

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

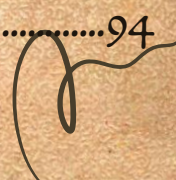
Déborah Andrade Leal





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.

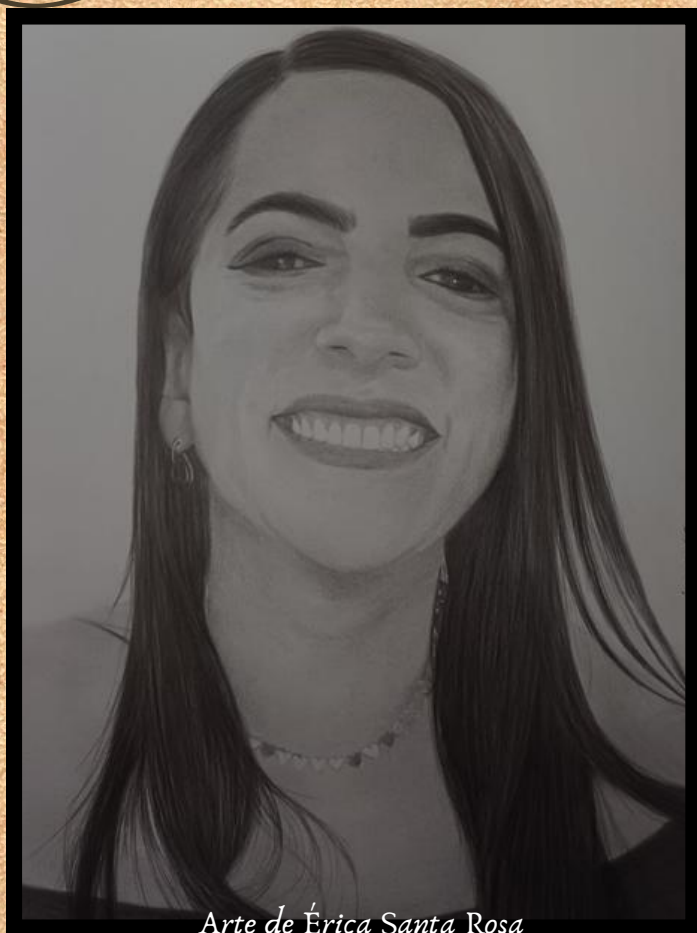
Os fascículos que produzi contam a história da linha férrea Salgado/Paulo Afonso, que começou a ser construída no município de Paripiranga, na década de 1950, e nunca foi concluída. Reaviva as memórias de sujeitos que vivenciaram este período da nossa história, bem como dos descendentes dos trabalhadores 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.

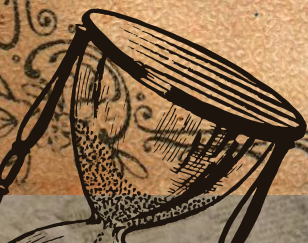
Em 1998, o reencontro com os livros, em 2006, a conclusão do Curso Normal no Colégio Estadual Governador Roberto Santos. Naquele mesmo ano, o ENEM me abriu portas, e, no ano seguinte, o Prouni me presenteou com o curso de Direito. A jornada se desenhava, tecida fio a fio com persistência.

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



FASCÍCULO 01

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.

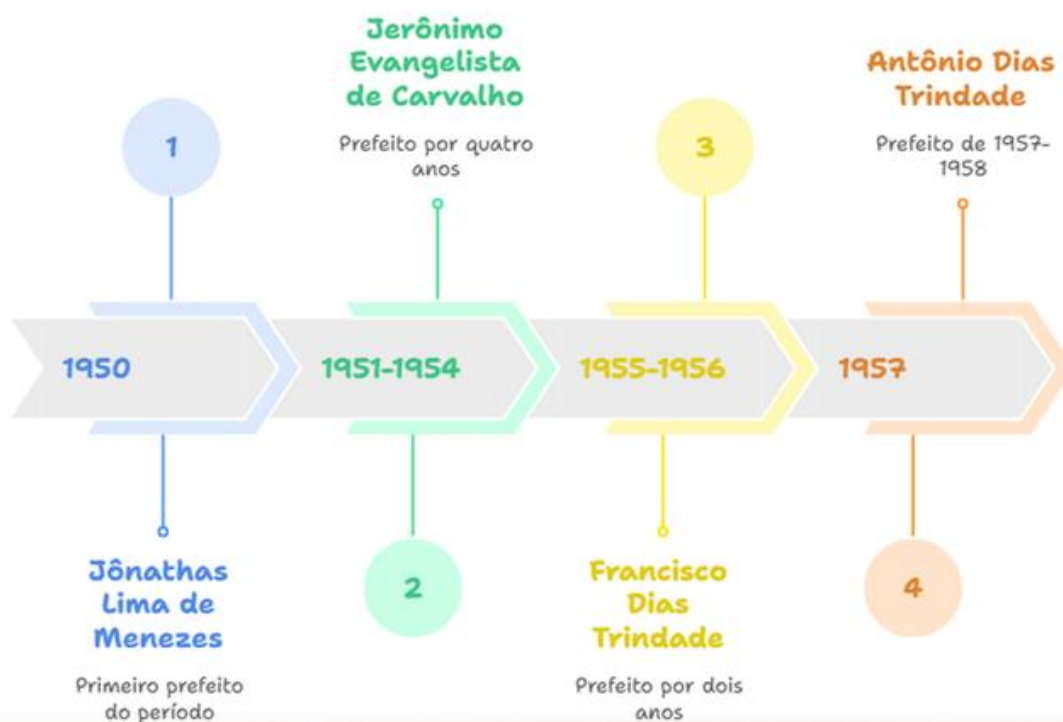
Paripiranga nos anos de 1950

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.

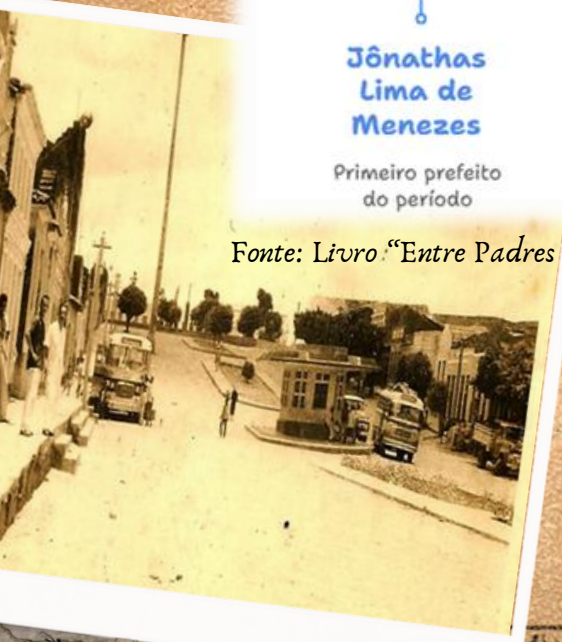
Na década de 1950, Paripiranga contava com um moderno Grupo Escolar (Atualmente a Escolas Reunidas Professor Francisco de Paula Abreu), o Clube Vitória, Usina de Geração de Energia Elétrica, prédio da Agência dos Correios, da Agência de Estatística, o abrigo “Lauro de Freitas”, jardim público e “obelisco” 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



