mas lembra que:

Tenho conhecimento que ele trabalhava na parte administrativa, cujas tarefas eram executadas mais precisamente no escritório estabelecido pela empresa na Fazenda Pau Preto, de propriedade de meus avós maternos, José Lino Ferreira e Maria Chagas Ferreira, no município de Paripiranga, mediante pagamento de aluguel. Sobre a reação da comunidade local com a chegada dos trabalhadores, não lembro se meu pai, após vários anos, chegou a comentar. Sei que o relacionamento dele com pessoas da comunidade sempre foi muito bom, chegando mesmo a ter um bom relacionamento amoroso com minha mãe, chegando a casarem, com o consentimento de todos os familiares. Quando eu tinha seis meses de vida, ele deixou de trabalhar nessa empresa, não conhecendo o motivo, voltando para sua terra natal, Uauá, já com família formada,...) Porque ficou noivo da minha mãe, Carmélia Ferreira Guimarães, casaram, aguardaram meu nascimento e, após 6 (seis) meses, ele retornou à sua cidade natal, Uauá/BA, com a família, isso em junho/1952.”

(Entrevista realizada via WhatsApp em novembro de 2025).

Depois seu Claudionor retornou a Paripiranga e sua esposa se tornou uma grande comerciante. Sua boutique era a mais conceituada da cidade e região. Atualmente, somente um dos filhos de seu Claudionor reside em Paripiranga, José Arsênio.

João Carlos Bezerra Lima é filho de José Bezerra Lima, garimpeiro que veio junto com as construtoras para trabalhar na linha de ferro em terras paripiranguenses. Seu trabalho

na firma era de escavador. Segundo seu filho: “a função dele...ele era... ele era assim, trabalhava na escavação. Ele dizia que carregava terra de jegue, nos caçua...”

Inicialmente ele morou no povoado Barracão e, após a viuvez, foi residir no povoado Roça de Dentro. Nessa comunidade casou-se novamente e, deste casamento, nasceram João Carlos e Antônio. Seu filho tem dúvidas se ele veio de Alagoas ou Paraíba e não sabe o nome da cidade natal de seu pai. Ele relatou que este dizia que saiu da sua terra natal e nunca mais voltou e que se arrependia de ter deixado sua mãe e não ter voltado mais para lá, “deixou pai, deixou mãe, deixou irmãos, deixou família e veio para cá e não teve mais notícia”.

João Carlos narrou que fica pensando como essa mãe não sofreu sem ter notícias do filho. Segundo ele, seu irmão queria procurar a família, mas sem ter o nome da cidade, fica impossível a procura. João Carlos relatou que seu pai:

Ele veio com mais duas pessoas para trabalhar, porque ele tinha uma amizade com um pessoal aí. Ele trabalhava também com um...Augusto, ele trabalhava com um tal de Augusto, que tinha uma perna só. Ele falava que o Augusto encostava a perna assim num barranco pra trabalhar e trabalhava cavando. Ele cavava um batente, colocava o ‘cotoco’ da perna.... (Entrevista concedida em: 16/11/2025)

Além disso, ele disse que seu pai morava no corte:

Morava ali no corte, perto de Dedé Januário, depois, quando ele morreu, ele já morreu aqui perto de Enoque, ele tinha vendido lá no corte. Ele morava no corte mesmo ali, era no corte...só não tem mais a casinha, porque a máquina veio e fez aquela descida. Antes não tinha aquela descida, era um corredor. Ele morou ali, um bocado de tempo, depois veio pra aqui e morreu aqui.” Seu Zé Bezerra, garimpeiro da Leste, morreu aos 94 anos e, segundo seu filho “graças a Deus conseguimos conviver 20 anos (Entrevista concedida em: 16/11/2025).

João Carlos relatou que seu pai falava que “aqui era um lugar muito bom, que gostou daqui, e que o pessoal acolheu bem, porque ele era amigueiro, ele era amigueiro, com ele não tinha tempo ruim não. Fazia amizade com todo mundo. A convivência dele era muito boa.”

Depois que a linha foi suspensa, ele permaneceu aqui e passou a trabalhar com empreita para cavar barragens. João Carlos relatou que ele chorava de saudade da família, sofria ao pensar na mãe, sentia muita saudade da família e de sua terra natal, mas permaneceu aqui até a sua morte sem nunca ter notícias da sua família.

Outra história que merece destaque é de Railton Lima, mais um “filho da Leste”, embora não seja de Paripiranga sua história, cruza com as demais. Ele é filho do trabalhador Raimundo Correia de Lima, natural de Santo Amaro da Purificação, Bahia. Contudo, sua história familiar se distingue das demais em relação à trajetória de seus pais. Seu Raimundo e Elizabete Souza de Lima migraram para o nordeste baiano em busca de melhores perspectivas de emprego na ferrovia, onde Seu Raimundo veio para administrar o trecho entre Simão Dias e Paripiranga (Lima, 2022, p. 26).

Seu Railton diz, em seu livro de memórias, Railton Faz, que seus pais fizeram o caminho inverso dos nordestinos que a época migrava para o Sul, migrando para o nordeste baiano. Aqui a situação da família melhorou, inclusive sua mãe montou uma pensão na cidade de Simão Dias “para atender os funcionários da construtora (Lima, 2022, p. 26)”. Contudo, com o fim das obras, suspensas sem nenhuma explicação⁸³, a família migrou para o município de Paripiranga, onde morou no povoado Antas do Raso e, depois, no povoado Baixão. Além disso, ele narrou em seu livro que sua família passou por muitas dificuldades depois que seu pai saiu do trabalho na linha de ferro. Além disso, com a doença de seu pai as coisas se tornaram mais difíceis, mas sua mãe foi uma guerreira, trabalhou incansavelmente, para que nada faltasse a sua família e desejava que seus filhos estudassem e tivessem um futuro digno.

Em seguida, devido às dificuldades sofridas em Paripiranga, migraram para Aracaju, depois vieram para o povoado Quilombo em Lagarto, Sergipe. Nesse município, com os filhos já maiores, a família conseguiu se estabelecer e melhorar as condições de vida.

Sobre seu pai, Lima (2022), também escreveu: “ele tinha a pele escura que não escondia a origem africana de seu sangue (...) era um homem letrado (Lima, 2022, p. 25) e gostava das causas sociais, lutava não só por sua família, mas pela coletividade.” Depois da suspensão da linha, seu Raimundo lutou sem cessar para conseguir receber seus direitos trabalhistas, mas sem sucesso. Railton escreveu que seu pai lutou a vida inteira para receber as indenizações e direitos trabalhistas, “Ele foi a Salvador tentar receber o que lhe era devido, e cujo recebimento lhe parecia favorável (Lima, 2022, p. 26)”, contudo nunca teve êxito. Ele “Era um homem sonhador e acreditava está lutando por um mundo mais justo (Lima, 2022, p. 29)”. Sobre sua mãe, ele a descreve como uma mulher forte, trabalhadora e que não media esforços para garantir um futuro digno a seus filhos.

Sobre a família de seus pais, Lima (2022) relata que nunca tiveram contato com seus familiares que “ficaram no Recôncavo”. Percebe-se, assim, que o não retorno à terra natal foi muito comum entre os trabalhadores da linha de ferro.

O que tem em comum na maioria dessas histórias é que muitos deles perderam o contato com a sua família de origem, não voltaram mais para sua terra natal, é o caso de Seu Manuel, Domingos Gonçalves, Manuel Correia de Lima e José Bezerra. O desprender-se de suas raízes deixou a identidade dessas pessoas com lacunas que todos tinham o desejo de preencher. Percebi, principalmente na fala de Elivon, quando disse “Eu tinha vontade de

⁸³ Existem especulações de que os recursos tenham sido desviados para a construção de rodovias e da capital federal, Brasília.

conhecer meus parentes que ficaram por lá” e de João Carlos, que se emocionou quando disse que pensava muito na mãe de seu pai, de como esta sofreu sem notícias da família.

5.4 O que colhi e o que apreendi.

O objetivo deste trabalho é identificar os impactos causados pelo início da construção e abandono da linha férrea Salgado/Paulo Afonso para os moradores das matas de Paripiranga (BA) e como esse trabalho pode contribuir para o Ensino de história local. Para isso, utilizei-me de entrevistas que pudessem ajudar a responder ao meu problema de pesquisa.

Colhidas essas memórias, selecionei o material para fazer a pré-análise, etapa que tem por objetivo “tornar operacionais e sistematizar as ideias iniciais (Bardin, 2016, p. 125)”. Para isso, vi e ouvi atentamente os vídeos e áudios, analisando a fisionomia e as expressões dos participantes durante as entrevistas. Em seguida, realizei a transcrição fiel de cada palavra ouvida, bem como dos gestos observados e das reações às perguntas formuladas. Durante o processo de análise, percebi que algumas memórias relatadas nas conversas informais não emergiam no momento da gravação; por essa razão, em determinados momentos, retomei questões com base no que havia sido mencionado pelo/a entrevistado/a nos encontros anteriores.

Observadas esses detalhes e com as cartas de seção devidamente assinadas, passei para a parte tão esperada, a exploração do material colhido. Cada resposta dos entrevistados foi analisada para que pudesse encontrar respostas às minhas indagações. De acordo com as análises das entrevistas, formei três categorias por temas. Primeiramente, o impacto sociocultural, ou seja, os impactos com o início das obras, com a chegada de muitas pessoas de diversos lugares se aglomerando nas comunidades e o contato com os forasteiros (tão diferentes dos moradores locais). Uma reviravolta na vida pacata das pessoas que viviam nas matas de Paripiranga na década de 1950. Além disso, a união de trabalhadores com as moradoras locais⁸⁴ e o abandono da construção ferroviária.

Em seguida, os impactos econômicos com a perda das terras, o arrancar dos sítios e das lavouras; a retirada dos moradores do seu lar para dar passagem ao trem; o não pagamento de indenizações pelo uso da terra e o gasto do dinheiro público em vão (impactos negativos). Por outro lado, teve os impactos positivos com a oferta de trabalho para os moradores locais.

⁸⁴ Embora tenham ocorrido casamentos entre os “garimpeiros” e as moças das comunidades, importante destacar que houve também “defloramentos” de moças, muitas das quais tiveram filhos e os pais foram embora e nunca deram notícias.

Por último, o impacto ambiental com o corte da terra, o desmatamento (à época ainda existiam trechos de matas) e destruição da alteração do relevo local para receber os trilhos. Percebido na fala dos entrevistados e na ida ao campo observar os rastros de destruição na vegetação local e no relevo que ainda hoje carregam as cicatrizes dessa construção inacabada.

Ao serem questionados sobre as memórias do período da construção e abandono da linha de ferro, a palavra “susto” e “medo”, com a chegada desbravadora das máquinas e dos trabalhadores das firmas construtoras, foram repetidas diversas vezes. Fui percebendo que, de três entrevistados, a primeira reação com a chegada da linha de ferro foi a surpresa, o medo do desconhecido, a estranheza em relação ao comportamento e vestimentas dos trabalhadores braçais. Mas o que mais impactou os quatro entrevistados foi a destruição das propriedades e o abandono da obra sem justificativa. Eles enfatizaram a destruição dos sítios, das terras, o prejuízo causado pela construção da linha nas propriedades dos moradores e o não pagamento das indenizações pelo uso da terra pela ferrovia.

Fiel à fala dos entrevistados está “a surpresa” com o início da construção, que, segundo eles, não sabiam, quando viram, já estava chegando um grande contingente de pessoas e se instalando em suas comunidades, como se “fossem donos”, como relatou seu Zequinha.

As memórias que eles têm do início da construção são memórias que remontam a destruição de suas terras, de onde era retirado o sustento da família e ao desrespeito com os moradores que, sequer, sabiam da chegada do trem. Assim relatou Seu Zequinha:

Primeiro começou dizendo assim: em 50 vai ter uma grande surpresa no mundo...um desgosto brabo...o desgosto era o povo ficar sem a terra...uma tristeza pro povo daquele tempo! Primeiro passou a rodagem, a máquina fazendo a rodagem pra depois “trabaiá” com as máquinas, depois veio as máquinas cortar a linha de ferro, cortar o terreno do povo.....

Eu tenho desgosto, o povo ficou tudo triste, tudo apavorado...(Entrevista concedida em: 06 de dezembro de 2024).

As mudanças ocorridas foram surpreendentes e rápidas, um grande contingente de pessoas se instalou na sede e nas matas. O modo como se deu o início das obras também foi enfatizada por dona Zizi:

A linha de ferro foi uma surpresa que chegou no mundo, sem ninguém saber que “tava” acontecendo, chegou aqui com os piquetes da linha de ferro, fazendo os pontaletezinho para marcar já “tava” com muito tempo que tinha acontecido , assim, a surpresa da linha de ferro foi ninguém nem esperava mais chegar mais disseram que não ia passar mais nunca que ninguém ia cavar mais, achava que não passava mais nunca.... Mais de repente chegou umas pessoas se arrancharam por aí fizeram barracos nos terrenos que pertencia a me pais e outros vizinhos.

(...)

No dia que chegou as ‘pitadas’... tinha uma roça de mandioca, de noite foi uma zuada “braba”, a gente sem saber o que é, no dia amanheceu, foi a roçagem da mandioca, roçou as mandiocas, aí meu pai foi lá. Arrancaram a mandioca e jogaram uma ruma, fizemos a farinha sem querer (risos) não ia perder a mandioca, era uma mandioca

nova, chega a casca era branquinha! Fez a farinha. Na paz se arruma, né? (Entrevista concedida em: 11/12/2024).

Durante a entrevista, percebi pelas palavras da entrevistada que ela sempre tentava amenizar as ações das empreiteiras em relação à obra, demonstrando que sua família, mesmo triste com a situação, aceitava sem reclamar. Ao falar da roça de mandioca que foi retirada sem a permissão do dono das terras, o qual só percebeu o que tinha acontecido ao amanhecer, quando viu sua lavoura destruída e exposta em uma “ruma”, ela tenta encontrar o lado positivo da situação.

A chegada de muita gente a localidades rurais, o desmatar e destruir plantações para fazer os barracões, como chamavam os alojamentos dos trabalhadores que foram instalados em várias comunidades, foi atemorizante para os moradores. No dizer de Seu Zequinha, “foi um desassossego”; Seu Francino ressaltou que “O povo ficava danado...o tratozão de esteira deles era um castigo”, o que demonstra a insatisfação da população com a obra. Sobre isso ele ainda acrescentou:

Quando a linha de ferro passou, meu avô era vivo ainda, o trator entrou e esbagaçou tudo, metia o trator, arrancava os sítios e jogava (não entendi a palavra) na roça dele, as laranjeira, as ruma de laranjeira...foram cortando e não dizia nada...as pessoas só vendo (Entrevista concedida em: 11/12/2024).

Como o início das obras iniciou de forma inesperada, sem esclarecimentos para a população das matas, a reação da comunidade foi de espanto, surpresa e medo. Seu Zequinha disse: “Os ‘guarimpeiro’, quando chegou, foram mesmo que uma foice (risos)”. Eu perguntei: Como assim? Ele me respondeu: “A arrojar o povo, fazer medo, tomar conta das coisas ... o sítio de Juca de Mirim eles chamavam de “rabo cheio” (risos) porque tinha de tudo para eles carregarem”.

Seu Zequinha, em nosso primeiro momento, disse ainda que:

O povo não tinha sossego não, se fazia uma novena, uma missa, eles eram briguentos, não sobrava nada (para dizer que o povo ia embora com medo); eram todos valentes, ninguém tinha mais gosto de fazer uma festa; eles se achavam donos de tudo (Conversa em: 08/08/2024).

Já dona Zizi afirmou que todos “Ficaram desanimados, todo mundo, porque tudo sossegado, aqui era um lugarzinho sossegado, quieto e ficou (Ave Maria!), o povo ...o povo agora como é que vamos viver agora com esse povo perto, povo de fora de Pernambuco, de lugar, de outro e outro...” Já seu Francino fala da reação da comunidade a partir da reação de seu próprio pai dizendo que: “A reação do meu pai e tudo ali é que tinha que pagar, né? Aí passou o tempo, passou o tempo e até hoje...”.

Percebe-se, na fala dos entrevistados, que houve estranheza, desânimo. Pude perceber como esse período marcou o cotidiano das comunidades rurais, como perder o sossego de seu lugar, o que percebi, principalmente, na fala de seu Zequinha e dona Zizi. Isso demonstra que houve alteração no modo de vida dos moradores, principalmente com o aumento significativo de pessoas presentes na comunidade.

Dona Maria tem um olhar diferente dos demais, ela ressaltou que a comunidade “gostava dos que chegavam, eram bons, faziam amizades (...) fizeram amizades, eram como se fossem parentes do pessoal da roça”.

O jeito de ser dos “garimpeiros” também não foi muito bem visto pela maioria dos moradores. Muitos os achavam “brabos”, valentes... o jeito de se portar, se vestir “chocava” os moradores. Isso mostra que houve um choque de valores e cultural entre os “de fora” e os locais.

Quando dona Zizi diz “A gente tinha medo”, percebi nela o medo no olhar, mas um medo do diferente, do mesmo jeito de Seu Zequinha, quando repetia com assombro na fisionomia: “Eles eram valentes, se achavam dono de tudo...usavam umas peixeiras grandes, uns shorts curtos.” A diferença nos costumes também foi citada por dona Maria Ferreira, filha de garimpeiro, principalmente sobre “o vestuário diferente dos guarimpeiros”.

Ressalte-se também que, ao chegarem às comunidades, eles iam se acomodando nas propriedades locais, levantando seus barracões, instalando escritórios, oficinas e armazéns, alterando, assim, a rotina de cada comunidade onde eles se instalavam.

Na Roça de Dentro, segundo Dona Maria, um dos barracões ficava em frente à casa de Seu Maurício e seu João Januário; Seu Zequinha falou da oficina da construtora que ficava próxima à casa de seu pai e que tinha uma outra oficina no povoado Pau Preto “perto de Manu”. O barracão no povoado Pau Preto ficava próximo ao olho d’água Pau Preto, nos terrenos de Zé Lino e no povoado Antas do Raso, perto da família de dona Zizi. De acordo com ela:

Chegaram e fizeram barraca era pouca, mas depois de reuniu muitas fizeram uma “ruinha” de barraca, parecia uma “ruinha” no terreno de meu pai. O barracão era ali, ainda me lembro pra acolá, não era no terreno de meu pai não, eles se arranchavam em barraquinhas de folha, de folha de pindoba, folha de pindoba, pindoba de folhas (risos), foi as casinhas de pindoba, ficaram uma “ruinha” de barraca, parecia uma “ruinha” de casa no terreno de meu pai. (Entrevista concedida em: 11/12/2024).

Cabe destacar, também, que, embora tenha ocorrido tanto estranhamento com a chegada dos trabalhadores da linha, muitas pessoas têm doces lembranças desse período, a exemplo das famílias que sugiram a partir desse encontro dos locais com os forasteiros, como supracitado na subseção anterior. Mas, para a população masculina, isso foi desolador. Seu Zequinha disse que as moças só queriam namorar os garimpeiros, “As moças só queriam

namorar, casar com eles. Eu lembro de Judite de Pedro Afonso, que casou com um alagoano. Raimunda de Agripino se casou com um pernambucano...”. Dona Maria Oliveira falou das movimentações das moças nos barracões e das amizades que surgiram entre os forasteiros e as pessoas da comunidade. Esse encontro de diferentes pessoas, de diferentes lugares e culturas impactou na forma de viver das pessoas da comunidade, seja positivamente ou negativamente.

A análise do perfil dos trabalhadores da ferrovia revelou uma predominância de homens negros, corroborando a observação de Correia (2018, p. 55): "ao descobrir que no trabalho pesado, nos trilhos ou na alimentação do trem, predominavam pessoas negras (...)". Contudo, nota-se uma tendência de algumas pessoas a se referirem a esses trabalhadores como "morenos" (em suas variações de claro e escuro), evitando o termo "negro", especialmente ao mencionarem aqueles que se casaram com membros de suas famílias. Tal hesitação sugere que a presença marcante de homens negros pode ter sido um fator de estranhamento para algumas comunidades locais.

Ademais, a mão de obra predominante na construção da ferrovia era masculina, embora tivesse a presença de mulheres, e com baixa escolaridade, especialmente entre os "garimpeiros" responsáveis pelo trabalho braçal. Aqueles com maior instrução geralmente ocupavam posições administrativas nos escritórios, como no caso de seu Claudionor Guimarães. Conforme aponta Tenório (1996), a ferrovia, apesar de seu desenvolvimento, também representou um "eficiente instrumento de dominação e subjulgamento, um agente da política de dominação mansa e da exploração sutil: o imperialismo econômico (Tenório, 1996, p. 07)".

Inicialmente, com a chegada das firmas construtoras, imaginou-se que a construção da linha traria benefícios financeiros para o município, contudo, desde o início da pesquisa, nos jornais locais, já eram evidenciados problemas financeiros da empresa responsável pela construção.

De acordo com Carregosa (2019), a obra impulsionou o mercado de trabalho local. O autor afirma que “A obra trouxe para o município escritórios de construtoras que geraram empregos para os jovens letrados e a oportunidade de emprego na construção civil para milhares de jovens com baixa ou nenhuma qualificação (Carregosa, 2019, p. 133)”. Corroborando essa informação, Dona Zizi citou em entrevista que, na reta final da obra em Antas do Raso, a maioria dos trabalhadores já era local.

Entretanto, de acordo com os entrevistados, o principal impacto econômico da construção da linha não foi positivo, pois se manifestou na perda de propriedades. Nas matas, compostas por sítios repletos de árvores frutíferas ou das roças de café, mandioca e outros

cultivos, as máquinas avançaram sem pedir licença, cortando terras e abrindo estradas. Sítios e plantações foram ao chão em nome de um progresso que, segundo eles, nunca se concretizou.

O Sr. Francino disse repetidas vezes: “as máquinas chegavam e destruíam tudo, os sítios iam tudo abaixo (...) Firme perdeu o sítio todinho...um vizinho que morava lá”, enfatizando os danos causados as propriedades.

Seu Zequinha Januário também ressaltou as perdas na propriedade de seu pai e outros moradores. Assim ele relatou: “Das três tarefas que tinha ali perto de compadre Antônio, não ficou meia”. Em conversa anterior, ele disse que “cortaram três tarefas e meia. Primeiro eles fizeram uma rodagem (eu lembro que o nome do tratorista era Carneiro), primeiro fizeram as estradas, depois vinham as máquinas para fazer a linha de ferro”. Além da perda de seu pai, falou do caso de uma vizinha, assim ele disse: “Zefinha de Nocenso, irmã de mané Inácio perdeu quase tudo.”

Dona Zizi também afirmou:

Foi muito prejuízo, muita coisa, né? Teve que cortar o terreno no começo e saí aí, né? Foi lá do terreno de, não sei se você conhece a rodagem? (**eu disse que conhecia**) Pois essa rodagem ficava no canto ali na terra de meu pai e vinha e fizeram uma rodagem lá, passava aí aberrando o corte e era aquele movimento minha fia, que só Deus sabe, e era aquele movimento e a gente desacostumado, Ave Maria, era tanto movimento (Entrevista concedida em: 11/11/2024).

Destacam, ainda, a interferência econômica local com venda de mercadorias nos armazéns das próprias empresas, nos quais eram vendidos mantimentos e materiais de primeira necessidade.

Conforme jornais da época, estes armazéns vendiam seus produtos com preços mais elevados do que os vendidos nas feiras livres de Paripiranga e Simão Dias, embora os responsáveis pelos armazéns dissessem o contrário.

De acordo com os entrevistados, descendentes dos trabalhadores, não houve pagamento de direitos trabalhistas após a suspensão da obra. Como citado por Lima (2022), filho de um trabalhador da Leste, quando disse que seu pai lutou para receber seus direitos trabalhistas e morreu sem conseguir.

No que se refere ao pagamento de indenizações pelo uso das propriedades para a construção da linha, encontrei muitas incongruências, pois alguns receberam e outros, não. Ademais, pela fala dos entrevistados, existia uma mediação política em torno do pagamento das indenizações, o que parece que sempre foi um problema na história das ferrovias no Brasil, como assevera Tenório (1996):

Acontecimento que atrasou consideravelmente as obras foi a rumorosa questão das desapropriações dos terrenos particulares para uso da ferrovia, direito que lhe era assegurando por lei. O fato está muito ligado às indenizações, campo fértil para

negociações e corrupções, envolvendo agentes da companhia, proprietários e figuras da administração pública. Alguns recebiam muito além do preço que realmente valiam os terrenos, outros recebiam o justo valor ou menos. De qualquer modo, os últimos reclamavam, inclusive ação judicial, por não receberem, como alguns privilegiados, quantia superior ao valor de sua propriedade, o que muito se comentou na época. Também muito se queixavam os proprietários da maneira como se processavam o que eles chamavam invasões (Tenório, 1996, p. 117).

Quando questionados sobre o pagamento de indenização, foram unânimes em responder que não receberam. Eles alegaram que alguns receberam e outros, não. Seu Francino, com espanto e alteração de voz, respondeu: “Oxe! Que eu saiba, não! Receberam nada! (...) nós não, indenizado não, moça!”. Seu Zequinha respondeu: “Dizem que pagaram até no Sabão, mas pra cá não pagou não! Pai procurou Jônatas Lima⁸⁵. Dizem que recebeu até ali no Sabão, dizem, eu não sei não...” Dona Zizi assegurou que sua família não recebeu, muito embora tenha buscado, assim como o pai de seu Zequinha, ajuda de políticos do município. Assim ela respondeu:

Pagaram não, não...meu pai foi lá casa de justiça, que mandava na cidade, né? Lá do povo de Ismael, você conhece, é muito conhecido, né. A mulher de Ismael era minha madrinha, eram conhecido...

Ele disse: “Ái, não compadre tenha medo não, a gente tá sofrendo um dia a gente é feliz! Se preocupe não, vai passar a indenização, mas só que a indenização não passou. No dia que meu pai deu queixa deram “20 reais” a meu pai, nesse tempo era 20 mil (risos, ela ficou confusa qual era a moeda da época), um real naquele tempo era mil, 10 mil uma comparação dez mil réis.

Um real naquele tempo era mil, dez mil réis...

Teve muito prejuízo, meu perdeu a roça meteram os picarete dentro da roça mas meu pai era um homem de paz

Um dia recebia a indenização, mas nunca chegou, ganhou 20.000 hoje não dá uma bala... (Entrevista concedida em: 11/12/2024).

Sobre as indenizações, dona Maria, que era moradora do Sabão, respondeu: “Uns receberam uma ‘mixaria’, outros não receberam nada...estragavam muito a terra, um trabalho perdido danado”. Mas o que ficou evidente é que houve uma frustração em relação ao recebimento das indenizações, um direito que foi garantido por lei, como exposto anteriormente nos decretos presidenciais. As perdas e danos causados aos proprietários foram enormes, pois, para a maioria, a terra e seus sítios eram os únicos meios de subsistência de suas famílias. E eles ficaram sem as terras e sem indenização.

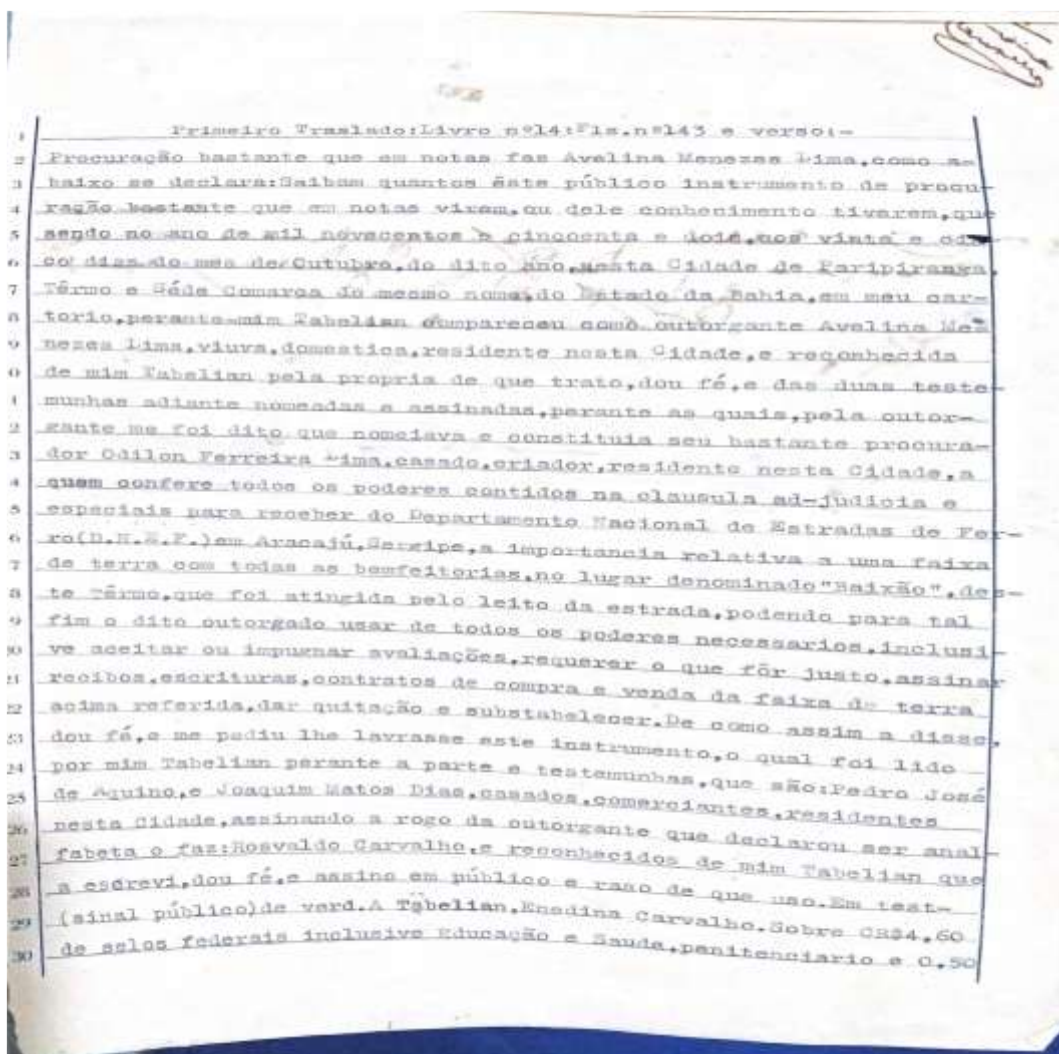
Além das palavras dos entrevistados, obtive uma cópia de uma procuração para recebimento de indenização pela utilização de terreno particular, de Juan Kleber, historiador, filho de Paripiranga, hoje residente em Fátima (BA). Esse documento pertencia a sua avó e ele

⁸⁵ Influente político no município de Paripiranga nas décadas de 1940 e 1950.

me enviou, em PDF, documento que é uma relíquia, tendo em vista que não encontrei nenhum outro documento sobre o referido tema.

Na declaração de 1952, a proprietária outorga poder total a uma figura ilustre do município a receber do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (D.R.E.F.) uma quantia relativa à desapropriação de terras atingida pelo leito da ferrovia.

Figura 54: Procuração para recebimento de indenização devido ao uso da terra para a construção da via férrea.



Fonte: Acervo pessoal de Juan Kleber.

Assim, comprovou o que os entrevistados expuseram, ou seja, que uns receberam, e outros, não. Qual a justificativa para tal? Ao que parece, dependia de quem era o proprietário das terras e das mediações feitas por políticos locais (grifos meus).

Outro fator que merece atenção é o uso do dinheiro público investido na estrada de ferro. Um investimento milionário sem nenhum retorno para o erário público, tampouco para a

população dos municípios envolvidos. Sobre isso dona Maria relatou: “o ferro dos trilhos chegou, mas eles levaram tudo, ficou só a estrada cavada”.

Além do prejuízo para os cofres públicos, outro resultado encontrado são os impactos ambientais causados por esta construção inconclusa. Ao percorrer o caminho do trem (escavações), pude ver de perto os prejuízos ao meio ambiente.

Os impactos ambientais, ressaltados pelos entrevistados (ainda que sem tanta expressividade, talvez por não compreenderem tão profundamente sobre as demandas ambientais), são visíveis quando eles falam dos cortes, das explosões com dinamites nos paredões para abrir caminho para as máquinas e retirando a vegetação nativa do lugar.

Sobre isso, dona Maria⁸⁶ relatou que nos barracões “Tinha muita cobra, eu matava cobra de toda qualidade, matava tanto que elas pediam para eu parar de matar (risos), devia ter muitas porque mexia na natureza”. Importante destacar na fala dela o “mexia na natureza”, o que leva a perceber que o número de cobras nos barracões era em decorrência da retirada da vegetação nativa para as estradas e para a construção da linha.

Como citei anteriormente, no terreno de seu Francino, é perceptível a alteração no ambiente natural. Como a propriedade dele fica num local bem acidentado, as marcas no solo estão bem visíveis. Os profundos cortes e as bancas que deixaram o terreno improdutivo e o vale natural foram entupidos por pedregulhos retirados na escavação do solo. Sobre isso, seu Francino disse: “Trouxeram tanta pedra pra fazer os bueiro e depois pegaram do nosso terreno mesmo, tinha cada pedra braba, eles traziam nas caçambas e despejava lá pra fazer o bueiro...” Muitas dessas rochas que não foram utilizadas na construção ficaram expostas no terreno ou foram descartadas no vale que era ambiente natural do relevo na sua propriedade.

O destaque dessa degradação ambiental ainda está presente no decorrer da linha, como a caverna no povoado Sabão e na nascente de água no bairro Corte, a qual se confunde com o esgoto que é lançado neste lugar.

A presença das aberturas no relevo local, entre as comunidades e até mesmo à margem das casas dos seus moradores, são as marcas visíveis da destruição ambiental causada pela abertura no solo para a passagem do trem. Aberturas estas que nunca foram apagadas pelo tempo, estão expostas como feridas abertas pelas máquinas do progresso.

Em resumo, os resultados colhidos e analisados respondem a minha pergunta de pesquisa e atendem aos meus objetivos, pois a partir das memórias dos idosos entrevistados e de familiares de trabalhadores da Leste, pude identificar os impactos desta construção na vida

⁸⁶ Sobre isso, dona Maria não relatou na entrevista gravada, foi durante a minha primeira visita, quando ela me contou sobre sua vida no barracão.

dos moradores das matas de Paripiranga. Corroborando com Bosi (2023, p. 84), que “Se existe uma memória voltada para a ação, feita de hábitos, e uma outra que simplesmente revive o passado, parece ser esta a dos velhos, já libertos das atividades profissionais e familiares.” Ao conversar com os idosos, eu percebi como a memória é reavivada quando eles são convidados a lembrar do passado e o quanto eles podem contribuir com a história local. Eles são fontes inesgotáveis de sabedoria, de histórias diversas diferentes daquelas que estão nos livros ou que as complementam.

E como bem asseverou Candau (2011), a memória pode “reviver a partir de uma lembrança”, assim, graças às lembranças rememoradas pelos entrevistados, foi possível acessar um passado longínquo, mas que, como foi um fato marcante para os envolvidos, ele não foi esquecido. Pois a memória, como afirmou Pollak (1992), é seletiva, ou seja, cada um seleciona o que quer lembrar ou deseja esquecer.

Como resultado, para que essas memórias não se percam no tempo, percebi a relevância de levá-las para as salas de aula. A proposta de fascículos é um elo que permitirá que as memórias e histórias dessas pessoas sejam acessíveis através da memória viva dos idosos e que alcancem as atuais e futuras gerações. Conforme o clamor de seu Zequinha, ao ser questionado sobre a relevância dessas narrativas para as escolas, sua resposta foi simples e intensa: “É importante os mais novos conhecer o que passou em Paripiranga...” Essa frase reafirma o cerne desta pesquisa, que é garantir que as memórias dos moradores das matas de Paripiranga sobre os impactos construção da linha férrea não sejam esquecidas, mas compreendidas e valorizadas na História local do município de Paripiranga.

6. PRODUÇÃO DE FASCÍCULOS: UM CAMINHO A SER TRILHADO PARA O ENSINO DE HISTÓRIA LOCAL.

No primeiro dia de aula na UFS, no momento da apresentação da equipe do Profhistória e do mestrado em Ensino de História, já tive ciência que teria que produzir um material que pudesse ser utilizado por professores de História. De imediato eu pensei em produzir algo didático/ pedagógico sobre história local, tendo em vista que o currículo de Paripiranga (BA), na parte diversificada, implantou o componente curricular Identidade e Memória por uma filosofia de pertencimento. O objetivo desse componente é trabalhar a identidade e memória local, a cultura e o modo de vida da população paripiranguense. E, mesmo com o novo componente, as escolas não receberam material didático/pedagógico para trabalhar com a disciplina, apenas uma ementa (frágil). A partir dessa ementa, os próprios professores fizeram sequências didáticas para trabalhar em sala de aula, utilizando como base para o ensino sobre a história local apenas alguns trechos do livro “Entre padres e coronéis”, de Antônio Santana Carregosa (2019). Embora seja um livro riquíssimo sobre a história de Paripiranga, não contempla toda a ementa, tampouco a ementa contempla toda nossa riqueza histórica, cultural e identitária. Ficando, assim, muitas lacunas a serem preenchidas.

Importante mencionar que o novo componente curricular amplia os estudos sobre o local, o qual só era tratado no mês do aniversário de Paripiranga, ou seja, o dia 1º de maio. Outro fator relevante é que nas comemorações só eram evidenciados a história de fundação do município, os grandes nomes da política local e eram exaltados os monumentos da cidade que evidenciam a história oficial do município. Nesta data, era (e ainda é) comum professor/as das escolas da sede fazerem visitas a estes monumentos e ao museu da Câmara de Vereadores, no entanto, no museu só é possível encontrar personagens da política local que tem traços oligárquicos e coronelistas. Dessa forma, o que os alunos aprendem sobre história local é, somente, a história oficial contada e mostrada com um único olhar: “o olhar do colonizador”. E sobre isso Bittencourt (2008) já alertou do risco de trabalhar com história local, apenas, contando uma versão da história. É a partir dessa perspectiva que se faz necessário questionar de qual lugar estamos falando e quem são as pessoas que estão na história local que me proponho a escrever.

Partindo dessa premissa, pensei em produzir um paradidático que abrangesse a história local em todas suas nuances e contemplasse o ensino de História e Identidade e Memória. Contudo, percebi que ficaria muito extenso, já que estes componentes são trabalhados do 3º ao 9º ano.

Percebendo a inviabilidade, devido ao tempo para a pesquisa e produção do recurso, lembrei-me da minha curiosidade pela linha de trem que nunca prosperou, que ficou apenas no imaginário local. Então, pensei que seria uma grande contribuição pesquisar sobre o que tinha acontecido para o trem não chegar, bem como quais os impactos do início da construção ferroviária e abandono teria causado às pessoas deste município. Principalmente as pessoas que viviam nas matas, uma vez que a linha férrea cortaria suas terras, suas roças, suas casas, enfim, uma mudança brusca na vida de pessoas que sempre viveram na roça e das roças.

Por isso, a partir desse recurso, busquei trazer histórias outras, histórias deste lugar até então desconhecidas pelos alunos/as ou até mesmo pelos moradores do município. Histórias e memórias de pessoas simples com outras versões, de outros lugares que não o centro do poder político, econômico, social e religioso (embora sejam importantes conhecê-las também). Ademais, é uma forma de contribuir com a historiografia local e com a educação deste município, no que se refere à produção de material didático que pode ser utilizado por professores/as e alunos/as da rede municipal.

O desafio seguinte foi conceber um recurso lúdico e de linguagem acessível, capaz de alcançar a todos/as e auxiliar professores/as em sua prática diária, especialmente no ensino de história local. Para isso, realizei pesquisas no Profhistória em busca de inspiração. Foi então que encontrei o "Fascículo de história de Conceição do Coité", do professor Robenilton Pinto Carneiro (dissertação de 2022), um trabalho que me encantou pela riqueza em detalhes e demonstrou a viabilidade de um projeto similar para minha temática. Vislumbrei, assim, que seria possível produzir três fascículos sobre as memórias do trem que nunca passou e seus impactos para a população das matas de Paripiranga. Porém, acrescentei ao final de cada fascículo, uma sugestão de sequência didática⁸⁷ para auxiliá-los na utilização dos fascículos em sala de aula.

A produção de três fascículos tem o propósito de contemplar as três unidades temáticas, uma vez que neste município o ano letivo é composto de três unidades, de modo que eles serão utilizados nas aulas de História e, paralelamente, Identidade e memória por uma filosofia de pertencimento. Assim, os professores/as podem utilizar um fascículo em cada unidade. Outrossim, os fascículos são destinados aos alunos/as do nono ano do Ensino Fundamental II, uma vez que é neste ano letivo que eles estudam o século XX, as mudanças

⁸⁷ “Um conjunto de atividades ordenadas, estruturadas e articuladas para a realização de certos objetivos educacionais, que têm um princípio e um fim conhecido tanto pelo professor como pelos alunos (Zabala, 1998, p. 18)”.

ocorridas no mundo em decorrência da Revolução Industrial, da qual as estradas de ferro é fruto.

A partir das memórias colhidas, proponho trabalhar “O Brasil pós 1945”, enfatizando o segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954), pois foi durante seu governo que foi iniciada a construção da ferrovia Salgado/Paulo Afonso, conforme consta nos decretos apresentados anteriormente; trabalhar também o governo modernizador de Juscelino Kubitschek (1956-1961), destacando o Plano de Metas de seu governo, dentre das quais estava o investimento em transporte. Salientamos que foi durante o seu governo que as obras da linha férrea Salgado/Paulo Afonso foram suspensas, de acordo com os jornais locais da época. Assim, os/as alunos/as perceberão que a história local também é história nacional e global. E, mesmo distante dos grandes centros urbanos e políticos, nós somos sujeitos participantes da história. Além disso, pode ser trabalhado de forma interdisciplinar pela abrangência do tema.