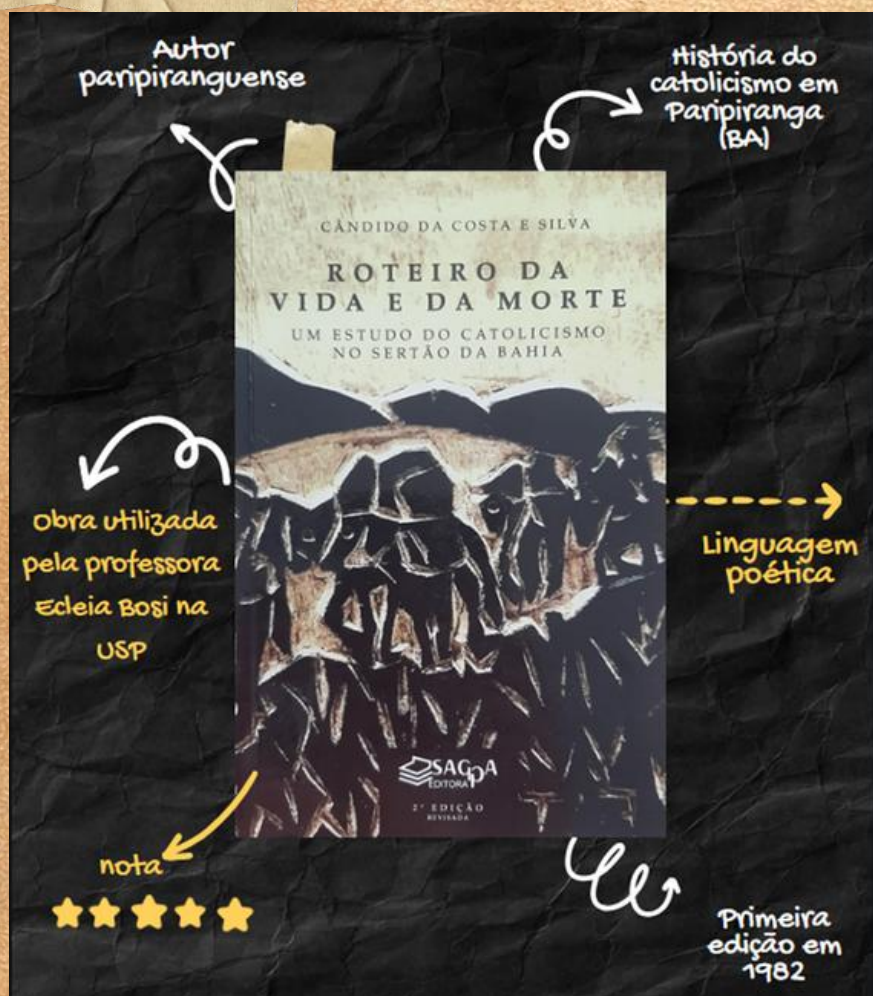
Década marcada pelos conflitos entre os blocos capitalista e socialista, como a Guerra Fria (1947-1991), a Guerra do Vietnã (1955-1975) e a Revolução Cubana (1959).

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.

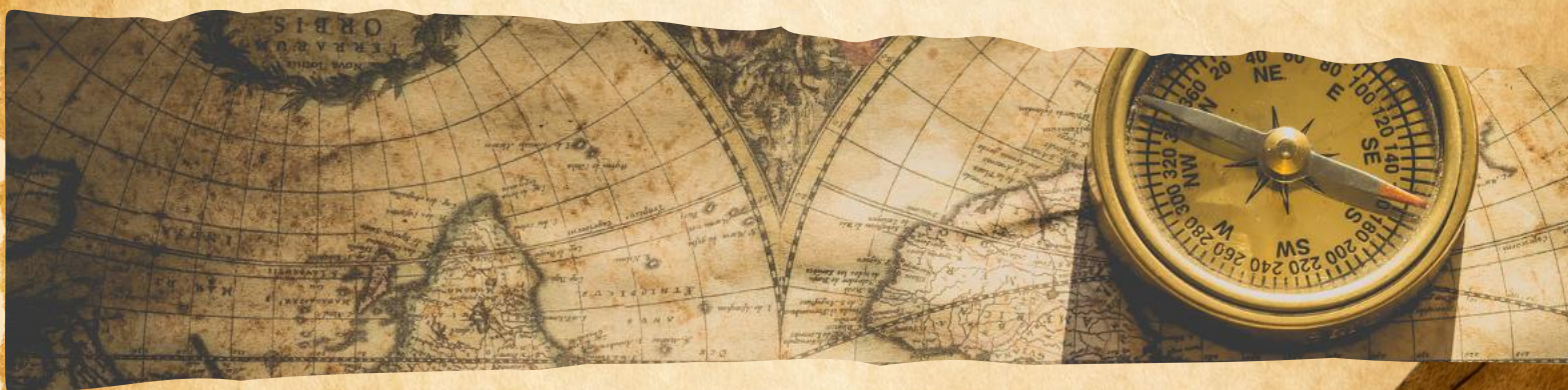
MEMÓRIAS

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 Itabhy, 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!"

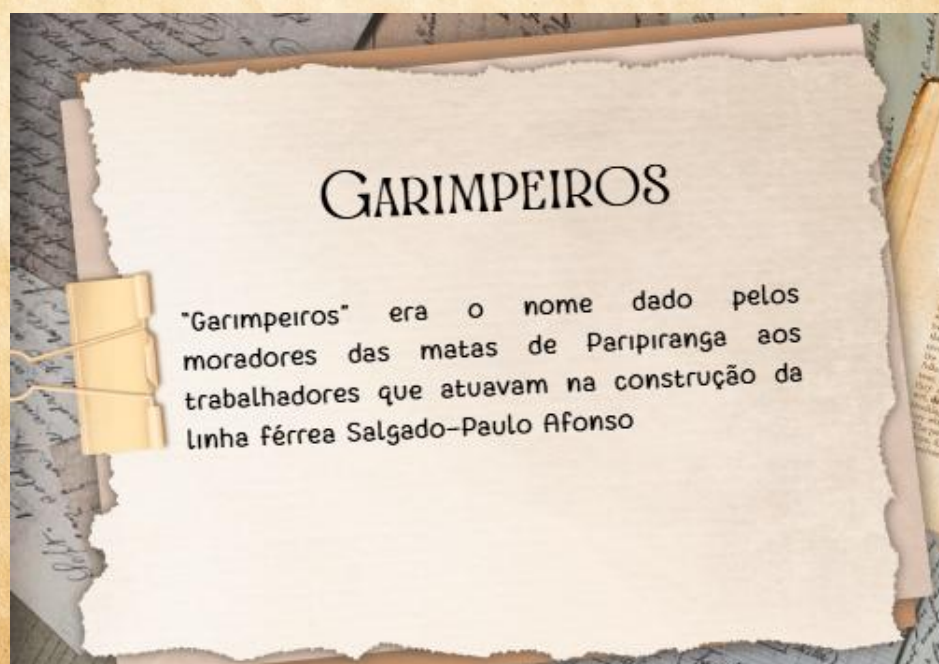
Seu esposo trabalhou na Leste cerca de três anos (ela não se recorda quais anos) e neste período que morou nos barracões com seu esposo foi professora, enfermeira (leiga) dos "garimpeiros e guarimpeiras", pois era uma das poucas pessoas que sabiam ler e escrever no alojamento. Seu Guilherme aprendeu 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."