Mas, afinal, o que são fascículos? De acordo com o dicionário Aurélio (2011), são “Cadernos ou grupo de cadernos de uma obra que se publica à medida que vai sendo impressa; cada número separado da revista, ou de um livro, publicado em fascículos.” Os que foram produzidos por mim são resultados da pesquisa desta dissertação e foram escritos numa linguagem didática, de fácil compreensão e aplicabilidade pelos professores/as de História e de Identidade e memória por uma filosofia de pertencimento.

Dessa feita, esta seção tem o objetivo de descrever a produção do Recurso Educacional Aberto (REA) e como as memórias locais podem contribuir para o ensino de História e para a aprendizagem histórica dos alunos e alunas da rede. Para isso, aproprio-me das palavras de Lucini (2009):

Em educação fez-se uso da memória como forma de transmitir às novas gerações aquilo que a sociedade considera como patrimônio cultural. Essa transmissão não é aleatória. Ela está imbuída de uma autoridade enunciativa, porque seu objeto constitui-se como patrimônio construído por uma determinada sociedade e que ela julga deva ser transmitido e preservado, inclusive de memória. Assim, o memorizado é aprendido, e dele pode-se fazer uso tanto no exercício de uma profissão como nas diferentes artes como a dança, o teatro etc. em que a memória é um recurso fundamental e não implica apenas repetição, mas também criação (Lucini, 2009, p. 120).

As palavras de Lucini (2009) nos convidam a questionar quais memórias são privilegiadas e quais são silenciadas nos processos educativos. E se são silenciadas, por que são? Assim, os três fascículos produzidos são resultados da pesquisa em fontes bibliográficas, da análise dos jornais locais *A Semana* e *O Ideal*, da pesquisa de campo com registros fotográficos e, sobretudo, das memórias coletadas nas entrevistas com sujeitos que vivenciaram o período da construção inicial e do posterior abandono da linha férrea. O material também

contempla as memórias dos descendentes dos operários das firmas construtoras e de moradores das comunidades que, embora não tenham vivenciado diretamente esse período, conviveram com trabalhadores da ferrovia ou foram impactados por sua construção. Por fim, os fascículos evidenciam os impactos socioculturais, econômicos e ambientais decorrentes da construção e do abandono da estrada de ferro no município, com especial atenção aos moradores das matas de Paripiranga.

Além disso, a produção deste trabalho poderá incentivar outros professores/as a produzir materiais pedagógicos que auxiliem sua prática cotidiana. Afinal, a produção do conhecimento não se restringe às universidades: nós, professores/as pesquisadores/as, também produzimos ciência nas salas de aula e para as salas de aula. Nesse sentido, Schmidt (2017, p. 64) destaca que “o trabalho com o conhecimento histórico na escola é fundamental para a formação da consciência histórica, ou seja, para o processo de interiorização das formas de organizar e dar sentidos às experiências temporais individuais e coletivas dos alunos”.

6.1 A PRODUÇÃO DO RECURSO EDUCACIONAL ABERTO (REA)

A produção de um recurso pedagógico é um grande desafio, principalmente quando envolve memórias e histórias de várias pessoas. Assim, para me ajudar a colocar essas memórias no papel, convidei a artista paripiranguense Érica Santa Rosa para ilustrar, com sua arte, estes fascículos. Pois, acredito que ela é capaz de, através de seus desenhos, registrar o sentimento, a identidade de cada um que vivenciou esse momento da nossa história. Artista da mais alta grandeza, que transforma nossas memórias em pura arte. Seja desenhando pessoas ou lugares que amamos.

Importante destacar que a escolha da artista não foi um acaso ou uma feliz coincidência. Eu a conheço desde criança e pude acompanhar a sua evolução em sua arte. Além disso, Érica é moradora do bairro Corte, local que recebeu esse nome por se tratar de um bairro que nasceu dentro e aos redores do corte feito pelas máquinas nessa elevação de terra para a passagem da ferrovia.

Érica já fez para mim dois trabalhos que presenteiei como forma de demonstração de afeto e amor. Pois a sua arte é carregada de sentimento e é isso que quis presentear, demonstrar para quem os recebeu meu afeto e meu amor em arte.

Diante disso, não vejo outra pessoa que possa fazer a arte do meu trabalho de mestrado que chegará às mãos de tantas pessoas e, principalmente, às escolas como recurso didático. Que os/as professores/as e alunos/as que o utilizarem tenham a mesma sensação que eu tive: “o

sentimento de amor em arte”. Que a arte de Érica Santa Rosa possa me ajudar a transmitir as memórias nelas narradas, a beleza das existências e experiências múltiplas. Que ela possa provocar um prazeroso encontro entre o passado e o presente, o jovem e o velho, o local e o global.

Para a produção dos três fascículos, temos os seguintes temas:

Fascículo 01: O sonho de ferro: História da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso. Neste fascículo apresento a história da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso a partir das pesquisas realizadas nos jornais *A Semana* e *O Ideal*, bem como nas pesquisas de campo.

Fascículo 02: Memórias e histórias da construção da estrada de ferro nas matas de Paripiranga (BA). Neste apresento os sujeitos da pesquisa, suas memórias e suas histórias, bem como dos familiares de alguns trabalhadores da linha de ferro que permaneceram no município onde formaram suas famílias.

Fascículo 03: Entre cortes e bancas adormece o sonho da linha férrea Salgado/Paulo Afonso. Neste apresento o trajeto da linha nas matas de Paripiranga, do bairro Corte até o povoado Antas do Raso. Além disso, demonstro os impactos causados aos moradores das matas pela construção ferroviária iniciada e abandonada, por meio de fotografias que foram tiradas durante a visita aos locais que apresentam as marcas desse tempo, bem como fotos aéreas feitas por *drone*.

Para produzir a capa do fascículo, eu narrei para a artista o que eu desejava transmitir aos professores/as, bem como aos demais leitores. O meu desejo era colocar no mesmo desenho o sonho e a desesperança, a construção e a interrupção brusca da linha de ferro sob o olhar de quem vivenciou esse momento da história, mas que demonstrasse que, mesmo a linha não tendo sido concluída, ainda existia algo a ser lembrado e transmitido, que nem tudo foi esquecido, ou seja, ainda existiam memórias que precisavam ser reavivadas e trazidas à luz da história de Paripiranga. Por isso, eu pedi que colocasse também um casal de idosos representando os sujeitos desta pesquisa, observando a chegada do trem. Por fim, solicitei que representasse a destruição das roças e dos sítios dos moradores das matas, o que ela simbolizou com as árvores caídas ao longo da linha.

Figura 55: Desenho para a capa dos fascículos produzido por Érica Santa Rosa.



Fonte: Acervo pessoal da autora.

Para o título dos fascículos eu escolhi MEMÓRIAS DO TREM QUE NUNCA CHEGOU... as reticências para dar a ideia da interrupção, do hiato deixado aos moradores que esperavam o trem.

Sobre as cores que compõem a capa, solicitei que tivessem tons de sépia, para dar um efeito de fotografia antiga, de tempo passado. Para impressão dos três fascículos, escolhi utilizar o papel *couche*, pela qualidade e estética visual.

Para apresentar os fascículos, recorro ao poema “*Do jovem ao velho*”, de Conceição Evaristo, com o objetivo de evidenciar a importância da conexão entre os “velhos”, aqui compreendidos como os sujeitos da pesquisa, e os “jovens”, representados pelos/as alunos/as que terão acesso às suas memórias. Desse modo, busco destacar a relevância do papel que cada um desempenha na construção da história. Em seguida, faço a apresentação dos fascículos aos professores/as e o objetivo com cada um deles. Além disso, faço a minha apresentação enquanto autora do recurso.

Os fascículos serão impressos, com financiamento próprio, e distribuídos para todas as escolas do município de Paripiranga que atendem ao Ensino Fundamental II. O objetivo é apresentá-los aos professores/as durante a Jornada Pedagógica de 2026, no início do ano letivo.

Para garantir que os/as professores/as aproveitem o material, solicitei à coordenação pedagógica do município um momento de formação específica para os professores de História e Identidade e Memória. Essa formação acontecerá durante o planejamento coletivo, permitindo

que eu demonstre as melhores formas de utilizar os fascículos em sala de aula e esclareça quaisquer dúvidas antes da aplicação.

Para alcançar o maior número de pessoas, o fascículo terá, também, o formato virtual. Para isso, será publicado no *Camaléo* e o link será disponibilizado no *Instagram* da Secretaria Municipal de Educação de Paripiranga, para que todos tenham acesso.

6.1.1 Fascículo 01: O sonho de ferro: História da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso.

O primeiro fascículo apresenta a história da ferrovia Salgado/Paulo Afonso, fundamentada na pesquisa realizada nos jornais *O Ideal* e *A Semana*, com destaque para o município de Paripiranga, na década de 1950. Com o objetivo de torná-lo mais didático e atrativo, utilizei as ferramentas Canva e Napkin em sua produção.

A capa traz a imagem de um trem em tons de ferrugem, simbolizando a deterioração da ferrovia e o fim de um sonho. Para reforçar essa ideia, utilizei a expressão “O SONHO DE FERRO” em letras maiúsculas, complementada por uma tipografia em tamanho menor que contextualiza o tema.

Figura 56: Capa do fascículo 01



Fonte: produzido pela autora no Canva

Visando a uma compreensão mais aprofundada, o fascículo apresenta ainda uma retrospectiva das ferrovias no Brasil e no mundo, organizada em forma de linha do tempo. O objetivo é situar historicamente os/as professores/as, evidenciando como a construção dessa

linha férrea se insere em uma dinâmica mais ampla, de caráter global. Desse modo, a história local é compreendida como parte integrante da história global, e não como um fragmento isolado. Para auxiliar o processo de ensino-aprendizagem, inclui-se um box com sugestões de filmes e vídeos, intitulado **#ficaadica**, contendo links de acesso que possibilitam conhecer o início das ferrovias no Brasil.

Ademais, foi inserido o boxe “Diálogos interdisciplinares”, uma vez que, no âmbito das Ciências Humanas, os conteúdos não devem ser trabalhados de forma isolada. Esse espaço indica os componentes curriculares com os quais o fascículo pode ser articulado. No caso do primeiro fascículo, propõe-se o trabalho interdisciplinar com Língua Portuguesa e Geografia: com a primeira, por meio do gênero textual notícia e do texto jornalístico; com a segunda, a partir do estudo da topografia da região, destacando os limites territoriais entre os municípios de Paripiranga e Simão Dias.

O conteúdo do fascículo corresponde a um recorte da minha dissertação, adaptado para uma linguagem pedagógica, com o objetivo de facilitar a compreensão dos leitores. Para isso, foram incorporados infográficos, linhas do tempo e boxes com citações, recursos que auxiliam na contextualização do leitor no período histórico analisado. Como exemplo, os quadros “Enquanto isso no Brasil...” e “Enquanto isso, no mundo...” sintetizam acontecimentos contemporâneos à construção inacabada da ferrovia em Paripiranga.

Na página “Fique por dentro”, imagens acompanhadas de textos explicativos tornam o fascículo ainda mais claro e acessível. Além disso, são apresentadas sugestões de leitura que possibilitam aos/as professores/as aprofundar o tema. Para aqueles/as que não conhecem Paripiranga, as obras indicadas contribuem para uma melhor compreensão do município e de seu contexto histórico.

Por fim, é proposta uma sugestão de atividades em formato de sequência didática, com o intuito de auxiliar o desenvolvimento do fascículo em sala de aula. Para a aplicação dessa sequência, serão disponibilizadas, em formato PDF, imagens dos jornais *A Semana* e *O Ideal*, que servirão como fontes históricas. Embora a intenção inicial fosse incluí-las diretamente no fascículo, alguns exemplares apresentam baixa qualidade de reprodução, tornando a leitura comprometida, quando impressos. Por essa razão, o material será encaminhado por e-mail ou por aplicativos de mensagens instantâneas, como o WhatsApp, possibilitando a ampliação e melhor visualização em dispositivos digitais.

Ressalta-se que a sequência didática apresentada constitui apenas uma sugestão de atividades, cabendo aos/as professores/as a liberdade de adaptá-la conforme as especificidades de suas turmas e realidades escolares.

6.1.2 Fascículo 02: Memórias e histórias da construção da estrada de ferro nas matas de Paripiranga-BA.

O fascículo 02 apresenta, em sua capa, elementos como a bússola e mapas antigos, símbolos de tempos idos que remetem ao passado e que serão reavivados por meio da memória dos sujeitos desta pesquisa. Na introdução, é apresentado o conceito de memória, fundamentado em autores como Bosi (2023), Candau (2011) e Pollak (1992). Na seção “Para compreender melhor!”, são apresentados os *textos* “O mito da memória: Mnemosine, a Deusa da Memória” e “A memória na tradição africana”. A utilização desses textos tem como objetivo evidenciar as diferentes concepções de memória e demonstrar como esta é representada e significada por distintos povos, épocas e culturas.

Figura 57: Capa do fascículo 02



Fonte: Produzido pela autora no Canvas

No boxe **#ficaadica**, é indicada a obra cinematográfica “Amor Esquecido”, que narra a história de um homem que perde a memória e, com ela, toda a sua trajetória profissional e pessoal, ressaltando a importância da memória para a construção da história. Em cada boxe

“Fique por dentro!”, são apresentados os significados de algumas palavras mencionadas pelos entrevistados, com o objetivo de facilitar a compreensão do texto.

Em seguida, é apresentado o texto “As memórias da construção ferroviária inacabada nas matas de Paripiranga”, no qual são reunidas as memórias colhidas durante as entrevistas realizadas no âmbito da pesquisa. Para cada entrevistado, foi elaborada uma pintura a partir de sua fotografia, realizada por Érica Santa Rosa. As pinturas representam a vitalidade desses/as quatro idosos/as, fontes de sabedoria e de inúmeras histórias. A partir de cada pintura, foi escrita uma breve biografia, com o objetivo de tornar suas trajetórias conhecidas, bem como evidenciar sua relação com a ferrovia inacabada.

O texto seguinte, intitulado “*Os filhos da Leste*”, aborda as narrativas de quatro familiares de trabalhadores da linha férrea, destacando o que lembram e sentem em relação às histórias de seus pais enquanto operários da construção ferroviária. Acrescentam-se, ainda, oito fotografias de trabalhadores da Leste, enviadas por seus familiares como forma de contribuição para esta pesquisa e, também, como uma homenagem àqueles que ajudaram a escrever a história deste lugar. Para cada fotografia, foi elaborada uma legenda contendo o nome completo do sujeito, sua origem e o local onde fixou residência.

Como sugestão de leitura, é indicado o livro de memórias “Railton Faz”, escrito por um filho da Leste, que pode auxiliar professores/as a compreender melhor a história dessas pessoas e sua relação com a linha férrea. Ao final do fascículo, propõe-se uma sequência didática a partir das memórias coletadas, incentivando a produção de novas biografias e histórias em quadrinhos (HQs) inspiradas nesses relatos. Além disso, busca-se instigar os/as alunos/as a pesquisar outras pessoas que tenham vivenciado esse período da história da construção da ferrovia.

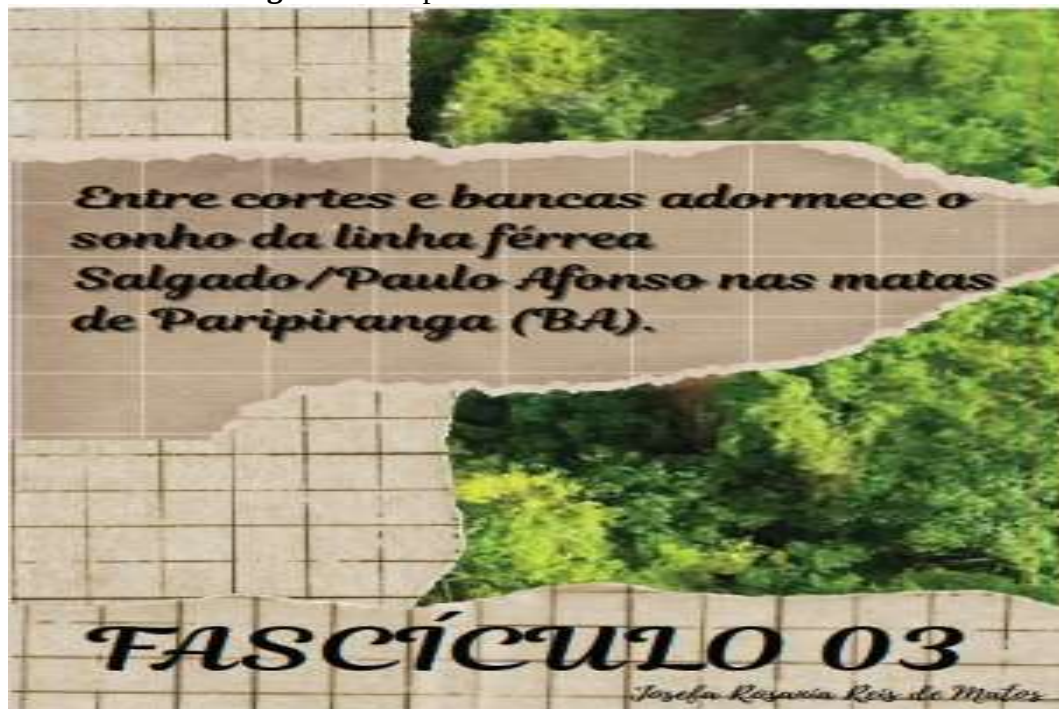
No campo “Diálogos interdisciplinares”, sugere-se, neste fascículo, o trabalho articulado com a área de Artes, por meio da ilustração das HQs; com Língua Portuguesa, na produção das HQs e das biografias; e com os Temas Contemporâneos Transversais, especialmente “Cidadania e civismo: valorização do idoso”.

6.1.3 Fascículo 03: Entre cortes e bancas adormece o sonho da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

No fascículo 03, são apresentados os resultados da pesquisa de campo, incluindo os vestígios encontrados, os registros fotográficos realizados e os impactos ambientais decorrentes da construção inacabada. Em razão disso, a principal fonte utilizada neste fascículo é a fonte iconográfica.

A capa apresenta uma fotografia do corte localizado no povoado Sabão, que simboliza as marcas deixadas pela construção inacabada enquanto vestígio histórico. Nesse sentido, são reforçados os conceitos de patrimônio material e patrimônio industrial, de modo a fundamentar a compreensão de que os vestígios encontrados (os rastros de uma obra iniciada e posteriormente abandonada constituem marcas que narram a história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso).

Figura 58: Capa do fascículo 03



Fonte: produzido pela autora no Canvas

Para visualização desses vestígios, são apresentados dois mapas (produzidos por Alexandre Vítor Dávila) das comunidades pesquisadas e dos locais onde permanecem as marcas de um progresso que nunca chegou, representando o traçado do que seriam os trilhos da ferrovia.

Por meio dos registros fotográficos, são expostos, em cada página, os locais investigados que sofreram cortes para a passagem do trem. Destacam-se: o bairro Corte, com seus cortes habitados; a comunidade Correntes, onde a presença de cortes profundos é bastante evidente, especialmente pelas residências localizadas à beira do precipício; a comunidade Cutia, com seus bueiros imponentes, alguns já submersos pela vegetação; e o povoado Sabão, conhecido pelas enormes crateras em seu solo e pela emblemática Caverna do Sabão, cuja relevância justifica a dedicatória de uma página específica no fascículo.

Apresenta-se, ainda, a comunidade Roça de Dentro, que preserva vestígios como um bueiro e elevações de terra que, ao longo do tempo, transformaram-se em estrada, bem como as marcas existentes nos povoados Pau Preto e Antas do Raso. Ressalta-se que, embora possam existir outros trechos no município com vestígios semelhantes, não foi possível mapeá-los, uma vez que o tempo disponível não permitiu a ampliação da pesquisa.

Dentre os achados apresentados nos fascículos, destacam-se os pedaços de trilhos deixados para trás, após a suspensão da obra, os quais passaram a ser reutilizados como instrumentos no processo artesanal de amolar enxadas. Esses objetos foram encontrados na residência de dois agricultores do povoado Pau Preto.

Outro achado de grande valor histórico é o tanque de pedra com uma placa de cimento contendo uma inscrição datada de 1955, localizado no povoado Raposa, no município de Simão Dias. Embora não esteja situado em solo paripiranguense, esse vestígio integra a história local, uma vez que, conforme mencionado anteriormente, a trajetória histórica de Paripiranga mantém forte ligação com a do município vizinho. Além do tanque, o local onde seria construída a barragem do Anão também preserva marcas evidentes do abandono da obra.

A estação ferroviária de Salgado (SE) constitui o último registro apresentado no fascículo 03. Embora desativada, ela preserva, em sua arquitetura e nos trilhos abandonados, as marcas de uma história que projetava ser o elo entre Sergipe e o interior da Bahia.

Como sugestão de atividade, propõe-se uma sequência didática cuja principal fonte são as fotografias produzidas durante o processo de pesquisa. As imagens convidam os/as alunos/as a investigar mais profundamente as marcas deixadas pelo progresso que seria trazido pela linha férrea e, a partir dessas fotografias, organizar uma exposição intitulada “Memórias fotográficas: histórias que o chão guarda”.

De forma interdisciplinar, este fascículo pode ser trabalhado em diálogo com a área de Artes, por meio da fotografia; com Ciências, ao abordar questões relacionadas ao meio ambiente e ao descarte de resíduos; e com Geografia, ao analisar as alterações na paisagem.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As memórias dos idosos constituem uma fonte inesgotável de saberes e um importante patrimônio da história oral. Nesse sentido, investigar os impactos de uma construção ferroviária inacabada em comunidades rurais evidencia a relevância do estudo da história local para o ensino de História, sobretudo de narrativas que, por não atenderem aos interesses das elites políticas e econômicas, permaneceram silenciadas, apesar de terem afetado profundamente a vida de grupos minoritários, como os moradores das matas de Paripiranga (BA).

Trata-se de uma história local articulada aos contextos nacional e mundial, mas marcada por frustrações políticas e pelo abandono de um grande empreendimento que não alcançou seus objetivos. Conhecer essas histórias não oficiais foi um dos pilares que motivaram esta pesquisa, uma vez que a construção inacabada da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso marcou diversas comunidades e impactou diretamente a vida individual e familiar de muitos sujeitos. Além disso, buscou-se trazer essas narrativas para o espaço escolar, com o intuito de incentivar os/as alunos/as a conhecerem sua própria história e, conseqüentemente, a valorizarem suas memórias e o fortalecimento de suas identidades.

Reavivar essas memórias mostrou-se essencial para compreender um passado que marcou uma geração e que permaneceu praticamente esquecido pelas novas gerações. A partir dessas narrativas, tornou-se possível construir um recurso educacional capaz de apoiar pedagogicamente os/as professores/as do município de Paripiranga, especialmente no estudo da década de 1950, período decisivo para a história do Brasil, marcado pelos governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, cujos reflexos também se fizeram presentes na história local.

A pesquisa revelou-se de grande relevância para a sociedade local, sobretudo no campo da educação histórica. A investigação acerca dos impactos da construção ferroviária inacabada permitiu compreender as percepções, sentimentos e experiências dos moradores das matas de Paripiranga, evidenciando a necessidade de conhecer outras histórias locais para melhor compreender o processo histórico, a formação cultural e identitária do lugar.

Dessa forma, os objetivos da pesquisa, identificar os impactos causados pelo início e abandono da ferrovia Salgado/Paulo Afonso para os moradores das comunidades rurais de Paripiranga (BA) e refletir sobre as possibilidades de utilização dessa história no ensino de história local, foram alcançados. As entrevistas realizadas com quatro sujeitos idosos possibilitaram reavivar memórias significativas, revelando que os impactos da obra foram

majoritariamente negativos, especialmente no que se refere às perdas econômicas e às profundas alterações no modo de vida das comunidades atingidas.

As memórias evidenciaram condições de trabalho difíceis, relações sociais inicialmente marcadas pelo estranhamento (sobretudo em relação aos costumes e vestimentas dos trabalhadores vindos de outras regiões), seguidas por processos de integração, diversidade cultural e impactos duradouros na organização familiar e social do município. Esses achados reforçam a importância da história oral como ferramenta fundamental para a compreensão das experiências de trabalho e das transformações sociais em contextos locais.

O estudo também contribuiu para a compreensão da dinâmica social resultante da chegada dos trabalhadores da Leste, muitos dos quais constituíram família e fixaram residência na região. O choque cultural e de valores provocou mudanças significativas na população local, inclusive por meio das uniões entre os forasteiros e os moradores locais.

Além disso, a pesquisa possibilitou compreender o contexto histórico nacional e local que levou à suspensão da obra ferroviária, oferecendo respostas a questionamentos recorrentes da população sobre os motivos do abandono da ferrovia. Revelou-se, ainda, a origem das alterações no relevo das matas de Paripiranga, cujos vestígios permanecem visíveis na paisagem atual, bem como os impactos ambientais, decorrentes do descarte de lixo na caverna do Sabão. Dessa forma, faz-se urgente promover, no espaço escolar, uma educação ambiental crítica e sensível, capaz de formar sujeitos conscientes de seu papel na preservação do meio ambiente. Mais do que compreender o passado, é preciso assumir o compromisso coletivo de cuidar do presente, para que marcas de degradação como essas não continuem a se repetir no futuro.

Destacam-se também os achados da pesquisa de campo, como os vestígios materiais da ferrovia, até então desconhecidos pela maioria da população, que passam a ser reconhecidos como fontes materiais relevantes para o ensino de História. A partir desse conjunto de conhecimentos, foi possível produzir um material didático que viabiliza o acesso das novas gerações a essa história, sendo a escola um espaço privilegiado para discutir e refletir sobre os impactos de grandes obras em comunidades rurais.

Esses resultados dialogam com Candau (2011), ao afirmar que memória e identidade são indissociáveis, pois uma se constrói a partir da outra. Reavivar memórias contribui para o fortalecimento da identidade local e para a valorização dos sujeitos históricos. Conforme destaca Bosi (2023), muitos conhecimentos chegam até nós por meio das memórias dos idosos, reafirmando a importância de sua escuta.

Ressalta-se, entretanto, que a pesquisa apresenta limitações. O tempo disponível não permitiu o estudo de todas as comunidades atingidas pela ferrovia, restringindo-se a algumas

localidades de Paripiranga. Além disso, a ausência de fontes documentais escritas, como projetos oficiais da obra, limitou uma análise mais aprofundada do empreendimento. Assim, futuras pesquisas poderão abranger outras comunidades impactadas, como o Sítio da Conceição e povoados do município de Adustina (à época eram territórios de Paripiranga), bem como explorar novas fontes documentais.

Por fim, considera-se que esta pesquisa contribui significativamente para o campo do ensino de História, ao demonstrar que o conhecimento dos impactos históricos locais permite compreender nossa história, quem somos, nossa identidade e nosso lugar no mundo. Ademais, evidencia que o ensino de História pode ultrapassar os limites da sala de aula, envolvendo os/as alunos/as na pesquisa do local para a compreensão do global, formando sujeitos com consciência histórica, valorização de sua identidade e de seu lugar.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, M. I. O. Percurso metodológico em busca da qualidade dos dados *in* SOBRAL, M. N. **Pesquisa em Educação: Interfaces, experiências e orientações**. EDUFAL, Maceió, 2016. p.113.
- BASTOS, J. E. **Ferrovia**: Por que Lagarto jamais chegou a ouvir o apito do trem? 2014 Disponível em: <https://edubastos.blogspot.com/2014/08/ferrovia-porque-lagarto-jamais-chegou.html>. Acesso em: 13/03/2024
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BITTENCOURT, C. M. F. **Ensino de História, fundamentos e métodos**. 5 ed. São Paulo: Cortez, 2008.
- BITTENCOURT, C. M. F. **Reflexões sobre o ensino de História**. Estudos Avançados 32 (93), 2018. P. 127-147.
- BORGES, B. G. Dossiê das Ferrovias: Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, dezembro 2011, ano XIII nº 11. P. 8-34
- BOSI, E. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. 20 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2023.
- BRASIL. Ministério da Educação. Base Nacional Comum Curricular. Brasília, 2017.
- BUENO, M. de M. Outras memórias, histórias outras: o trabalho como fontes históricas da exploração carbonífera de Figueira/PR no Ensino Fundamental. In **O ensino de história local: Caminhos múltiplos**. Maura Regina Petruski, Jean Carlos Moreno, Marco Antonio Stancik e Angela Ribeiro Ferreira (orgs.). Cachoeirinha: Editora Fi, 2024.
- BURKE, Peter. **Testemunha ocular**: o uso de imagens como evidência histórica. São Paulo: Unesp, 2017.
- CAINELLI, M.; SCHMIDT, M. **Ensinar História**. São Paulo: Scipione, 2004.
- CANDAU, J. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CAMELO FILHO, J. V. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. 2000. 251 f. Tese (doutorado em Ciências Econômicas) - Instituto de Economia da Universidade de Campinas (UNICAMP), Campinas, SP, 2000.
- CARNEIRO, R. P. **Fascículos de história local: Produção de Material Didático e possibilidades para o Ensino de História em Conceição do Coité**. 2022, 111 f. Dissertação (Mestrado profissional em Ensino de História), Programa de Pós-graduação em Ensino de História - Profhistória, pela Universidade do estado da Bahia, 2022.
- CAVALCANTE, E. História e história local: desafios, limites e possibilidades. **Revista História Hoje**, v.7, nº13, p.272-292, 2018.

CUNHA, A. S. da. **Descaminhos do trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)**. 2011, 233 f. Dissertação (Mestrado em História) PPGH – Programa de Pós-graduação em História. FFCH – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, FFCH – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Salvador, BA, 2011.

COELHO, A. C. A.; SANTOS, A. R. Aproximações entre a história oral e a memória a partir de experiências com a pesquisa e o ensino de história. In: COSTA, M. A. F. da; SOUZA, C. M. de. (org.) **Pesquisas e experiências em ensino de história [livro eletrônico]** Embu das Artes, SP: Alexa Cultural, Manaus/AM: EDUA. 2024.

CORREIA, J. C. **Trabalho, seca e Capital: da Construção da ferrovia Paulo Afonso à fábrica de Linhas de Pedra (1879-1914)**. Maceió: Fapeal: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018. (Coleção Alagoas Bicentenário)

CARREGOSA, A. S.. **Entre Padres e Coronéis**. Infográfics, 2019.

FERREIRA, A. B. de H. **Novo Aurélio século XXI: o dicionário da Língua Portuguesa**. 3 Curitiba: Editora Positivo, 2011.

FREITAG, R. M. K. **Amostras sociolinguísticas: probabilísticas ou por conveniência?** Revista de Estudos da Linguagem, v. 26, n. 2, p. 667-686, 2018

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: 2002.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Ed. Centauro, 2006.

HARTOG, F. **Regimes de historicidade: Presentismo e experiências do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

HOBBSAWAM, E. J. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. 44 ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2020.

JESUS, A. L. S. de. **Primeira Estação Ferroviária de Aracaju (1910-1976)**. 2017. 138 f. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História. Universidade Federal de Sergipe-UFS. São Cristóvão/SE, 2017.

LAKATOS, E. M. MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017

LUCINI, M. **Memória e história na formação da identidade sem-terra no assentamento conquista na fronteira**. 2007, 238 f. Tese (Doutorado em Educação), Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2007.

LE GOFF, J. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão [et al.] Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

LIMA, J. R. S. de. **Railton faz: Construindo soluções**. Belo Horizonte: Páginas Editora, 2022.

MALTA, S.; MUCCINI, S. **Período pioneiro da hidrelétrica de Paulo Afonso-Ba:** uma contribuição à historiografia de base local e regional. Rios Eletrônica – Revista Científica da FASETE – Ano 1 – Nº 01 – Agosto, 2007.

MINAYO, M. C. de S. (org.). **Pesquisa Social.** Teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

NORA, P. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. Projeto História. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP**, São Paulo, n. 10, p. 7-28. 1993.

OLIVEIRA, M.S de. A História local e o ensino de História: representações de Ponta Grossa na década de 1930 em fotografias e crônicas de jornal. In: **O ensino de história local:** caminhos múltiplos. Maura Regina Petruski, Jean Carlos Moreno, Marco Antonio Stancik e Angela Ribeiro Ferreira (orgs.). Cachoeirinha: Editora Fi, 2024.

População de Paripiranga 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/paripiranga/panorama>. Consultado em: 18 de outubro de 2024.

NOVO, J. H. **História de um bom exemplo de vida:** luta, autoconfiança, perseverança e fé, 2006. (Cartório de Registros de Imóveis e Hipotecas Títulos e Documentos- Comarca de Paripiranga- Bahia Michele Almeida Santana)

POLLAK, M. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 1989, p. 3-15

POLLAK, M. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

RALEJO, A. S.; MELLO, R. A.; AMORIM, M. de O. **BNCC e ensino de História:** horizontes possíveis. Educar em Revista, v. 37, Curitiba: 2021.

REIS. A. S. “... **Por Sergipe contra a Bahia...**”: Pe. João de Mattos F. de Carvalho e a discussão de limites entre Sergipe e Bahia (1904/1914). Monografia, Curso de Licenciatura em História, Universidade Federal de Sergipe-UFS, São Cristóvão/SE, 2012.

REIS, M. **Fátima traços da sua trajetória**, 2022.

RÜSEN, Jörn. **Aprendizado histórico.** IN: Jörn Rüsen e o ensino de História. (org.) Maria Auxiliadora Schmidt, Isabel Barca, Estevão de Rezende Martins. Curitiba: UFPR, 2011.

RÜSEN, Jörn. **Como dar sentido ao passado:** questões relevantes de meta-história. História da historiografia, nº2, março de 2009 (Tradução Valdei Araújo e Pedro S. P. Caldas).

SARLO, B. **Tempo passado:** cultura da memória e guinada subjetiva. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

SCHMITH, Maria Auxiliadora dos Santos. Cultura Histórica e aprendizagem histórica. **Revista NUPEN**, Campo Mourão, v.6, nº10, jan./jun. 2014.

SCHMIDT, Maria Auxiliadora dos Santos. “Jörn Rüsen e sua contribuição para a didática da História”. **Intelligere, Revista de História Intelectual**, vol. 3, nº2, p. 60-76. 2017. Disponível em <http://revistas.usp.br/revistaintelligere>>. Acesso em 25/09/2024.

SILVA, C. da C. **Roteiro de vida e morte**: um estudo do catolicismo no sertão da Bahia. 2 ed. rev. – Salvador: Sagga, 2017.

SILVA, F. M. **O trem das grotas**: a ferrovia Leste Brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945). 2009, 156 f. Dissertação de mestrado (Mestrado em História) -Universidade do Estado da Bahia – UNEB. Departamento de Ciências Humanas – Campus V. Programa de Pós-graduação em História regional e local. Santo Antônio de Jesus, BA, 2009.

SILVA JÚNIOR, B. C. da. **Frustração na ferrovia**: o caso da ferrovia de Lagarto (1949-1956). Monografia, Curso de Licenciatura em História, Faculdade José Augusto Vieira, Lagarto/SE, 2015.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de ferro no Brasil**: das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SOBRAL, M. N. **Pesquisa em Educação**: interfaces, experiências e orientações. EDUFAL, Maceió, 2016. p.113.

TENÓRIO, D. A. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. 2 ed. Curitiba: HD livros, 1996.

THOMPSON, P. **História e Contemporaneidade**. Tradução de Andréa Zhor e Lígia Maria Leide Pereira. História Oral, vol.5, 2002, p.9-28.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto n.º 28.738, de 10 de outubro de 1950. Aprova

BRASIL. Decreto n.º 29.014, de 21 de dezembro de 1950.

BRASIL. Decreto nº 30.031, de 1 de outubro de 1951.

PARIPIRANGA. **Portaria nº7/2021**. Resolução CME nº 01/2021 - Dispõe sobre as matrizes curriculares da educação pública no âmbito do Sistema Municipal de Ensino. 10 de junho de 2021.

JORNAIS A SEMANA

A barragem do Anão. *A Semana*, Simão Dias, 06 de fevereiro de 1954, p.2.

Aspectos da cidade: A estrada de ferro de Simão Dias. *A Semana*, Simão Dias 21 de janeiro de 1956, p.9.

A única falha da conferência. *A Semana*, Simão Dias, 15 de agosto de 1959. Coluna dos lavradores.

DÉDA, J. de C. Estrada de Ferro em Simão Dias. *A Semana*, Simão Dias, 09 de março de 1947.

DÉDA, J. de C. Progresso e decadência de Simão Dias. *A Semana*, Simão Dias, 01 de agosto de 1953.

DÉDA, J. de C. A festa do povoado Triunfo. *A Semana*, Simão Dias, 13 de fevereiro de 1954.

DEDA, F. S. Barragem do Anão. *A Semana*, Simão Dias, 22 de agosto de 1959.

DEDA, F. S. Congresso inter-municipal. *A Semana*, Simão Dias, 15 de agosto de 1959.

Delegação de Paripiranga. *A Semana*, Simão Dias, 01 de agosto de 1959.

Ecos da Conferência. *A Semana*, Simão Dias, 15 de agosto de 1959.

Engenheiro Albano Prado. *A Semana*, Simão Dias, 08 de agosto de 1953, p. 02

Estrada de ferro. *A Semana*, Simão Dias, 23 de março de 1957.

Estrada de Ferro de Simão Dias - Carta de Epifanio Dôrea. *A Semana*, Simão Dias, 30 de março de 1947, p. 3.

Festa na nova capela de Santo Antônio do Anão. *A Semana*, Simão Dias, 31 de outubro de 1953.

Novo diretor da Leste. *A Semana*, Simão Dias, 22 de agosto de 1953.

JORNAIS O IDEAL

A Estação. *O Ideal*, Paripiranga, 04 de abril de 1954.

A interrupção dos trabalhos. *O Ideal*, Paripiranga, 04 de abril de 1954.

Ao público, *O Ideal*, Paripiranga, 12 de julho de 1953.

Chegou a vez do Nordeste. *O Ideal*, Paripiranga, 01 de março de 1959.

Ferrovia Salgado/Paulo Afonso. *O Ideal*, Paripiranga, 19 de julho de 1959.

Mensagem aos defensores. *O Ideal*, Paripiranga, 19/07/1953;

O Açude do Anão. *O Ideal*, Paripiranga, 19 de julho de 1959.

O aterro do Anão, *O Ideal*, Paripiranga, 18 de outubro de 1953, p. 01-04;

Ocorrências no município. *O Ideal*, Paripiranga, 05 de julho de 1953.

Os trabalhos continuam. *O Ideal*, Paripiranga, 23 de agosto de 1953, p.01-04.

Panorama da cidade. *O Ideal*, Paripiranga, 02 de fevereiro de 1956.

Realidade dos fatos. *O Ideal*, Paripiranga, 26 de julho de 1953, Coluna paga.

SANTANA. S. A. de. Pobres operários. *O Ideal*, Paripiranga, 05 de julho de 1953.

SANTANA, S. A. de. Êxodo rural. *O Ideal*, Paripiranga, 04 de abril de 1955.

JORNAL O PALADINO

O Paladino, Patrocínio do Coité, 1º de fevereiro de 1920.

O surto da indústria em Coité. *O Paladino*, Patrocínio do Coité, 1923.

ANEXOS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Francisco Dias de Carvalho, portador do
CPF 012.595.985-00 residente e domiciliado
à Praca Castro Alves, nº 29, declaro para os devidos fins que cedo
os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua
realização, ocorrida em 11/12/2024 e transcrita em 16/01/2025 para que pesquisadores
vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito
de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou
pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade
dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São
Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus
descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Josefa Rosania Reis de Matos

Paripiranga/Ba, 11 de dezembro 2024.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Maria Clotilde dos Anjos, portador do
CPF 040.814.965-52 residente e domiciliado
à Rua da Emadirela, Povoado Santa Rosa, declaro para os devidos fins que cedo
os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua
realização, ocorrida em 17-12-2024 e transcrita em 16/01/2025 para que pesquisadores
vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito
de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou
pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade
dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São
Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus
descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Paripiranga/Ba,

de

2024

Maria Clotilde dos Anjos



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, José Jamuário dos Santos Reis, portador do
CPF 026.778.005-63 residente e domiciliado
à Comunidade Pau-Preto, declaro para os devidos fins que cedo
os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua
realização, ocorrida em 06/12/2024 e transcrita em 12/12/2024 para que pesquisadores
vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito
de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou
pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade
dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São
Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus
descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento

José Jamuário dos Santos Reis
Paripiranga/Ba, 06 de dezembro 2024.

Testemunhas: * Adrielle Santos Bomjeim
* Maria Bruno Luiza Matos Santos



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Josefa Rosania Reis de Matos, portador do
CPF 449.618.285-68, residente e domiciliado
à rua Antas da Rosa, declaro para os devidos fins que cedo
os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua
realização, ocorrida em 13/12/2024 e transcrita em 23/12/2024 para que pesquisadores
vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito
de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou
pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade
dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São
Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus
descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão.

Em conformidade com o disposto, subscrevo o presente documento.

Paripiranga/Ba, 11 de dezembro 2024.

Testemunhas: Maria Fátima Borges Santana
Josefa Rosania Reis de Matos
Anderson Matos Silva
Cécilia Matos Santos



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Yosi Elison Gonçalves Bomfim portador do
CPF 250.822.238-42 residente e domiciliado
à Comunidade Rochão, declaro para os devidos fins que cedo
os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua
realização, ocorrida em 01/04/2025 e transcrita em 10/04/2025 para que pesquisadores
vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito
de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou
pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade
dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São
Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus
descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Yosi Elison Gonçalves Bomfim

Paripiranga/Ba, 21 de abril 2025.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Maria Ferreira dos Santos Oliveira, portador do
CPF 644.944.035-04, residente e domiciliado
à Rua da Cutia, declaro para os devidos fins que cedo
os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua
realização, ocorrida em 30/10/2024 e transcrita em 03/11/2024 para que pesquisadores
vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito
de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou
pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade
dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São
Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus
descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Maria Ferreira dos Santos Oliveira

Paripiranga/Ba, 30 de outubro 2024.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

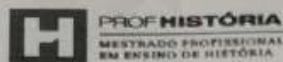
À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Jão Carlos Bezerra Lima, portador do CPF 046.579.735-09 residente e domiciliado à Comunidade Roca de Pontão, declaro para os devidos fins que cedo os direitos de minha entrevista, tanto o áudio quanto o vídeo, previamente autorizados na data de sua realização, ocorrida em 16/11/2025 e transcrita em 17/11/2025 para que pesquisadores vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Jão Carlos Bezerra Lima

Paripiranga/Ba, 16 de novembro 2025.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, MARIA EMÍLIA FERREIRA GUIMARÃES MAYNART RABELO, portadora do CPF 059.203.965-04, residente e domiciliada na Av. Conselheiro João Moreira Filho n.º 2311 – Condomínio Boca da Barra, Bloco D, apt.º 103, Bairro Coroa do Meio, Aracaju/SE, declaro para os devidos fins que cedo os direitos de minha entrevista, escrita, em áudio ou em vídeo, previamente autorizados na data de sua realização, ocorrida em 11/11/2025, para que pesquisadores vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa entrevista aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Maria Emília Ferreira Guimarães Maynard Rabelo
Paripiranga/Ba, 11 de novembro de 2025.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Heliana Abreu de Oliveira, portador do CPF 873.489.695-34 residente e domiciliado à Rua da Vaquejada, nº 57, declaro para os devidos fins que cedo os direitos do uso de imagem e do nome de Egídio Santana de Oliveira respeitando o que estabelece a Constituição Federal/88 em seu Art. 5, X e a Lei nº 10406/2002 (Código Civil), art. 20. Para que pesquisadores vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa imagem e nome aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão, Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Heliana Abreu de Oliveira

Paripiranga/Ba, 16 de julho 2025.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Pedro Conceição de Matos, portador do CPF 511.340.205-20 residente e domiciliado à Rua Frei Antônio de Aguiar, nº 201, declaro para os devidos fins que cedo os direitos do uso da minha imagem e do meu nome, respeitando o que estabelece a Constituição Federal/88 em seu Art. 5, X e a Lei nº 10406/2002 (Código Civil), art. 20. Para que pesquisadores vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa imagem e nome aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Pedro Conceição de Matos

Paripiranga/Ba, 08 de maio 2025.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA**

CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS

À pesquisadora Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História na Universidade Federal de Sergipe, Campus São Cristóvão/Se.

Eu, Carlos Rosário Bonfim, portador do CPF 996.003.445-49, residente e domiciliado à rua Paulo Pauberto, declaro para os devidos fins que cedo os direitos do uso da minha imagem e do meu nome, respeitando o que estabelece a Constituição Federal/88 em seu Art. 5, X e a Lei nº 10406/2002 (Código Civil), art. 20. Para que pesquisadores vinculados à instituição mencionada ou sob sua supervisão possam utilizá-la com o objetivo restrito de guarda, análise, investigação, produção e divulgação de conhecimento científico, cultural e/ou pedagógico. Da mesma forma, estendo os limites a terceiros, ficando vinculada a disponibilidade dessa imagem e nome aos cuidados do **PROFHISTÓRIA** da Universidade Federal de Sergipe-UFS, São Cristóvão Sergipe, que passará a ter a guarda deste material. Abdicando de direitos meus e de meus descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão,

Em conformidade com o exposto, subscrevo o presente documento.

Carlos Rosário Bonfim

Paripiranga/Ba, 16 de abril 2025.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE PROGRAMA DE
PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL EM ENSINO DE
HISTÓRIA**

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistado: José Januário dos Santos Reis

Data de nascimento: 09/10/1937

CPF nº: 126.278.505-63

Data da entrevista: 06/12/2024

Local da entrevista: Em sua residência, povoado Pau Preto.

1. Quais as memórias que o senhor/a tem sobre a construção e abandono da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso?

Primeiro começou dizendo assim: em 50 vai ter uma grande surpresa no mundo...um desgosto brabo...o desgosto era o povo ficar sem a terra...uma tristeza pro povo daquele tempo! Primeiro passou a rodagem, a máquina fazendo a rodagem pra depois “trabaiá” com as máquinas, depois veio as máquinas cortar a linha de ferro, cortar o terreno do povo.....Eu tenho desgosto, o povo ficou tudo triste, tudo apavorado, Era muita gente e metia a cara por qualquer coisa...

Os “guarimpeiro”, quando chegou, foram mesmo que uma foice (risos) (eu perguntei: Como assim?) A arrojar o povo, fazer medo, tomar conta das coisas ... o sítio de Juca de Mirim eles chamavam de “rabo cheio” (risos) porque tinha de tudo para eles carregarem. (Perguntei se na Roça de Dentro era mais sítio ou roça). Era mais fruteira, eles não respeitavam, era como quem eram dono

Sobre o barracão: Ficava ali em Zé Lino, no Pau Preto, dali pra lá um pouquinho...eu trabalhei pra ele, muitas vezes eu trabalhei pra ele na carroça,,lá tinha duas casas, a que Zé Lino Morava e do lado era o escritório.

Tinha uma oficina perto de seu Manú...

2. Quais as expectativas da sua comunidade com a possível chegada do trem?

Disseram que as coisas iam melhorar, esperava que iam melhorar...

3. As pessoas da comunidade foram informadas sobre o início da construção da ferrovia?

Avisaram não. Meteram a cara como quiseram. Diziam que era o governo que mandava (**eu perguntei se eles conversaram com as pessoas da comunidade antes**). Conversaram mermo! Mitiam a cara! (**com voz de revolta**) era como quem eram dono...das três tarefas que tinha ali perto de compadre Antônio, não ficou meia (**se referindo às terras que o pai tinha**). “Zifinha de Nucenso”, Natile foi pouquinha, ela dos “Custode” do Raso.

4. Como foi o início das obras e como as pessoas da comunidade reagiram à chegada dos trabalhadores da linha de ferro?

Me “lembra”, chegou as máquinas de cortar o terreno, fizeram uma oficina, perto da casa de pai. Eles faziam onde queriam fazer, armavam uma casa e cobriam com a lona.

5. O senhor/a acredita que houve alteração no modo de vida das pessoas da comunidade com a chegada do grande contingente de pessoas vindas de vários lugares do Nordeste?

Mudou muito, eram brigando, não podia nem fazer o terço, alguma novena...eles eram desaforados (risos), tudo valente, parecia que queriam tomar conta das coisas, que tava dominando as coisas dominavam tudo...

6. Como eram os trabalhos na construção da estrada de ferro? E qual era a situação dos trabalhadores?

Tinham muitos negros, usavam um shortinho “curtito” (risos), o povo ficava já pra pegar....AVE MARIA!!!! Cada “pexerona” do lado, parecia uma janela (**eu perguntei se o povo era acostumado vestir esse tipo de roupa**) “oi, meu pai, naquele tempo, vestia uma cirola, naquele tempo era cirola, não era cueca, oi, era amarrada aqui pra ninguém ver as pernas do povo...

Os garimpeiros era cortando, quebrando na nação, com tiro, as pedras voavam longe. A nação ficava perto de pai, tinha uma nação lá...

Me lembro de três máquinas...era trabalhando na pedra pra dá tiro, trabalhavam no picarete...

Quando eles iam trabaíá, era uma situação muito fraca.

7. O senhor/a conheceu algum “garimpeiro” que constituiu família aqui em Paripiranga? Por que se chamavam de garimpeiro?

Antônio Ferreira.. (o outro nome que ele falo eu não consegui entender no áudio)

8. Quais os benefícios que as comunidades obtiveram com a construção da estrada de ferro? Houve prejuízos? Se houve, quais?

A-Ave Maria!! Foi um desassossego pro povo ...o desaforo no povo...valentia querendo tomar conta de tudo, querendo ser dono.

9. Com a suspensão das obras, os trabalhadores receberam os seus direitos? E os moradores que tiveram suas terras cortadas receberam indenizações?

Nada! Dizem que pagaram até no Sabão, mas pra cá não pagou não! Pai procurou Jônatas Lima.

Dizem que recebeu até ali no sabão, dizem, eu não sei não no Sabão.

Eu penso que não!

10. O senhor/a acha que é importante preservar as memórias sobre a construção da estrada de ferro? E que é importante que os estudantes de hoje e das futuras gerações também a conheçam?

É porque nunca viram....É, É, É os mais novo não sabe não!! Conhecer o que passou em Paripiranga...



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL
EM ENSINO DE HISTÓRIA**

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistado: Francino Dias Carvalho

Data de nascimento: 28/03/1935

CPF nº: 012595985-00

Data da entrevista: 11/12/2024

Local da entrevista: Em sua residência, na praça Ruy Barbosa S/N, Paripiranga (BA)

1. Quais as memórias que o senhor/a tem sobre a construção e abandono da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso?

O trator chegou, cortou, cortou tudo, estragou tudo, era sítio de laranjeira...e nós não foi indenizado não, moça...O povo ficava danado...o tratozão de esteira deles era um castigo.

Trouxeram tanta pedra pra fazer os bueiro e depois pegaram do nosso terreno mesmo, tinha cada pedra braba, eles traziam nas caçambas e despejava lá pra fazer o bueiro..

Firme perdeu o sítio todinho...um vizinho que morava lá..

2. Quais as expectativas da sua comunidade com a possível chegada do trem?

Que tudo ia ficar bem.

3. As pessoas da comunidade foram informadas sobre o início da construção da ferrovia?

Quando a linha de ferro passou, meu avô era vivo ainda, o trator entrou e esbagaçou tudo, metia o trator, arrancava os sítios e jogava (não entendi a palavra) na roça dele, as laranjeira, as ruma de laranjeira...foram cortando e não dizia nada...as pessoas só vendo..

A reação do meu pai e tudo ali é que tinha que pagar, né? Aí, passou o tempo, passou o tempo e até hoje...Dr. Chico era prefeito aqui, prefeito não, era mandado aqui, dizia que ia dá certo, ia dá certo e até hoje, morreram tudo, acabou tudo.

4. Como foi o início das obras e como as pessoas da comunidade reagiram à chegada dos trabalhadores da linha de ferro?

Tenho muito lembrança não, só diziam que recebiam aqui.

5. O senhor/a acredita que houve alteração no modo de vida das pessoas da comunidade com a chegada do grande contingente de pessoas vindas de vários lugares do Nordeste?

Era muita gente de fora...

6. Como eram os trabalhos na construção da estrada de ferro? E qual era a situação dos trabalhadores?

Tinha negros tinha branco tinha de toda qualidade...

Tinha os barracões, dominavam as terras tudo... No terreno de Zé de Pedro tinha um barracão.

7. O senhor/a conheceu algum “garimpeiro” que constituiu família aqui em Paripiranga? Por que se chamavam de garimpeiro?

Eu só me lembro dos tratoristas, tinha um Afonso...tinha um galego...teve gente que casou aqui, ficou morando, lembro de Afonso...eu me esqueço o nome dele... tinha muita gente

8. Quais os benefícios que as comunidades obtiveram com a construção da estrada de ferro? Houve prejuízos? Se houve, quais?

Não. Coisa errada...coisa errada...

9. Com a suspensão das obras, os trabalhadores receberam os seus direitos? E os moradores que tiveram suas terras cortadas receberam indenizações?

Oxe! Que eu saiba, não! Receberam nada..

10. O senhor/a acha que é importante preservar as memórias sobre a construção da estrada de ferro? E que é importante que os estudantes de hoje e das futuras gerações também a conheça? Não soube responder.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL
EM ENSINO DE HISTÓRIA**

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistada: Josefina Ercília Santana

Data de nascimento: 23/01/1936

CPF nº: 449.018.285-68

Data da entrevista: 11/12/2024

Local da entrevista: Em sua residência, povoado Antas do Raso

1. Quais as memórias que o senhor/a tem sobre a construção e abandono da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso?

A linha de ferro foi uma surpresa que chegou no mundo, sem ninguém saber que “tava” acontecendo, chegou aqui com os piquetes da linha de ferro, fazendo os pontaletezinho para marcar já “tava” com muito tempo que tinha acontecido , assim, a surpresa da linha de ferro foi ninguém nem esperava mais, chegar mais, disseram que não ia passar mais, nunca que ninguém ia cavar mais, achava que não passava mais nunca. Mais de repente chegou umas pessoas, se arrancharam por aí, fizeram barracos nos terrenos que pertencia a meus pais e outros vizinhos. E ficaram por aí e fizeram a linha de ferro, cavaram, ainda hoje estão as “cavagens”, né, trabalharam muito, trabalharam, muitas pessoas que trabalhavam.

Eles cavavam de picarete, de ichô, essas coisas, não tinha as máquinas ainda.

Não tinha chegado máquinas ainda, depois fizeram uma rodagem de máquina, tudo mais...

Na linha de ferro era a braço dos homens mesmo, a força dos homens que Deus dava, né, as pessoa da comunidade quase não tinha trabalhador não, depois começou a trabalhar também ...muita gente da comunidade quase não tinha trabalhando, depois começaram a trabalhar também ganhando os dias...Primeiro foi uma turma de gente de fora ...

Vinham do estado da Bahia, tinham umas pessoas que diziam que (..) não sei...Uns diziam que eram de “Reci..comé” de Pernambuco e chamavam de pernambucano, assim o popular do povo dos “guarimpos”, né.

Eram da Bahia e do Pernambuco e mais outros lugares que eu não tenho lembrança, que tinha muito não vou dizer as coisas que não me lembro, né ? Da Bahia....e dá, daá...

Os “guarimpos” quase não tinham mais ninguém de fora, eram os moradores (risos).

Chegaram e fizeram barraca, era pouca, mas depois de reuniu muitas, fizeram uma “ruinha” de barraca, parecia uma ruinha no terreno de meu pai.

O barracão era ali, ainda me lembro pra acolá, não era no terreno de meu pai não, eles se arranchavam em barraquinhas de folha, de folha de pindoba, pindoba de folhas (risos), foi as casinhas de pindoba, ficaram uma ruinha de barraca, parecia uma ruinha de casa no terreno de meu pai

As últimas ficaram naquele terreno do lado, daquela mangueira que tem acolá, que ficou as últimas barracas, eram muitas barraca... tinha as donas da barracas pessoas de fora, amigueira, amigáveis, muito satisfeitas, querendo tomar conhecimento como as pessoas, vinham, passeavam, vinham pedi favor, se pudesse, fazia; se não pudesse, não fazia....

2. Quais as expectativas da sua comunidade com a possível chegada do trem?

Ficaram desanimados, todo mundo, porque tudo sossegado, aqui era um lugarzinho sossegado, quieto, e ficou, Ave Maria, o povo agor...e agor..o povo agora como é que vamos viver agora com esse povo perto, povo de fora de Pernambuco, de lugar, de outro e outro... mas não foi tudo em paz, passaram muito tempo aí mudavam de trabalho, uns iam embora, vinham uns de fora, e assim por diante...

Domingo não trabalhava, sábado e de domingo era de lazer, parece que não trabalhavam dia de sábado nem de domingo.....Assim foi passando... muito tempo também, né?

3. As pessoas da comunidade foram informadas sobre o início da construção da ferrovia?

Chegou sem saber, chegou de surpresa, quer dizer, tinha a linha de ferro, chega, chega...e fizeram (não entendi a palavra), colocaram os “piquets”, fizeram as “marcação” das metragens, tudo assim, mas ninguém estava esperando assim de surpresa não...(E qual foi a reação das comunidade?) Agora, ficou assim desanimados, mas graças a Deus chegou em paz,.chegou.....chegaram tudo, foi ganhando, umas pessoas que tinham jeito dos paisanos dos daqui mesmo, mas eram de muito longe, do Pernambuco, Ceará, da Bahia mesmo, eram muitos.

Tinham de todo jeito, aí tinha os mais morenos (aí a gente, quando via, assim,...até desconhecidos, né) as cores, como moreno claro, moreno escuro, de tudo tinha, tinha...tinha, tinha de tudo a qualidade das pessoas, mas tudo se foram, passaram aí muitos tempo desse lado assim, aí que eram as barracas...era uma “rumba” de barraca mesmo...tanta barraquinha...

Tinha as mulheres dos homens, muito cortês, vinham pedi para torrar café em casa, pillar café, as senhoras, né? As mulheres... quase como vizinho mesmo, já, mas, de repente se acabou-se, né? De repente, foi, não sei por que o governo (não compreendi) interromper se era....De salgado a Paulo Afonso era muito chão pra correr, pra cortar chão e ganhar dinheiro, né? Era muita despesa para o governo.

(Pedi que ela contasse a história da casa dela) A casa de meu pai, a casa de meu pai, ali aquela mangueira ali ficava na porta da cozinha, onde é a casa de Marcos, ficava ali mais pra cá, fizeram o caminho, pediam permissão a meu pai, a meus irmãos, ficaram pedindo informação da... do viver da comunidade e ficaram muito amigos e, de repente, também, se acabou, quando “tava” naquela, naquela força grande assim, de ver, aí, aí tudo cavado aí, um mundo de fundura que pegou nos terrenos de meu pai mesmo, daí foi chegando até que veio, quando “tava” no maior gosto de “trabaiá”, se acabou a linha de ferro, “os povo” ficaram tudo assim, sem força de “trabaiá”, todo nas terras “aeias”, né?

Daí em diante, uns foi se embora, a maior parte foi se embora, outros se arrancharam aí por perto, ficou...aí.

Na minha casa mesmo, uma irmã minha, que era até minha madrinha, ela tinha um rapaz de muita benevolência, de amizade, andava na casa de meus pais, que gostava de meu pai, andava em casa, Mas, antes, tinha medo, tinha medo não, mas assustava, né? (risos). Mas tinha outros que era mesmo de paisana da comunidade.

Mas tudo se passou em paz, graças a Deus, e findou até uma, uma, irmã minha, que era minha madrinha, que, quando acabou a linha de ferro, se casou com um rapaz do estado da Bahia. O

nome era Alcides Moura, veio de Cruz das Almas, Muritiba, em Cruz das Almas....do estado da Bahia. Era de Muritiba, Muritiba, na região de Cruz das Almas.

Ninguém esperava isso de minha irmã, de uma das “fia” se interessasse (risos), mais as coisas é como Deus quer, né? Graças a deus foi tudo na paz, aí um rapaz se interessou por uma irmã e até que se casaram, mas era uma boa pessoa, ele né vivo mais não, mas até hoje tem as provas da família, um rapaz filho dele que meu pai criou que mora longe mais casou, é distribuidor, se “formousse”, estudou na casa de Xixiu, depois se “formousse” na cidade que foi morar, é meu sobrinho, mas ele vem aqui, é como nosso irmão, nasceu em nossa casa. Minha irmã casou, nasceu uma menina, depois nasceu outro, e o segundo foi meu pai quem criou, casou e ficou morando aqui. Aí quando o esposo pretendeu ver a família, tinha a família dele em Muritiba, Muritiba é Cruz das Almas, aí foi passear na casa da mãe e, quando chegou com os documentos e veio e pediu para meu pai que se tinha um fio para escrever uma carta para a mãe dele (ele não sabia escrever), aí chegou e meu pai disse “tem, graças a Deus, na minha casa tem até professora, mas nem precisa ela, que meus “fios” também sabiam, os rapaz, né? Todos sabiam assinar o nome, mas quem escreve cartas por aqui é minha “fia”. “Eu queria que escrevesse uma carta para mim” (fala do rapaz), se o senhor for, eu espero, a carta para a mãe dele. Aí chegou, aí, e meu pai disse: minha “fia” tem um rapaz da linha de ferro mais o interesse de fazer a carta. E minha irmã era professora. Pai botou a fama de professora que já é pro rapaz ter interesse de fazer a carta (risos)... aí, ele chegou e pediu a meu pai pra arranjar uma pessoa para fazer a carta, e meu pai chegou e falou “nós tudo se escorava em madrinha Maria, madrinha Maria porque era professora, todo mundo se escusou de fazer a carta” (risos) aí ela disse: “vamo, pai, eu faço.” Aí, ele, o rapaz, veio e escreveu a carta, ele já veio interessado em alguma coisa porque jogou os documentos tudo (risos). Como se dissesse “Se eu levar os documentos, eu tenho “xanxe” (risos), (rsrsrsr), um cidadão brasileiro, né?

Nisso foi dando que dessa carta mesmo, parece mesmo como foi Deus que mandou, uns se interessam pelos outros...

Agora esse homem se interessou....quando tinha carta para fazer, todo mundo se escorava em madrinha Maria, ela era minha madrinha, ela fazia as cartas, umas cartas bonitas, nunca vi uma cabeça daquela, não é porque é minha irmã não, mas chamava atenção as cartas que ela fazia!

Aí o rapaz pediu a Zé Bomfim, meu irmão, que tinha alguém que soubesse fazer uma carta, viu que de Zé Bomfim, o pai de Zé Bomfim, tinha uma escola. E, se tinha uma escola, tinha... quem sabe. Minha madrinha era professora, nós tudo se escorava em madrinha Maria para fazer

as cartas, porque nesse tempo eu era nova...as outras, eram quatro, comigo era quatro, tinha uma casada que morava no Saco, mas dentro de casa era quatro. Assim, tinham quatro moças, três e eu ainda era uma garota naquele tempo, né?

Em meio a nossa conversa, perguntei se, quando cortaram as terras que pertenciam a seu pai, havia plantação. Ela me respondeu: Tinha! No dia que chegou as ‘pitadas’, uma roça de mandioca, de noite foi uma zuada “braba”, a gente sem saber o que é, o dia amanheceu, foi a roçagem da mandioca, roçou as mandiocas, aí meu pai foi lá. Arrancaram a mandioca e jogaram uma ruma, fizemos a farinha sem querer (risos), não ia perder a mandioca, era uma mandioca nova, chega a casca era branquinha! Fez a farinha. Na paz se arruma, né?

4. Como foi o início das obras e como as pessoas da comunidade reagiram à chegada dos trabalhadores da linha de ferro?

Oh... chegar e montar em cima das casas e derrubar, deixar as casas condenadas e derrubar...

As pessoas tinham medo...

Eu relembrei dona Zizi de uma história que ela me contou na nossa primeira conversa, a história da explosão de dinamites e ela me recontou:

Foi, eu contei mesmo, teve uma explosão que a gente “tava” dormindo e veio uma telha, uma telha não, uma pedra caiu em cima do travesseiro da cama de minha mãe, uma pedra pequena que veio com tanta força que furou a teia, a “teia”, uma pedra pequena, né? Se fosse uma pedra grande... (risos)

Minha casa era ali onde é a casa de Marcos mesmo (Marcos é sobrinho de dona Zizi)

Depois do acidente, vocês ficaram morando na casa? Continuou porque não tinha pra onde ir. Meu pai deu queixa lá às pessoas da autoridade de Paripiranga e mandaram que, que eles parasse pra não derrubar a casa, mandou parar, que a indenização vinha, mas quem sabe lá quando é que vinham, prometeram a indenização, mas não veio, mas deram um agrado a meu pai, deram 20 mil a meu pai, naquele tempo era uma coisona, mas hoje... (um dinheiro pago por um político e não pela empresa- grifos meus), foi a família de Ismael que a mulher de Ismael era prima de minha mãe, e tudo de meu pai tinha com eles, de benefícios nunca teve não, graças a Deus, em nossa família foi esse mesmo.

Então a parte mais difícil foi essa? Foi um tempo alvoroçado, de noite a gente espertava o sono, tinha medo, tinha uma rua de barracas que vinham até aí na mangueira, hoje nós “chama”

a mangueira de Carlinhos (risos), aí foi que nós ... foi passando o tempo, e aí eles pegaram um domingo e saíram gritando, os paisanos, os amigos, os beiradeiros. Os garimpeiros chamavam com os povo de beiradeiros (**questionei o quem eram os beiradeiros**), quem era do lugar, chamavam de beiradeiros. Gritavam: oi fogo, beiradeiros (risos)!!! Todo mundo corria, porque no lugar de meu pai foi muito lugar de explosão de pólvora...(possivelmente ela queria dizer pólvora) para cavar as pedras.

Era pra correr... oi fogo beiradeiro! Fincava no grito e corria tudo, uns iam pra debaixo da mesa, outros ficavam debaixo da cama (risos), assim, parecendo o que tô dizendo. Não tinha tanta mesa, né? Debaixo da cama mesmo pra caber tanta gente, né? Daí, foi isso aí, foi passando, foi passando tudo em paz. Foi muito prejuízo, muita coisa, né? Teve que cortar o terreno no começo e saí aí, né? Foi lá do terreno de, não sei se você conhece a rodagem... (**eu disse que conhecia**) Pois essa rodagem ficava no canto ali na terra de meu pai e vinha e fizeram uma rodagem lá, passava aí aberrando o corte e era aquele movimento, minha fia, que só Deus sabe, e era aquele movimento e a gente desacostumado, Ave Maria, era tanto movimento! Tanta “muié” morando pertinho. Mas as ‘muiés’ eram amigueiras, né? Fazia amizade com a gente, torrava café em casa pra elas. Pediam pra torrar café, essas coisas...tudo passou em paz, graças a Deus. Agora tinha uns rapazes que ficava mais Zé Bomfim. Zé Bomfim era solteiro nesse tempo, aquele meu irmão que mora ali, que é mais velho do que esse daqui, de Santaninha.

5. O senhor/a acredita que houve alteração no modo de vida das pessoas da comunidade com a chegada do grande contingente de pessoas vindas de vários lugares do Nordeste?

Sim, o povo ficou desanimado...

6. Como eram os trabalhos na construção da estrada de ferro? E qual era a situação dos trabalhadores?

Cavando, não tinha máquinas, cavavam no picarete, era um sofrimento cavar tudo a braço isso daí. Uns cortes fundo, minha “fia”, foi tudo cavado a braço de homem. Ver quanto tempo passado? E quantas pessoas eram assim, era 20, turma tinha 20 homens. Cada turma tinha um feitor e uma turma de guarimpeiro, do meio por fim os beiradeiros estavam dentro do guarimpo trabalhando, mas foi bom que teve um tempo escasso que a linha de ferro já ajudou também, né? O trabalho, o emprego muitos beiradeiros se fazia muito, recebiam benefícios também pra trabalhar, porque não não tinha onde trabalhar, não tinha emprego.

“Eles cavavam de picarete, de ichô, essas coisas, não tinha as máquinas ainda.

Não tinha chegado máquinas ainda, depois fizeram uma rodagem de máquina, tudo mais... na linha de ferro era a braço dos homens mesmo, a força dos homens que Deus dava, né, as pessoas da comunidade quase não tinha trabalhador não, depois começou a trabalhar também ...muita gente, comunidade, quase não tinha trabalhando, depois começaram a trabalhar também ganhando os dias...Primeiro foi uma turma de gente de fora ...

(Obs. Essa resposta, ela deu enquanto respondia outra)

7. O senhor/a conheceu algum “garimpeiro” que constituiu família aqui em Paripiranga? Por que se chamavam de garimpeiros?

Que ficou aqui mesmo “morano”, assim, foi muitas pessoas que ficou, que se interessou em casamento, não foi muitos também, não foi só minha irmã não. Mas não tinha muitos conhecidos não.

Tinha Domingos, esse até hoje tem a família aí, a filha desse homem, filha desse Domingo, Domingo Barbosa, tem a filha dele aí, também ele morreu aí na casa dele mesmo, não me lembro de tudo, só sei que morou muito tempo aí, ainda hoje tem a família de Domingos Barbosa...

Porque disse que todo mundo que trabalhava em estrada era chamavam de guarimpeiro, tinha uns povo que chamavam guarimpeiro, os que chegavam só chamavam guarimpeiro, guarimpeiro...

8. Quais os benefícios que as comunidades obtiveram com a construção da estrada de ferro? Houve prejuízos? Se houve, quais?

Teve, teve muito prejuízo, meu pai mesmo tinha a roça de mandioca e cortou, cortou assero, roçaram e cortaram a mandioca, jogaram pro lado, jogaram pro outro e meteram os picarete dentro. Mas meu pai era home de paz, não queria briga com ninguém, sentia, mas ia se valer dos amigos, aí falou com a família de Ismael e deram a força que um dia meu pai recebia a indenização, deu o documento ,mas nunca chegou... quando meu pai deu queixa, deram 20 cruzeiro, mas hoje o que é, é uma... uma bala.

9. Com a suspensão das obras, os trabalhadores receberam os seus direitos? E os moradores que tiveram suas terras cortadas receberam indenizações?

Não, ele, depois que a linha de ferro foi embora, ele não recebeu mais nada não, o que ele trabalhou, ganhou, né? Mas de direito, não! Quando foi simhora, ele casou com minha irmã,

a gente teve muito gosto, que era um homem muito bom... chegou o tempo de casar e casou com minha irmã, e todo dia ele vinha, às vezes ele vinha quando tava no barracamento, meu pai oferecia uma coisa, uma jantinha, Zé Bomfim era novo, aquele rapaz que mora ali, meu irmão. Aí era muito amigo dele, só tinha dentro de casa Zé Bomfim e Santaninha ...Santaninha era menino! Santaninha trabalhava de apontador, proteção, né?

Os homens da linha de ferro também ficavam devendo a obrigação a meu pai, meu pai, muito infeliz, os outros xingava, “enrabava” da casa, mas meu pai não aceitava tudo, pelo amor de Deus, né?!

Eu perguntei porque o povo xingava e brigava com o pessoal da linha e ela me respondeu:

Ou! Chegar e montar em cima da casa, deixar a casa condenada, a nossa não derrubou não, quando derrubou foi porque já “tava” deteriorada, a casa muito velha, né?

Pagaram não, não... mandou, sei lá, meu pai foi lá cada de justiça, que mandava na cidade, né? Lá do povo de Ismael, você conhece, é muito conhecido, né? A mulher de Ismael era minha madrinha, eram conhecido...

Ele disse: “Aí, não, compadre, tenha medo não, a gente tá sofrendo, um dia a gente é feliz! Se preocupe não, vai passar a indenização, mas só que a indenização não passou.

No dia que meu pai teve queixa, deram “20 reais” a meu pai, nesse tempo era 20 mil (risos, ela ficou confusa qual era o dinheiro da época) um real naquele tempo era mil, 10 mil uma comparação dez mil réis.

Um real naquele tempo era mil, dez mil réis...

Teve muito prejuízo, meu pai perdeu a roça, meteram os picarete dentro da roça, mas meu pai era um homem de paz.

Um dia recebia a indenização, mas nunca chegou, ganhou 20.000, hoje não dá uma bala.

10. O senhor/a acha que é importante preservar as memórias sobre a construção da estrada de ferro? E que é importante que os estudantes de hoje e das futuras gerações também a conheçam?

Importante, né? Saber como as pessoas lutou e venceu, né? Que sofreu, era um sofrimento cavar tudo a braço isso, daí. Uns cortes fundo, minha “fia”, foi tudo cavado a braço de homem. Ver quanto tempo passado? E quantas pessoas eram assim, era 20, turma tinha 20 homens. Cada turma tinha um feitor e uma turma de guarimpeiro, do meio por fim os beiradeiros estavam

dentro do guarimpo trabalhando, mas foi bom que teve um tempo escasso que a linha de ferro já ajudou também, né? O trabalho, o emprego muitos beirado, beiradeiros se fazia muito, recebiam benefícios também pra trabalhar, porque não não tinha onde trabalhar, não tinha emprego.

Tinha os armazéns, lá na outra estrada, o armazém, tinha o armazém que eles compravam tudo lá, até hoje tá lá, o barracão o homem fez uma casa e não usou e ficou pro barracão da linha de ferro.

Ainda existe, mas não é barracão mais não. No tempo da linha de ferro, o povo trabalhava e, quando era dia de sábado, iam todo pro barracão fazer as feiras ... nesse tempo até os beiradeiros, os homens das casas de família, os pais de família que eram novo. Eu digo que não era só de meu povo, a comunidade, né? Que iam fazer feira no barracão todo sábado não era só os garimpeiros não, os beiradeiros também iam fazer a feira dia de sábado, uma feira perto....

(pausa)

Tudo assim, muitas coisas que era necessário (minha fia, eu tô cansada).... o tempo foi passando, foi passando e em cerca de dois anos, por aí assim ...aí a gente achava que....se tinha um terço, minhas irmã rezavam o terço, assim, os vizinhos chamavam para rezar o terço....era assim, uma casada e quatro moças... eram quatro irmãs...quer dizer, eu era pequena, uma garotinha ... era como quem era dengosa ainda (risos)

(Falei para ela que iria transformar essas memórias em material para as escolas e se ela achava importante que os estudantes conheçam essas histórias antigas)

Tem nada não, tem nada a ver com a gente, né? Tudo já passou, né? É, hoje só ver o corte aí, corte fundo tudo quieto, só os grilos voando, não aproveitaram em nada...passou tudo muito tempo parado... meu pai mesmo falou com as autoridades e disseram que podiam trabalhar, tinha medo de fazer as roças e chegar e espatifar...., na força que “tava”, na força que “tava”, minha “fia”, o guarimpo tudo assim... na força que “tava”....veio a... chegou.... a decisão do governo, mandou parar tudo, quando Getúlio Vargas morreu ... **(ela pediu para eu não registrar o nome do governo porque ela não tinha certeza que tinha sido no governo dele)** É, é, Getúlio Vargas, Getúlio Vargas, Getúlio morreu! Eu me lembro que uma muié dizia, uma muié que pisava café em casa, uma muié dos garimpeiro diziaai, nosso... como é que ela dizia??? (pausa) o nosso protetor, que protegia os garimpeiros que tinha morrido.... a mulher dizia: “Ai, meu Deus! Os pais dos pobre”... mulher dizia, a muié dos garimpeiros...mora ali

perto...e vinha pisar café em casa, torrava café...morava nas casa de “paia”, nas barraca, né? Pedia a minha mãe, meu pai, vinha também torrar um cafezinho, torrar e pisar...meu pai dava a liberdade, né?... “fazer o bem sem oiá a quem, né?” As pessoa que não fazia mal pra ninguém, né?

(pausa)

As muié vinha se batendo para tomar um cafezinho, pedia pra torrar, torrava seu café e ia em paz, só tinha paz. Porque tem gente, minha fia, que “arrecebia” os povos com zangada, rascando, né? Mas meu pai teve paciência, aí durou muito tempo e de muito tempo que tava assim, o guarimpo pegado.

Assim esse corte tudo.... casa de minha mãe e meu pai ficava ali, como tava o corte ali, do lado de lá daquele jenipapeiro pra lá, aquele jenipapeiro ficava na porta da cozinha, na frente. Era umas as casas tão grande no tempo antigo, hoje as casas é tudo menor...tudo, ... só meu pai tinha dez...Se espalhou tudo, só ficou duas mocinhas veia, eu e minha irmã, depois minha irmã morreu e eu fiquei sozinha, eu fiquei nas mão de Deus e da família aqui do meu irmão que morreu já, Santaninha....



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL
EM ENSINO DE HISTÓRIA**

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistada: Maria Oliveira Anjos

Data de nascimento: 12/10/1919

CPF nº: 040.814.965-52

Data da entrevista: 17/12/2024

Local da entrevista: Cícero Dantas (BA), residência da entrevistada

1. Quais as memórias que o senhor/a tem sobre o início da construção e abandono da Linha Férrea Salgado/Paulo Afonso?

Eu conheci Guilherme em São Paulo. E diziam “tá namorando com Guilherme?” e eu dizia, eu não! Não gosto de “nego”, eu fujo de “nego”, mas o “nego” era formoso. Aí me disse: “E você não disse que não gosta de “nego”? Não aquele é “jeitosão”, todo civilizado, mão no bolso, todo arrumado, o bicho tem o gesto de falar com a gente civilizado. Aí eu fui elogiando o diabo do “nego”, ele soube que eu tinha elogiado. “Eu vou lá falar com ela!”

A gente estava numa festa, festa de rua, sei lá o que era! (...) “vambora” Maria, “vambora” Maria! Pra todo lugar eu ia, aí chegou aquele caboclo todo civilizado, de mão no bolso e disse: “É essa a irmã de Fátima?” (...) aqui é Maria Oliveira, antes era Maria Carregosa de Oliveira, lá da mata do Sabão, irmã de ‘não sei quem’, a quantidade de amigos que eu tinha... (...) Aí eu disse o “nego” tá com o cão! (as amigas falavam) ele vai namorar com você (pausa: não compreendi esta parte do áudio) o coração não dizia não, eu dizia só por prazer que eu gostava de dizer. Coitado! Não tem nem graça, aquele nego veio que não tem graça nenhuma casar com

aquele (?) é ruim kkkk! (as amigas): você é melhor do que os outros? Tanta filha de barão casada com negro! (Dona Maria): eu dizia que ia ser freira, mas isso não entrava no coração (...) Oxe! Tanto faz ser freira como casar oi coisa qualquer, o importante é se ajeitar na sociedade, ser freira, ser estudante, tem que procurar um caminho! E eu tô me agradando do casamento agora (...) eu tô vendo tanto menino bonito... (as amigas): “a mulher que queria ser freira já tá pendendo pra casamento!!”. Casei, fiquei uns dias por lá...

...os homens que trabalhavam na firma que Guilherme trabalhava... a firma jogou pra fora um bocado de rapaz....**(perguntei como ele começou a trabalhar na linha de ferro)** lá tem a linha de ferro, rapaz! Vá lá pro Sabão! (Os amigos dele aconselhavam) “Vá para o sabão, lá tem a linha de ferro!” Ele se invocou com a p*** da linha de ferro, veio bater no Sabão. Será que era doido?

Ele trabalhava, era escoteiro, sei lá como era.... era garimpeiro, mas ele mandava numa turma, era chefe de turma.. As pessoas diziam: “você tem sorte, vai casa com um garimpeiro, o ‘bichão’ ganha muito dinheiro...” (Ela continuou contando sobre o seu namoro com Guilherme e a possibilidade de ir para o convento)

Quando eu cheguei no sabão eu já estava casada, aí quando eu cheguei com o “nego”, meu pai recebeu muito bem! Meu pai não detestava “nego” não, mas minha mãe...aí falei com minha mãe e ela passou o olho. O olho meio desgostoso, aí quando chegou lá dentro ela: “Não achou o que prestasse para casar não?” (Dona Maria disse que seu pai repreendeu sua mãe por conta disso e pediu que respeitasse o rapaz)

(Perguntei se ela lembrava do tempo que morou nos barracões) Os barracões? Lembro! Tinha os barracões da linha de ferro, “tavam” trabalhando lá para a linha de ferro, pra tirar a linha de ferro por lá...mais interromperam! Tem lá os “cavucos” que os garimpeiros cavaram. Aí ele chegou (Seu Guilherme) e passou a cavar buraco também! (Ela disse que preferia que fizessem roça ao invés de trabalhar na linha) Nós temos tanta roça aí e você vai pra p*** de barraca e ele dizia que enquanto não estava na roça, cavava buraco, vou cavando e vou ganhando meus tostão. Ele dizia que dinheiro feito é dinheiro gasto. Aí foi se ajeitando, foi se ajeitando e os garimpeiros gostaram dele, aí foi pra diante com a tagarela da linha de ferro. (Voltou ao assunto do casamento... a filha pediu para eu não escrever este trecho)

(...) casei e fui morar nas barraquinhas da linha de ferro...gostoso. Os barracões eram lá perto de Maurício...perto de João Januário, por ali tinha a linha de ferro...

Me acoitei com as garimpeiras também, as mulheres cozinhavam pros machos. Eles já levavam as “previnições” deles. Eles iam trabalha e as mulheres ficavam cozinhando, faziam cada frito gostoso! E me davam! Elas diziam: “Cozinhe não mulher, eu faço pra você”. Mas Guilherme era cismado, não gostava de depender dos outros. Ele dizia: “NãoMaria, não tá bom não, cozinhe sua comida, eu não quero saber desse negócio. Cozinhe sua comida!” mas eu dizia assim, elas só trazem um lanchezinho.

(Sobre os trabalhadores) (...) Vinham desse mundo afora porque sabia que tinha essa linha de ferro, o pessoal pobre chegavam lá. Chegavam gente de Pernambuco, do Ceará, chegava de muitos lugares, se reuniram lá. Sabiam que tinha esse trabalho os pessoal pobre iam. Depois foram desgostando que não vinha mais (a obra não ia continuar) aí foram arribando, pegando as trouxas e se mandando. Aí foi um desgosto brabo que o povo tiveram...arriou tudo, esfriou, acabou-se, até hoje esperam (rsrsr)

(...) Não eram negros não, eram morenos, aqui e acolá aparecia um branco. Mas, não era assim não, escolhidos de ser negros, eram “morenãos”, bonitos queriam casar com as moças lá.

Tinhas festas, tinha sanfona, tinha pandeiro e a p*** toda, era uma zuada. Aí quando a gente ouvia o pandeiro tocando, a concertina, aí dizia, vamos pra lá pegar uma beiradinha

(ela falou que ensinava, mas muitos garimpeiros não iam por causa de seu marido) Eles sabiam que eu ensinava, mas não iam com medo do véio, o véio meu marido. Poucos iam porque sabia que Guilherme era queixudo. Eu dava aula de Mobral e chamava eles pra rezar também. Eu dizia que é bom acompanhar com uma rezinha também pra vocês ficarem mais devotos e eles diziam: “É dona Maria, é bom! Os moleques tudo novo, tem influência pra cantar, fazer zuada, é bom! O que a senhora vai rezar hoje?” e eu dizia, vocês escolhem, o terço, a ladainha ou uma brincadeira de roda com cantiga religiosa, vamos cantar isso, vamos cantar. Fazia uma roda com eles, brincava muito.

(Sobre o salário dos trabalhadores) Era o boró, vinha uns negócio, uns pagamentos assim, chamava boró. Vinha dinheiro, mas escasso! A gente chorava pra vim um tostão! Vinha uns pano, eles traziam uns pano pra gente comprar, as chitas....tecidos, objetos. Tinha os barracão, eles traziam a mercadoria, tinha as barraca, bem, bem feitinhas não era mal feita não! Umas barraquinhas bem feitas para morar...quando pensaram que não, deram um coice, se mandaram no mundo, não trouxeram mais nada. Ninguém deu notícia, mas esfriou, pronto não veio mais. Nós chorava pra vim de novo, mas cadê? Era tão gostosinho essa linha de ferro (...) as moças

se reunia pra namorar com os garimpeiros, fazia as turmas danado para ir olhar os garimpeiros trabalhando, quando pensou que não, ganharam o caminho...