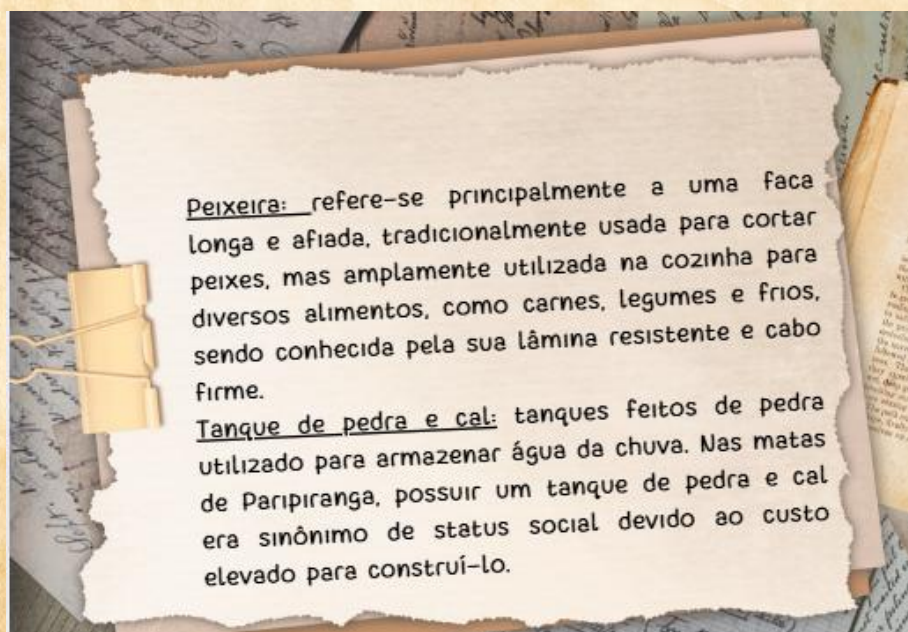
Ele também ressaltou que houve uma grande alteração na rotina das pessoas. De acordo com ele, "Mudou muito, eram brigando, não podia nem fazer o terço, alguma novena...eles eram desaforados (risos), tudo valente, parecia que queriam tomar conta das coisas, que tava dominando as coisas, dominavam tudo...O 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....

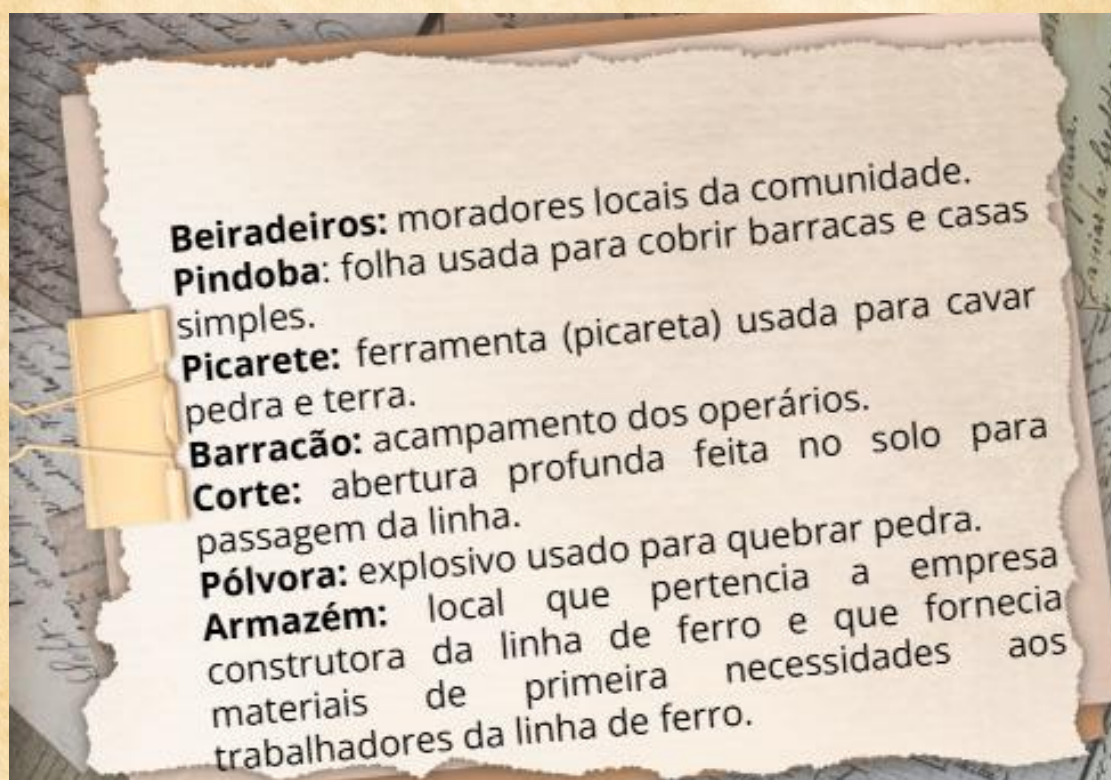
A casa de meu pai ficava ali perto da mangueira, na porta da cozinha. Onde hoje é a casa de Marcos, era mais pra cá. Fizeram o caminho, pediam permissão a meu pai e a meus irmãos. Foram ficando amigos. E, de repente, tudo se acabou. Quando tava no maior gosto de trabalhar, a linha de ferro parou. O povo 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.

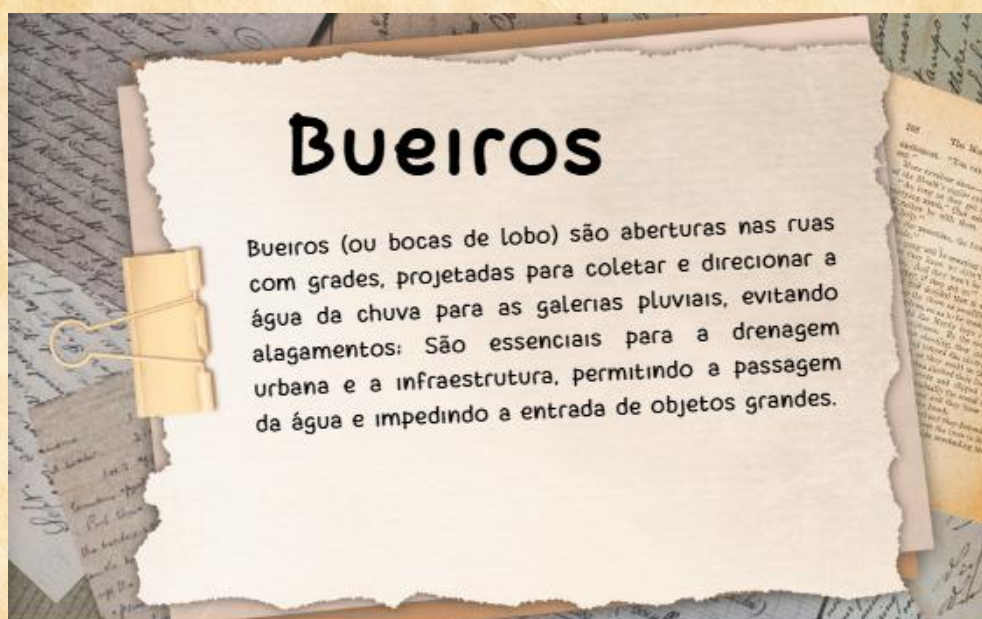
Eles trouxeram tanta pedra pra fazer os bueiro e depois pegaram do nosso terreno mesmo, tinha cada pedra braba, eles traziam nas caçambas e despejava lá pra fazer o bueiro...(as rochas resultantes das explosões em sua propriedade ainda é marca do tempo na propriedade de seu Francino. Um vale inteiro 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.

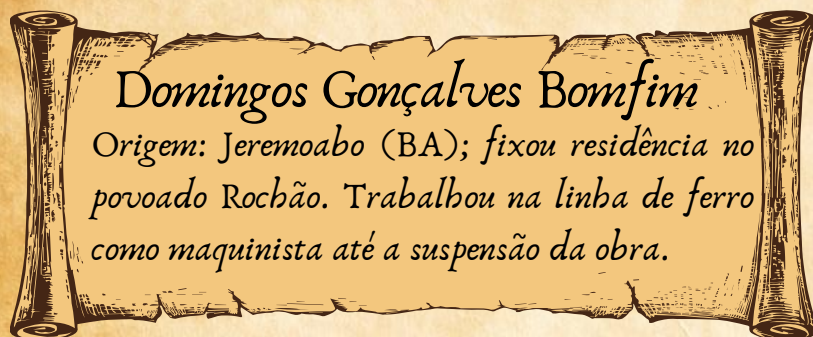
A seguir, apresento as fotos, a origem de oito trabalhadores da linha de ferro Salgado/Paulo Afonso e o seu trabalho na obra. Logo após, alguns relatos de memórias dos filhos de quatro desses trabalhadores.

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.



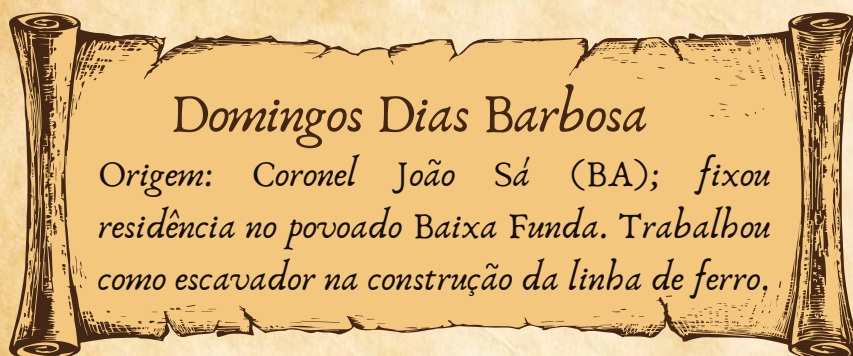
Alcides Moura

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.



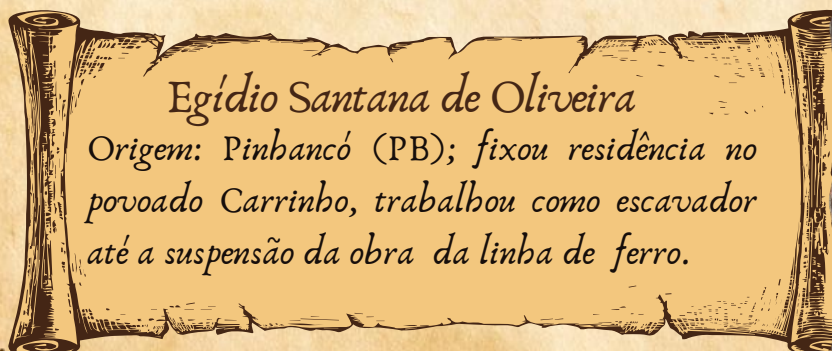
Domingos Dias Barbosa

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 caçudá...”

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.