2. Quais as expectativas da sua comunidade com a possível chegada do trem?

Chegaram assim, chegou um e falou, um empregado da linha e disse a comunidade que ia fazer essa linha de ferro. Aí todo mundo dizia “Vai sair nada! Vai sair nada essa linha de ferro!” Aí começou a chegar um, chegar os garimpeiros por ali(...) tinha uns garimpeiros bonitos! Eram uns rapazes bonitos, direitos, respeitoso! Namoravam os garimpeiros) com as meninas. Deles faziam namoro certo com elas, iam passear lá...uns bonitos, educados, não eram “canaias” não...

3. As pessoas da comunidade foram informadas sobre o início da construção da ferrovia?

Informavam! Informavam que iam continuar, mas foram saindo, foram saindo e, se acabou! Ficou o povo com a mão na cabeça e cadê a linha de ferro?

4. Como foi o início das obras e como as pessoas da comunidade reagiram à chegada dos trabalhadores da linha de ferro?

Achavam que era bom, achavam que era bom a linha de ferro. Gostavam de se chegar, faziam a amizades, estava próximo a chegar, quando pensou que não, parou assim: cadê a linha de ferro...não vem mais não... não avisaram nada, nada...já tinham até moças noivas dos garimpeiros, uma amizade danada. Eles se fizeram amizade assim, chegavam como parentes, eram quase...era bonzinho que era danado! Era animado, divertido, saia coma as amigas, ia para a casa deles para ficar contando histórias de romance, prozando, lendo histórias. Era tanta historinha, era moça como o diacho que iam pra lá, ao redor da casa, no garimpo tinha muita casa de gente que não era garimpeiro...

5. O senhor/a acredita que houve alteração no modo de vida das pessoas da comunidade com a chegada do grande contingente de pessoas vindas de vários lugares do Nordeste?

(As outras respostas, respondem esta questão)

6. Como eram os trabalhos na construção da estrada de ferro? E qual era a situação dos trabalhadores?

Eram cavando, cavando alguns buracos para botar os ferros...como é que chama? Os trilhos! Cavando pra colocar os trilhos!

(Sobre o trabalho?) Era de picarete, tinha “uns trator” veio lá, não sei com eram aqueles trator. Eles cavavam, faziam umas linhas e passavam os “trator” por dentro assim, iam afundando até

passar pro outro lado lugar. Tinha lugar que tinha buraco, que tinha ladeira cortava o caminho da linha de ferro, tirando, por ali por dentro, cortavam, cortavam o caminho da linha de ferro, passando pro outro lado. Era bonito, era bonito o trabalho...

7. O senhor/a conheceu algum “garimpeiro” que constituiu família aqui em Paripiranga? Por que se chamavam de garimpeiro?

Ficou alguns, mas eu não me lembro dos nomes, uns homens que casaram com umas meninas pobretonas...só não me lembro dos nomes

8. Quais os benefícios que as comunidades obtiveram com a construção da estrada de ferro? Houve prejuízos? Se houve, quais?

Não aproveitaram nada, tinha muita coisa que dava para aproveitar que ficaram largado lá....(Sobre o fim das obras) eles levaram tudo, deixaram nada não, raspam tudo! não deixaram nada pra traz.

(Sobre o prejuízo) (...) pegaram as terras do povo... porque as “terronas” boas de plantar mandioca, feijão, tudo e eles “arragassaram” tudo lá e deixaram sem resultado nenhum. Escavaram as terras todas, fizeram uma coisa malfeita e não deu pra nada mais. Escavacaram, bagunçaram tudo, deixaram pra lá. Quando a gente vai pra uma rocinha lá, a gente vai por cima da linha um caminho véio que eles fizeram.

9. Com a suspensão das obras, os trabalhadores receberam os seus direitos? E os moradores que tiveram suas terras cortadas receberam indenizações?

Uns receberam ali uns pinginhos de dinheiro, outros não receberam mais nada, correram atrás mais não acharam mais nada! Esbagaçou-se, não teve resultado mais não!

Eu não sei se receberam, falaram que a firma ia pagar, agora eu não sei se pagaram as indenizações dele, não sei se pagaram.

10. O senhor/a acha que é importante preservar as memórias sobre a construção da estrada de ferro? E que é importante que os estudantes de hoje e das futuras gerações também a conheça?

É bom, pra eles ver o que aconteceu pra ver se eles (áudio inaudível) e recorrem as coisas mais necessárias e não andar fazendo bagunça nas terras alheias.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL EM
ENSINO DE HISTÓRIA**

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistado: Maria Ferreira dos santos Oliveira

Data de nascimento: 30/05/1956

CPF nº: 644.944.035-04

Data da entrevista: 29/10/2024

Local da entrevista: Rua da Cutia, Paripiranga (BA), em sua residência.

01. Qual o nome do familiar que venho trabalhar na linha de ferro Salgado/Paulo Afonso, aqui em Paripiranga?

Manuel Ferreira dos Santos

02. De qual cidade e estado ele veio?

Ele era “guarimpeiro” e veio do Sertão de Cansanção na Bahia. Ele veio de Cansanção era um sertão muito bravo naquela época né, ele veio trabalhar na linha de ferro e se bateu e se bateu e chegou até aqui no Sabão. Depois daqui ficou trabalhando e ficou por aqui mesmo quando saiu a linha ficou por aqui e conheceu a minha mãe e casou, e casou e morreu por aqui mesmo.

03. Qual trabalho ele realizava na construção da linha de ferro?

E era cavando, escavacando as pedras quando cavava um pouco aí colocava esse negócio desse a tal dessa banana... é... aí tocava um fogo e ela explodia.

Ele escavava um pouco daquela pedra depois vinha com aquela, negócio uma tal de uma banana e aí botava embaixo e aquilo não sei se tocava fogo aí explodia e a pedra voava longe. Aquelas enormes pedras que seu Josa, a casa dele, de seu Josa era bem na beira daquele corte e quando começou o seu Josa tirou a casa. Não sei se indenizou botou a casa pra lá pra aquelas pedras perigosas não cair.

04. O que ele contava sobre as condições de trabalhado na linha de férrea? E qual era a situação dos trabalhadores?

Era um trabalho difícil, um trabalho era um trabalho muito difícil e pesado, muito pesado cansativo, mas todos os dias tava trabalhando né, depois tinha vez que pegava carrinho dependendo das pedra pra tirar de perto.

05. O senhor/a sabe informar como as pessoas da comunidade reagiram com a chegada dos trabalhadores da ferrovia? Seu familiar falava sobre isso?

Ah!! Eles reagiram, muito ficaram como medo, muito com medo né? Tiveram muito medo, tinha uns que não passava nem por perto deles trabalhando. Ficaram com muito medo, aí depois foi...tinha uns mais conversador, assim puxando conversa e outros mais calado e depois a pessoa se adaptou e ficaram tudo assim amigo colega né?

06. Sabe me informar o perfil dos trabalhadores, se eram negros ou brancos?

A maioria eram negros e um pouco fortes.

Perguntei se seu pai falava sobre a fama de valente dos garimpeiros e ela me respondeu:

Era, era assim, era, era, assim eles eram muito calados entendeu? Agora se tivesse uma confusão uma coisa assim eles chegavam junto era valente, muito valente, e muito valente e de opinião né? (pedi que ela contasse a história de seu pai, que ela tinha me contado na primeira visita.) Era um homem muito corajoso, um dia arrancou um tampo do pé numa pedra que fez um buraco e ficou o couro mesmo rebitado e ele tava fervendo uma jabá pra escaldar e ele pôs o pé dentro do caldo da jabá com caso pra sarar o pé pra cozinhar aquela carne ali para sarar pra não inflamar e ele foi e a opinião, fez isso...tinha muita opinião...

Minha mãe tinha muito medo (dos garimpeiros), quando ia buscar água numa fonte... aí quando chegou lá disse que tinha um tal de um “garimpeiro” forte, moreno, disse que era uma grossura enorme!!! Aí ela teve medo quando viu aquele homem vestido uma bermudinha bem curtinha e naquele tempo ninguém via essas pessoas desse jeito e ele era desse jeito.... aí ela foi pra casa

com o pote vazio com medo do homem. E depois casou com o garimpeiro. Aí, até o avô dela e “padinho” que batizou e criou ela, falou assim: “É você foi buscar água e veio com um pote vazio, vazio, com medo do nego do ‘garimpeiro’ e depois tá namorando com o garimpeiro ... é a mulher que tinha medo do ‘garimpeiro!’”

07. Com a suspensão das obras, seu familiar recebeu os seus direitos trabalhistas? Por que ele permaneceu aqui no município de Paripiranga?

Não, isso aí eu não sei dizer. Isso aí eu não sei informar, se ganhou alguma coisa por causa do tempo de trabalho, não sei.....

O trabalho acabou, parou um tempo e depois ia continuar, parava um tempo e depois ia continuar e até hoje nunca continuou, parou e não teve mais nada, não continuou. Era para fazer a linha de ferro pra passar trem e, no final, parou...

Ele decidiu, porque gostou daqui, porque lá onde ele morava era um sertão brabo, mesmo, não tinha inverno nem nada. E aqui era um lugar que tinha invernob e plantava e colhia tudo e ficou por aqui e depois arrumou uma namorada que é minha mãe casou e teve sete filho e ficou por aqui e morreu por aqui mesmo.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistado: João Carlos Bezzera Lima

Data de nascimento: 03/05/1985

CPF nº: 046.579.735-09

Data da entrevista: 16/11/2025

Local da entrevista: Povoado Roça de Dentro (Em sua residência)

01. Qual o nome do familiar que venho trabalhar na linha de ferro Salgado/Paulo Afonso, aqui em Paripiranga?

José Bezerra Lima.

02. De qual cidade e estado ele veio?

Ele veio assim do lado de Alagoas ou Paraíba (não soube informar com precisão).

03. Qual trabalho ele realizava na construção da linha de ferro?

Ele trabalhava...assim, tipo da cavação (Escavador), carregava terra no jegue, antigamente tinha uns... tipo de caçua que o povo enchia de terra e botava pro jegue carregar. Tinha uma passagem que ele dizia assim: que tinha que saiu de lá pra vir pra cá e deixou a mãe dele, que tinha se arrependido de não ter voltado mais pra lá...não sabia como deixou pai, deixou mãe, deixou irmão, deixou família e veio pro lado de cá e não teve mais notícia...

Perguntei, então, se seu pai tinha vindo junto com a empresa e ele respondeu: Foi, e não voltou mais pra lá! E como essa mãe não sofreu...(ele se emocionou) meu irmão pensa assim de procurar, mas procurar como né? Não sabe nem o nome da cidade direito, ele dizia que tinha vindo do lado de lá de Alagoas, da Paraíba (**o entrevistado não tinha certeza**). Ele veio ele e mais duas pessoas, ele tinha muita amizade aí com um pessoal (pausa para lembrar o nome do rapaz)...Augusto!!! Um tal de Augusto que só tinha uma perna só! Ele falava que o Augusto encostava a perna no barranco pra trabalhar e trabalhava cavando. Ele disse que ele fazia um batente e botava o “cotoco” da perna, pra ver que a força de vontade de “trabaiá”, né?

Ele quando veio ficou lá no barracão, depois do primeiro casamento ele veio para a roça de Dentro. Ele morava ali na Cutia ...ou, não, não, Barracão. Aí depois, com segundo casamento ele veio pra morar aqui em Roça de Dentro, ele morava ali no corte perto de Dedé Januário, depois quando ele morreu ele já morava ali perto de Enoque, mas ele morava era no corte mesmo, só não tem mais a casinha, porque a máquina veio e fez aquela descida. Primeiro não tinha aquela descida, tinha era um corredor, morou ali um “bocado de tempo, depois veio pra aqui, morreu aqui. Morreu com noventa e quatro anos. Quando minha mãe foi morar mais ele que engravidou ele já tinha 75 anos e, graças à deus, Deus abençoou que nós vivemos com ele 20 anos, é só obra de Deus!

04. O que ele contava sobre as condições de trabalhado na linha de férrea? E qual era a situação dos trabalhadores?

(Pausa para lembrar) Não soube responder.

05. O senhor/a sabe informar como as pessoas da comunidade reagiram com a chegada dos trabalhadores da ferrovia? Seu familiar falava sobre isso?

Não, ele dizia que aqui era um lugar bom, ele gostou daqui, disse que o pessoal acolheram bem porque também ele era “amigueiro”, com ele não tinha tempo ruim, fazia amizade com todo mundo, todo mundo gostava dele, a convivência dele era muito bem. O pai dela aí (se referindo a esposa) também conhecia ele, dizia que era gente boa, a gente nem era casado ainda. Ele era uma pessoa assim, se você chegasse ali pra conversar...não tinha tempo ruim não (risos)! Era sossegadão, por isso viveu muito (risos)

06. Sabe me informar o perfil dos trabalhadores, se eram negros ou brancos?

Não ele não falava assim dessa parte não, nunca vi ele tocando desse assunto não!

07. Com a suspensão das obras, seu familiar recebeu os seus direitos trabalhistas? Por que ele permaneceu aqui no município de Paripiranga?

Não, ele não! Depois, que essa obra parou ele passou a cavar barragem, porque ele já tava no serviço, né? Empreitava as barragens e levava os colegas ele e ia fazer o serviço.

Quando perguntei se o amigo Augusto tinha vindo com ele junto com a firma, ele respondeu: Não ele foi encaixado daqui dele, só que ele já era da equipe dele. Aí quando acabou a linha de trem ele foi cavar barragem, barragem é cavar e carregar terra também. Do jeito que ele estava fazendo para fazer a linha do trem, né?! O pai dela falava (se referindo ao sogro) que ele era como um empreiteiro, tipo assim um gerente, era ele que empreitava, saía para pegar a comida dos “trabalhador”, como se ele fosse o cabeça, um chefe.... eu aqui fugindo da conversa, eu me lembro da Sudene (fazendo comparação do trabalho na linha de ferro com o trabalho da Sudene).

Agora essa pergunta em sei dizer, ele permaneceu aqui pela a idade dele, já cansado, só aquela tristeza mesmo, pensando na família, as vezes ele chorava, assim pensando e dizia: “Deixei minha família minha mãe não sabe onde eu ando, isso eu me arrependo saí e não voltei mais”, como essa mãe não sofreu, né? (falou com muita tristeza)

Um dia eu perguntei assim, papai o que foi isso na testa, assim, cortada assim, e ele disse: “Foi arengando, foi brigando (risos). Ele contava assim, que tinha briga assim, agora eu não sei dizer se foi nas equipes de garimpeiro ou se foi em outro momento. Eu sei que ele tinha um corte assim na testa e eu perguntei e ele disse que foi um corte na testa, era assim dividida a testa dele.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROFISSIONAL EM
ENSINO DE HISTÓRIA**

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistado: José Elivon Gonçalves Bomfim

Data de nascimento: 24/11/1972

CPF nº: 250.822.298-42

Data da entrevista: 01/04/2025

Local da entrevista: Povoado Rochão (em sua residência)

01. Qual o nome do familiar que venho trabalhar na linha de ferro Salgado/Paulo Afonso, aqui em Paripiranga?

Domingos Gonçalves (Domingos da linha)

02. De qual cidade e estado ele veio?

Ele veio de Geremoabo (BA), veio trabalhar por aí, aí foi quando conheceu mãe e aí casaram e ele nunca mais foi embora pra lá. Daí ficou trabalhando até parar afirma, depois ele foi pra São Paulo trabalhar pra lá. Ainda trabalhou na Transamazônica, trabalhou na linha de frente lá aí saiu com medo dos índios rsrsrsr

03. Qual trabalho ele realizava na construção da linha de ferro?

Ele era tratorista no trator de esteira (operador de máquina), ele trabalhava em todas as máquinas,...pouca coisa eu sei dele, ele falava muito pouco sobre essa história comigo, também eu já fui o caçula, já estava no fim da história dele, meus irmãos mais velhos devem saber mais.... ele trabalhou nessas firmas tudo aí, trabalhou na CONOEL. Ele foi convidado para ir

trabalhar no Iraque mas não quis ir não. (Quando ele morreu eu tinha 25 anos e ele faltava um mês para completar 70)

04. O que ele contava sobre as condições de trabalhado na linha de férrea? E qual era a situação dos trabalhadores?

O trabalho aí nesse tempo tinha muito trabalho de...o povo trabalhava braçal que era com carrinho de mão, com banguê como o povo fala aqui, né? Na pá, com animal carregando...com as canganhas carregando terra... Aí tinha as máquinas também, né? Na época ele já trabalhava na máquina... Era um trabalho pesado. O trabalho braçal era pesado, era brincadeira, cavar subir e carregar terra (rsrsr). Para os operadores das máquinas era mais, era mais tranquilo, mas para o braçal era ‘brabo’

05. O senhor/a sabe informar como as pessoas da comunidade reagiram com a chegada dos trabalhadores da ferrovia? Seu familiar falava sobre isso?

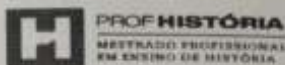
Ficaram meio assustado, aquele o povo veio desconhecido, né ? Mas eles tinham os alojamentos para ficar, não ficavam à toa...tinha os alojamentos. Era “amigueiros”, tinham deles valentes, mas tinham muitos que e eram “amigueiros”. Pai mesmo era de uns, só procurava amizade, não brigava com ninguém não (risos). **Perguntei se ele acreditava se teve muita alteração na comunidade** e ele me respondeu: Eu acredito que teve porque mexeu nas terras do povo, né? E esse povo estranho que antigamente quando chegava gente estranho no lugar o povo ficava com medo, não é como hoje....

06. Sabe me informar o perfil dos trabalhadores, se eram negros ou brancos?

Tinha de todo jeito, né? Negros, brancos, loiro de todo jeito tinha, era variado, né?

07. Com a suspensão das obras, seu familiar recebeu os seus direitos trabalhistas? Por que ele permaneceu aqui no município de Paripiranga?

Não. Ele nunca falou não, isso aí eu não sei informar não. Ele nunca falou se a firma era enrolada não, parecia tudo certo. Ele conheceu minha mãe, casou e nunca mais voltou. **Ao final eu perguntei se ele conhecia seus familiares de Geremoabo e ele me respondeu:** Nunca conheci não, eu tinha vontade de ver eles, de conhecer, mas nunca vi não. Nunca fui lá nessa época que eu comecei a me entender como gente pai nunca mais andou lá, aí não tenho conhecimento não. Um tio meu andou aqui, mas eu era criança pequena, uns dois anos de idade, eu não lembro, né? Mas, os outros eu não conheço não....



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA

ENTREVISTA

Entrevista realizada por Josefa Rosania Reis de Matos, mestranda em Ensino de História pelo Programa de Pós-Graduação Profissional em Ensino de História pela Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/Se.

Entrevistado: **Maria Emilia Ferreira Guimarães Maynard Rabelo**

Data de nascimento: **10/12/1951**

CPF nº: **059.203.965-04**

Data da entrevista: **11/11/2025**

Local da entrevista: **Aracaju/SE**

1. Qual o nome completo do familiar que veio trabalhar na construção da linha de ferro Salgado-Paulo Afonso, aqui em Paripiranga?

CLAUDIONOR RODRIGUES GUIMARÃES, meu Pai.

2. De qual cidade e estado ele veio para trabalhar na ferrovia?

UAUÁ/BAHIA

3. Qual era exatamente o trabalho ou a função que ele realizava na construção da linha de ferro?

Não sei qual função, exatamente. Tenho conhecimento de que ele trabalhava na parte administrativa, cujas tarefas eram executadas mais precisamente no Escritório estabelecido

Maria Emilia

pela empresa na Fazenda Pau Preto, de propriedade dos meus avós maternos, José Lino Ferreira e Maria Chagas Ferreira, no município de Paripiranga, mediante pagamento de aluguel.

4. Seu familiar costumava contar como eram o dia a dia e as condições de trabalho na construção da estrada de ferro? Qual era a situação geral dos trabalhadores?

Infelizmente, não. Até porque, na época eu não era nem nascida. E posteriormente, quando eu atingi os 6 (seis) meses de vida, ele deixou de trabalhar nessa empresa, não conhecendo o motivo, voltando para sua terra natal, Uauá, já com família formada.

5. Qual era o perfil dos trabalhadores da ferrovia Salgado/Paulo Afonso em termos de origem e etnia? Havia predominância de trabalhadores brancos, negros, ou a força de trabalho era bastante diversificada?

Não tive conhecimento de nenhuma informação a esse respeito. Sei que um irmão do meu pai, chamado JOSÉ RODRIGUES GUIMARÃES, inclusive mais novo, também fez parte desse grupo de trabalhadores, vindo também de Uauá/Ba. O meu pai e o meu tio tinham traços físicos da raça negra.

6. O senhor(a) sabe como a comunidade local de Paripiranga reagiu à chegada de tantos trabalhadores para a ferrovia? O seu familiar falava sobre o relacionamento dele com as pessoas da comunidade?

Sobre a reação da comunidade local à chegada dos trabalhadores, não lembro se meu Pai, após vários anos, chegou a comentar. Sei que o relacionamento dele com as pessoas da comunidade sempre foi muito bom, chegando mesmo a ter um relacionamento amoroso com minha mãe, chegando a casarem, com o consentimento de todos os familiares.

7. Quando as obras foram suspensas, o seu familiar recebeu os seus direitos e pagamentos trabalhistas? O que ele falava sobre a suspensão da construção ferroviária?

Não recorro de nenhuma informação ou comentário neste sentido.

8. Por que ele decidiu permanecer aqui no município de Paripiranga após a suspensão dos trabalhos na ferrovia, em vez de retornar à sua cidade natal?

Porque ficou noivo da minha mãe, Carmélia Ferreira Guimarães, casaram, aguardaram o meu nascimento, e, após 6 (seis) meses, ele retornou à sua cidade natal, Uauá/Ba., com a família, isso em junho/1952.

Maria Emilia Tenecia Guimarães Magalhães Rabelo

Assinatura do (a) entrevistado(a)

Fascículos

Memórias do trem que nunca chegou...



Josefa Rosania Reis de Matos
PROFHISTÓRIA-UFS



Texto de Abertura

Do velho ao jovem

Conceição Evaristo

Na face do velho
as rugas são letras,
palavras escritas na carne,
abecedário do viver.

Na face do jovem
o frescor da pele
e o brilho dos olhos
são dúvidas.

Nas mãos entrelaçadas
de ambos,
o velho tempo
funde-se ao novo,
e as falas silenciadas
explodem.

O que os livros escondem,
as palavras ditas libertam.

[...]



Fascículos

Memórias do trem que nunca chegou...

Autora

Josefa Rosania Reis de Matos

Orientadora

Sheyla Farias Silva

Capa

Érica Santa Rosa

Produção

Josefa Rosania Reis de Matos

Revisão textual

Déborah Andrade Leal





SUMÁRIO

01. Apresentação.....	04
02. Fascículo 01: O sonho de ferro: história da Linha férrea Salgado/Paulo Afonso.....	08
Sugestão de atividades- Sequência didática.....	23
Referências.....	30
03. Fascículo 02: Memórias e histórias da construção e do abandono da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.....	32
Sugestão de atividades- Sequência didática.....	63
Referências.....	68
0.4 Fascículo 03: Entre cortes e bancas adormece o sonho da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA).....	69
Sugestão de atividades- Sequência didática.....	87
Referências.....	94



Josefa Rosania Reis de Matos
Mestranda em Ensino de História
PROHISTÓRIA-UFS



Apresentação

Queridos professores e professoras

Este trabalho é fruto da minha dissertação de mestrado apresentado à Universidade Federal de Sergipe/UFS e tem por objetivo auxiliá-los em sua prática pedagógica em sala de aula, principalmente nas aulas sobre a história local.

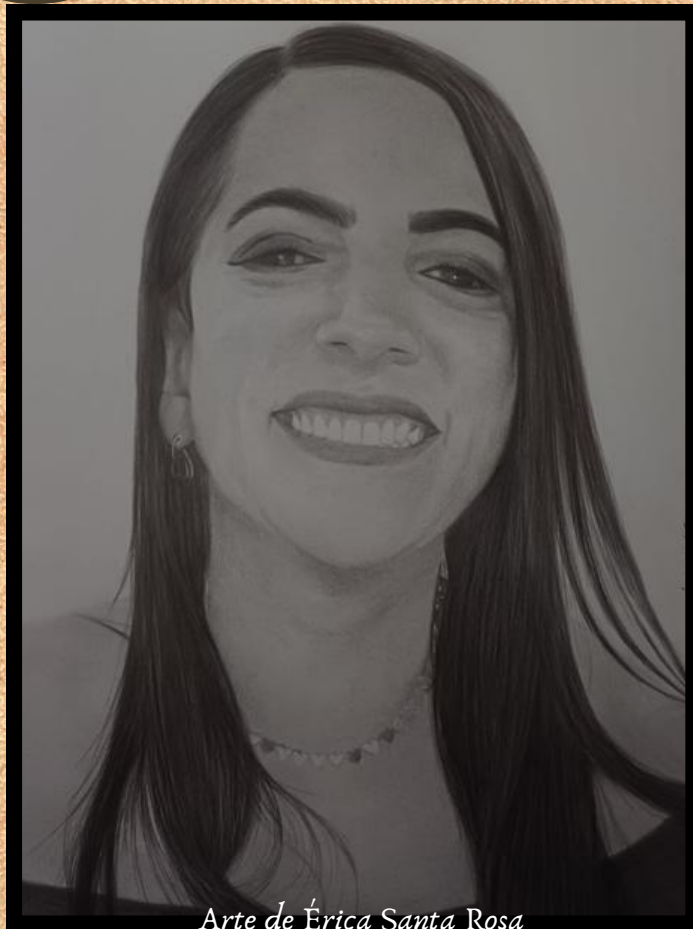
Os fascículos que produzi contam a história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, que começou a ser construída no município de Paripiranga, na década de 1950, e nunca foi concluída. Reaviva as memórias de sujeitos que vivenciaram este período da nossa história, bem como dos descendentes dos trabalhadores da linha. Ademais, apresentam os impactos socioculturais, econômicos e ambientais causados aos moradores das matas de Paripiranga (BA).



Assim, espero que estes fascículos demonstrem que a história do nosso lugar é a história de muitos sujeitos, sejam eles “da rua” ou “das matas”. Ademais, fica aqui registrada a importância da preservação de nossas memórias que estão sob a guarda dos nossos “guardiões” da memória, que são os idosos, fonte inesgotável de sabedoria.

Josefa Rosania Reis de Matos
Mestranda em Ensino de História
PROFHISTÓRIA-UFS

A autora



Arte de Érica Santa Rosa

Das matas de Paripiranga, no recanto do povoado Pau Preto, estão fincadas as minhas raízes. Filha da terra e da lida, trago em minhas veias o suor de agricultores: minha mãe, Maria Maranduba Reis, um livro de vida sem letras; meu pai, Pedro Conceição de Matos, as letras que me acenderam a lâmpada do conhecimento.

O estudo, para mim, era um horizonte distante, um sonho que as condições da família teimavam em adiar. As mãos, antes de empunhar a caneta, eram para semear e colher ou segurar agulhas que teciam os bordados em ponto cruz, ajudando no sustento da família. No seio de minha casa, a prioridade não era a escola, mas a chama do saber em mim jamais se apagou. Fui autodidata das primeiras letras, furtando instantes com o ABC de minhas irmãs, desvendando o mundo em segredo.

Minha primeira escola foi um “grupo escolar” humilde no coração da zona rural. Ali, entre duas carteiras, dois bancos de madeira e uma esteira no chão, o mundo se abria para mim. Após o primário, a vida me impôs um hiato de dez anos, um tempo de espera, de silêncios, mas não de esquecimento.

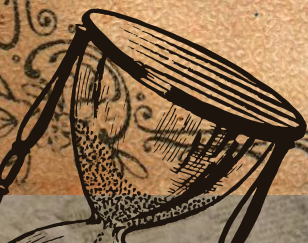
Em 1998, o reencontro com os livros, em 2006, a conclusão do Curso Normal no Colégio Estadual Governador Roberto Santos. Naquele mesmo ano, o ENEM me abriu portas, e, no ano seguinte, o Prouni me presenteou com o curso de Direito. A jornada se desenhava, tecida fio a fio com persistência.

Dois anos depois, a aprovação no concurso para professores/as da Rede Municipal de Paripiranga (BA) marcou meu retorno à raiz, ao lugar para onde a vida me convidou. Minha paixão pela educação me levou a uma nova aprovação, desta vez para lecionar o componente curricular História, culminando na minha licenciatura em História, em 2016. Hoje, meu ofício se desdobra em duas escolas da zona rural, a Escola Municipal Avelino Leite (pov. Roça Nova) e a Escola Cantinho da Paz (pov. Cajueiro), onde planto, rego e compartilho conhecimento na esperança de boas colheitas.

Como tantas mulheres, sou tecida em múltiplos fios: esposa, mãe e profissional. Uma jornada árdua, sim, mas que jamais me impediu de buscar novos horizontes. O mestrado, essa nova realização pessoal e profissional, me levou de volta aos bancos da Universidade. Assim, ingressei no Profhistória-UFS, uma oportunidade que me permitiu criar este recurso educacional. Uma ponte para ajudar tantos outros professores e professoras de História em meu município, para que a luz do conhecimento continue a iluminar os caminhos.

Essa jornada, entre livros e a lida, mostra a força e determinação de uma mulher das matas de Paripiranga que nunca se permitiu desistir nem deixou de sonhar.

Josefa Rosania Reis de Matos



F A S C Í C U L O 0 1

O SONHO DE

HISTÓRIA DA LINHA DE FERRO SALGADO/PAULO AFONSO.

FERRO



Josefa Rosania Reis de Matos

A História da Linha de Ferro Salgado/Paulo Afonso

Histórias locais são pilares para a construção da identidade de um povo e o fortalecimento de suas raízes. Preservar essas memórias é criar uma ponte vital entre o passado e o presente, garantindo que as experiências daqueles que vieram antes de nós não se percam com o passar do tempo.

Mas, de qual história local estamos falando? Da história da linha férrea Salgado Paulo Afonso, em Paripiranga (BA), limite com Simão Dias (SE). É neste espaço, na década de 1950, que este lugar viveu um de seus grandes momentos históricos, mas, quase esquecida pela população local. É a história, principalmente, de pessoas que viveram as vicissitudes daquela época e cujo cotidiano foi impactado pela construção inacabada de uma ferrovia. Pois, a história de um lugar não é, apenas, tecida pelos grandes homens, mas pelas vidas de todos os seus filhos e filhas.

Para compreender o contexto dos sujeitos dessa narrativa, é fundamental mergulhar na própria história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, que será abordada neste fascículo. As perspectivas de progresso com a chegada de uma ferrovia à região eram um sonho antigo, especialmente para a vizinha Simão Dias. A expectativa era de que esse novo meio de transporte impulsionasse o escoamento da produção agrícola local e promovesse uma maior integração entre Bahia e Sergipe, particularmente em suas áreas mais interioranas.

A investigação desse caminho de ferro exigiu uma viagem a Paripiranga da década de 1950. Para isso foram utilizadas como fontes os jornais O Ideal (Semanário de Paripiranga) e A Semana (Semanário de Simão Dias), os quais foram cruciais para embasar este relato. Esses jornais da época contribuíram para conhecer o contexto da construção da linha férrea, suas perspectivas e desafios, bem como os sujeitos envolvidos.

A Estrada de ferro que passaria por terras paripiranguenses tem suas origens na história sergipana do município de Simão Dias. Ao longo da história desse município, o anseio por uma Estrada de Ferro foi constante, evidenciado por registros que remontam ao século XIX. O início desse sonho acontece em 1881, quando o então deputado provincial Cel. José Zacarias de Carvalho iniciou uma campanha ativa em prol da construção de uma ligação ferroviária até Simão Dias. Quatorze anos depois, em 1895, o tema ressurgiu com força quando a lei nº129, de 02 de abril de 1895, foi sancionada, autorizando a emissão de apólices e um empréstimo destinado à "Companhia Estrada de Ferro do Norte do Brasil", um passo significativo rumo à concretização desse antigo desejo, porém sem êxito.

Para compreender melhor a história das ferrovias

Expansão global das ferrovias



Fonte: Hobsbawm 2020 e Silveira, 2007. Infográfico produzido no Napkin

#ficaadica



FILME "MAUÁ: O IMPERADOR E O REI"
DIREÇÃO: SÉRGIO RESENDE

ANO: 1999

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=f3YVICTtY>. Consultad
em 12/01/2025

ou

Documentário: A história do Barão de Mauá.
Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=4YvPyjSAWss>.
Consultado em: 12/01/2025

Contudo, foi apenas no século seguinte, com a Constituição de 1946, que o sonho da estrada de ferro em Simão Dias foi reavivado. O tema foi manchete no jornal A Semana, em 9 de março de 1947, em um artigo intitulado “Estrada de Ferro em Simão Dias”, de José de Carvalho Déda. Dessa vez, a iniciativa ganhou um aliado importante: o estado da Bahia, que vislumbrou a inclusão de Paripiranga no futuro ramal ferroviário. Nesse mesmo período, em 30 de março de 1947, o jornal publicou uma carta de Epifânio Dória, um dos maiores intelectuais sergipanos, que sugeria uma rota alternativa para a ferrovia, partindo de Estância, passando por Paripiranga e seguindo para Jeremoabo. Na carta endereçada ao jornal, ele narra a importância da ferrovia para a economia nas cidades por onde a linha cortaria barateando os custos do transporte da produção agrícola local. Todavia, não foi com esse interesse que a linha começaria a ser construída.

Embora o sonho tenha sido sergipano, ele só começou a se concretizar à época da construção da hidrelétrica Paulo Afonso I, em Paulo Afonso(BA) (1948 a 1955). Conforme descrito em A Semana, a tão sonhada ligação ferroviária só se tornaria uma realidade porque surgiu uma necessidade alheia aos desejos sergipanos, a construção da Hidrelétrica de Paulo Afonso. Assim o jornalista escreveu: “Surgiu um projeto calçado em boas intenções e com jeito de viabilidade porque Simão Dias ficará amarrada no umbigo de Paulo Afonso, e Paulo Afonso era a recuperação econômica do Nordeste (A Semana, 1956).” A linha férrea seria responsável para transportar os maquinários necessários para sua instalação, uma vez que as estradas não tinham capacidade para transportá-los. Além da distância entre as cidades portuárias como Salvador e Recife para a cidade de Paulo Afonso.



Fonte: Decreto nº28738 de 10 de outubro de 1950- Infográfico produzido no Napkin

FIQUE POR DENTRO!

Portal de Paripiranga (BA)



Fonte: Acervo pessoal de Érica Santa Rosa

Esse é o portal de entrada de Paripiranga-BA, cidade do nordeste baiano com altitude de 430 m e que fica à 360 Km da capital Salvador e 110 Km da capital sergipana, Aracaju.

Paripiranga é um pequeno município no alto de uma colina que guarda muitas riquezas naturais e que desperta em seus moradores um fervoroso sentimento de pertencimento a estas terras vermelhas e férteis.

A "Paris" do nordeste baiano ou "Paris" do Sertão, como é conhecida, recebeu esse nome carinhoso devido a uma brincadeira ao acrescentar o "S" ao nome do município "PariSpiranga", por pessoas que vinham visitar a cidade. Além disso, o clima frio e agradável do inverno paripiranguense reforçou o apelido dado a nossa cidade.

É um município de 26.604 habitantes, com uma área territorial de 442,186 Km (Censo 2022) e é cortado pelo rio Vaza Barris.

EPIPHANIO DÓRIA

Epiphânio da Fonseca Dória de Menezes nasceu em 7 de abril de 1884, na Fazenda Barro Caído, atualmente parte do município de Tobias Barreto. Mesmo com apenas o ensino primário, sua paixão pela leitura e o espírito autodidata fizeram dele um notório bibliófilo, autor e diretor da biblioteca que hoje homenageia seu nome. Ao longo de sua vida, Dória foi um fervoroso defensor da alfabetização, fundando clubes de leitura e promovendo atividades culturais por diversas cidades sergipanas.

"Naquele ano, a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF) iniciava a construção da Usina Hidrelétrica de Paulo Afonso-BA. Essa obra gigantesca, sobretudo para os padrões da época, requeria uma enorme quantidade de materiais a serem entregues em datas e horários específicos, para que não atrapalhassem o andamento dos trabalhos. Inicialmente, materiais de pequeno porte foram transportados de caminhões pelas modestas estradas da época, contudo, o alto custo e a morosidade desse meio de transporte, alinhado a frenética necessidade de abastecimento do mastodôntico canteiro de obras, logo fez surgir a necessidade de construção de uma ferrovia que suprisse, de forma mais satisfatória as necessidades da obra da construção da barragem da Chesf, em Paulo Afonso (Reis, 2022, p. 77)"

Em 1950, o governo Eurico Gaspar Dutra assina decretos que aprovam projetos para o início da construção ferroviária que ligaria o estado sergipano ao estado baiano, o que seria o início da realização do sonho antigo das vizinhas cidades de Simão Dias e Paripiranga. Os dois trechos da ligação ferroviária que ligaria Salgado (SE) a Paulo Afonso (BA) seriam de 98, 255 km. Em seguida, o governo aprova outro projeto para a construção do terceiro trecho, equivalente a 24,240 km de extensão, o Decreto nº 29.014, de 21 dezembro de 1950.

No ano seguinte, já no governo de Getúlio Vargas, em 1º de outubro de 1951, pelo Decreto nº 30.031, o governo declara utilidade pública, para fins de desapropriação de áreas necessárias à construção ferroviária. No mês seguinte, em 05 de novembro de 1951, um outro Decreto nº 30136, aprova um novo projeto para o 4º trecho de ferrovia a ser construída.

Em 1951, de acordo com O Ideal, as obras já haviam iniciado na divisa Bahia e Sergipe, no limite entre Paripiranga e Simão Dias. Segundo o mesmo jornal, em 1953, em Paripiranga, a construção já estava bem adiantada e os trabalhos estavam “entregues a cinco Firms empreiteiras, dentre as quais as das mais capazes do Brasil”. Nos limites de Paripiranga e Simão Dias, havia 700 homens trabalhando e, conforme Carregosa (2019), somente em Paripiranga havia 2000 operários enredados na obra.

Inicialmente, todos os trabalhos eram realizados por operários que vieram junto com as firmas empreiteiras. Eram pessoas de diversas partes da Bahia e de outros estados do Nordeste. Nos trechos da barragem do Anão (no povoado Raposa, Simão Dias), os trabalhadores que vieram junto com as empreiteiras eram chamados de “veteranos”, já os trabalhadores locais eram apelidados de “beiradeiros” ou “bisonhos”. Em Paripiranga, os operários eram chamados de “garimpeiros”, ou “trabalhadores da Leste”.

As firmas construtoras que atuavam nesta região eram três: a Wolman Engenharia Indústria e Comércio Ltda., de propriedade de Wolney Faras, com escritório situado no povoado Pau Preto. Esta atuava na região dos povoados Sabão, Roça de Dentro, Pau-Preto e Antas do Raso. A Empresa Construtora Mauritan Ltda., de Manuel Pontes Tanajura e Maurício Stamlorisky atuava na região limítrofe do município, no povoado Cutia (Paripiranga) e no povoado Raposa (Simão Dias). Importante lembrar que ambas trabalhavam em parceria na construção da Barragem do Anão, no povoado Raposa, em Simão Dias (SE). A terceira firma construtora, Manoel Marques, atuava no trecho do Sítio da Conceição (atual distrito do município de Ajustina), localidade em que se encontrava seu escritório sede.

As empresas montavam seus escritórios, barracões e oficinas nas comunidades. Nos escritórios trabalhavam os administradores da firma e os engenheiros. Os barracões eram construídos nos locais e eram cobertos de lona ou pindobas e serviam de alojamentos dos “garimpeiros” e suas famílias. Além desses, eram montados armazéns que forneciam os mantimentos aos operários, os quais adquiriam as compras se utilizando do vale denominado “boró”. Essa era a moeda que circulava nos barracões.

Essa prática era muito criticada em jornais da época, criticavam, também, o abuso nos preços dos produtos vendidos nos armazéns. Em 05 de julho de 1953, com o título “Ocorrências no município”, o semanário O Ideal destaca o abuso nos preços dos produtos vendidos nos armazéns ou utilizados como forma de pagamento pelo trabalho realizado. Contudo, outro exemplar, datado de 19 de julho de 1953, numa coluna paga, ressalta que o problema no trecho do Sítio da Conceição não são os preços nos armazéns (até defende a construtora daquela comunidade), e sim a elevação nos preços dos produtos de primeira necessidade devido à chegada dos operários no local. Já o Jornal A Semana informa que “Foi instalado um grande barracão para fornecimento de víveres aos trabalhadores. Ouvimos dos vários cassacos e beriradeiros a assertiva que os preços estão em conformidade com as feiras de Paripiranga e Simão Dias.”

No segundo semestre do ano de 1953, as obras estiveram em eminência de paralisação com “alegação de que os dispêndios a serem realizados não serão compensados pelas rendas provenientes do transporte (O Ideal, 23 de agosto de 1953)”. Contudo, a notícia criou uma onda de críticas e o assunto virou notícia de jornal. Este escreveu dizendo que o Nordeste precisava ser valorizado e que Paripiranga tinha muito a oferecer, destacando sua rica agricultura. Além deste município, destaca também outros vizinhos que também exportavam carnes e produtos agrícolas.

A construção da ferrovia operava com problemas de verbas, pois vivia em eminência de paralisar decorrentes da falta de recursos. O Ideal, de 04 de abril de 1954, traz a triste notícia de que a linha estava em eminência de paralisar por falta de verbas ao ponto de dispensar algumas turmas, deixando por último a dispensa dos operários que tinham família. Contudo, o mesmo exemplar noticia que o local da futura estação já estava sendo preparado para a construção, indicando que a estação seria construída entre o Tanque da Missão e a rua da Rodagem, porém nunca iniciada.

FIQUE POR DENTRO!