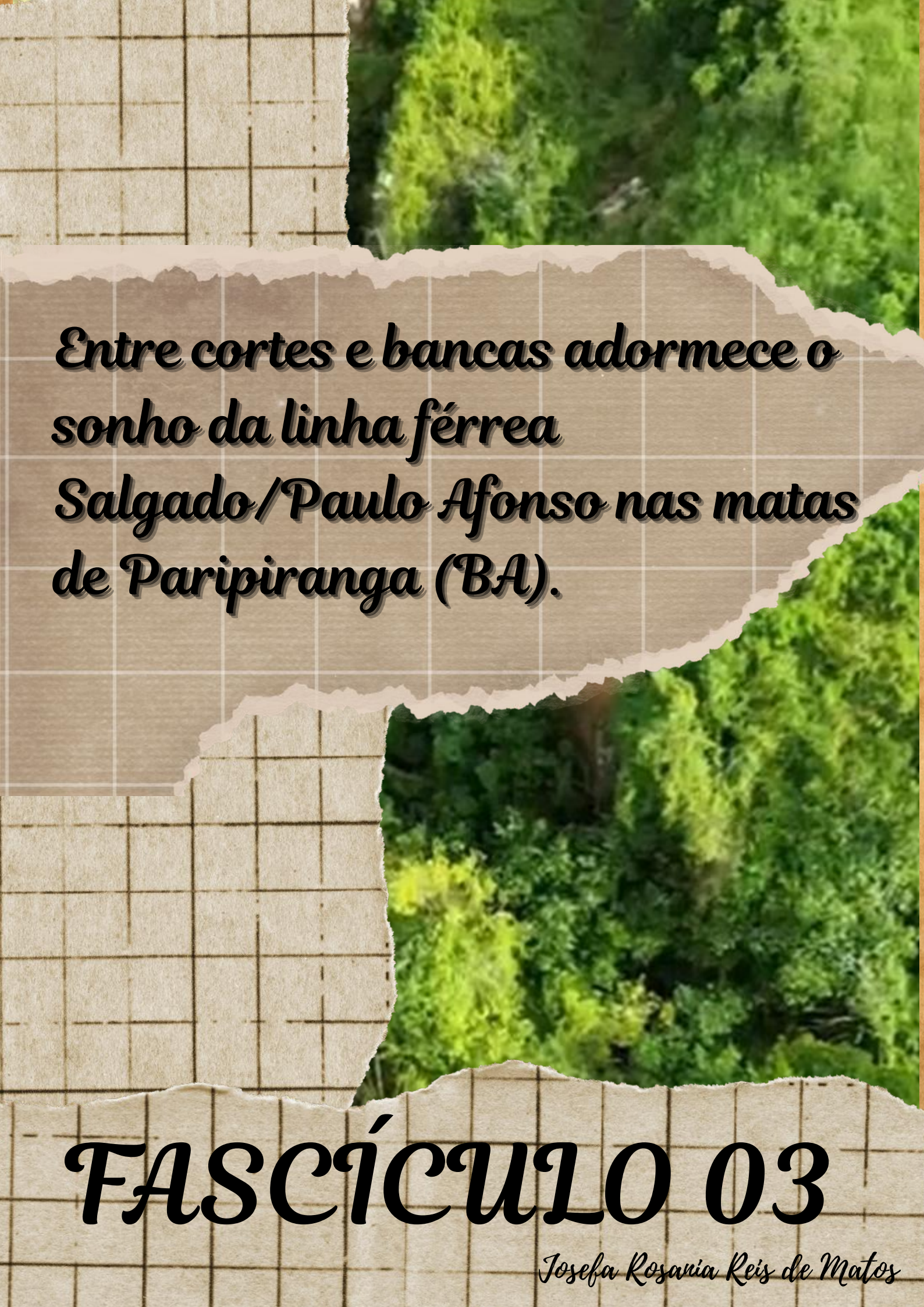
4. Apresentação das biografias e histórias em quadrinhos (HQs): as equipes apresentam para a turma, demonstrando o que aprenderam e como desenvolveram suas habilidades de pesquisa e análise. Após as apresentações, as equipes preparam a exposição das biografias e HQs.

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.

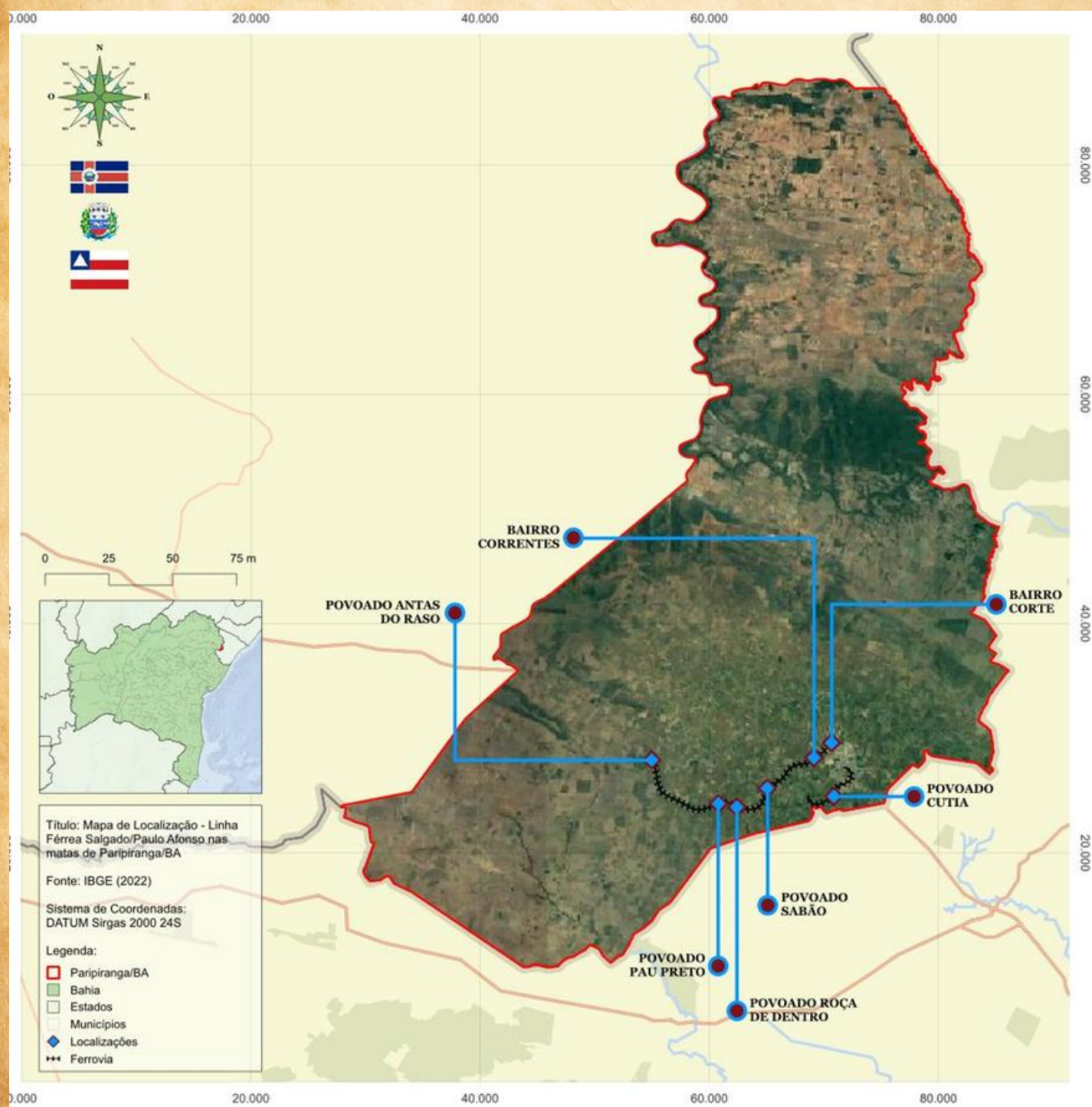
Patrimônio Industrial

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))"