A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro -VFFLB, é mais extensa rede ferroviária do Nordeste e é a 3ª linha de maior percurso (876,700 km de extensão), construída no Brasil(...) Apesar dos déficits contínuos no decorrer de sua história, a Leste Brasileiro foi projetada para ser a porta de entrada, para o Nordeste, dos trens provenientes do Sudeste e do Sul do país. A chegada destes deveria ter ocorrido ainda no século XIX, mais isto só viria a ocorrer em 1950. No decorrer de sua história essa rede foi marcada muito mais pelas determinantes políticas do que por justificativas estritamente econômicas, tanto que sempre operou com déficits. Por outro lado, foi de fundamental importância para a economia e interiorização baiana, à medida que garantia o transporte de pessoas e escoamento da parte da produção daquele Estado destinados aos mercados internos e externos (Camelo Filho, 2000, p.205)

"O boró era trocado por alimentos, roupas, calçados, ferramentas, produtos exclusivamente, do barracão da Leste Brasileiro. Os trabalhadores quando queriam comprar outros produtos, como cachaça e se divertir com mulheres, procuravam os grandes pecuaristas que lhe passavam uma quantia em dinheiro e trocavam por produtos nos barracões da Leste (Vicente R. dos Santos, entrevista concedida a Bartolomeu Correia em 17/10/2014)

Turmas eram grupos de operários responsáveis por um determinado trecho da construção.

O tanque da missão foi construído no início do séc. XX durante as Santas Missões que ocorreram na paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio do Coité (Paripiranga) de 1886 a 1946 (Silva, 2017).

Rua da Rodagem, hoje Praça José Pinto Dias.

A construção da linha de ferro trazia consigo a promessa de utilizar as escavações realizadas para a sua construção para o armazenamento de água. O caso mais emblemático do limite Simão Dias/Paripiranga foi a Barragem do Anão, considerada uma obra de grande alcance econômico para a região, por isso era a obra mais aguardada pelos moradores. Assim, a tão esperada obra resolveria os problemas da falta d'água nos dois municípios, pondo fim ao sofrimento dos moradores pela falta do precioso líquido, tendo em vista que ainda não existia água encanada nos dois municípios. E, através da Barragem, Simão Dias receberia água encanada.

O nome Barragem do Anão é uma referência a Antônio Batista, "o Anão", morador na encruzilhada entre a Raposa e o Bom Sucesso. A sua residência, um pequeno sítio juntamente com a sua venda, ficava num ponto onde iniciaria a terraplanagem para a construção da barragem. Como o local era muito conhecido na região, as pessoas passaram a denominar a barragem se referindo ao nome do mais conhecido morador. De acordo com o semanário simaodiense A Semana (1959), "A casa de Antônio Anão fora transportada para outro trato de terras, reedificada por conta da inspetoria e lá permanecia o Anão."

Além da casa de Antônio Batista, outro símbolo do lugar foi demolido, a Cruz da Encruzilhada do Anão. Referência de fé para os moradores locais e ponto de referência para os viajantes que iam até a cidade de Simão Dias. Para dirimir os efeitos materiais, a firma mandou construir uma capela, a capela de "Santo Antônio do Anão", nas proximidades de onde seria construída uma cidade turística.

Os estudos topográficos para a construção da barragem iniciaram em 1950 e, em maio de 1951, começavam as obras. A previsão final da obra era o ano de 1955, quando já se esperava que o trem estivesse operando nesta região. Em 1953, O Ideal, publicou um artigo sobre as obras desta barragem, inclusive, relatando que lhe fizeram uma visita para ver o seu andamento.

O jornal A Semana (06/02/1954) traz, na primeira página, uma reportagem entusiasmada sobre as obras da barragem e destaca as inúmeras dificuldades, naturais, para sua execução. O semanário apresenta todas as informações pertinentes à construção da barragem, como as condições técnicas, o alcance econômico que a grande obra traria para os dois municípios, os custos para a construção da barragem e os prazos para a conclusão da obra. Além disso, apresenta o engenheiro responsável, a mão de obra da "linha de frente" do trabalho e dos equipamentos mecânicos necessários.

A barragem, que teria a capacidade de armazenar três milhões de metros cúbicos de água, tinha a sua frente o engenheiro Manuel Nunes Pinheiro, conhecido popularmente como Dr. Pinheiro. Ele trabalhava juntamente com os engenheiros fixais do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (D.N.E.F). A supervisão de toda a obra ficava ao encargo do Engenheiro Evandro Mesquita, chefe do escritório do D.N.E.F, situado em Simão Dias.

O semanário A Semana (13/02/54) noticia a visita do então deputado Leandro Maciel às obras da Barragem do Anão, no povoado Raposa, Simão Dias-Se. Na matéria, são evidenciadas a “alegria” e as homenagens dos operários da ferrovia em receber o nobre visitante. Inclusive, quem liderava as homenagens era o engenheiro Nunes Pinheiro, responsável pela obra da barragem.

No entanto, toda a euforia em torno da linha de ferro sofria diversos abalos, pois a questão da falta de verbas era constante e as obras iam parando pouco a pouco. O problema com a falta de recursos tornou a construção da estrada de ferro objeto de uso político partidário. O semanário propaga que o deputado Leandro Maciel seria o responsável por obter mais verbas para o prosseguimento da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

A falta de verbas foi uma constante. Em 02 de dezembro de 1956, O Ideal publica, na coluna “Panorama da cidade”, a suspensão da construção da ferrovia e de como teria sido bom para o povo a continuação da obra, ressaltando que, devido ao município estar enfrentando uma seca, os trabalhos na construção da linha seriam uma forma de amenizar o sofrimento dos seus moradores, mas “As aspirações dos sertanejos sentiram o impacto da morte, como tantas outras acenadas pelos governantes. [...]”. Além disso, atrelada à construção da linha era a chance de o município receber a tão sonhada energia elétrica. Como citado no jornal “A futura estrada de ferro, traria a perspectiva de ser a nossa cidade beneficiada com a energia elétrica de Paulo Afonso, mas até isso nos foge das cogitações futuras (O Ideal, 02/12/1956).”

Em janeiro de 1957, foi a vez do jornal simãodiense publicar uma nota sobre a possível suspensão definitiva da obra. A Semana publica uma crônica sobre a situação em que se encontravam as obras da ferrovia. Mas, foi em 23 de março em 1957 que este jornal noticiou o fim dos trabalhos da ligação ferroviária que colocaria Paripiranga e Simão Dias no mapa do progresso.

A interrupção das obras desta linha ferroviária coincide com o fim da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a qual, em 1957, foi dissolvida, incorporada e transferida para a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), o que indica que, com o fim da VFFLB, a nova estatal não teve interesse em continuar a obra da linha Salgado/Paulo Afonso.

Na crônica de Francino Silveira Deda (A Semana, 22/08/1959), sobre a Barragem do Anão, ele afirma que “foram os serviços suspensos no governo de JK (sem dúvidas, para o falado plano cinquenta anos de bem-estar). Realizado que fosse, o açude seria uma grande obra...”. Nos anos seguintes, os municípios buscavam respostas para a suspensão da linha e mantinham viva a esperança de sua continuação. Políticos sergipanos e baianos buscavam nas bancadas estaduais e federais mais recursos para a continuação da tão esperada estrada de ferro. No semanário O Ideal, de 19/07/1959, esse assunto estava em pauta, noticiando que o político Jônathas Lima volta do Rio de Janeiro, onde conversou com autoridades, a fim de trazer verbas para Paripiranga, principalmente para a continuação da estrada de ferro e da Barragem do Anão.

Mas, um momento ímpar nesta história foi a Conferência Intermunicipal, que ocorreu em agosto de 1959, sediada pelo município no Simão Dias (SE). Na ocasião se reuniram Prefeitos e vereadores do sudoeste sergipano e do nordeste baiano para discutir medidas para retomar a construção da estrada de ferro. De acordo com o jornal A Semana (15/08/1959), os representantes presentes na Conferência Intermunicipal “das regiões encravadas nas adjacências da linha que parte de Salgado/Paulo Afonso, tomaram, entre outros, como tema principal, apelar para os governantes, no sentido da continuação dos serviços da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, já planejada, estudada e iniciada”. Percebe-se, assim, que, mesmo após a suspensão definitiva das obras, os municípios continuaram na esperança da retomada da linha.

No entanto, o tão sonhado trem de ferro enferruja, antes mesmo de ser colocado nos trilhos. Vão-se os sonhos, o progresso, a água encanada, a energia elétrica, os trabalhos...ficaram, apenas, os resquícios da grande obra iniciada e abandonada.

Construindo a Linha de Ferro

Chegada Inesperada

A linha de ferro aparece inesperadamente, surpreendendo a comunidade.

Construção da Linha

Trabalhadores constroem a linha de ferro usando ferramentas manuais, máquinas pesadas e uso de dinamites.

Estabelecimento de Barracas

Os barracões se espalham pelas comunidades estabelecendo escritórios, oficinas e armazéns.

Acampamento Inicial

Trabalhadores de fora estabelecem acampamentos temporários em terrenos privados.

Integração da Comunidade

Moradores locais se juntam à força de trabalho; união de trabalhadores com mulheres da comunidade; surgem, também, conflitos entre garimpeiros e beiradeiros

Abandono das obras

A comunidade é surpreendida pela paralisação das obras sem pagamento de indenização pelo uso das propriedades.

Fonte: Jornais A Semana e O Ideal; entrevistas com moradores locais (produzido no Nipkin)

DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES

LÍNGUA PORTUGUESA:
NOTÍCIA E TEXTO JORNALÍSTICO

GEOGRAFIA: TOPOGRAFIA DE
PARIPIRANGA (BA); ALTERAÇÃO NO
RELEVO.

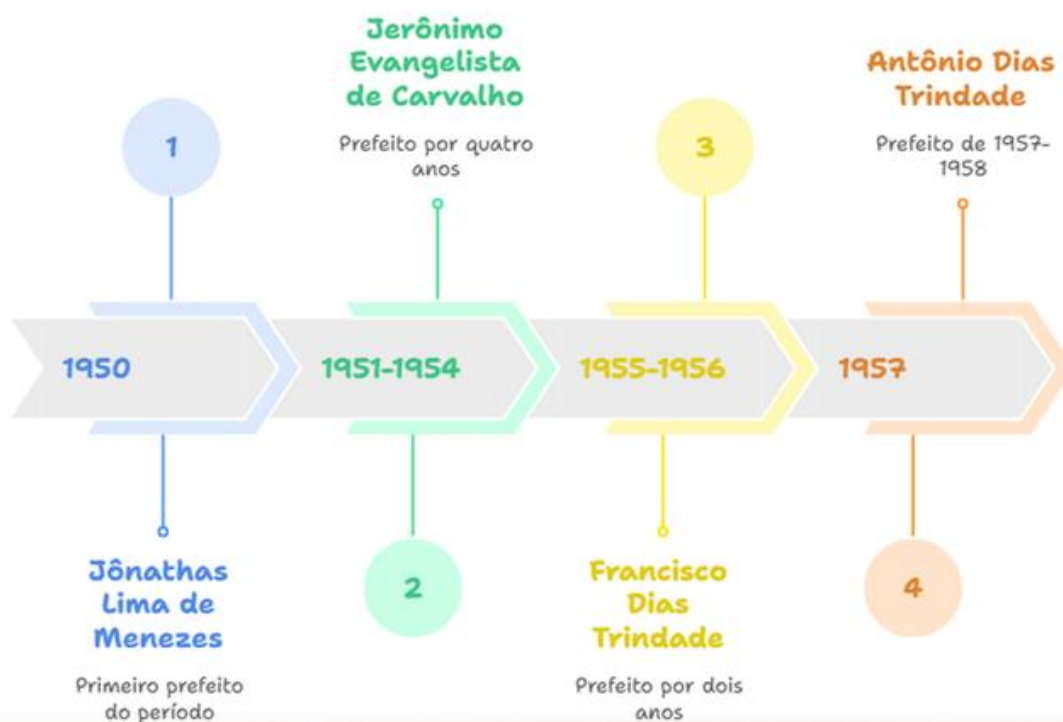
Paripiranga nos anos de 1950

Na década de 1950, a população paripiranguense era predominantemente rural, Silva (2019) apresenta um quadro populacional do município num total de 26.076 habitantes, sendo que 4.230 moravam na zona urbana e 21.846 moravam na zona rural.

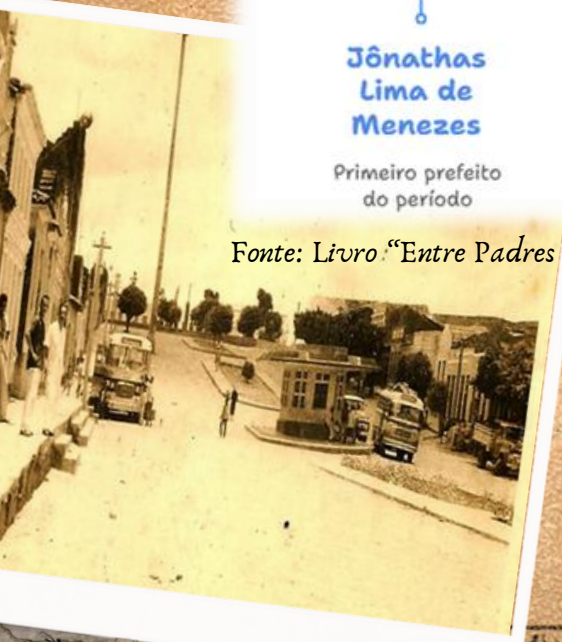
Na década de 1950, Paripiranga contava com um moderno Grupo Escolar (Atualmente a Escolas Reunidas Professor Francisco de Paula Abreu), o Clube Vitória, Usina de Geração de Energia Elétrica, prédio da Agência dos Correios, da Agência de Estatística, o abrigo “Lauro de Freitas”, jardim público e “obelisco” na Praça da Bandeira e o açude da “Cutia. Contava com um cinema, “O Cine Guarani”; com um jornal local, O Ideal e o carnaval que era comemorado no clube e nas ruas da cidade com desfiles de grandes blocos. Nesta década existiam blocos carnavalescos bem organizados, como o bloco “Frente Única” e “Amadores da Folia”(Carregosa, 2019).



Prefeitos de Paripiranga nos anos de 1950-1957



Fonte: Livro “Entre Padres e Coroneis”, Carregosa, 2019. (Linha do tempo produzido no Napkin)



Enquanto isso...no Brasil



Os anos de 1950, conhecido como “Os anos dourados” chegam com o impulso da modernidade oriunda do retorno da democracia pós 1945. Década em que o Brasil foi campeão mundial de futebol pela primeira vez (29/06/1958, na Suécia), apresentando ao mundo o rei Pelé; década de renovação da música popular brasileira com a Bossa Nova, destacando grandes nomes da nossa música como João Gilberto, Tom Jobim e Vinícius de Moraes. Mas é também a década que marca o retorno de Getúlio Vargas ao poder (1951-1954) e sua morte (24/08/1954); década em que Juscelino Kubitschek de Oliveira chega à presidência do Brasil (1956-1961) com a promessa de fazer o Brasil “Grande” utilizando em sua campanha o slogan “Cinquenta anos em cinco”.

Enquanto isso...no mundo



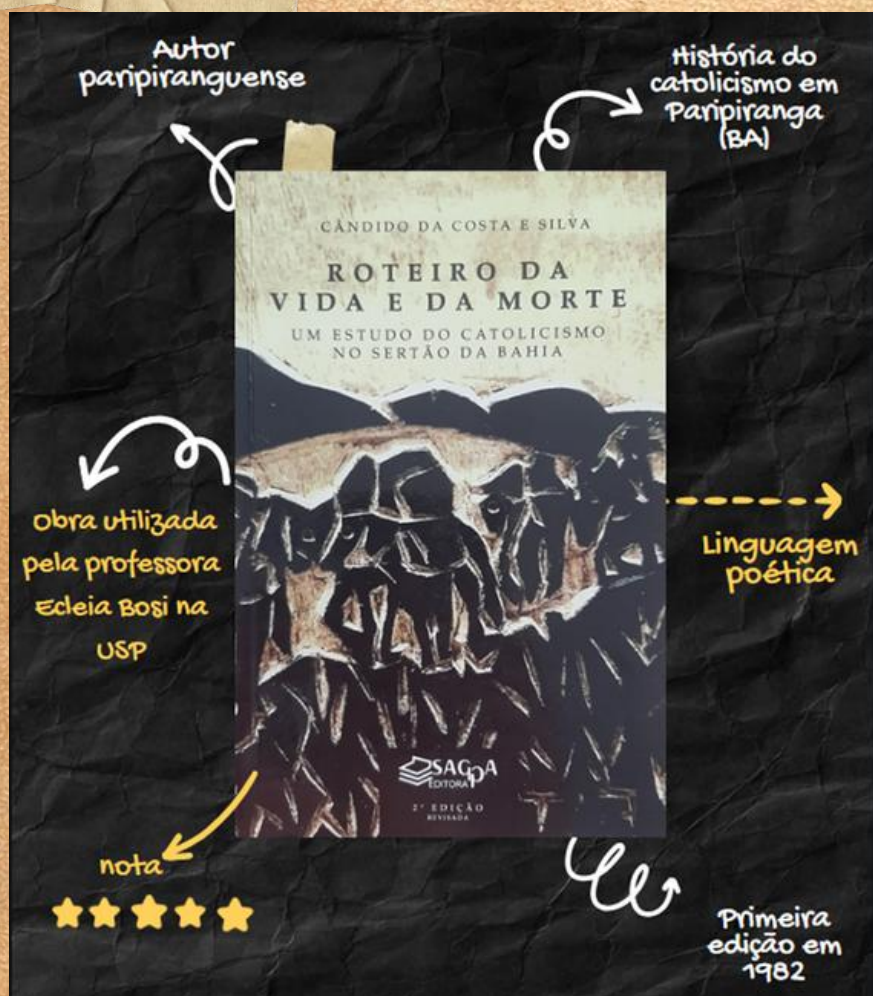
Década marcada pelos conflitos entre os blocos capitalista e socialista, como a Guerra Fria (1947-1991), a Guerra do Vietnã (1955-1975) e a Revolução Cubana (1959).

A corrida espacial entre os Estados Unidos e a então União Soviética pela liderança na exploração do espaço; Em 1957 acontece o lançamento da nave Sputnik I, bem como o primeiro ser vivo em órbita da Terra (a cadela Laika) a bordo da Sputnik II.

É nessa década que surge o rock'n'roll nos Estados Unidos. A repercussão mundial esteve nas vozes de cantores como Elvis Presley, que começa a fazer sucesso em 1956.

(Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/anos-50/>. Consultado em: 25/05/2025.)

Sugestão de leituras sobre Paripiranga (BA)



Sugestão de atividades: Sequência didática

TEMA: O SONHO DE FERRO: HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO.

Esta sequência didática propõe uma abordagem investigativa e contextualizada da ferrovia Salgado/Paulo Afonso, utilizando os jornais locais "A Semana", de Simão Dias (SE), e "O Ideal", de Paripiranga (BA), como fontes históricas. O objetivo é que os alunos compreendam a importância dessa história para a historiografia local, analisando o contexto local e global da sua construção à suspensão da obra.

Componente Curricular: História e Identidade e Memória (Interdisciplinar com Língua Portuguesa e Geografia)

SABERES

- A expansão das ferrovias no Brasil no final do século XIX e início do século XX (RETOMADA DA APRENDIZAGEM);*
- O Brasil pós-1946;*
- O segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954);*
- O trabalhismo e a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT);*
- Paripiranga na década de 1950;*
- Modernização e urbanização;*
- História da ferrovia Salgado/Paulo Afonso: motivações, construção, abandono da obra.*
- O papel da imprensa local na difusão de informações e na formação da opinião pública.*

COMPETÊNCIAS GERAIS DA BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC)

Competência 1: *Valorizar e utilizar conhecimentos historicamente construídos sobre o mundo físico, social, cultural e digital para entender e explicar a realidade, continuar aprendendo e colaborar para a construção de uma sociedade justa, democrática e inclusiva;*

Competência 2: *Exercitar a curiosidade intelectual e recorrer à abordagem própria das ciências, incluindo a investigação, a reflexão, a análise crítica, a imaginação e a criatividade, para investigar causas, elaborar e testar hipóteses, formular e resolver problemas e criar soluções (inclusive tecnológicas) com base nos conhecimentos das diferentes áreas.*

COMPETÊNCIAS ESPECÍFICAS DA BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC)

Competência 1: Compreender acontecimentos históricos, relações de poder e processos e mecanismos de transformação e manutenção das estruturas sociais, políticas, econômicas e culturais ao longo do tempo e em diferentes espaços para analisar, posicionar-se e intervir no mundo contemporâneo;

Competência 3: Elaborar questionamentos, hipóteses, argumentos e proposições em relação a documentos, interpretações e contextos históricos específicos, recorrendo a diferentes linguagens e mídias, exercitando a empatia, o diálogo, a resolução de conflitos, a cooperação e o respeito.

HABILIDADES:

- (EF09HI01) Descrever e contextualizar os principais aspectos sociais, culturais, econômicos e políticos da emergência da República no Brasil.
- (EF09HI02) Caracterizar e compreender os ciclos da história republicana, identificando particularidades da história local e regional até 1954.
- (EF09HI05) Identificar os processos de urbanização e modernização da sociedade brasileira e avaliar suas contradições e impactos na região em que vive.
- (EF09HI06) Discutir o papel do trabalhismo como força política e social.
- (EF09HI11) Avaliar os impactos do processo de urbanização e modernização no Brasil.
- ..(EF09HI17) Identificar e analisar processos sociais, econômicos, culturais e políticos do Brasil a partir de 1946.
- .(EF09HI18) Descrever e analisar as relações entre as transformações urbanas e seus impactos na cultura brasileira entre 1946 e 1964 e na produção das desigualdades regionais e sociais.

PROBLEMÁTICA: Uma das grandes dificuldades na aprendizagem histórica é a leitura e interpretação de textos históricos pelos/as discentes. Pensar essa leitura a partir de uma perspectiva local, com jornais do município de Paripiranga e Simão Dias, pode ajudá-los no processo de compreensão de fontes históricas e tornar o ensino mais contextualizado, consequentemente, com mais significado.

OBJETIVO GERAL

- Compreender o contexto histórico, social, econômico e político do início da construção e abandono da ferrovia Salgado/Paulo Afonso e como este evento histórico local pode contribuir com a aprendizagem histórica dos alunos do 9º ano.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar qual seria a importância da ferrovia Salgado/Paulo Afonso no contexto local e regional.
- Reconhecer jornais como fontes históricas e analisar criticamente as informações veiculadas.
- Articular a história local com processos históricos mais amplos (regional, nacional e mundial).
- Pesquisar e selecionar informações relevantes em jornais locais.
- Analisar e interpretar notícias, artigos e anúncios da época.
- Comparar diferentes perspectivas sobre o mesmo evento ou tema.
- Produzir textos, mapas conceituais e apresentações sobre o tema.
- Desenvolver habilidades de trabalho em grupo e debate.
- Valorizar a história local.
- Desenvolver o senso crítico e a capacidade de questionamento.
- Estimular a curiosidade e o interesse pela pesquisa histórica.
- Promover o respeito às diferentes visões e interpretações do passado.
- Identificar diferentes perspectivas e narrativas presentes nos jornais sobre a ferrovia.
- Desenvolver habilidades de leitura e interpretação de fontes históricas, especialmente jornais.
- Estudar sobre o município de Paripiranga na década de 1950 (Aspectos políticos, econômicos e sociais)
- Refletir sobre a importância da preservação história local.

ETAPAS DA SEQUÊNCIA DIDÁTICA:

MOMENTO I: Sensibilização e problematização (duas aulas)

- ATIVIDADE: Apresentar uma foto do bairro Corte, Paripiranga (BA) e perguntar aos alunos/as se eles sabem por que o bairro recebeu este nome (o bairro recebeu este nome porque foi erguido nos cortes da linha de ferro).

DISCUSSÃO: Iniciar uma roda de conversa sobre o conhecimento prévio dos/das alunos/as sobre ferrovias, se conhecem alguma na região e qual a sua importância. Pergunte aos alunos o que eles sabem sobre a ferrovia Salgado/Paulo Afonso, se já ouviram falar dela.

INTRODUÇÃO AO TEMA DA SEQUÊNCIA:

Introduzir o tema da SD: O sonho de ferro: História da linha férrea Salgado/Paulo Afonso (década de 1950). Levantar questões norteadoras para a investigação: Vocês conheciam essa história? Quando e por que essa ferrovia seria construída? Qual era o seu objetivo principal dentro da economia regional? Quais cidades ela ligaria e qual o significado dessa ligação no cenário da época? Quais foram os impactos do início da sua construção no município? Porque a ferrovia não foi concluída?

Apresentar brevemente a história do surgimento das ferrovias no mundo, destacando a Inglaterra no século XIX como pioneira e como essa tecnologia se espalhou pela Europa e outros continentes, impulsionando a Revolução Industrial e o desenvolvimento do comércio. Retomar e contextualizar o surgimento das ferrovias no Brasil, mencionando a primeira ferrovia inaugurada em 1854, ligando Rio de Janeiro a Petrópolis, e como as ferrovias foram importantes para o escoamento da produção agrícola, especialmente do café (utilizar o infográfico da história das ferrovias do fascículo 01). Em seguida, apresentar o trajeto da linha férrea Salgado/Paulo Afonso por meio do google earth e localizar o traçado da antiga ferrovia em solo paripiranguense. Explicar a importância de estudar essa história não apenas no contexto local, mas também dentro do panorama da história das ferrovias no Brasil e no mundo.

DESAFIO:

Produzir uma nuvem de ideias a partir da escuta coletiva. Ao final, questionar: Por que as ferrovias eram tão importantes no passado? Que impactos elas poderiam ter na vida das pessoas e no desenvolvimento de uma cidade?

MOMENTO 2: Exploração e investigação com fontes primárias (quatro aulas)

Apresentação das fontes e organização:

· Apresente os jornais "A Semana" e "O Ideal" como fontes históricas. Pergunte: O que podemos descobrir sobre a ferrovia nesses jornais? Que tipo de informações eles podem nos dar?

Dividir os alunos em grupos e fornecer a cada grupo exemplares de jornais (cópias ou acesso digital aos jornais "A Semana" e "O Ideal com foco em notícias e artigos relacionados à ferrovia).

· Se possível, agendar uma visita ao Laboratório de Ensino e Pesquisa em História (LEPH) para ter acesso aos jornais originais.

Orientação: Apresentar um roteiro de análise para os grupos, incluindo:

· Identificação: Quem são os donos dos jornais (A Semana e O Ideal)? Título da notícia/artigo, data, jornal, autor (se houver); se há imagens e como elas complementam a informação.

· Conteúdo: Sobre o que a notícia fala? Quais são os principais eventos ou fatos descritos?

· Personagens: Quem são as pessoas mencionadas? Quais grupos sociais são impactados?

· Linguagem: Qual a linguagem utilizada (formal, informal, opinativa)? Qual o tom da notícia (positivo, negativo, neutro)? Quais palavras são utilizadas para descrever a ferrovia e seus efeitos?

· Impactos: Quais os impactos da ferrovia são mencionados (econômicos, sociais, culturais)? Quais eram os benefícios e os problemas associados à ferrovia, segundo o jornal?

· Lacunas/Silêncios: O que não é dito ou não é abordado na notícia?

· Pesquisa Guiada: Circule entre os grupos, auxiliando na leitura, interpretação e discussão das fontes. Incentive a comparação entre as informações dos dois jornais.

Registro: Cada grupo deverá registrar suas descobertas em um caderno, em tabelas, fichamentos ou mapas conceituais, organizando as informações por tema (construção, operação, desenvolvimento, suspensão das obras, etc.).

MOMENTO 3: Análise e sistematização (duas aulas)

· Compartilhamento:

Cada grupo apresenta suas principais descobertas para a turma. Incentive a discussão e o debate sobre as diferentes interpretações e informações encontradas.

Elaborar um painel coletivo com as informações coletadas nos jornais, organizando-as cronologicamente ou por temas. Incluir trechos dos jornais, fotos, mapas e outros materiais relevantes.

· Comparação e Contraste: Promova uma discussão comparativa para que cada grupo compartilhe suas análises e descobertas. Mediar a discussão, incentivando a comparação das fontes e a identificação de possíveis vieses ou lacunas nas informações.

1. Quais as semelhanças e diferenças nas abordagens dos jornais A Semana e O Ideal sobre a ferrovia?"

2. Existe alguma visão predominante? Por quê?

3. As informações dos jornais confirmam ou contradizem o que sabemos sobre a história local?

· Contextualização: Apresente informações adicionais sobre o contexto histórico da época (desenvolvimento industrial, expansão agrícola, etc.) para que os alunos compreendam as motivações e os impactos da ferrovia em uma perspectiva mais ampla.

· Hora da produção! Os alunos serão desafiados a produzir:

1. Um "Podcast Histórico" simulando uma reportagem da época sobre a ferrovia;

2. Um jornal escrito com a história da ferrovia e Paripiranga dos anos 1950.

MOMENTO 4: Avaliação e Fechamento (duas aulas)

1. Apresentação das produções: Os grupos apresentam seus trabalhos para a turma, demonstrando o que aprenderam e como desenvolveram suas habilidades de pesquisa e análise. Organizar um evento para que os alunos apresentem seus trabalhos para a comunidade escolar e, se possível, apresentar em eventos da Secretaria de Educação.

2. Autoavaliação: Peça aos alunos que reflitam sobre seu próprio aprendizado, as dificuldades encontradas e as descobertas mais significativas (o professor pode confeccionar uma ficha avaliativa);

3. Síntese do Professor/a: O professor faz uma síntese final, consolidando os principais pontos aprendidos e reforçando a importância de preservar a memória e a história local.

AVALIAÇÃO

A avaliação será processual e contínua, considerando:

· A participação e o envolvimento dos alunos nas discussões e atividades;

· A capacidade de leitura e interpretação dos jornais;

· A organização e a análise das informações coletadas.

REFERÊNCIAS

CARREGOSA, A. S.. *Entre Padres e Coronéis*. Infográfics, 2019.

HOBSBAWAM. E. J. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. 44 ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2020.

SILVA, C. da C. *Roteiro de vida e morte: um estudo do catolicismo no sertão da Bahia*. 2 ed. rev. – Salvador: Sagga, 2017.

SILVEIRA, M. R. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

JORNAIS A SEMANA

EUGÊNIO, C. *A barragem do Anão*. *A Semana*, Simão Dias, 06 de fevereiro de 1954, p.2.

Aspectos da cidade: A estrada de ferro de Simão Dias. *A Semana*, Simão Dias 21 de janeiro de 1956, p.9.

A única falha da conferência. *A Semana*, Simão Dias, 15 de agosto de 1959. Coluna dos lavradores.

DÉDA, J. de C. *Estrada de Ferro em Simão Dias*. *A Semana*, Simão Dias, 09 de março de 1947.

DÉDA, J. de C. *Progresso e decadência de Simão Dias*. *A Semana*, Simão Dias, 01 de agosto de 1953.

DÉDA, J. de C. *A festa do povoado Triunfo*. *A Semana*, Simão Dias, 13 de fevereiro de 1954.

DEDA, F. S. *Barragem do Anão*. *A Semana*, Simão Dias, 22 de agosto de 1959.

DEDA, F. S. *Congresso inter-municipal*. *A Semana*, Simão Dias, 15 de agosto de 1959.

Delegação de Paripiranga. *A Semana*, Simão Dias, 01 de agosto de 1959.

Ecos da Conferência. *A Semana*, Simão Dias, 15 de agosto de 1959.

Engenheiro Albano Prado. *A Semana*, Simão Dias, 08 de agosto de 1953, p. 02
Estrada de ferro. *A Semana*, Simão Dias, 23 de março de 1957.

Estrada de Ferro de Simão Dias -Carta de Epifanio Dôrea. *A Semana*, Simão Dias, 30 de março de 1947, p. 3.

- A compreensão dos conceitos históricos e a capacidade de estabelecer conexões entre o passado e o presente;
- A produção dos jornais e do "Podcast Histórico";
- A participação no evento.

Os PDFs dos jornais serão disponibilizados para os/as professores/as via e-mail ou whatsapp pessoal e das respectivas escolas públicas de Paripiranga (BA).

Festa na nova capela de Santo Antônio do Anão. A Semana, Simão Dias, 31 de outubro de 1953.

Novo diretor da Leste. A Semana, Simão Dias, 22 de agosto de 1953.

JORNAIS O IDEAL

A Estação. O Ideal, Paripiranga. 04 de abril de 1954.

A interrupção dos trabalhos. O Ideal, Paripiranga, 04 de abril de 1954.

Ao público, O Ideal, Paripiranga, 12 de julho de 1953;

Chegou a vez do Nordeste. O Ideal, Paripiranga, 01 de março de 1959.

Ferrovia Salgado/Paulo Afonso. O Ideal, Paripiranga, 19 de julho de 1959.

Mensagem aos defensores. O Ideal, Paripiranga, 19/07/1953;

O Açude do Anão. O Ideal, Paripiranga, 19 de julho de 1959.

O aterro do Anão, O Ideal, Paripiranga, 18 de outubro de 1953, p. 01-04.

Ocorrências no município. O Ideal, Paripiranga, 05 de julho de 1953.

Os trabalhos continuam. O Ideal, Paripiranga, 23 de agosto de 1953, p.01-04.

Realidade dos fatos. O Ideal, Paripiranga, 26 de julho de 1953, Coluna paga.

SANTANA. S. A. de. Pobres operários. O Ideal, Paripiranga, 05 de julho de 1953.

SANTANA, S. A. de. Êxodo rural. O Ideal, Paripiranga, 04 de abril de 1955.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto n.º 28.738, de 10 de outubro de 1950.

BRASIL. Decreto n.º 29.014, de 21 de dezembro de 1950.

BRASIL. Decreto n.º 30.031, de 1 de outubro de 1951.

BRASIL. Decreto n.º 30136, 05 de novembro de 1951.

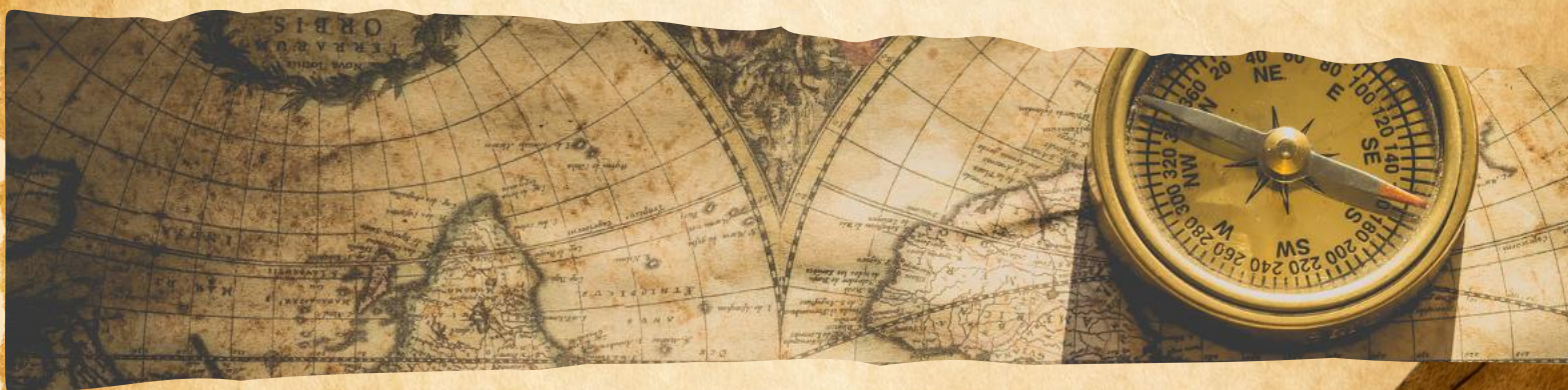
MEMÓRIAS

e

HISTÓRIAS



DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO NAS MATAS
DE PARIPIRANGA (BA)



fascículo 02

Josefa Rosania Reis de Matos

Introdução

A memória é muito mais do que simplesmente lembrar o que aconteceu; ela é a base de quem nós somos e de como vivemos em sociedade. Nossa vida só faz sentido porque conseguimos guardar, contar e passar adiante as lembranças, transformando o passado em algo que nos guia no presente e nos ajuda a planejar o futuro.

Ecléa Bosi (2023), em seu livro "Memória de Velhos", nos mostra a importância da memória que se conta, aquela que aparece na voz de quem já viveu muito. Ela não apenas registra o passado e o dia a dia como história, mas prova que lembrar é essencial para a autoestima e para manter a identidade na velhice. É um jeito de ligar as gerações e garantir que as experiências vividas não se percam.

Joël Candau (2011), ao falar sobre identidade e memória, faz uma distinção importante: existe a memória individual (mais livre e pessoal) e a memória coletiva ou social (mais estruturada). Candau (2011) destaca que a memória é sempre seletiva, sendo muitas vezes moldada pelas nossas necessidades atuais. Ela serve de apoio para a identidade dos indivíduos e dos grupos. Ele nos faz questionar a ideia de uma "memória perfeita", mostrando que lembrar envolve sempre negociações e tensões.

Por fim, a contribuição de Michael Pollak (1992), em "Memória e Identidade Social", nos leva ao lado social e político da questão. Pollak (1992) argumenta que a memória é, muitas vezes, um campo de luta. Grupos que estão em desvantagem ou que são minorias precisam brigar para que suas experiências e suas histórias sejam reconhecidas como parte da história oficial. Ele enfatiza que a memória social é seletiva e organizada de forma que possa servir para dar poder ou para contestar as estruturas de poder e, assim, formar a identidade social de um grupo.

Pautado nessas teorias, podemos entender que a memória não é um simples arquivo, mas uma força viva. É um laboratório onde as identidades são criadas a todo momento e onde as relações de poder são desafiadas. Lembrar cria laços sociais, define quem pertence a um grupo e preserva as histórias que dão base à existência das pessoas e das comunidades.

Assim, neste segundo fascículo, apresento como a memória dos idosos é fonte inesgotável de sabedoria, conhecimento e pode, sim, ser fonte de pesquisa histórica. Principalmente para conhecermos a história de nosso lugar.

Do mesmo modo, são as memórias desses idosos que serviram de fonte para identificar os impactos que o início da construção ferroviária causou nas matas de Paripiranga, na década de 1950, como esse fato histórico impactou diretamente o modo de viver dessas comunidades.

Neste fascículo apresento os sujeitos da pesquisa e suas memórias sobre o início da construção da Linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga, na década de 1950. Pessoas que viveram neste período e compartilharam suas memórias. Memórias do início da construção, da reação das pessoas das matas com a chegada de um grande contingente de pessoas que chegaram e se alojaram em suas comunidades e transformaram a rotina das pessoas. Mas traz também as narrativas de filhos dos trabalhadores da construção ferroviária inacabada que compartilharam comigo sua história e as memórias compartilhadas dos seus pais.

Para compreender melhor!

O mito da Memória

Mnemosine, a deusa da memória

A Grécia, berço da mitologia, é repleta de divindades. Entre elas destaca-se a Mnemosine, deusa da memória. Mnemosine deriva do grego *mnēmē*, que significa memória, por isso seu nome revela o seu papel na preservação do saber e da tradição oral na Grécia Antiga. Ela personificava a memória e a lembrança. Seu nome está na raiz da palavra "mnemônico", que se refere a técnicas de memorização.

Mnemosine, filha de Urano (céu) e Gaia (Terra), era uma das doze titânides. Antes do domínio dos deuses do Olimpo, os Titãs governavam o cosmos, e Mnemosine destacava-se como a deusa da recordação. Sua importância ia além do simples ato de lembrar: ela era vista como a personificação da memória cultural e histórica, guardiã do conhecimento transmitido de geração em geração.

Os gregos acreditavam que a memória era uma dádiva divina e fundamental para a identidade e a continuidade da civilização. Mnemosine era invocada por poetas e historiadores, que confiavam em sua influência para preservar e transmitir relatos históricos, mitos e tradições.

Mnemosine teve um papel fundamental na mitologia ao se unir a Zeus, o rei dos deuses. Segundo a lenda, Zeus passou nove noites consecutivas com a titânide, e dessa união nasceram as nove Musas: Clio (história), Euterpe (música), Tália (comédia), Melpômene (tragédia), Terpsícore (dança), Erato (poesia lírica), Polímnia (hinos sagrados), Urânia (astronomia) e Calíope (poesia épica). As Musas eram responsáveis por inspirar artistas e intelectuais, perpetuando a importância da cultura e do conhecimento.

A conexão entre Mnemosine e suas filhas reforça a ideia de que a memória é essencial para a criação e a preservação do saber. Sem a recordação dos eventos passados e dos ensinamentos adquiridos, não haveria progresso cultural.

Mnemosine, a deusa da memória, representa a essência do conhecimento e da recordação. Sua influência atravessa os séculos, da mitologia à filosofia, da poesia às ciências. Como mãe das Musas, ela personifica o poder da lembrança na construção da cultura e da identidade humana. Em um mundo onde a informação é essencial, o legado de Mnemosine permanece vivo, lembrando-nos de que a memória é a chave para a compreensão e o progresso.

Através de suas filhas, Mnemosine se tornou fundamental para a cultura e para o conhecimento, pois as Musas eram consideradas as fontes de toda a inspiração artística e intelectual. Os poetas e artistas da Grécia Antiga frequentemente invocavam as Musas para obterem auxílio em suas criações, reconhecendo, assim, o papel essencial da memória (personificada por Mnemosine) na arte e no saber.

Em algumas tradições órficas, acreditava-se que no Hades existiam dois rios: o Lete (rio do esquecimento) e o Mnemosine (rio da memória). As almas iniciadas nos mistérios órficos eram instruídas a beber da água do rio Mnemosine para se lembrarem de suas vidas passadas e alcançarem a sabedoria.

Embora não tivesse um culto tão difundido quanto outros deuses, Mnemosine era reverenciada como a guardiã da memória, essencial para a preservação da história, da tradição oral e do conhecimento em geral. Sua importância reside principalmente em seu papel como mãe das Musas, que inspiraram a rica produção cultural da Grécia Antiga.

(Texto adaptado da internet)

memória na tradição africana

Na África, “um velho que morre é uma biblioteca em chamas (Amadou Hampaté Bâ)”

Nas sociedades tradicionais africanas, a memória não é apenas uma capacidade individual de recordar, mas o cerne da identidade, da história e da harmonia comunitária. Ela reside, sobretudo, na Tradição Oral, um sistema complexo e vital que fez o escritor e intelectual malinês Amadou Hampaté Bâ eternizar a frase: “Na África, um velho que morre é uma biblioteca em chamas.”