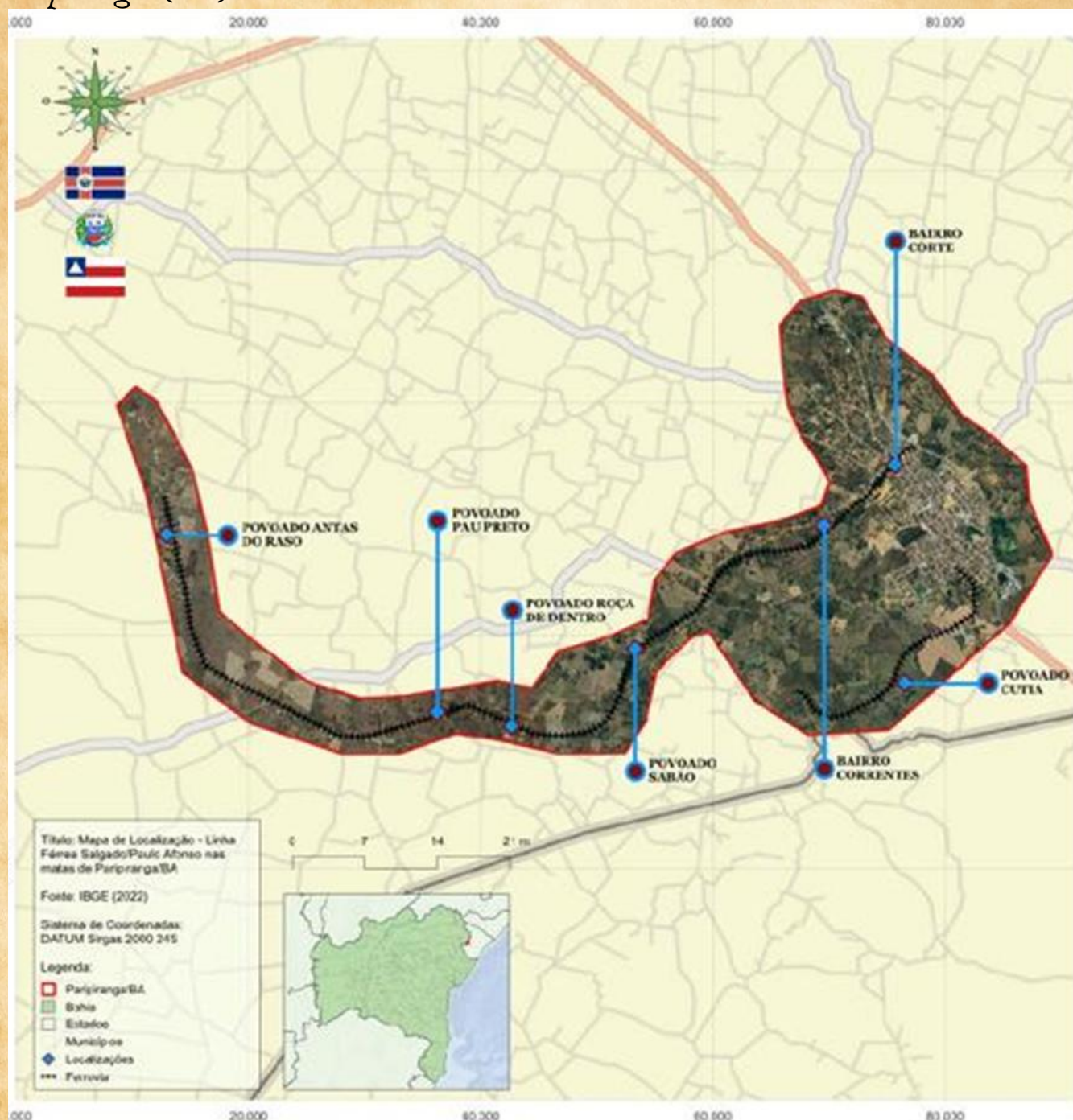
Os mapas abaixo mostram o município de Paripiranga, sua localização, destacando as comunidades cortadas para a construção da linha de ferro. São estas as comunidades onde moravam os idosos (entrevistados) que vivenciaram a época do início das obras. Destaca, também, os rastros da linha de trem, ou seja, 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

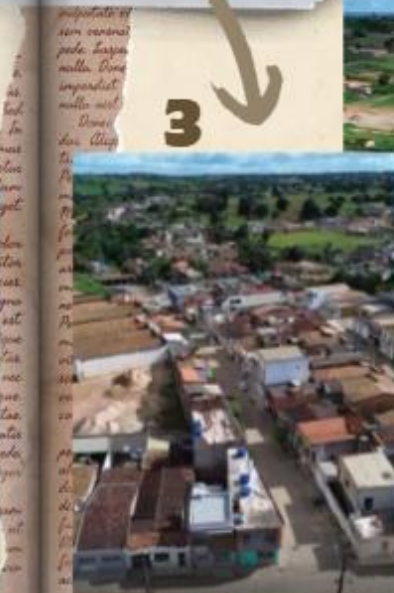
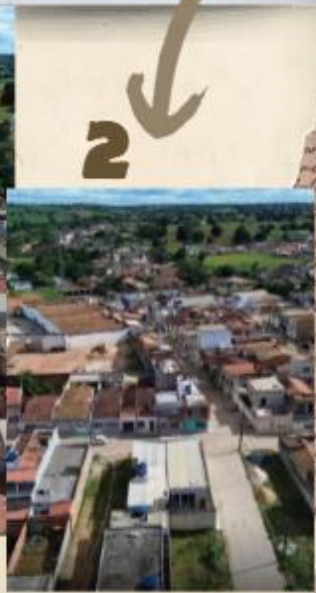
Mapa 2: Os vestígios (cortes e bancas) da linha férrea Salgado/Paulo Afonso nas matas de Paripiranga (BA)