Essa poderosa metáfora de Hampaté Bâ resume a importância central do ancião e do tradicionalista como o principal repositório de conhecimento. Onde o registro escrito pode ser inexistente ou de pouca circulação, o cérebro humano transforma-se no arquivo mais fidedigno: “Na África os tradicionalistas são os grandes depositários da herança oral, ‘memória viva da África, eles são suas melhores testemunhas(...) geralmente dotado de uma memória prodigiosa... (Hampaté Bâ, 2010, p. 175).”

Os tradicionalistas não são meros contadores de histórias, mas custódios de uma vasta sabedoria que abrange história, genealogia, rituais, medicina, direito e cosmologia. A sua memória prodigiosa é cultivada através de métodos de transmissão rigorosos, garantindo a fidelidade da herança ancestral.

A função do ancião transcende a simples acumulação de fatos; ela está intrinsecamente ligada à sabedoria prática e à tomada de decisões que afetam toda a comunidade. O conhecimento transmitido confere-lhes a perspectiva necessária para guiar o presente com base no passado. Hampaté Bâ (2010, p.195) afirma que “é aos mais velhos, sábios da comunidade, em suas audiências secretas, que cabe o difícil dever de ‘olhar as coisas pela janela certa’.”

A “janela certa” significa a capacidade de ver a realidade com profundidade, interpretando os eventos atuais através da lente da história e da moralidade ancestral. A memória, portanto, atua como um farol ético e estratégico, garantindo que as ações da comunidade permaneçam alinhadas com seus valores fundamentais e com o respeito aos ancestrais.

Em última análise, a tradição oral e a memória na África se entrelaçam com o conceito de Palavra. A palavra falada carrega um peso moral e até sagrado. O tradicionalista está comprometido com a palavra que profere, e a coesão social repousa no valor e no respeito por ela.

Portanto, a morte de um ancião representa a extinção de uma biblioteca de experiências, saberes e discernimento acumulados ao longo de séculos, uma perda que empobrece a memória coletiva e a capacidade da comunidade de se guiar com sabedoria. Preservar o legado dos mais velhos é manter viva a própria história e identidade africana.

#ficaadica



FILME : AMOR ESQUECIDO
DIREÇÃO: MICHAEL GAZDA
ANO: 2023
DISPONÍVEL NA NETFLIX

FIQUE POR DENTRO!

História Oral

Conjunto de procedimentos que vão desde o planejamento do projeto, a definição da colônia, a eleição das redes, o estabelecimento de uma cultura de corte, a elaboração das entrevistas, a feitura dos textos e a devida guarda, a conferência e a devolução do documento à comunidade que o gerou . (José Carlos Sebe Bom Meinh, 1996)

As memórias da construção ferroviária inacabada nas matas de Paripiranga.

As memórias aqui transcritas são de um tempo que para uns foi de encontros e de novas oportunidades; para outros, foi um tempo de tristeza, de destruição e desesperança. Trata-se da década de 1950, quando iniciava no município de Paripiranga (BA) a construção da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, a qual foi abandonada sem ao menos serem colocados os trilhos.

Registrar essas memórias individuais, familiares, comunitária e coletiva foi uma tarefa árdua e, ao mesmo tempo, feliz, pois tive a oportunidade de ouvir, interpretar e escrever memórias de um momento da história de Paripiranga que estavam adormecidas entre cortes e bancas.

As memórias aqui registradas são de pessoas super idosas (80 anos ou mais conforme a Lei nº 10.741/2022, art. 3º, §2º) com conhecimento e significados inigualáveis, que viveram à época e viram de perto o início da construção ferroviária.

São quatro moradores das matas de Paripiranga: Dona Maria Oliveira Anjos, moradora do povoado Sabão; Seu José Januário dos Santos Reis, morador do povoado Roça de Dentro; Dona Josefina Ercília Santana, moradora do povoado Antas do Raso; e Seu Francino Dias de Carvalho, morador do povoado Cutia.

Ademais, compartilho as narrativas dos filhos da Leste. Filhos de trabalhadores que vieram para Paripiranga e aqui permaneceram e formaram suas famílias.

Trago as fotografias dos quatro sujeitos feitas pela artista Érica Santa Rosa e uma breve biografia para conhecermos quem são eles e elas e sua relação com a história da linha de ferro.

Eis Dona Maria Anjos, José Januário, Josefina Ercília e Francino Carvalho!

Maria Oliveira Anjos



Maria Oliveira Anjos, nascida no dia 12 de outubro de 1919, uma mulher de 106 anos de idade, carrega em si a vivacidade e a história de uma era. Ela nasceu no povoado Mulungu, município de Paripiranga (BA), filha de Paulino Rabêlo de Oliveira (Paulino Gonçalo) e da sra. Erundina Carregosa de Oliveira.

O destino de Dona Maria cruzou-se com o de Guilherme Nunes dos Anjos, em São Paulo. Após o casamento, o casal estabeleceu-se em Paripiranga. Contudo, devido a um período de forte seca, mudaram-se para Santa Luzia do Intaby, Sergipe. O retorno para a Bahia só ocorreu quando souberam das oportunidades de trabalho na Leste (referência à linha férrea Salgado/Paulo Afonso). Seu Guilherme começou a trabalhar na construção da linha, executando um trabalho braçal e fundamental. Dona Maria recorda: "ele começou a trabalhar na chibanca cavando a terra, rebaixando, acertando a linha, fazendo os paredões e fazendo as bancas." Depois, ele trabalhou com dinamite, que era utilizada para quebrar as rochas e abrir caminho para o trem.

Durante os anos em que Seu Guilherme trabalhou na ferrovia, viveu com sua esposa, Dona Maria, nos barracões. Como uma das poucas a saber ler, ela assumiu um papel vital na comunidade, tornando-se professora leiga. Nestes acampamentos, ela compartilhou seu conhecimento com os garimpeiros e garimpeiras.

Dona Maria é mãe de cinco filhos (as): Cristina, Cristóvão, Fátima, Laudiceia e Luciene (Lúcia). Ela residiu por muitos anos no povoado Sabão, onde manteve uma vida ativa e engajada, participando fervorosamente de movimentos sociais e religiosos. Após ficar viúva, Maria Oliveira Anjos mudou-se para Cícero Dantas (BA), onde reside atualmente com sua filha Fátima, mantendo viva a memória de mais de um século de história.

Dona Maria Oliveira Anjos, esposa de Seu Guilherme, garimpeiro da linha de ferro, narrou suas memórias sobre o período em que seu esposo trabalhou na Leste. Ele começou a trabalhar, de acordo com dona Maria, "na chibanca cavando a terra, rebaixando, acertando a linha, fazendo os paredões e fazendo as bancas, depois vinha o mestre e pagava o "boro". Eu dizia "Vá cavar, Guilherme, para ganhar mais 'boró!"

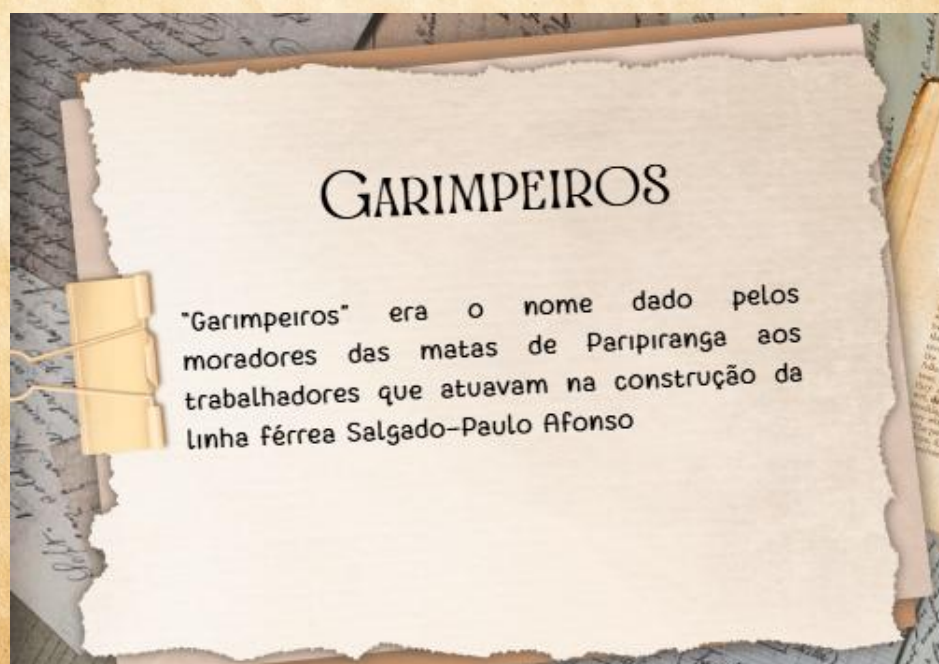
Seu esposo trabalhou na Leste cerca de três anos (ela não se recorda quais anos) e neste período que morou nos barracões com seu esposo foi professora, enfermeira (leiga) dos "garimpeiros e guarimpeiras", pois era uma das poucas pessoas que sabiam ler e escrever no alojamento. Seu Guilherme aprendeu a trabalhar quebrando pedra com dinamite e, por isso, depois que a Leste foi embora, ele arrumou um trabalho com seu "Quincas".

Ela relatou ainda sobre os alojamentos e disse que “os barracões eram cobertos de palha, mas era bom, tinha muita fartura, tinha carne, jabá, bacalhau”. Dona Maria Oliveira falou das movimentações das moças nos barracões e das amizades que surgiram entre os forasteiros e as pessoas da comunidade. Mas também falou dos perigos que os rondava, como as cobras, e acrescentou: “Tinha muita cobra, eu matava cobra de toda qualidade, matava tanto que elas pediam para eu parar de matar (risos), devia ter muitas porque mexia na natureza”. O barracão que ela viveu ficava na comunidade Roça de Dentro, segundo ela, em frente à casa de seu Maurício, mas que existiam outros. Inclusive, no Caiçá, município de Simão Dias (SE), pelo que restou claro, era como se esse barracão fosse a “matriiz” dos barracões.

De acordo com dona Maria, com o fim das obras, nem todos receberam indenização, ela disse: “Uns receberam uma ‘micharia’, outros não receberam nada...estragavam muito a terra, um trabalho perdido danado”.

Dona Maria disse que “as pessoas esperavam a chegada do trem com alegria, mas pararam tudo, levaram tudo embora, eu assinei para não acabar, mas...” acabou tudo! Ela falou com tristeza nos olhos sobre o fim dos trabalhos dizendo que “o ferro dos trilhos chegou, mas eles levaram tudo, ficou só a estrada cavada!”

FIQUE POR DENTRO!



JOSÉ JANUÁRIO DOS SANTOS REIS



José Januário dos Santos Reis, carinhosamente conhecido como "Seu Zequinha", nasceu na comunidade Roça de Dentro, Paripiranga (BA), em nove de outubro de 1937.

Filho de João Januário dos Santos e Amélia Maria dos Santos, ele permaneceu em sua comunidade natal até se casar com Dona Gertrudes. Após o casamento, o casal se mudou para o povoado Pau Preto, onde Seu Zequinha se estabeleceu no final dos anos 1960 e formou uma família numerosa, com treze filhos.

Para o sustento da família, Seu Zequinha dedicou-se à agricultura. Como a maioria dos agricultores das matas de Paripiranga, ele cultivava batatinha, feijão, milho e mandioca.

Ele consolidou sua posição como produtor com a construção de sua casa de farinha, que atendia não apenas à comunidade Pau Preto, mas também a comunidades vizinhas. Além de suas terras em Pau Preto, ele também cultivava feijão na região do Sítio da Conceição (hoje, distrito de Adustina, Bahia).

Para complementar a renda familiar, ele criava porcos e galinhas. Além disso, ele utilizava sua charrete (carroça) para ganhar fretes nos dias de feira. Tradicionalmente, todas as sextas-feiras, ele se dirigia à feira da cidade para negociar os produtos que plantava.

Seu Zequinha é um homem religioso e teve um papel ativo na comunidade Pau Preto. Durante anos, ele abriu as portas de sua residência para a realização de missas e para a condução da catequese aos domingos.

Atualmente, Seu Zequinha continua residindo no povoado Pau Preto. Ele é viúvo desde 2007 e, apesar de ter boa saúde, não pode viver sozinho. Por essa razão, ele está sob os cuidados de seus filhos e rodeado de netos e bisnetos que sempre estão por perto, principalmente aos domingos, quando a família se reúne.

Ele é mais uma testemunha viva das transformações de sua comunidade, um guardião da memória do seu lugar.

Seu Zequinha não tem boas lembranças do período da construção ferroviária em sua comunidade, pois se lembra desse tempo com tristeza. No dizer dele, "um desgosto brabo." Sempre que ele fala sobre a linha de ferro, ele lembra como um tempo de medo e tristeza, o que deixou transparecer pelo tom de voz e pela fisionomia. Assim ele começou:

"Primeiro começou dizendo assim: em 50 vai ter uma grande surpresa no mundo...um desgosto brabo...o desgosto era o povo ficar sem a terra...uma tristeza pro povo daquele tempo! Primeiro passou a rodagem, a máquina fazendo a rodagem pra depois 'trabaiá' com as máquinas, depois veio as máquinas cortar a linha de ferro, cortar o terreno do povo...

Eu tenho desgosto, o povo ficou tudo triste, tudo apavorado! Era muita gente e metia a cara por qualquer coisa... os 'garimpeiro', quando chegou, foram mesmo que uma foice (risos)! A 'arrojar' o povo, fazer medo, tomar conta das coisas ... o sítio de Juca de Mirim eles chamavam de "rabo cheio" (risos) porque tinha de tudo para eles carregarem. Eles não respeitavam, era como quem eram dono!"

Foi "a surpresa" com o início da construção, que, segundo ele, não sabia, quando viu, já estava chegando um grande contingente de pessoas e se instalando em suas comunidades como se "fossem donos". "Eles diziam que era o governo quem mandava". Segundo seu Zequinha, as obras iniciaram na Raposa, mas não soube dizer até onde continuaram.

A maior tristeza dele é quando fala da perda da propriedade de sua família, que foi cortada pelas máquinas para construção da linha. Assim ele disse: "Do meu pai, eles cortaram três tarefas e meia. Primeiro eles fizeram uma rodagem (eu lembro que o nome do tratorista era Carneiro), primeiro fizeram as estradas, depois vinham as máquinas para fazer a linha de ferro. Só Zefinha de Nocenso, irmã de Mané Inácio, perdeu quase tudo. Me 'lembra' que chegou as máquinas de cortar o terreno, fizeram uma oficina, perto da casa de pai. Eles faziam onde queriam fazer, armavam uma casa e cobriam com a lona.

Tinha um armazém perto de Maurício e no Pau-Preto, perto do olho d'água. O chefe ficava no Pau-Preto, ali em Zé Lino, no Pau Preto, dali pra lá um pouquinho...eu trabalhei pra ele, muitas vezes eu trabalhei pra ele na carroça, lá tinha duas casas, a que Zé Lino morava e do lado era o escritório. Tinha uma oficina perto de seu Manu também.

Os garimpeiros trabalhavam no picarete, as máquinas cavavam e os homens trabalhavam. Os garimpeiros era cortando, quebrando as nação, com tiro, as pedras voavam longe. A nação ficava perto de pai, tinha uma nação lá... Me lembro de três máquinas... era trabalhando na pedra pra dá tiro, trabalhavam no picarete...Quando eles iam 'trabaid', era uma situação muito fraca."

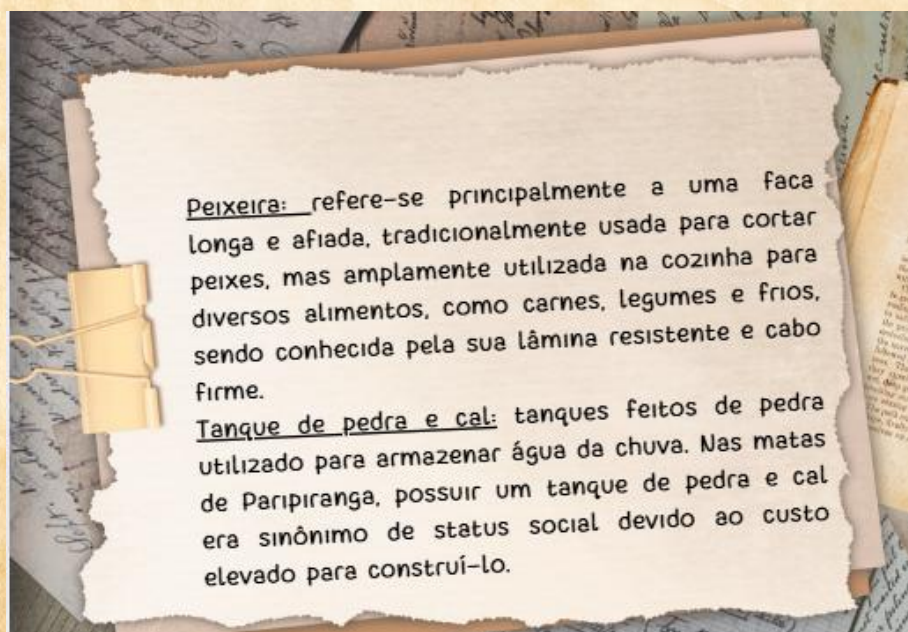
Ele também ressaltou que houve uma grande alteração na rotina das pessoas. De acordo com ele, "Mudou muito, eram brigando, não podia nem fazer o terço, alguma novena...eles eram desaforados (risos), tudo valente, parecia que queriam tomar conta das coisas, que tava dominando as coisas, dominavam tudo...O povo não tinha sossego não, se fazia uma novena, uma missa, eles eram briguentos, não sobrava nada (para dizer que o povo ia embora com medo); eram todos valentes, ninguém tinha mais gosto de fazer uma festa; eles se achavam donos de tudo."

Seu Zequinha disse que as moças só queriam namorar com os garimpeiros, “As moças só queriam namorar, casar com eles. Eu lembro de Judite de Pedro Afonso, que casou com um alagoano. Raimunda de Agripino se casou com um pernambucano!” Sobre os trabalhadores, ele disse que “Tinham muitos negros, usavam um shortinho ‘curtito’ (risos), o povo ficava já pra pegar....AVE MARIA!!!! Cada ‘pexerona’ do lado, parecia uma janela (eu perguntei se o povo era acostumado vestir esse tipo de roupa), “oi, meu pai, naquele tempo, vestia uma cirola, naquele tempo era cirola, não era cueca, oi, era amarrada aqui pra ninguém ver as pernas do povo...(risos)”.

Seu Zequinha, também narrou que os moradores, a maioria não recebeu indenização pela perda de suas propriedades. Assim ele relatou: “Dizem que pagaram até no Sabão, mas pra cá não pagou não! Pai procurou Jônatas Lima... dizem que recebeu até ali no Sabão, dizem, eu não sei não... Quando eles foram embora, as pessoas pegaram as pedras para fazer tanques de pedra e cal. Pai fez o tanque dele com as pedras que eles deixaram para trás.” De acordo com o senhor José Januário, o tanque de sua família foi construído com as pedras advindas da construção da linha abandonada após a suspensão das obras no local.

“Só levaram as máquinas, deixaram picaretas, enxadas, pá...”

FIQUE POR DENTRO!



Josefina Ercília Santana



Josefina Ercília Santana, mais conhecida como Dona Zizi, nasceu em 23 de janeiro de 1936, na comunidade Antas do Raso, local onde cresceu e viveu toda a sua vida. Filha de João José de Santana e Ercília Maria de Santana, ela dividiu seu lar com seus dez irmãos.

Zizi se destacou por sua atuação na comunidade. Como professora leiga, dedicou-se à alfabetização, ajudando a garantir que muitas crianças de Antas do Raso tivessem acesso à educação. Sua vida também a tornou uma fonte viva de memória e história para a comunidade. Ela testemunhou períodos importantes, como a construção e o posterior abandono da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso, experiência que ela viveu de perto, já que uma de suas irmãs casou-se com Alcides Moura, um trabalhador da Leste.

Por ter sido protagonista e testemunha desses eventos, Dona Zizi é frequentemente convidada para entrevistas sobre a história local, tendo inclusive participado recentemente de um documentário sobre a Capela de Pantaleão, um patrimônio histórico de sua comunidade.

Fervorosa cristã, a fé sempre pautou a vida de Dona Zizi. Ela manteve uma participação ativa nos movimentos religiosos, frequentando missas nas comunidades, novenas e terços na capela local. Até hoje, ela mantém essa tradição, participando das missas dominicais na Capela de Nossa Senhora da Conceição, próxima à sua residência.

Após o falecimento de seus pais, Dona Zizi passou a morar ao lado da casa de seu irmão, Santaninha. Atualmente, ela é muito bem cuidada e recebe todo o apoio e carinho de seus sobrinhos e sobrinhas.

Dona Josefina Ercília, a dona Zizi, viveu de perto o início da construção e o posterior abandono da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso. Ela conta como era a vida de sua família durante aquele período. A seguir, suas memórias:

“A linha de ferro foi uma surpresa que chegou no mundo sem ninguém esperar. Um dia, apareceram os homens com os piquetes, fazendo uns ‘pontaletezinho’ para marcar o lugar da construção. Há muitos anos se falava nessa linha, mas o povo já nem acreditava mais que ia sair. A surpresa foi essa: ninguém esperava mais. Diziam que não iam cavar nunca, que não passava mais nunca...

Mas, de repente, chegou um pessoal, se arranchou por aí e levantou barracos nos terrenos de meu pai e de vizinhos. E ficaram. Aí começaram a cavar a linha de ferro. Até hoje estão aí as ‘cavagens’.

Trabalharam muito, muita gente mesmo. Cavavam de picarete, de 'ichô'. Não tinha máquina ainda; depois é que chegou alguma. Era tudo a braço. Uns cortes fundos, minha fia, tudo cavado na força dos homens. Cada turma tinha uns 20 homens, com um feitor e os 'guarimpeiros'. No fim, já tinha muito beiradeiro trabalhando também. Mas foi bom, porque o tempo era escasso de trabalho, e a linha de ferro ajudou muito.

No dia que chegaram as 'pitadas'... No terreno de meu pai tinha uma roça de mandioca. À noite foi uma 'zuada braba', e a gente sem entender o que era. Quando amanheceu, tinham roçado a mandioca. Arrancaram tudo e jogaram num canto. Aí fizemos farinha — sem querer, mas não ia perder a mandioca nova, né? A casca era até branquinha. E assim se ajeitava as coisas, na paz.

A comunidade ficou toda desanimada. Aqui era um lugar sossegado, quieto, e de repente aquele povo de fora: de Pernambuco, Bahia, de outros cantos... o povo tinha medo, oh, minha fia, chegar e montar em cima das casas e derrubar, deixar as casas condenadas e derrubar. As pessoas tinham medo. Era muito barulho, muita explosão. O corte ficou quase na porta da cozinha da casa de meu pai. Um dia, depois de uma explosão, caiu pedra em cima do travesseiro. Minha mãe ficou com muito medo. Mudamos pra casa de meu irmão, depois voltamos, porque não tinha pra onde ir.

Meu pai deu queixa às autoridades de Paripiranga. Mandaram parar para não derrubar a casa. Prometeram indenização, mas nunca veio. Deram 20 mil a meu pai, naquele tempo era uma coisona, mas hoje.... e tudo de meu pai tinha com eles, de benefícios nunca teve não, graças a Deus, em nossa família, foi esse mesmo, Graças a Deus foi só isso.

E era muita gente trabalhando, morando em barracões de pindoba. Tinha gente branca, morena e uns negros que a gente até tinha medo e fechava as portas (risos).

Na linha de ferro era tudo na força dos homens que Deus dava. No começo, quase ninguém da comunidade trabalhava. Depois começaram também, ganhando os dias. Primeiro foi o povo de fora; depois, nos 'guarimpos', quase todos já eram moradores daqui (risos).

Os trabalhadores vinham da Bahia, de Pernambuco, chamavam de 'pernambucano', e de outros lugares que nem lembro mais. Era muita gente. Uns ficavam, outros iam embora, sempre mudando.

Fizeram barracas, poucas no começo, mas depois juntou um monte, formando até uma 'ruinha' no terreno de meu pai. Eram barracas de folha de pindoba, eu lembro direitinho. As últimas ficaram perto daquela mangueira ali. Eram muitas. As donas das barracas, as mulheres, eram muito amigueiras. Gostavam de conhecer o povo daqui, pediam favores,

vinham passear. As mulheres dos trabalhadores pediam pra torrar café, pilar café... Era quase como vizinho já. Mas, de repente, acabou-se. Acho que o governo interrompeu. De Salgado a Paulo Afonso era chão demais, muita despesa.

Foi um tempo alvoroçado. À noite, às vezes, a gente acordava com medo. A rua de barracas vinha até a mangueira — hoje a gente chama a mangueira de Carlinhos (risos). Passou um tempo e, num domingo, eles saíram gritando: 'Oi fogo, beiradeiros!' (risos). Todos corriam. Os beiradeiros eram os do lugar. Os garimpeiros chamavam as pessoas do lugar de beiradeiros. Era muita explosão de pólvora pra cavar as pedras. O povo corria pra debaixo da mesa, da cama, o que coubesse (risos).

E assim foi passando. Muito prejuízo, muita coisa. Cortaram terreno, fizeram rodagem no canto da terra de meu pai. Era aquele movimento, minha filha, que só Deus sabe. A gente desacostumada. Ave Maria, era tanto movimento, tanta mulher morando pertinho. Mas eram amigueiras. A gente torrava café pra elas. Tudo passou em paz, graças a Deus.

Tinha os armazéns, lá na outra estrada! Tinha o armazém que eles compravam tudo lá, até hoje tá lá, o barracão o homem fez uma casa e não usou e ficou pro barracão da linha de ferro. Ainda existe, mas não é barracão mais não, era no tempo da linha de ferro. O povo trabalhava e, quando era dia de sábado, iam todo pro barracão fazer as feiras ... nesse tempo até os beiradeiros, os homens das casas de família, os pais de família que eram novo. Eu digo que não era só de meu povo, a comunidade, né? Que iam fazer feira no barracão todo sábado não era só os garimpeiros não, os beiradeiros também iam fazer a feira dia de sábado, uma feira perto....

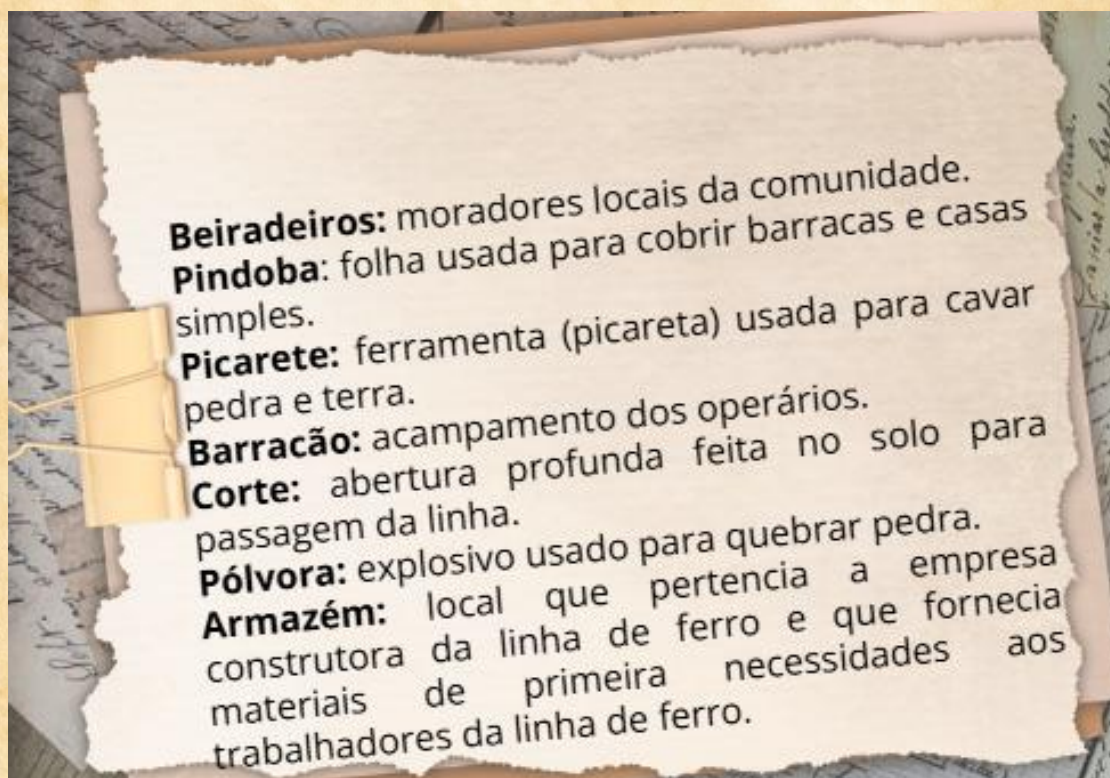
A casa de meu pai ficava ali perto da mangueira, na porta da cozinha. Onde hoje é a casa de Marcos, era mais pra cá. Fizeram o caminho, pediam permissão a meu pai e a meus irmãos. Foram ficando amigos. E, de repente, tudo se acabou. Quando tava no maior gosto de trabalhar, a linha de ferro parou. O povo ficou sem força, espalhado pelas terras 'aeias'.

Depois disso, uns foram embora, a maioria. Outros ainda se arrancharam por perto. E foi assim. Foram muitas pessoas que ficaram, que se interessou em casamento, foi muitos também, não foi só minha irmã não. Mas não tinha muitos conhecidos não. Tinha Domingos, esse até hoje tem a família aí, a filha desse homem, filha desse Domingo, Domingo Barbosa. Ele morreu aí na casa dele mesmo, não me lembro de tudo, só sei que morou muito tempo aí, ainda hoje tem a família de Domingos Barbosa...

Só sei que foi muito prejuízo, diziam que ia pagar indenização, mas meu pai nunca recebeu. Pagaram não, não! Meu pai foi lá na casa de justiça, que mandava na cidade, né? Lá do povo de Ismael. Ele disse: 'Aí, não, compadre, tenha medo não, a gente tá sofrendo, um dia a gente é feliz! Se preocupe não, vai passar a indenização, mas só que a indenização não passou.'

Passou muito tempo parado... meu pai mesmo falou com as autoridades, pois tinha medo de fazer as roças e chegar de novo e espatifar. Mas disseram que podiam trabalhar. Veio a decisão do governo e mandou parar tudo, na força que 'tava' minha 'fia', o 'guarimpo' tudo assim... na força que "tava"...veio a decisão do governo mandou parar tudo!"

FIQUE POR DENTRO!



Francino Dias de Carvalho



Francino Dias de Carvalho, filho de João Dias de Carvalho e Maria Dias de Carvalho, nasceu no dia 28/03/1935, no povoado Cutia, município de Paripiranga (BA), local onde cresceu junto aos cinco irmãos. Casou-se com dona Dadinha, com quem teve dois filhos, José e Ana. José continua o seu legado como agricultor e criador de gado na sua propriedade, na Cutia.

Seu Francino viveu toda a sua vida neste povoado. Agricultor, ele viveu a sua vida cuidando de suas terras, das quais tirou o sustento para sua família. Terras essas que sofreram grande devastação com o início das escavações para a chegada da linha de ferro que nunca foi concluída mas, à época pertencia a seus pais.

É na sua propriedade que ainda se mantém um monumento construído no período da construção da linha, um bueiro construído em 1952.

Ele se mudou para a cidade em 18 de dezembro de 2006, onde vive atualmente com sua esposa e filhos.

As memórias de Seu Francino, assim como as de Seu Zequinha, é de um tempo difícil para os moradores das matas. Ele ressaltou que "O povo ficava danado... o tratozão de esteira deles era um castigo", o que demonstra a insatisfação da população com a obra. Sobre isso ele ainda acrescentou: "Quando a linha de ferro passou, meu avô era vivo ainda, o trator entrou e esbagaçou tudo, metia o trator, arrancava os sítios e jogava na roça dele, as laranjeira, as ruma de laranjeira... foram cortando e não dizia nada... as pessoas só vendo!"

Seu Francino ainda hoje convive com as marcas da construção inacabada em sua propriedade no povoado Cutia. Nela os cortes e bancas são bem visíveis, percebe-se a perda da sua propriedade pelos cortes profundos, pelos montes de terra deixado para trás e, principalmente, a construção de um enorme bueiro no meio da propriedade. As lembranças dele estão muito relacionadas à "destruição" da propriedade que à época era de seu pai. Assim ele disse: "O trator chegou, cortou, cortou tudo, estragou tudo, era sítio de laranjeira... e nós não indenizado não, moça! O povo ficava danado... o tratozão de esteira deles era um castigo... Firme perdeu o sítio todinho... um vizinho que morava lá.

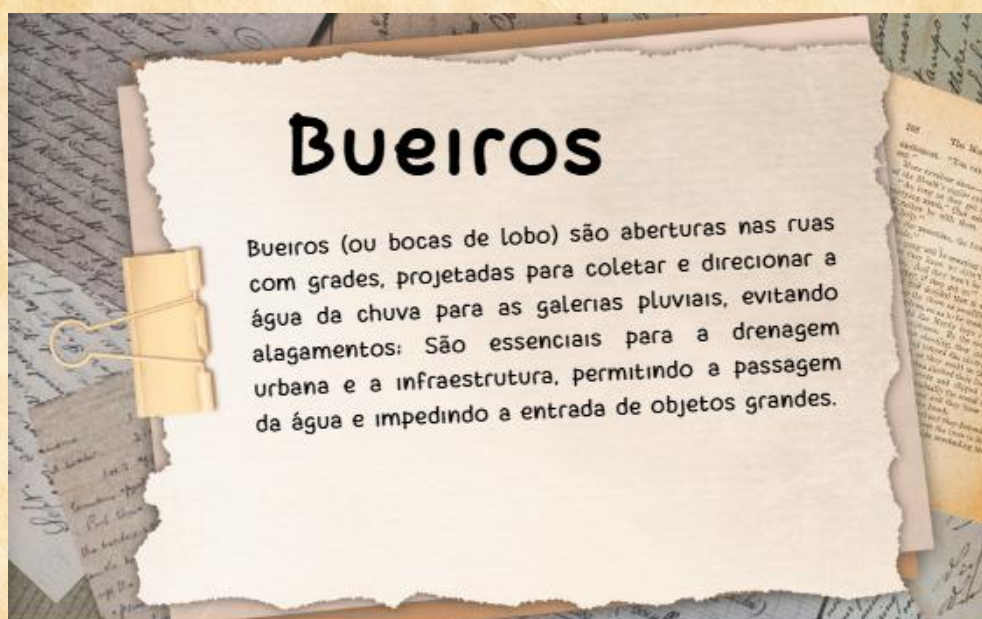
Eles trouxeram tanta pedra pra fazer os bueiro e depois pegaram do nosso terreno mesmo, tinha cada pedra braba, eles traziam nas caçambas e despejava lá pra fazer o bueiro... (as rochas resultantes das explosões em sua propriedade ainda é marca do tempo na propriedade de seu Francino. Um vale inteiro foi entupido com essas rochas).

Era muita gente trabalhando. Era muita gente de fora... Tinha negros, tinha branco, tinha de toda qualidade... Tinha os barracões, dominavam as terras tudo... No terreno de Zé de Pedro tinha um barracão... Eu só me lembro dos tratoristas, tinha um Afonso... tinha um galego... teve gente que casou aqui, ficou morando, lembro de Afonso... eu me esqueço o nome dele... tinha muita gente!"

Ele também reafirmou que não houve pagamento indenizatório pelo uso das propriedades. “Oxe! Que eu saiba, não! Receberam nada... nada! Não. Coisa errada... coisa errada... era muita coisa errada.

A reação do meu pai e tudo ali é que tinha que pagar, né? Ai passou o tempo, passou o tempo e até hoje... Dr. Chico era prefeito aqui, prefeito não, era mandado aqui, dizia que ia dá certo, ia dá certo e até hoje, morreram tudo, acabou tudo...”

FIQUE POR DENTRO!



DIÁLOGOS INTERDICINARES

**TEMAS CONTEMPORÂNEOS
TRANSVERSAIS (TCT) DA BNCC
CIDADANIA E CIVISMO: VALORIZAÇÃO
DO IDOSO**

**LÍNGUA PORTUGUESA: BIOGRAFIA
E HISTÓRIA EM QUADRINHOS
(HQ)**

**ARTES: ILUSTRAÇÃO DE
HQ**

Os filhos da Leste

Somente a memória é capaz de gravar em nossa alma as pessoas que amamos, os lugares que marcaram as fases da nossa vida e, mesmo com o passar do tempo, não os apagamos, porque a memória é o nosso próprio espírito. Sem nossas memórias, somos corpos sem alma, sem espírito, somos um corpo vazio, sem memória, somos um ser sem identidade. Candau (2011, p.16), no preâmbulo de seu livro, traz a seguinte afirmação: “É a memória, podemos afirmar, que vem fortalecer a identidade, tanto no nível individual quanto no coletivo: assim, restituir a memória desaparecida de uma pessoa é restituir sua identidade”

Inspirada por essa perspectiva, busquei as histórias dos trabalhadores da ferrovia que permaneceram no município de Paripiranga por ter criado laços afetivos nesta terra, através das memórias de seus descendentes. Pois, somente eles, que conviveram com esses trabalhadores, que os amaram, são capazes de reavivar as memórias dos trabalhadores da linha.

Assim, trago neste fascículo os nomes de alguns trabalhadores da linha de ferro que permaneceram em Paripiranga e as memórias de seus familiares. Iniciei pelos nomes, pois, como assegura Candau (2011, p. 67), “o nome é uma questão identitária e memorial” e que “Apagar o nome de uma pessoa de sua memória é negar sua existência; reencontrar o nome de uma vítima é retirá-la do esquecimento, fazê-la renascer e reconhece-la conferindo-lhe um rosto, uma identidade (Candau, 2011, p. 68).”

Dessa feita, ao trazer os nomes dos sujeitos que trabalharam na obra da linha de ferro, revive-se suas memórias por meio dos seus descendentes e, também, suas identidades, suas histórias para que eles não sejam esquecidos na poeira do tempo. Para o fortalecimento da identidade local, é necessário começar trazendo as histórias dos mais esquecidos, dos “de fora” que fizeram deste pedaço de terra fértil o seu lar, agregando-se ao povo desta terra e ajudando a formar a identidade local.

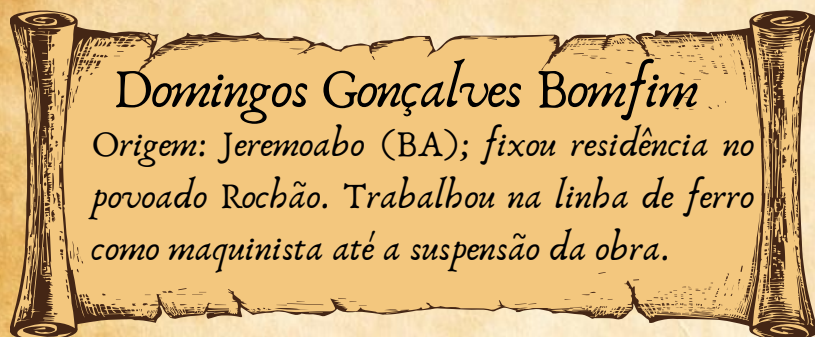
A seguir, apresento as fotos, a origem de oito trabalhadores da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso e o seu trabalho na obra. Logo após, alguns relatos de memórias dos filhos de quatro desses trabalhadores.

Os trabalhadores da Leste



Guilherme Nunes dos Anjos

Origem: Santo Sé (BA); fixou residência no pov. Sabão. Trabalhou na escavação e com dinamites na explosão de rochas na construção da ferrovia. Ele também foi chefe de turma, trabalhando na firma até a suspensão da obra.



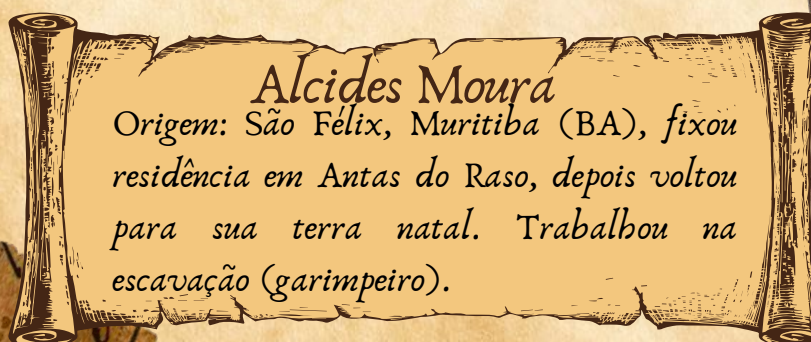
Domingos Gonçalves Bomfim

Origem: Jeremoabo (BA); fixou residência no povoado Rochão. Trabalhou na linha de ferro como maquinista até a suspensão da obra.



Manuel Ferreira Santos

Origem: Cansanção (BA); fixou residência no povoado Sabão. Trabalhou na linha de ferro como escavador (garimpeiro) até a suspensão da obra.



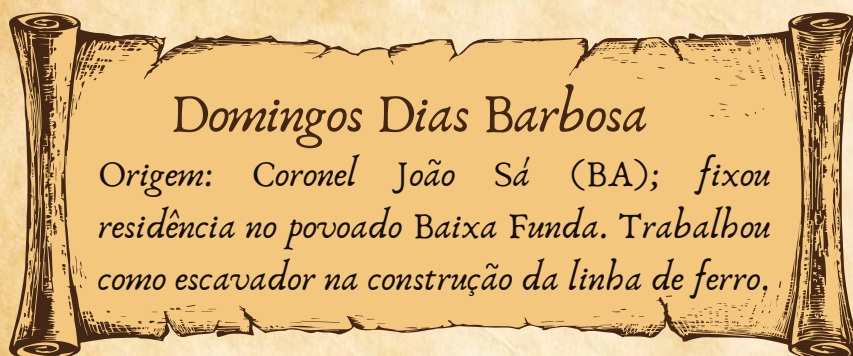
Alcides Moura

Origem: São Félix, Muritiba (BA), fixou residência em Antas do Raso, depois voltou para sua terra natal. Trabalhou na escavação (garimpeiro).





Claudionor Rodrigues Guimarães
Origem: Uauá (BA); fixou residência na cidade de Paripiranga. Trabalhou no escritório da Empresa Wolman Engenharia, no povoado Pau Preto até 1952.



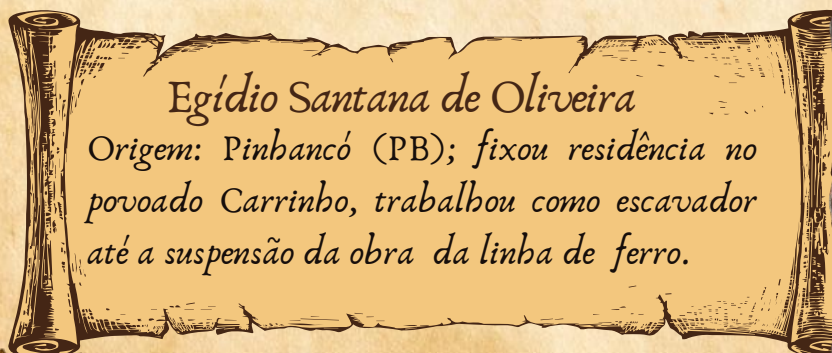
Domingos Dias Barbosa

Origem: Coronel João Sá (BA); fixou residência no povoado Baixa Funda. Trabalhou como escavador na construção da linha de ferro.



José Bezerra Lima

Origem Alagoas ou Paraíba; inicialmente fixou residência no povoado Barracão, depois em Roça de Dentro. Trabalhou como escavador na construção da linha de ferro.



Egídio Santana de Oliveira

Origem: Pinhancó (PB); fixou residência no povoado Carrinho, trabalhou como escavador até a suspensão da obra da linha de ferro.



Narrativas dos filhos da leste

Ao revisitar as memórias dos “filhos da Leste”, pude acessar o passado por meio das vivências transmitidas entre gerações, o que Pollak (1989) denomina “memória herdada.” Através dos descendentes dos operários que construíram suas vidas em Paripiranga, busquei compreender como a história da ferrovia moldou a identidade e a comunidade local.

A chegada das construtoras e de seus operários causou estranhamento inicial nas comunidades, contudo, muitas pessoas guardam memórias afetivas desse período. Um exemplo marcante são as famílias formadas a partir do encontro entre moradores locais e forasteiros.

A seguir, apresento o relato de quatro descendentes de trabalhadores da ferrovia que encontraram seus pares em terras paripiranguenses e aqui se estabeleceram:

- Dona Maria Ferreira dos Santos Oliveira, filha do “garimpeiro” Manuel Ferreira Santos, que partiu de Cansanção (BA) para trabalhar nos trilhos.
- José Elivon Gonçalves Bomfim, filho de Domingos Gonçalves, conhecido como “Domingos da Linha” pela natureza de seu ofício. Ele chegou a Paripiranga com outros operários para atuar na estrada de ferro Salgado/Paulo Afonso.
- João Carlos Bezerra Lima, filho de José Bezerra Lima, também operário ferroviário.
- Maria Emília Ferreira Guimarães Rabelo Maynard, filha de Claudionor Rodrigues Guimarães, que trabalhou no escritório da Wolman Engenharia Indústria e Comércio LTDA, na comunidade de Pau Preto.

Quatro famílias distintas, mas com uma história em comum: nasceram da união de trabalhadores da linha de ferro com mulheres das comunidades por onde o trem passaria.

Maria Ferreira dos Santos Oliveira

Dona Maria Ferreira dos Santos Oliveira, viúva, mãe e avó, é filha do garimpeiro Manuel Ferreira dos Santos. Seu Manuel casou-se com dona Antônia, moradora do povoado Sabão, onde passaram a viver e criar seus sete filhos. Ele faleceu há 35 anos e dona Antônia (conhecida carinhosamente como dona Totonha) morreu em 2024, aos 101 anos. Ao falar do pai, dona Maria não esconde o orgulho e recorda sempre: “meu pai era muito corajoso, muito corajoso!”

Sobre a chegada de seu Manuel a Paripiranga e sua participação na construção da linha férrea, ela lembra: “Meu pai, Manuel Ferreira dos Santos, ele era ‘garimpeiro’, veio do sertão de Cansanção na Bahia, ele veio de Cansanção, era um sertão muito brabo naquela época, né? Ele veio trabalhar na linha de ferro e se bateu, se bateu e chegou até aqui no Sabão. E depois daqui ficou trabalhando e ficou por aqui mesmo, quando saiu (a linha) ficou por aqui, conheceu minha e casou e morreu por aqui mesmo. (...) Ele escavava um pouco, aquelas pedras, depois vinham com aquele negócio, a tal de uma banana, aí botava lá embaixo, e aquilo não sei se tocava fogo, explodia e a pedra voava longe, aquelas enormes pedras que Seu Josa, a casa de seu Josa era na beirada daquele corte. E quando começou, seu Josa tirou a casa, não sei se indenizou... botou a casa pra lá, para aquelas pedras perigosa não cair.”

O medo dos “garimpeiros” era uma reação comum no início das obras, conforme relatou Dona Maria Ferreira. Ela descreveu a apreensão inicial da comunidade: “O povo tinha muito medo deles, depois muitos ficavam amigos. No início, quando eles chegaram, ficaram com medo que eram mal-encarados, depois foram se adaptando, uns eram bons amigos, outros, não.”

Dona Maria contou que, apesar do medo inicial que sua mãe tinha dos garimpeiros, ela acabou se casando com um deles. Contudo, o pai dela não foi inicialmente bem recebido pela família, que o via como um homem, no dizer de Dona Maria, “do oco do mundo”. Para concretizar o casamento e tranquilizar a família, o pai de Dona Maria mandou buscar seus documentos, comprovando seu estado civil de solteiro.

Atualmente, Dona Maria Ferreira reside na cidade de Paripiranga. Mesmo assim, ela conserva a casa da família na comunidade Sabão, um local que ela considera seu refúgio e lugar de descanso. Ao preservar essa casa, ela demonstra a importância desse espaço como um lugar de memória e origem familiar. Quanto à sua ligação com a família paterna, Dona Maria relata que não tem contato algum. Ela e seus irmãos fizeram apenas uma única viagem à cidade natal de seu pai, Cansanção (BA), para pagar uma promessa feita por ele.

José Elivon Gonçalves Bomfim

José Elivon Gonçalves Bomfim, 52 anos, é filho do trabalhador da linha de ferro Domingos Gonçalves (Domingos da Linha). Domingos da Linha, apelido dado pelos moradores da localidade porque ele trabalhava na linha de ferro, veio para Paripiranga juntamente com outros operários, trabalhar na Estrada de Ferro Salgado/Paulo Afonso. Sua função na firma era operador de "máquina pesada", mas "Ele era trabalhador, trabalhava com todas as máquinas".

Ele veio da cidade de Jeremoabo, na Bahia, e, segundo o seu filho Elivon, só retornou para sua cidade natal duas vezes, antes do casamento com sua mãe. Aqui ele fincou raízes ao se casar com Belira Alves Bomfim, moradora do povoado Rochão, com quem teve cinco filhos (2 in memoriam). Depois de casados, continuaram morando no Rochão. Atualmente, somente Elivon mora nesta comunidade, os demais moram em Salvador e em São Paulo.

Elivon descreveu seu pai como um homem "muito amiguel" e corajoso, o que ouvi, também de outras pessoas que o conheceram. Relatou que o trabalho realizado por Domingos da Linha era menos árduo, pois trabalhava como maquinista e que, após a paralisação da firma, a vida de Seu Domingos mudou, tornando-se marcada por longas ausências para trabalho. O próprio Elivon nasceu em Salvador, enquanto o pai estava empregado lá. Ele relatou que o pai não parava mais em casa: "Quando ele saiu da Leste foi trabalhar em outras regiões. Ele passava anos longe, depois voltava... viajava de novo."

Ele compartilhou algumas das histórias contadas pelo pai sobre suas jornadas: "Eu me lembro que ele contava que foi trabalhar na 'Transamazônica' e que só veio embora com medo dos indígenas que estavam atacando os trabalhadores (risos). Anos depois ele foi para São Paulo, onde trabalhou na Conoel. Ele contava que veio embora porque a empresa queria que ele fosse trabalhar no Iraque, mas ele não teve coragem de ir."

Apesar das longas temporadas de viagem para trabalho (nas quais a mãe o acompanhava), a família sempre retornava ao seu lugar, à comunidade, mantendo a fidelidade às suas raízes.

Elivon reconhece que, por ser o filho mais novo, não ouviu tantas histórias do pai quanto os irmãos mais velhos. No entanto, sua ligação com as memórias da família é evidente. Após o falecimento de seus pais, ele fez de tudo para comprar as terras e a casa que pertenciam à família, segundo ele "por... das recordações que eu tinha dela."

João Carlos Bezerra Silva

João Carlos Bezerra Lima é filho de José Bezerra Lima, garimpeiro que veio junto com as construtoras para trabalhar na linha de ferro em terras paripiranguenses. Seu trabalho na firma era de escavador. Segundo seu filho, “a função dele...ele era... ele era assim, trabalhava na escavação. Ele dizia que carregava terra de jegue, nos caçará...”

Inicialmente ele morou no povoado Barracão e, após a viuvez, foi residir no povoado Roça de Dentro. Nesta comunidade casou-se novamente e, deste casamento, nasceram João Carlos e Antônio. Seu filho tem dúvidas se ele veio de Alagoas ou Paraíba e não sabe o nome da cidade natal de seu pai. Ele relatou que seu pai dizia que saiu da sua terra natal e nunca mais voltou e que se arrependia de ter deixado sua mãe e não ter voltado mais para lá, “deixou pai, deixou mãe, deixou irmãos, deixou família e veio para cá e não teve mais notícia”.

João Carlos narrou que fica pensando como essa mãe não sofreu sem ter notícias do filho. Segundo ele, seu irmão queria procurar a família, mas sem ter o nome da cidade, ficaria impossível a procura. João Carlos relatou que seu pai “veio com mais duas pessoas para trabalhar, porque ele tinha uma amizade com um pessoal aí. Ele trabalhava também com um... Augusto, ele trabalhava com um tal de Augusto, que tinha uma perna só. Ele falava que o Augusto encostava a perna assim num barranco pra trabalhar e trabalhava cavando. Ele cavava um batente, colocava o ‘cotoco’ da perna...” Ele disse que seu pai morava no corte. “Morava ali no corte, perto de Dedé Januário, depois, quando ele morreu, ele já morreu aqui perto de Enoque, ele tinha vendido lá no corte. Ele morava no corte mesmo ali, era no corte... só não tem mais a casinha, porque a máquina veio e fez aquela descida. Antes não tinha aquela descida, era um corredor. Ele morou ali, um bocado de tempo, depois veio pra aqui e morreu aqui.” Seu Zé Bezerra, garimpeiro da Leste, morreu aos 94 anos e, segundo seu filho “graças a Deus conseguimos conviver 20 anos”.

João Carlos relatou que seu pai falava que “aqui era um lugar muito bom, que gostou daqui, e que o pessoal acolheu bem, porque ele era amiguelo, ele era amiguelo, com ele não tinha tempo ruim não. Fazia amizade com todo mundo. A convivência dele era muito boa.” Depois que a linha foi suspensa, ele permaneceu aqui e passou a trabalhar com empreita para cavar barragens. João Carlos disse que ele chorava de saudade da família, sofria ao pensar na mãe, sentia muita saudade da família e de sua terra natal, mas permaneceu aqui até a sua morte.

Maria Emília Ferreira Guimarães Maynard Rabelo

A história de Maria Emília Ferreira Guimarães Maynard Rabelo é mais uma história unida à história da linha de ferro. Ela é filha de Claudionor Rodrigues Guimarães, que veio de Uauá (BA) para trabalhar no escritório da construtora Wolman Engenharia Indústria e Comércio LTDA. Com ele veio, também, seu irmão José Rodrigues Guimarães. Seu Claudionor foi mais um trabalhador da linha de ferro que encontrou em terras paripiranguenses o seu par, mais precisamente nas matas de Paripiranga, no povoado Pau Preto.

Foi nesta comunidade que ele conheceu dona Carmélia, filha de José Lino Ferreira, fazendeiro, político, morador do povoado Pau Preto. Era na fazenda do senhor José Lino que ficava o escritório da firma construtora Wolman Engenharia Indústria e Comércio LTDA, responsável pela construção da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga.

Dona Maria Emília disse que não tem muitas lembranças da história da linha de ferro, mas lembra que: “Tenho conhecimento que ele trabalhava na parte administrativa, cujas tarefas eram executadas mais precisamente no escritório estabelecido pela empresa na Fazenda Pau Preto, de propriedade de meus avós maternos, José Lino Ferreira e Maria Chagas Ferreira, no município de Paripiranga, mediante pagamento de aluguel. Sobre a reação da comunidade local com a chegada dos trabalhadores, não lembro se meu pai, após vários anos, chegou a comentar. Sei que o relacionamento dele com pessoas da comunidade sempre foi muito bom, chegando mesmo a ter um bom relacionamento amoroso com minha mãe, chegando a casarem, com o consentimento de todos os familiares”.

Na empresa ele trabalhou até 1952, “quando eu tinha seis meses de vida, ele deixou de trabalhar nessa empresa, não conhecendo o motivo, voltando para sua terra natal, Uauá, já com família formada, (...) Porque ficou noivo da minha mãe, Carmélia Ferreira Guimarães, casaram, aguardaram meu nascimento e, após 6 (seis) meses, ele retornou à sua cidade natal, Uauá/BA, com a família, isso em junho/1952.”

Depois seu Claudionor retornou a Paripiranga e sua esposa se tornou uma grande comerciante. Sua boutique era a mais conceituada da cidade e região. Atualmente, somente seu filho José Arsênio reside no município de Paripiranga (BA).

Sugestão de leitura



SEQUÊNCIA DIDÁTICA: MEMÓRIA E HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO NAS MATAS DE PARIPIRANGA (BA)

Esta sequência didática tem como objetivo principal utilizar a História Oral (memórias de idosos da comunidade sobre a construção ferroviária inacabada na década de 1950) como fonte primária para a produção de biografias e Histórias em Quadrinhos (HQs). Esta sequência permite que os alunos atuem como micro historiadores, dando voz aos sujeitos da História que, muitas vezes, são silenciados pelas grandes narrativas. Isso justifica a importância do trabalho deles: eles estão salvando não só uma história individual, mas a história local que a documentação oficial pode ter esquecido, neste caso a história da construção inacabada da linha férrea Salgado/Paulo Afonso.

Componente Curricular: História e Identidade e Memória (Interdisciplinar com Língua Portuguesa, Artes e Temas Contemporâneos Transversais/TCTs)

SABERES:

- História oral e memórias;*
- O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) e o Plano de metas;*
- Biografia e História em Quadrinhos (HQ)*

COMPETÊNCIAS GERAIS DA BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC)

Competência Geral 1: Valorizar o conhecimento historicamente construído para entender a realidade local.

Competência Geral 4: Utilizar diferentes linguagens (oral, escrita, visual) para se expressar e compartilhar informações.

Competência Geral 7: Argumentar com base em fatos e informações confiáveis (as fontes orais), promovendo o respeito e a valorização da diversidade de experiências.

COMPETÊNCIAS ESPECÍFICAS DA BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC)

Competência 1: Compreender acontecimentos e processos: Analisar transformações e permanências sociais, políticas, econômicas e culturais ao longo do tempo e em diferentes espaços, para se posicionar no mundo contemporâneo.

Competência 2: Compreender a historicidade: Relacionar eventos e processos no tempo e espaço, problematizando as lógicas de organização cronológica e as ações humanas.

Competência 3: Elaborar questionamentos: Formular hipóteses, argumentos e proposições a partir de documentos e contextos históricos, usando empatia e diálogo.

Competência 5: Analisar o movimento de populações e mercadorias: Entender imigração, emigração, globalização e impactos de transportes/comunicações;

Competência 6: Compreender a produção historiográfica Entender conceitos como tempo, espaço, cultura e os procedimentos do historiador (identificação, análise de fontes).

HABILIDADES:

(EF09HI02): Caracterizar e compreender os ciclos da história republicana, identificando particularidades da história local e regional até 1954 (com extensão para o período imediatamente posterior, os anos 50, que marcam o auge ou o declínio da ferrovia).

EF09HI17) Identificar e analisar processos sociais, econômicos, culturais e políticos do Brasil a partir de 1946.

.(EF09HI18) Descrever e analisar as relações entre as transformações urbanas e seus impactos na cultura brasileira entre 1946 e 1964 e na produção das desigualdades regionais e sociais.

(EF09HI36): Identificar e discutir as diversidades identitárias e seus significados históricos, combatendo o preconceito (valorizando o saber do idoso).

PROBLEMÁTICA: *De que maneira a História Oral, baseada nas memórias dos idosos, pode ajudar os alunos do 9º ano a conhecer sobre a história local, especialmente da história da ferrovia Salgado/Paulo Afonso, as mudanças sociais e as identidades invisibilizadas de sua comunidade ou cidade? Por que alguns eventos, tradições ou transformações históricas importantes da nossa comunidade não estão registrados nos livros, mas permanecem vivos na memória dos idosos? Como a comparação entre as fontes escritas/oficiais (documentos, jornais antigos) e as narrativas orais (entrevistas) desafiam ou complementam o que sabemos sobre a história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso?*

OBJETIVO GERAL: *Valorizar a memória dos idosos e a história oral para conhecer a história local.*

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

·Conhecer a história local a partir das memórias dos idosos da comunidade;

·Valorizar a memória dos idosos;

- Conhecer o plano de metas de JK e seus desdobramentos;
- Entender a relação da suspensão das obras da ferrovia Salgado/ Paulo Afonso com o plano de metas de Juscelino Kubistchek de Oliveira;
- Conhecer a história dos trabalhadores vindos de outros estados para o município de Paripiranga (BA).

ETAPAS DA SEQUÊNCIA DIDÁTICA:

MOMENTO I: Acolhimento, sensibilização e contextualização (Duas aulas)

No primeiro fascículo, nós estudamos sobre a história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA), neste, estudaremos sobre as memórias das pessoas que viveram à época e dos filhos dos trabalhadores da ferrovia que nasceram da união desses trabalhadores com moradoras locais.

Para iniciar, introduzir o tema da SD e, em seguida, apresentar as fotos dos quatro sujeitos (em data show ou impresso) que narraram suas memórias sobre o início da construção da linha de ferro, levantando os seguintes questionamentos: “Como vocês acham que era viver aqui há mais de 70 anos quando iniciou a construção da linha férrea Salgado/Paulo Afonso? Será se os mais velhos poderiam nos ajudar a entender como era nosso lugar na década de 1950? Será que eles têm boas memórias deste tempo?”

Contextualização:

1. Apresentação da frase: “Na África, um velho que morre é uma biblioteca em chamas (Amadou Hampaté Bâ)”. Embora o contexto seja o Brasil dos anos 50, a sabedoria é universal. “Qual é a ‘biblioteca’ que o idoso das matas de Paripiranga guarda? O que se perde se a memória dele se apagar?”
2. Conversar sobre o que é “memória”: o que os estudantes entendem sobre a memória; como os mais velhos guardam histórias importantes.
3. Utilizar o texto introdutório do fascículo 02 para explicar o conceito de memória e trazer, também, os textos o mito da memória e a memória na África tradicional. Discutir sobre a diferença entre memória individual e memória coletiva;
4. A memória como fonte histórica: o professor apresenta o que é História Oral, em seguida explana sobre o valor da oralidade para comunidades rurais, para manter viva suas histórias.

Obs.: É importante que os alunos/as registrem os conceitos no caderno.

MOMENTO 2: Exploração e investigação com fontes primárias (quatro aulas)

Apresentar e analisar as biografias e memórias dos quatro idosos; as narrativas dos descendentes dos "garimpeiros" e estudar o contexto histórico do período do início da construção e abandono da ferrovia.

Etapas: 1. Dividir a turma em 4 grupos: a) cada grupo receberá a biografia e as memórias de um dos idosos para fazer a leitura e análise; b) receberão, também, as narrativas dos filhos da Leste; c) cada grupo apresenta os sujeitos, suas histórias e suas memórias sobre a linha de ferro.

2. Paradas estratégicas para explicar termos (garimpeiro, beiradeiro, barracas de pindoba, picarete etc.) ou outros termos que a turma não compreenda.

3. Discussão guiada: Quem eram os personagens dos textos lidos? O que mudou com a chegada dos trabalhadores? Quais foram os benefícios e prejuízos para as famílias? Por que grandes obras podem trazer desenvolvimento e ao mesmo tempo provocar prejuízos? O que muda quando trabalhadores de outras regiões chegam a uma comunidade pequena? Em qual contexto histórico esses sujeitos estavam inseridos?

4. A partir das respostas dadas pelos/as alunos/as, o/a professor/a retoma o segundo governo de Getúlio Vargas e introduz o governo de Juscelino Kubitschek (JK), destacando o Plano de Metas: a) O Desenvolvimentismo e JK (1956-1961); "50 Anos em 5": A eleição de Juscelino Kubitschek (JK) e seu lema de desenvolver o país rapidamente. A principal meta era a industrialização, com forte atração de capital estrangeiro (indústria automobilística). O Paradigma Rodoviário: O contexto mais importante para a ferrovia! O Plano de Metas de JK priorizou a construção de rodovias (para atender a nova indústria automobilística) em detrimento da ferrovia (O/a professor/a pode utilizar o livro didático para o estudo do governo de JK).

5. Perguntar aos alunos: A construção/modernização que o idoso lembra pode ter sido um último grande investimento antes do abandono, ou já era uma linha de apoio ao modal rodoviário? O que aconteceu com a linha depois? (Neste ponto pode retomar a leitura dos jornais (estudados na primeira SD) que falavam sobre a suspensão da construção da linha de ferro).

6. Por fim, o professor lança o DESAFIO: pesquisar outras pessoas que vivenciaram o tempo do início da construção da linha de ferro; algum familiar que reside em Paripiranga ou um idoso/a que mora próximo aos cortes ou bancas para realizar uma entrevista e, posteriormente, produzir suas biografias. A partir delas produzir histórias em quadrinhos (As escolas que não tiverem acesso a nenhum possível entrevistado, pode produzir uma história em quadrinhos a partir das memórias compartilhadas pelos idosos

ou pelos filhos da Leste).

7. Preparação para a Entrevista: Elaborar, com a ajuda do/a docente, um roteiro de entrevista semiestruturada em grupo, focando em:

a) A vida do entrevistado (biografia); b) Sua relação com a história da ferrovia (se viveu à época do início da construção da linha de ferro, se é descendente de um trabalhador da linha de ferro, se conhece alguma história sobre a estrada de ferro ou se apenas mora próximo aos cortes e/ou comunidades cortadas pela linha);

c) A importância que o trem teria para a população de Paripiranga (BA).

Material a ser utilizado pelas equipes: Cadernos de anotações, gravador (celulares), Termo de autorização de uso de imagem/voz para o entrevistado (obrigatório).

PS. Locais onde pode ser realizada a pesquisa de campo: Bairro Corte, Correntes, Cutia (Bairro ou comunidade rural); Povoados: Roça de Dentro, Pau Preto, Sabão, Baixa Funda, Antas do Raso, Baixão, dentre outros (Dependendo da localização da escola)

MOMENTO 03: Análise e sistematização (três aulas)

1. Análise da fonte oral: Transcrição e análise comparativa das entrevistas. Discutir: Quais são as semelhanças e diferenças nas narrativas? Quais são os sentimentos predominantes (nostalgia, orgulho, tristeza)? Como a memória individual se conecta com a história local? Os grupos transcrevem e compartilham os trechos mais relevantes, comparando as narrativas. Seleção da memória central para a HQ (Aqui é o momento do/a professor/a tirar todas as dúvidas em relação a biografia e produção de HQs).

2. Produção Biográfica: Cada grupo de alunos (responsável por uma entrevista) deve escrever uma biografia detalhada do seu entrevistado, utilizando as informações da entrevista e contextualizando-a com a história do Brasil e de Paripiranga (anos 50).

OBS. Os grupos que não conseguirem entrevistar nenhum sujeito escolhem um dos/as idosos/as ou filho/a dos trabalhadores (apresentados na primeira aula) para produzir a HQ.

3. Criação da História em Quadrinhos: Os alunos transformam o trecho mais significativo da biografia (a memória da construção/trabalho ferroviário) em uma História em Quadrinhos. O foco deve ser na narrativa visual e na emoção do depoimento.

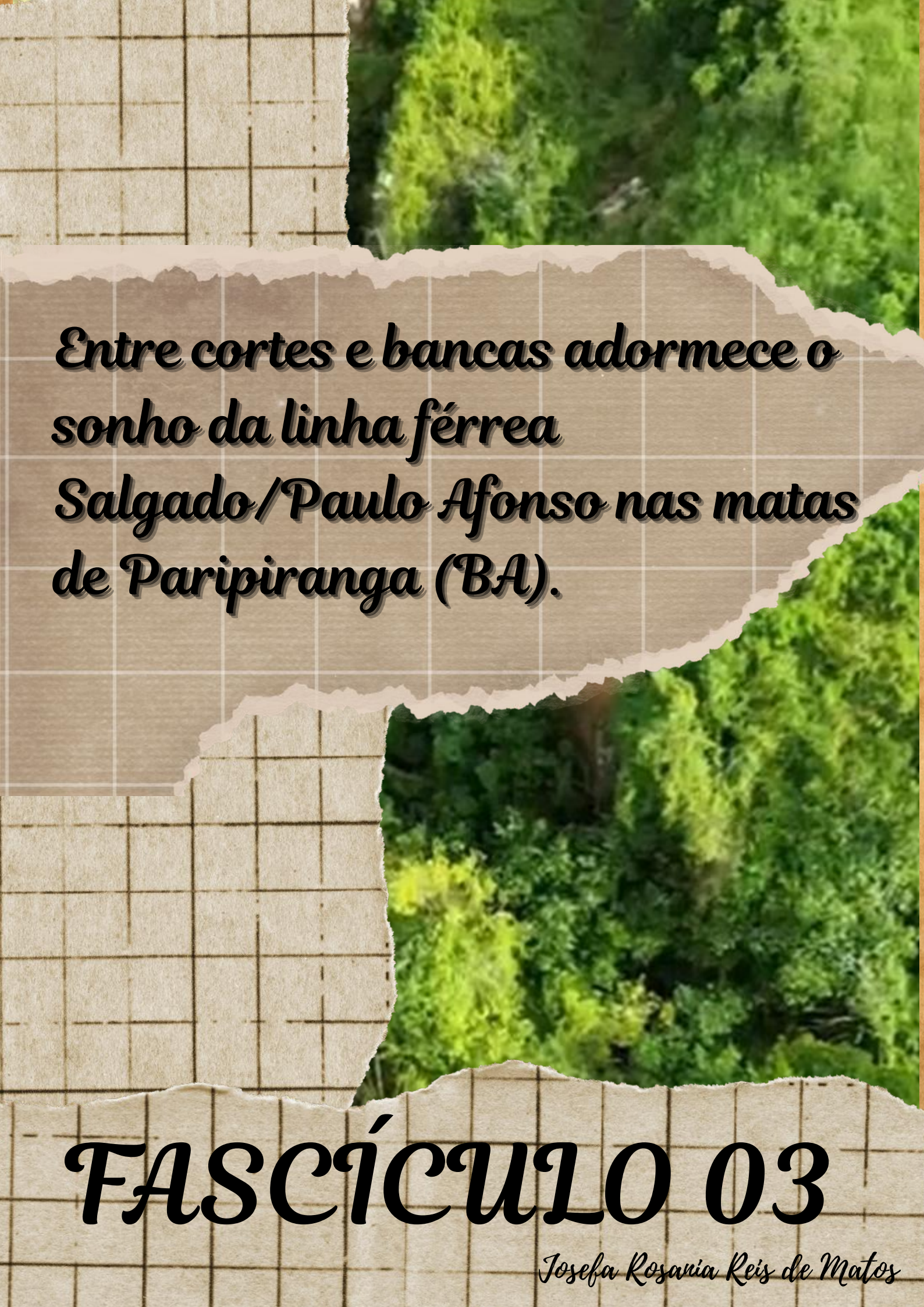
4. Apresentação das biografias e histórias em quadrinhos (HQs): as equipes apresentam para a turma, demonstrando o que aprenderam e como desenvolveram suas habilidades de pesquisa e análise. Após as apresentações, as equipes preparam a exposição das biografias e HQs.

MOMENTO 4: Fechamento e avaliação (duas aulas)

1. *Exposição e Compartilhamento: Realizar uma exposição das biografias e Histórias em Quadrinhos na escola, convidando os idosos entrevistados pelos alunos. Apresentar as biografias e as HQs.*
2. *Autoavaliação: Peça aos alunos que reflitam sobre seu próprio aprendizado, as dificuldades encontradas e as descobertas mais significativas (o/a professor/a pode confeccionar uma ficha avaliativa);*
3. *Síntese do/a professor/a: fazer uma síntese final, consolidando os principais pontos aprendidos e reforçando a importância do respeito e da valorização dos idosos e de sua relevância para preservar a memória e a história local.*
4. *Avaliação: A avaliação deve ser processual e considerar as diferentes etapas:*
 1. *A compreensão dos conceitos históricos e a capacidade de estabelecer conexões entre o passado e o presente;*
 2. *A organização e a análise das informações coletadas;*
 - *Participação ética: Engajamento na pesquisa de campo e respeito ao entrevistado;*
 - *Rigor histórico: Utilização correta da fonte oral, contextualização histórica da década de 1950 e articulação da memória individual com a história local.*
 - *Habilidade de linguagem: Qualidade da escrita na biografia (clareza, organização) e domínio da linguagem visual na HQ (criação de uma narrativa sequencial coerente).*

REFERÊNCIAS

- BOSI, E. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. 20 ed.- São Paulo: Companhia das Letras, 2023.
- CANDAU, J. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2011.
- HAMPATÉ BÂ, A.. *A tradição viva*. In *História geral da África, I: Metodologia e pré-história da África*/editado por J. Ki-zerbo. 2 ed. ver. -Brasília: Unesco, 2010.
- LIMA, J. R. S. de. *Railton faz: Construindo soluções*. Belo Horizonte: Páginas Editora, 2022.
- MEIHY, J. C. S. B. *(Re) introduzindo História Oral no Brasil*. São Paulo: Xamã, 1996.
- POLLAK, M. *Memória e identidade social*. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.



**Entre cortes e bancas adormece o
sonho da linha férrea
Salgado/Paulo Afonso nas matas
de Paripiranga (BA).**

FASCÍCULO 03

Josefa Rosania Reis de Matos

ENTRE CORTES E BANCAS ADORMECE O SONHO DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO NAS MATAS DE PARIPIRANGA (BA).

A construção da grande obra da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, iniciada no município de Paripiranga (BA), em 1950, deixou marcas evidentes tanto na vida das pessoas (como visto no fascículo 2) como do meio ambiente. O relevo de parte de nosso município carrega as marcas desse tempo. Principalmente, as comunidades rurais que foram surpreendidas com máquinas, dinamites que chegaram, cortaram a terra, explodiram paredões de rochas, destruíram sítios e plantações.

Os cortes e as bancas visíveis ao longo dessas comunidades e do bairro Corte são vestígios que contam a história da obra inacabada da ferrovia. Neste fascículo, apresento os registros fotográficos feitos ao longo da pesquisa, locais que ajudam a entender a história da Leste e dos impactos que a construção inacabada causou aos moradores das matas de Paripiranga (BA).

Aqui apresento, também, os vestígios deixados pelas construtoras que sequer são conhecidas pela maioria dos moradores. Vestígios ocultos pela vegetação nativa ou em propriedades particulares. Esses lugares, contam a história da ferrovia inacabada e, atualmente, podem ser chamados de lugares de memória que ajudam a manter viva a lembrança daquele evento histórico, evitando o esquecimento. Segundo Pierre Nora (1993), os lugares de memória surgem do sentimento de que não existe mais uma memória espontânea; vivemos em uma era de aceleração da história que rompe o equilíbrio entre tradição e modernidade. Para o autor, esses lugares (que podem ser geográficos, monumentais ou simbólicos) são "suportes" onde a memória se cristaliza para não ser varrida pelo fluxo do tempo. No contexto de comunidades rurais impactadas por uma construção ferroviária inconclusa, esses espaços (cortes e bancas) são símbolos de uma frustração, de uma promessa de progresso que não chegou e do descaso com as comunidades e seu povo, bem como com o erário público.

Esses vestígios serão apresentados neste fascículo por meio de fotografias. As fotos revelam a cicatriz no terreno (cortes em morros, desmatamento) que a natureza pode ter tentado cobrir, mas não apagou. Pois, muitas vezes, o que não tem função econômica imediata deixa de ser visto pela sociedade. Os moradores locais se acostumam com as ruínas; elas passam a fazer parte da paisagem como obstáculos (no caso, muitos bueiros foram entupidos ou reaproveitados) ou coisas velhas, perdendo o status de monumento.

A história oficial costuma celebrar o que foi concluído. O que deu errado (o fracasso) é frequentemente escondido por gestões públicas para evitar o debate sobre desperdício de recursos e má gestão.

O esquecimento é, muitas vezes, um processo político. Esquecer uma obra inacabada é uma forma de não lidar com as promessas não cumpridas de modernização.

Se a comunidade não reconhece aquele vestígio como parte da sua identidade, ele não é preservado. Sem o selo de "patrimônio", o lugar torna-se apenas um terreno baldio, área de risco ou, simplesmente, local de descarte de lixo.

Mas os vestígios são testemunhas silenciosas de uma determinada época e revelam a escala do que se pretendia construir e o modelo de desenvolvimento escolhido (o ferroviário, que depois foi abandonado pelo rodoviarismo). As fotos mostram, também, como o meio ambiente reage à intervenção humana e como a degradação persiste, mesmo após a interrupção da obra.

A maior lição que se pode aprender é a de que o progresso sem planejamento é um custo para o futuro. Uma obra de grande porte não termina quando o dinheiro acaba; os danos causados ao solo e à fauna permanecem. O vazio deixado pela não conclusão da ferrovia é um convite para discutir sustentabilidade e o uso ético do dinheiro público, ensinando que o patrimônio histórico não é feito só de vitórias, mas também de memórias de alerta.

O patrimônio não é apenas o monumento bonito e acabado. A ferrovia inacabada é um patrimônio material e industrial que denuncia um projeto de nação interrompido, sendo uma prova documental dos erros políticos e dos impactos ambientais do passado.

FIQUE POR DENTRO!

PATRIMÔNIO MATERIAL

Segundo o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o patrimônio material é um conjunto de bens culturais tangíveis (palpáveis), classificados em quatro Livros do Tombo: Arqueológico, Paisagístico e Etnográfico; Histórico; Belas Artes; e das Artes Aplicadas, abrangendo bens imóveis (cidades, sítios) e móveis (acervos, documentos, coleções), protegidos por lei para sua preservação e usufruto.

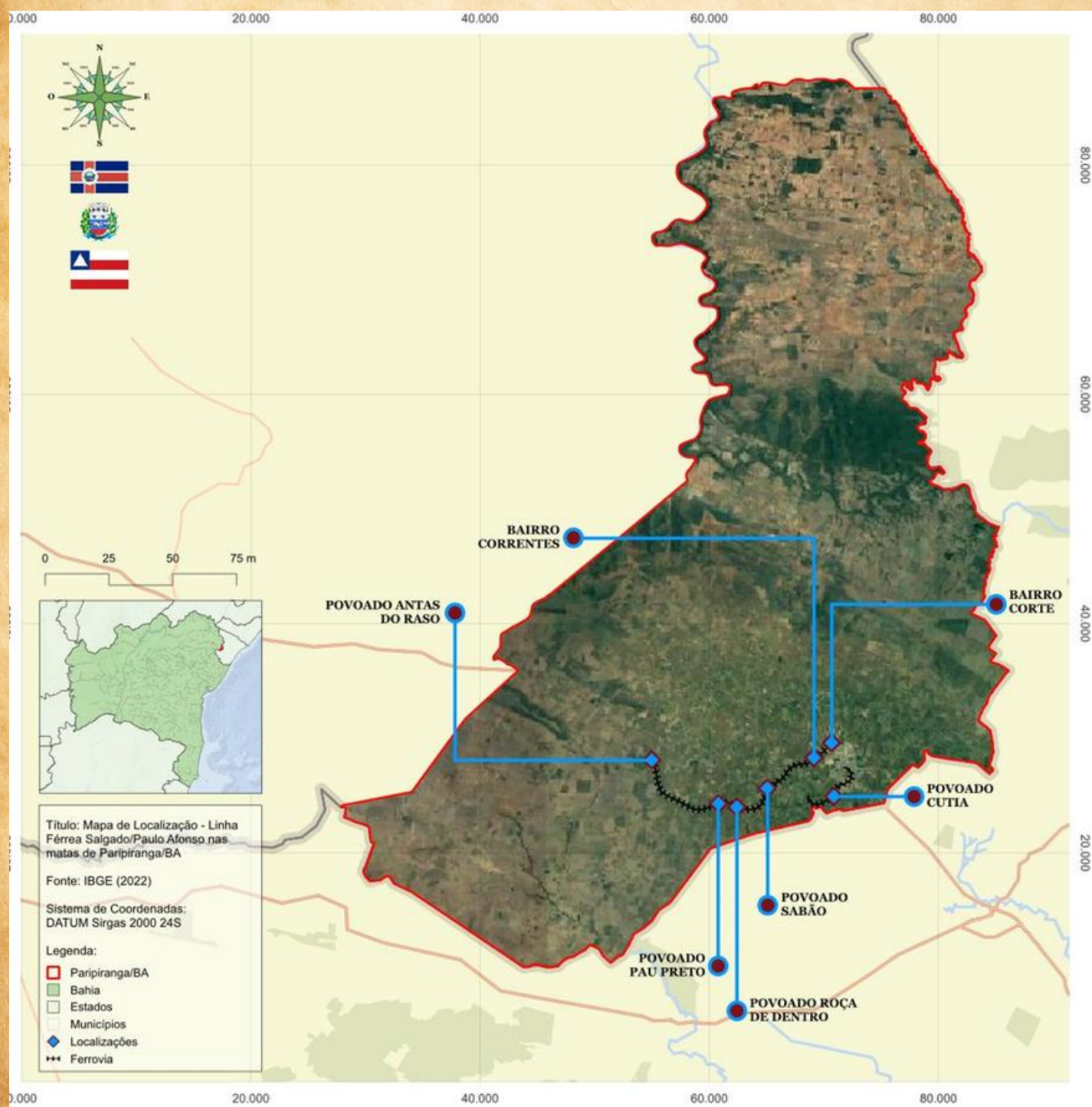
Patrimônio Industrial

Segundo a Carta de Nizhny Tagil (2003), um dos principais documentos teóricos sobre o tema, o patrimônio industrial compreende:

"Os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios consistem em edifícios e maquinaria, oficinas, moinhos e fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, infraestruturas de transporte e de energia, bem como locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria (Carta de Nizhny Tagil (2003))"

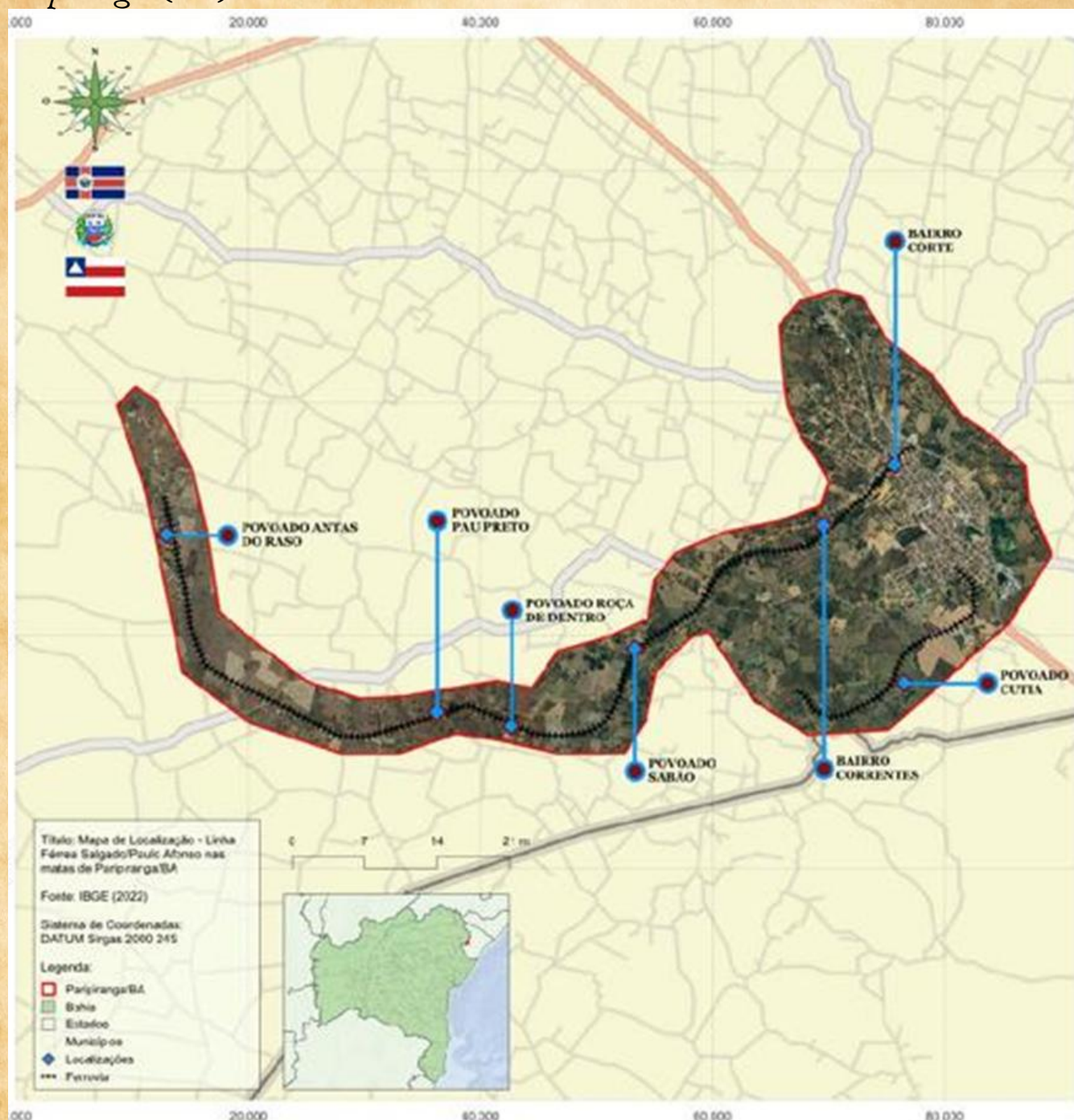
Os mapas abaixo mostram o município de Paripiranga, sua localização, destacando as comunidades cortadas para a construção da linha de ferro. São estas as comunidades onde moravam os idosos (entrevistados) que vivenciaram a época do início das obras. Destaca, também, os rastros da linha de trem, ou seja, os cortes e bancas, no mapa, marcado por trilhos de trem. Os mapas foram produzidos objetivando marcar, com precisão, os locais que apresentam as marcas da construção inacabada. São nesses locais que foram encontrados vestígios materiais, como os bueiros e pedaços de trilhos deixados após o abandono da obra.