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



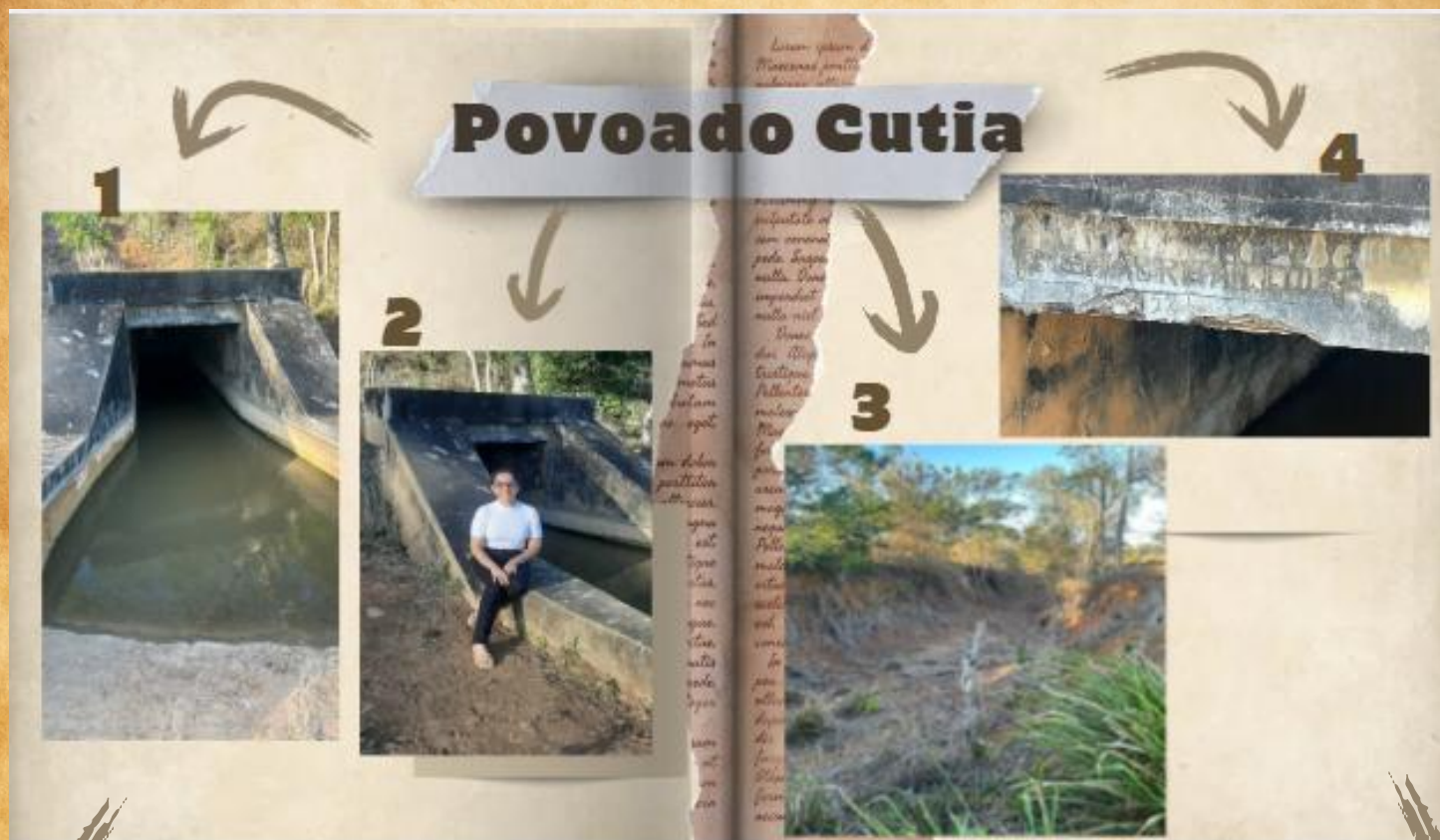
4



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

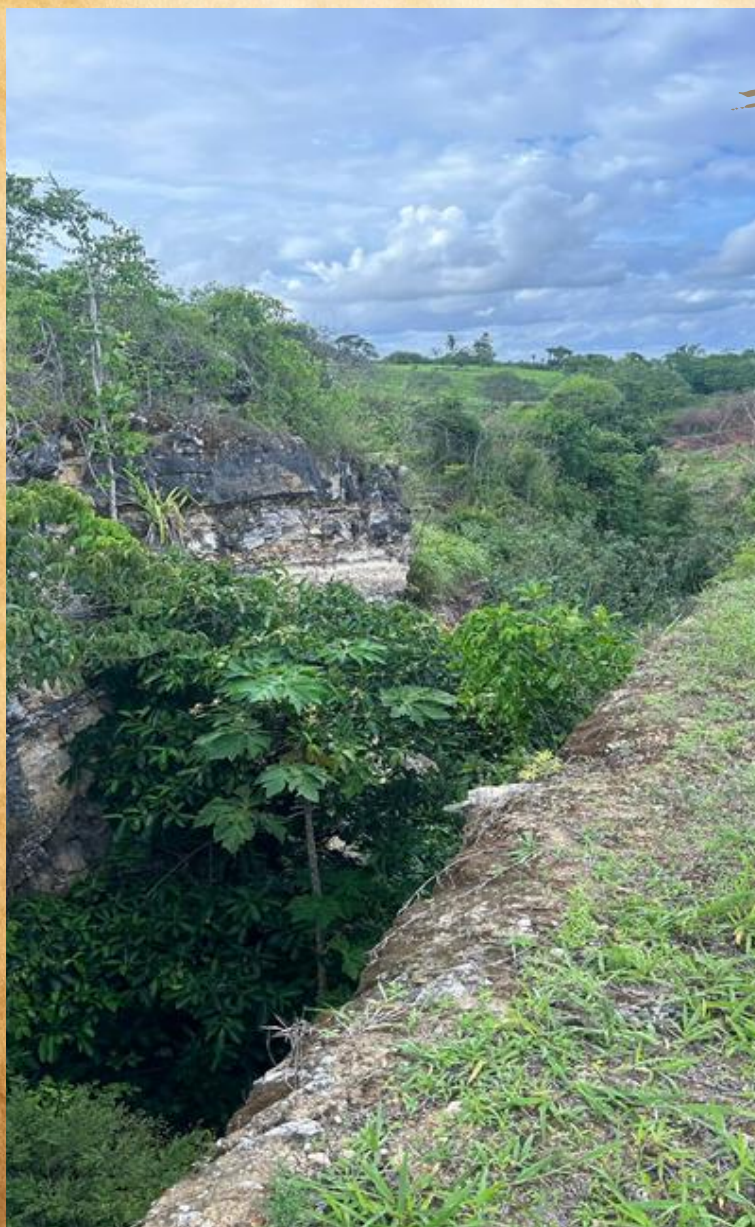


Outro vestígio deixado pelas construtoras localiza-se entre as comunidades Cutia e Barracão. O enorme bueiro encontra-se em uma área isolada e de difícil acesso, situada em propriedade particular. A estrutura está cercada por uma pastagem de alto capim e imersa em vegetação espinhosa, o que dificulta 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)”