Mapa 1: Linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA)



Fonte: Mapa produzido por Alexandre Vítor Dávila

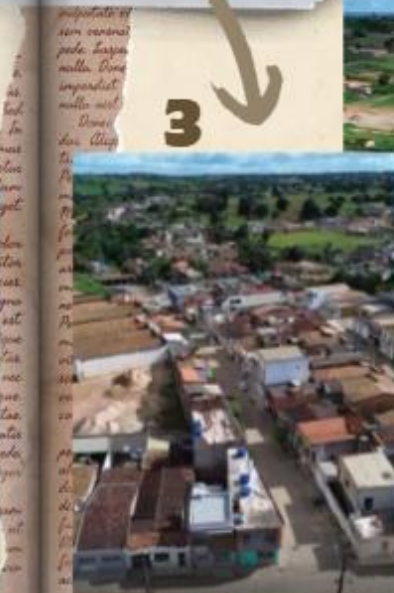
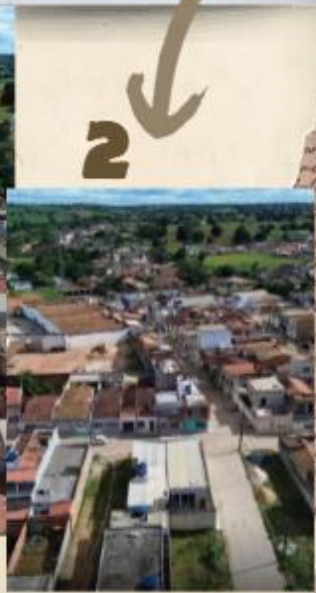
Mapa 2: Os vestígios (cortes e bancas) da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA)



Fonte: Mapa produzido por Alexandre Vítor Dávila

Apresentam-se, a seguir, os registros fotográficos realizados durante a pesquisa de campo nessas comunidades, no povoado Raposa (Simão Dias/Se) e na cidade de Salgado (SE). As imagens trazem à lume as marcas no solo deixadas após a suspensão das obras; hoje, esses cortes, bancas e elevações de terra constituem vestígios históricos de uma trajetória que precisa ser conhecida pelas novas gerações. Além das alterações no relevo, os elementos encontrados (como bueiros e trilhos abandonados) evidenciam que a construção estava em estágio avançado, servindo como evidências materiais fundamentais para a compreensão da história da ferrovia.

Bairro Corte



Vista aérea do bairro Corte (Registro (drone) feito por: José Nelson Andrade)



O bairro Corte, surgido a partir das intervenções ferroviárias, não integrava a zona urbana nos anos 50. Com o tempo, a paisagem foi ressignificada: os cortes deram lugar a ruas e a área transformou-se em um bairro habitado. Essa ocupação respeitou a topografia da obra, com vias que nasceram dentro das próprias escavações e sobre as elevações de terra.

Correntes

1



2



3



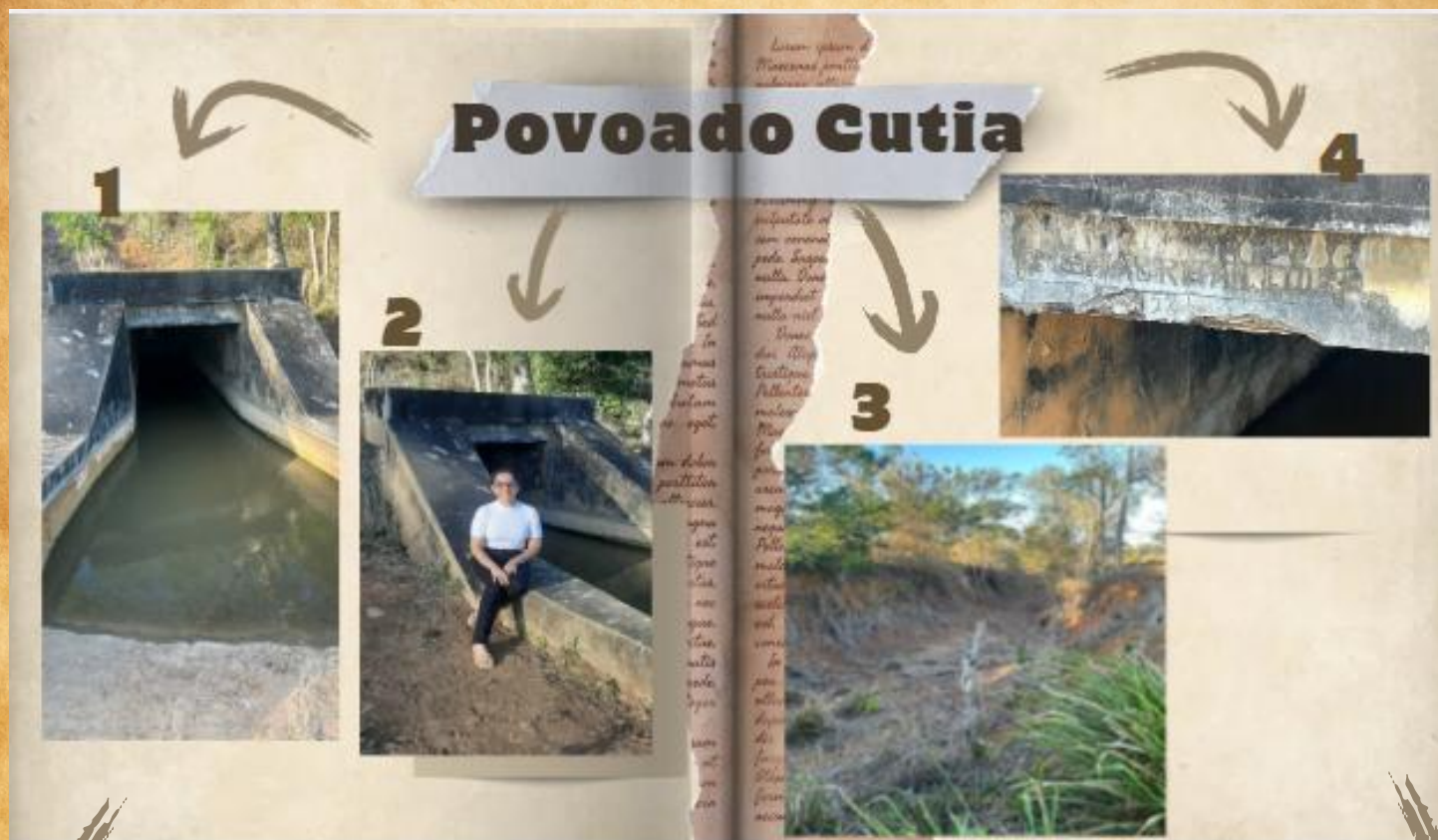
4



Comunidade Correntes



Os cortes nas Correntes apresentam grande profundidade e estendem-se em direção ao povoado Sabão. Apesar da topografia acentuada, famílias construíram suas casas às margens das fendas e ao longo das encostas. Na parte baixa, há uma pequena rua e uma estrada que cruza o corte, servindo de acesso à rua do cemitério.



Bueiro construído pela Cosntrutora Mauritan LTDA, povoado Cutia.



A alteração no ambiente natural é evidente nesta localidade. Dado o relevo acidentado, as intervenções no solo são nítidas: cortes profundos e bancas reconfiguraram a topografia original, enquanto o vale que caracterizava a área foi preenchido por fragmentos rochosos provenientes das escavações e explosões nas rochas. Na propriedade do Sr. Francino Carvalho, destaca-se um bueiro edificado pela construtora Mauritan; a estrutura resiste à ação do tempo e preserva uma inscrição com a data da obra e o nome da empresa responsável, resistindo como um testemunho físico da passagem da obra pela comunidade.



Bueiro, povoado Cutia/Barracão

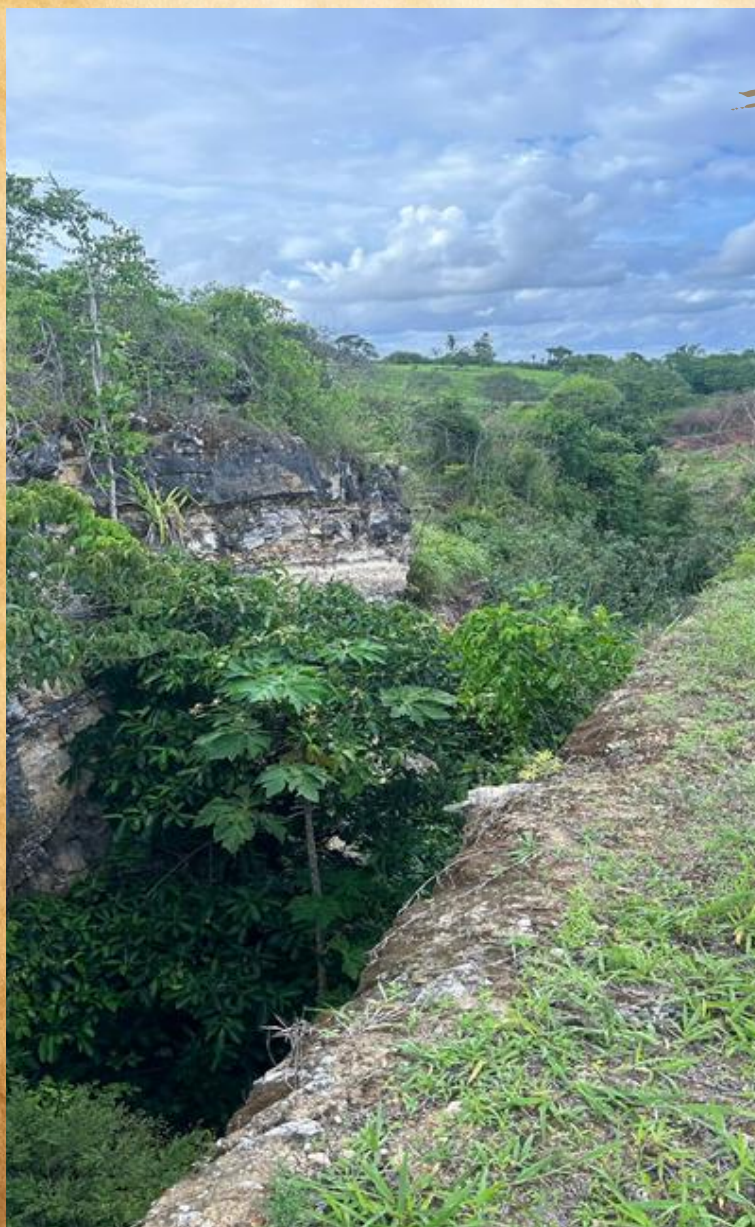


Outro vestígio deixado pelas construtoras localiza-se entre as comunidades Cutia e Barracão. O enorme bueiro encontra-se em uma área isolada e de difícil acesso, situada em propriedade particular. A estrutura está cercada por uma pastagem de alto capim e imersa em vegetação espinhosa, o que dificulta sua visualização e aproximação.

Povoado Sabão



Cortes no povoado Sabão



Os cortes no povoado Sabão são bastante acentuados devido ao relevo de planalto. Devido à presença de rochas, exigiu o uso de dinamites para a abertura da linha ferroviária, resultando em escavações profundas. O impacto geográfico foi acompanhado pelo social, pois muitas famílias precisaram deixar suas residências para dar lugar ao traçado da linha férrea.

Gruta do Sabão



Caverna do Sabão, (Fonte: GMSE- Grupo Mundo Subterrâneo de Espeleologia, 2022)



Caverna do Sabão, localizada dentro do corte e, por muito tempo, foi utilizado como local de descarte de lixo. De acordo com o GMSE:

“A caverna do Sabão é uma cavidade de pequena extensão, porém apresenta significativa interferência antrópica. Durante anos, a comunidade local utilizou o local para descarte de lixo. Embora essa prática tenha sido interrompida, as consequências ainda são visíveis, sendo necessárias intervenções para a limpeza da área. No entanto, tais ações não são simples de serem executadas (GMSE)”

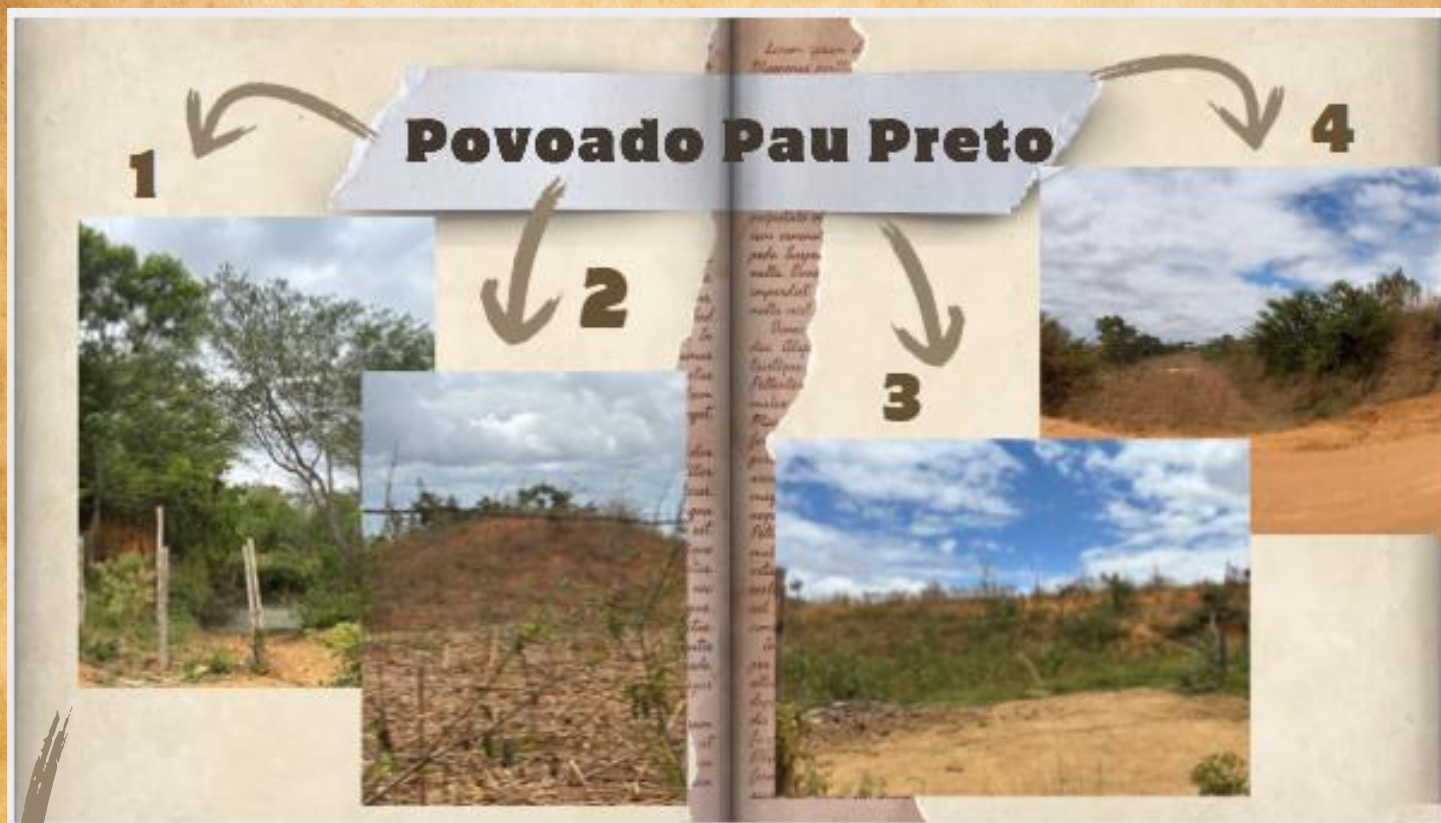
Roça de Dentro



Bueiro no povoado Roça de Dentro



Os cortes gigantescos e as bancas são elementos presentes na comunidade. Próximo à antiga casa da família Januário, a própria abertura do corte passou a servir como estrada, rodeada por uma imponente vegetação nativa que resiste nas encostas. Em contrapartida, alguns desses trechos têm sido degradados pelo acúmulo de lixo. As bancas também assumiram a função de estradas, escondendo-se na paisagem modificada pela obra. Além dessas estruturas, existe um bueiro localizado na propriedade de Reginaldo Januário dos Santos. Segundo o morador, outros dois bueiros da região foram aterrados pelos donos das propriedades.



Cortes e bancas no povoado Pau Preto



O povoado Pau Preto também preserva em seu solo as marcas da infraestrutura ferroviária, com cortes e bancas bastante acentuados. Em dois pontos específicos, o traçado dos cortes é interceptado por estradas: o primeiro defronte à residência do Sr. Givaldo e o segundo, próximo à propriedade do Sr. Manuel (Manu). A banca de maior elevação, atualmente convertida em estrada de terra batida, situa-se nas proximidades do povoado Baixa Funda. Além das modificações físicas, o povoado serviu como polo administrativo da construção, abrigando o escritório da Wolman Engenharia.

Pedaços de trilhos (década de 1950)

1



2



3



4



Pedaços de trilhos pertencentes a moradores do povoado Pau Preto



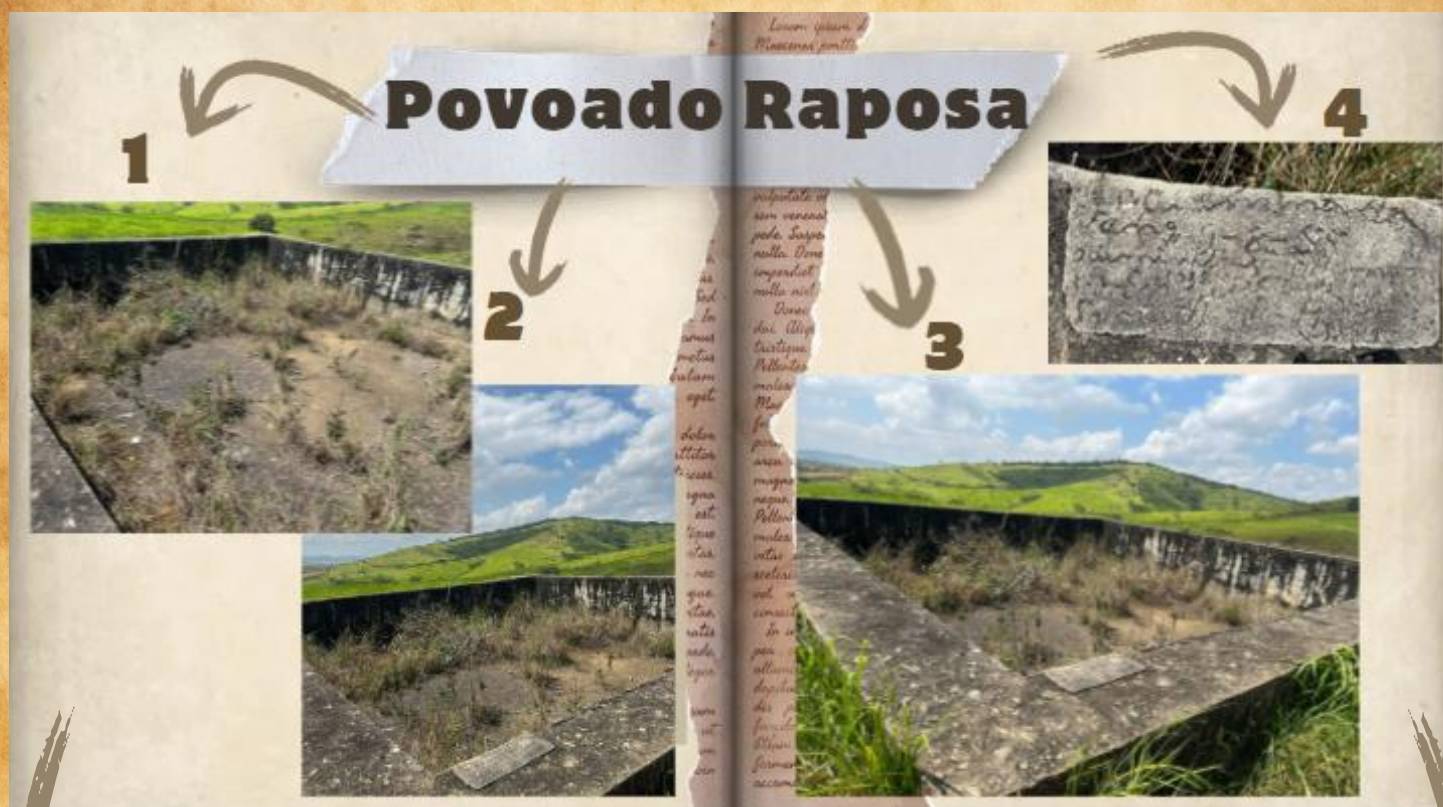
Abandonados após a suspensão da obra ferroviária, o ferro deixado pelo progresso interrompido encontrou novo destino nas mãos da comunidade. O material, que antigamente serviu à casa de farinha de Seu João Januário, foi posteriormente utilizado para “bater enxada” pelos moradores, resignificando o entulho industrial em instrumento de trabalho na terra.



Povoado Antas do Raso



Diferente das demais comunidades pesquisadas, o corte no povoado Antas do Raso é pouco evidente. Segundo alguns moradores, muitos trechos de corte foram entupidos e cercados por moradores. Outro trecho, por estar localizado em propriedade particular, à qual não tive acesso, não foi possível fotografar. O registro limitou-se a uma pequena elevação próxima à estrada que liga a comunidade aos povoados de Pau Preto e Baixa Funda, complementado por análise via Google Earth.



Tanque de pedra, povoado Raposa, Simão Dias/SE



O tanque de pedra construído simultaneamente à barragem servia como fonte de abastecimento para as oficinas e apoio aos operários. Um símbolo de engenhosidade e do esforço humano que moldou nossa paisagem. Vestígio da construção ferroviária nos limites de Paripiranga (BA) e Simão Dias (SE), na placa de cimento ainda dá para ler: “cimentada em 9-8-55”. De acordo com os relatos do Sr. Givaldo, este tanque de pedra foi peça-chave durante a construção da barragem. Muito mais que uma reserva de água, era aqui que as oficinas se abasteciam e os trabalhadores encontravam o suporte necessário para o dia a dia da obra. Preservar este monumento é manter viva a nossa história local.



Barragem do Anão, Raposa (Simão Dias/SE)



A construção da linha férrea trazia consigo a promessa de converter as escavações na Barragem do Anão. A barragem representava o enfoque social da obra ferroviária: o aproveitamento das escavações para o armazenamento de água. Considerada vital para o desenvolvimento econômico local, a estrutura era ansiosamente esperada pelos moradores de Paripiranga e Simão Dias como a solução definitiva para a escassez de água. Com estudos topográficos iniciados em 1950 e execução iniciada em maio de 1951, previa-se a conclusão para 1955, coincidindo com a operação do trem na região. Com capacidade para armazenar 3 milhões de metros cúbicos de água, a barragem sanaria a carência de abastecimento em Paripiranga (BA) e Simão Dias (SE). Atualmente é um lugar de memória viva da história da ferrovia nos limites de Paripiranga e Simão Dias.



Estação ferroviária desativada (Salgado/Se)



Estação de trem em Salgado (SE), de onde sairia o trem com destino a Paulo Afonso (BA). Quando o registro fotográfico foi realizado (março de 2025), a estação estava em processo de reforma, enquanto os trilhos abandonados permaneciam ali, cobertos por ervas daninhas e carregando as marcas da história das ferrovias em Sergipe e da linha que ligaria o estado à Bahia pelo interior. Um retrato do hiato entre a preservação da arquitetura e o silêncio do caminho de ferro que nunca se completou.

SEQUÊNCIA DIDÁTICA: ENTRE CORTES E BANCAS ADORMECE O SONHO DA LINHA FÉRREA SALGADO/PAULO AFONSO NAS MATAS DE PARIPIRANGA (BA).

Esta sequência didática utiliza fotografias de vestígios de uma construção ferroviária inacabada da década de 1950 como ponto de partida para o ensino de História. Através desses vestígios, os alunos são convidados a refletir sobre as consequências ambientais de grandes obras e a estabelecer pontes entre o ideal de progresso daquela época e as questões atuais de preservação patrimonial e desenvolvimento sustentável. A presente sequência didática fundamenta-se na utilização da fotografia como documento histórico e fonte de evidência, superando sua dimensão meramente ilustrativa para torná-la um objeto de análise crítica, conforme preconiza Boris Kossoy (2001).

Componente Curricular: História e Identidade e Memória (Interdisciplinar com Geografia, Ciências e Artes)

SABERES:

- Patrimônio material;*
- Patrimônio Industrial;*
- Lugares de memória.*

COMPETÊNCIAS GERAIS DA BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC)

Competência Geral 1: Valorizar o conhecimento historicamente construído para entender a realidade local.

Competência Geral 4: Utilizar diferentes linguagens (oral, escrita, visual) para se expressar e compartilhar informações.

COMPETÊNCIAS ESPECÍFICAS DA BASE NACIONAL COMUM CURRICULAR (BNCC)

Competência 1: Compreender acontecimentos e processos: Analisar transformações e permanências sociais, políticas, econômicas e culturais ao longo do tempo e em diferentes espaços, para se posicionar no mundo contemporâneo.

Competência 2: Compreender a historicidade: Relacionar eventos e processos no tempo e espaço, problematizando as lógicas de organização cronológica e as ações humanas.

Competência 3: Elaborar questionamentos: Formular hipóteses, argumentos e proposições a partir de documentos e contextos históricos, usando empatia e diálogo.

Competência 4: Interpretar e interagir com o mundo, compreendendo processos históricos e a relação entre o ser humano e a natureza ao longo do tempo.

Competência 6: Compreender a produção historiográfica Entender conceitos como tempo, espaço, cultura e os procedimentos do historiador (identificação, análise de fontes)

HABILIDADES:

(EF09HI01) Descrever e contextualizar os principais aspectos sociais, culturais, econômicos e políticos da emergência da República no Brasil.

(EF09HI02) Caracterizar e compreender os ciclos da história republicana, identificando particularidades da história local e regional até 1954.

(EF09HI05) Identificar os processos de urbanização e modernização da sociedade brasileira e avaliar suas contradições e impactos na região em que vive.

(EF09HI11) Avaliar os impactos do processo de urbanização e modernização no Brasil.

PROBLEMÁTICA: *O problema central desta sequência didática reside na contradição entre a presença física de vestígios de uma construção ferroviária inacabada e a sua invisibilidade no imaginário coletivo local. Embora essas estruturas da década de 1950 funcionem como testemunhas materiais de projetos de modernização e gerem impactos ambientais permanentes, por que tais lugares são relegados ao esquecimento e ao silêncio histórico? A partir da análise de fontes iconográficas, fotografias, busca-se investigar o que esses vazios revelam sobre a nossa história e quais lições a persistência dessa degradação ambiental pode ensinar sobre a responsabilidade ética e a sustentabilidade no presente.*

OBJETIVO GERAL: *Provocar reflexão sobre as políticas de infraestrutura no Brasil na década de 1950 e seus impactos socioambientais.*

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

• Utilizar os registros fotográficos para estudar os impactos do abandono da construção da linha de ferro;

• Descrever e analisar as fotografias;

• Conhecer, por meio de fotos, os vestígios da obra da estrada de ferro;

• Instigar os alunos a serem investigadores da História;

• Realizar uma caminhada histórica até os cortes da ferrovia.

- Fazer outros registros fotográficos de diferentes pontos dos cortes e das demais marcas deixadas pela construção inacabada da estrada de ferro.
- Pensar os vestígios deixados pela obra inconclusa como patrimônio material, industrial e lugares de memória.
- Expor as fotografias dos vestígios da linha de ferro para que toda a comunidade escolar tenha conhecimento dessa história.

ETAPAS DA SEQUÊNCIA DIDÁTICA:

MOMENTO 1: Acolhimento, sensibilização, exploração e investigação com fontes icnográficas, fotografias (duas aulas).

1. Para iniciar a primeira aula, o/a professor/a deverá preparar o ambiente. Para isso, serão necessários os seguintes materiais:

- Fotografias impressas em tamanho A4 (preferencialmente coloridas) para o varal fotográfico.
- Cópias da ficha de investigação;
- Pranchetas (se possível, já que a atividade será feita em circulação pela sala).
- Um mapa de Paripiranga destacando o trecho da ferrovia (mapa deste fascículo)
- Post-its coloridos (Verdes para observações sobre a natureza, vermelhos para danos na obra).

2. Com o material fotográfico, o/a professor/a fará o “Varal Fotográfico” na sala de aula. Em cada fotografia crie uma legenda provocativa, embaixo de cada foto, coloque uma frase curta que não explique a imagem, mas que faça uma pergunta (ex: sob a foto do pedaço de ferro: “O ferro que deveria carregar o país, hoje alimenta a ferrugem). Isso ajudará a instigar a investigação.

3. Com a sala preparada para iniciar a primeira aula, o/a professor/a irá introduzi-la com o seguinte texto (Esse texto é uma sugestão, cada professor/a pode criar o seu próprio texto).

A MISSÃO INVESTIGATIVA

“Bom dia, investigadores do tempo.

Hoje, não vamos abrir o livro didático em página nenhuma para ler sobre o passado. Hoje, o passado veio até nós através de evidências silenciosas colhidas no campo.

O que vocês verão a seguir não são apenas fotografias de coisas velhas ou de uma obra interrompida. O que está diante de vocês são as cicatrizes de uma promessa de progresso. Em algum momento, engenheiros, operários e políticos decidiram que o progresso passaria

por este pedaço de terra vermelha. Eles dilaceraram a mata, moldaram o aço e derramaram toneladas de pedras e concreto em nosso solo, explodiram rochas que estavam no caminho da construção, tiraram moradores de suas casas para construir uma ferrovia. Mas o som das máquinas parou, o sonho foi interrompido. O que ficou foi o silêncio e as marcas que duram até hoje.

As fotos expostas registram um campo de batalha: de um lado, a engenharia humana que tentou dominar o espaço; do outro, a natureza, que foi ferida, mas que agora tenta retomar o seu lugar, crescendo por entre as frestas do que sobrou e os vestígios que gritam por visibilidade para que a história da ferrovia Salgado/ Paulo Afonso não fique adormecida e chegue até a população paripiranguense.

Nossa missão hoje é tripla:

1. Como arqueólogos, vamos identificar que projeto de país estava sendo construído ali.
2. Como ecólogos, vamos medir o tamanho da ferida deixada na vegetação e no solo.
3. E como cidadãos, vamos questionar: por que o progresso parou no meio do caminho e quem paga a conta desse abandono?

Preparem suas fichas de análise. Olhem para além do cinza do concreto e do verde do mato. As ruínas têm muito a dizer, e hoje nós vamos aprender a ouvi-las."

4. Despertando o olhar: O que as fotos revelam? (O objetivo aqui é transformar as fotos em objetos de estudo)

Após a leitura do texto convidativo, peça para os/as alunos/as caminharem pela sala observando o varal de fotos antes de começarem a preencher a ficha de investigação. Ao invés de explicar o que são, peça que os alunos atuem como historiadores investigando um "sítio arqueológico industrial". Solicite que eles descrevam o que veem sem julgamento de valor inicial e escrevam uma frase curta sobre a fotografia. (PS. Ficha de investigação em anexo)

5. Ao final, o/a professor/a recolhe as fichas e lança o DESAFIO: Os/as alunos/as deverão realizar uma caminhada histórica até os cortes da ferrovia e/ou locais que tenham vestígios da obra e fazer outros registros fotográficos para a exposição "Memórias fotográficas".

MOMENTO 2: Contextualização e problematização (duas aulas)

Contexto Histórico e geográfico:

·Expor a foto do mapa de Paripiranga (está no fascículo 3) com uma visão panorâmica que mostre o traçado da linha da ferrovia cortando a vegetação. No mapa é possível visualizar parte do trajeto onde seriam colocados os trilhos.

·Círculo de debate a partir da pergunta norteadora: "Como essa estrutura alterou o desenho original desta região?" Anotar na lousa as respostas dos alunos;

Problematização: Por que obras como essa foram abandonadas (falta de verba, questões políticas, crimes ambientais)? Qual era a promessa de progresso que este concreto carregava?"

· Discutir o fenômeno do "Elefante Branco" e as mudanças de prioridade política (a troca do modal ferroviário pelo rodoviário).

·Mostrar que houve um grande investimento de esforço humano e recursos que agora não têm utilidade.

· Apresentar um vídeo sobre ferrovias inacabadas famosas, como a Transnordestina, para fazer uma roda de conversa sobre grandes construções públicas inacabadas e os impactos no meio ambiente (Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=eI6bfexhkuQ>, consultado em 18 de dezembro de 2025)

·Relacionar o abandono da construção da ferrovia Salgado/Paulo Afonso com o histórico de transportes no Brasil, percebendo que situações semelhantes ainda permanecem.

·Atividade: Solicitar aos alunos que listem no caderno o que há em comum entre as duas obras ferroviárias. Ao final, socializar as respostas de cada um.

MOMENTO 3: Análise e sistematização (duas aulas)

1. Análise do meio ambiente local a partir das fotografias.

·Analisar especificamente os estragos na vegetação registrados nas fotos. Neste momento serão utilizadas as fichas investigativas preenchidas pelos/as estudantes;

·A partir das respostas das fichas investigativas, fazer a seguinte análise: Nas fotografias vocês observaram se a vegetação está tentando retomar o espaço (plantas pioneiras crescendo entre o concreto) ou se houve uma degradação permanente (solo compactado, erosão)? Como uma linha ferroviária, mesmo inacabada, corta a continuidade da flora e dificulta o trânsito da fauna local? As plantas continuam crescendo entre frestas de concreto? A natureza está se recuperando ou está sendo sufocada pelo resto da obra?

·Discutir como o conceito de progresso no século XX ignorava os impactos ambientais.

·Debater sobre "O progresso a qualquer custo". A retirada da cobertura vegetal para uma obra que nunca serviu à população representa um duplo prejuízo histórico e ecológico.

·Para fechar este momento, demonstrar que atualmente a legislação ambiental é bem mais rigorosa quando se trata de uma construção de grande porte.

2. Análise das fotografias dos vestígios do início da construção da linha de ferro.

 - Conceituar lugares de memórias (Nora, 1993);
 - Patrimônio material (IPHAN);
 - Patrimônio industrial (Carta de Nizhny Tagil, 2003).

- A partir dos conceitos lançar as perguntas norteadoras: “Podem ser considerados patrimônio material e industrial? Elas ajudam a conhecer a história local? Esses lugares podem se tornar lugares de memórias? Produzir nuvem de ideias.

MOMENTO 4: Fechamento e avaliação (4 aulas)

Produção final: Exposição “MEMÓRIAS FOTOGRÁFICAS: HISTÓRIAS QUE O CHÃO GUARDA”.

1. Produção: Os /as alunos/as devem organizar as fotos (apresentadas pelo/a professor/a), ou das fotos feitas por eles/as para a exposição.

Passos a seguir: 1. Escolha das fotos (dos vestígios, dos cortes, da caverna e da nascente que sofreram com a poluição...).

2. Escrever uma legenda histórica explicando o contexto daquela construção.

3. Organizar as fotos em espaço da escola (A exposição das fotos fica a critério de cada professor/a e da turma envolvida).

4. Divisão do espaço em Estações: Em vez de um aluno falar tudo, divida a turma em grupos.

Grupo 1: Recepciona e fala do contexto histórico.

Grupo 2: Explica os impactos ambientais;

Grupo 3: Explica os vestígios materiais da construção (bueiros, tanque de pedra, pedaços de trilho)

Grupo 4: Coordena a atividade interativa (post-its/perguntas)

5. Legendas duplas: Ao lado de cada foto, coloque uma etiqueta com o fato técnico: (Ex: pedaços de trilhos que seriam utilizados na ferrovia). A escrita do aluno: Uma frase curta que um aluno escreveu sobre aquela imagem durante a aula.

6. Estações Interativas:

Estação 1: Os vestígios materiais da construção da obra (bueiros, tanque de pedra, pedaços de trilho, os cortes e bancas):

· Estação 2: Os impactos ambientais e a restituição da natureza (caverna do Sabão, poluição na nascente do bairro corte, a restituição da vegetação nos cortes...)

· Estação 3: “O que você vê?”: Deixe post-its para que as pessoas colemb ao lado das fotos com uma palavra sobre o que sentem (ex: tristeza, desperdício, força da natureza).

5. Elaboração da "Carta aberta ao futuro".

·Para encerrar este ciclo de aprendizagem, propor aos alunos/as que produzam uma "Carta aberta ao futuro".

·A Proposta: Com base no que viram nas fotos e discutiram na aula, eles devem escrever um "Carta aberta ao futuro" como se fossem a voz daquela construção abandonada (O que eu tenho a dizer para a próxima geração?)

·Ao final, em um círculo de leitura, trocar as cartas e realizar a leitura coletiva.

DIÁLOGOS INTERDICIPINARES

ARTES: FOTOGRAFIA

GEOGRAFIA: ALTERAÇÃO
DA PAISAGEM

CIÊNCIAS: MEIO AMBIENTE
E DESCARTE DE LIXO NOS
CORTES DA LINHA.

SUGESTÃO de roteiro para os mediadores da exposição

Boas-vindas e introdução

"Olá, bem-vindos à nossa exposição! Nós, do 9º ano, estamos trabalhando como arqueólogos. O que vocês verão aqui não são apenas fotos de uma obra inacabada, mas registros de um encontro entre a técnica humana e a força da natureza."

Parte 2: O percurso (Explicando as fotos)

Nesta parte, os/as alunos/as devem apontar para as fotos específicas:

1. Sobre a obra: Vejam nestas primeiras fotos como o concreto e o aço tentaram dominar a paisagem. Esta era uma promessa de progresso que foi interrompida, deixando para trás o que as marcas do abandono..

2. Sobre os impactos ambientais e a restituição da natureza: Agora, observem os detalhes nestas outras fotos. Vejam como a vegetação está reagindo. Onde houve destruição, hoje vemos que a natureza tem seu próprio tempo de recuperação. Descobrimos que o custo ambiental de uma obra inacabada pode ser maior do que o de uma obra concluída.

Parte 3: Conclusão e provocação (interação com o público)

"Para encerrar, gostaríamos que vocês pensassem: se essas ruínas pudessem falar, o que elas diriam sobre a nossa sociedade hoje? Por favor, deixem sua percepção no nosso mural interativo antes de sair."

SUGESTÃO: AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO NA EXPOSIÇÃO “MEMÓRIAS FOTOGRÁFICAS: HISTÓRIAS QUE O CHÃO GUARDA”

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO NA EXPOSIÇÃO “MEMÓRIAS FOTOGRÁFICAS”			
Critério	Excelente (10)	Regular (7-8)	Precisa Melhorar (5)
Domínio do conteúdo	Explica os conceitos de patrimônio e impacto ambiental com segurança e clareza.	Explica os conceitos, mas demonstra hesitação ou lê o roteiro o tempo todo.	Não consegue explicar os conceitos básicos da exposição.
Uso das evidências	Aponta detalhes nas fotos (ferrugem, plantas, concreto) para justificar sua fala.	Fala sobre as fotos de forma genérica, sem destacar detalhes específicos	Ignora as fotografias durante a explicação
Mediação e postura	Interage com o público, responde perguntas e convida à reflexão.	Responde perguntas apenas quando solicitado, de forma tímida.	Não interage com os visitantes ou permanece desatento.
Relatório	Entrega a ficha de investigação completa e com reflexões críticas profundas.	Entrega a ficha completa, mas com respostas puramente descritivas	Entrega a ficha incompleta ou sem nexos com as fotos.

Tabela produzida no Word

REFERÊNCIAS

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)*, Julho 2003 Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Consultado em 12 de dezembro de 2025.

KOSSOY, B. *Fotografia e História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

NORA, P. “Entre memória e história: a problemática dos lugares”. *Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP*, São Paulo, n. 10, p. 7-28. 1993

FICHA DE INVESTIGAÇÃO

NOME DO INVESTIGADOR: _____

DATA: __/__/__

CÓDIGO DA FOTO ANALISADA: _____ (Ex: foto 01)

1. O que eu vejo?

Elementos humanos (A obra): Liste os materiais e estruturas visíveis (ex: concreto, vergalhões, cortes na terra, aterros...).

Elementos naturais (A vegetação): Como as plantas se apresentam? (ex: plantas cobrindo o concreto, árvores nascendo nos locais degradados, raízes quebrando o concreto...).

O que eu interpreto?

Marcas do tempo: Pelo estado de conservação do material nas fotos, você diria que o abandono é recente ou antigo? Quais sinais justificam sua resposta (ex: oxidação do ferro, as plantas envolvendo os monumentos de pedra e cimento)?

O dano ambiental: A obra alterou o relevo e a vegetação local? Descreva a "cicatriz" deixada no ecossistema local.