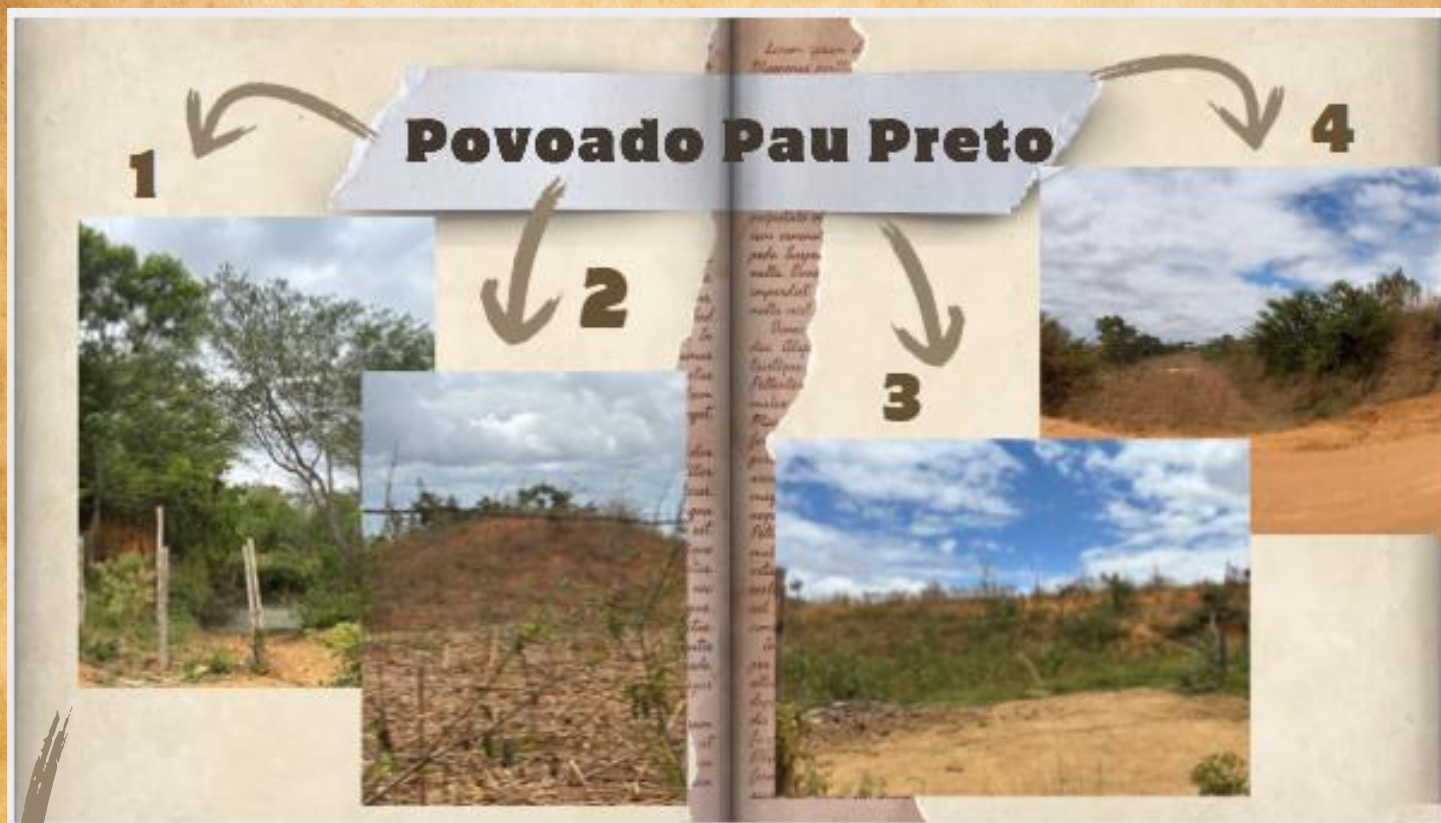
Roça de Dentro



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



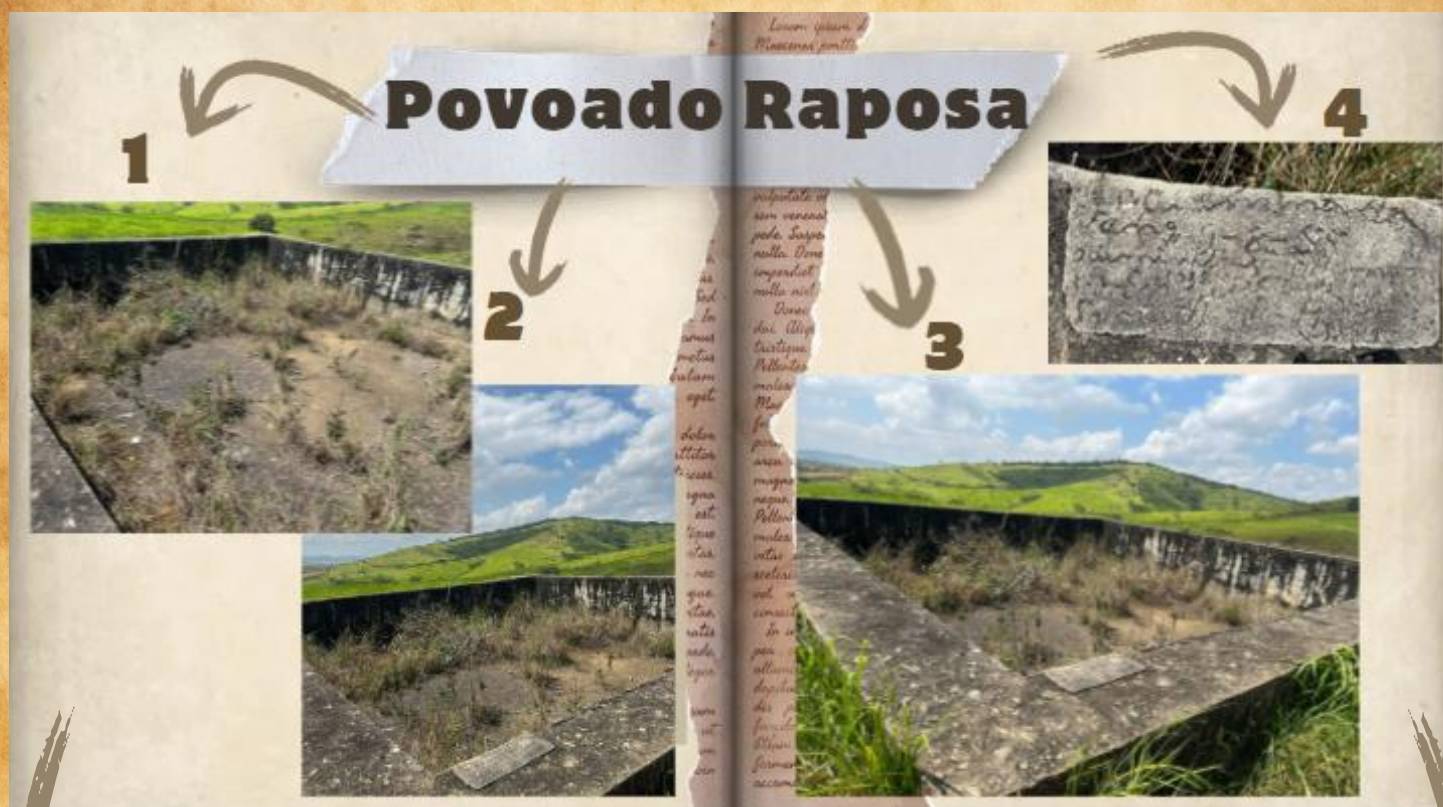
Abandonados após a suspensão da obra ferroviária, o ferro deixado pelo progresso interrompido encontrou novo destino nas mãos da comunidade. O material, que antigamente serviu à casa de farinha de Seu João Januário, foi posteriormente utilizado para “bater enxada” pelos moradores, resignificando o entulho 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: Recepção 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.
