

# O TREM E A COMUNIDADE QUILOMBOLA NA CIDADE DE CRUZ DAS ALMAS-BA

Nilton Antonio Souza Santos\*

O presente artigo apresenta como objeto de estudo a formação Comunidade Quilombola na cidade de Cruz das Almas. O objetivo norteador foi compreender a relação do trem com a comunidade da linha, a pesquisa está concentrada entre os anos de 1938 a 1950, a escolha desse recorte se deu aproximadamente no ano de 1938, quando surge à comunidade com a chegada dos primeiros moradores, e na década de cinquenta começava a construção da linha nova, que tinha como intuito de facilitar o transporte da estação velha para o centro da cidade. A partir das memórias e narrativas dos moradores da cidade, das experiências e vivências deles, possibilitou entender as várias maneiras que o trem contribuía para o desenvolvimento e crescimento da cidade assim como da comunidade, associando ao surgimento e formação da mesma. O trem proporcionou sociabilidades e práticas no cotidiano da cidade contribuindo na mudança do espaço e trazendo uma nova dinâmica nas relações entre o trem e as pessoas. A partir de tal análise, o estudo foi desenvolvido no contexto. O estudo utilizou-se, como fonte privilegiada, os depoimentos de ferroviários aposentados, moradores e ex-moradores da comunidade e da cidade. Além das fontes orais, foram analisadas fontes escritas como jornais e fontes imagéticas como fotografias.

**Palavras-chave:** Comunidade Quilombola. Trem. Cruz das Almas.

This paper presents an object of study the formation Quilombo Community in the city of Cruz das Almas. The guiding objective was to understand the relationship with the community of the train line. The research is concentrated between the years 1938 to 1950. The choice of this cut was in the year 1938 when the community comes up with the arrival of the first inhabitants, and 1950 is the year that will begin construction of new line, which had as its objective to facilitate transport to the old station the city center. From the memories and narratives of the city's residents, their experiences and the experiences made it possible to understand the various ways that the train contributed to the development and growth of the city and the community, linking the emergence and formation of the same. The train provided sociability and practices in the life of the city contributing to the change of space and bringing a new dynamic in relations between the train and people. From this analysis, the study was developed in the context. The study was used as a singular source, the testimony of railroad retirees, residents and former residents of the community and the city. Apart from oral sources, written sources were analyzed as newspapers and photographs as source imagery.

**Keywords:** Quilombo Community. Train. Cruz das Almas/BA.

## INTRODUÇÃO

No início do século XX a produção brasileira se locomovia em lombos de animais, e costas de homens, o aumento das produções fez com que houvesse a necessidade de transporte que escoasse a economia em maior quantidade por um custo bem menor. Devido a essa necessidade é inaugurada a primeira Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), por sua vez, construiu no ano de 1886 uma ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Essa nova estrada de ferro diminui o tempo nas viagens, que dependendo do percurso levaria até semanas, quando feita por animais ou a pé.

O transporte ferroviário fez parte da ascensão da economia brasileira em meados do século XIX, e teve grande importância no desenvolvimento das cidades no Brasil, na maioria delas construídas com fins comerciais, com o objetivo de transportar mercadorias como:

café, açúcar, farinha, fumo e outros produtos de peso. E em seguida usada para transportar pessoas, passando a ser um dos mais importantes meios de transporte mais usados da época.

Alguns documentos analisados afirmam que os primeiros trilhos da Estrada de Ferro chegam a Salvador com seus primeiros metros, saindo do centro da cidade, passando pelo porto até Mapele, esse seria os primeiros 21Km da Estrada de Ferro por volta de 1860. (SALVADOR, Rede Ferroviária Federal S/A, p. 4).

Aliado a esse estudo sobre o Trem na Cidade de Cruz das Almas, torna-se viável perceber uma possível relação, baseando-se na perspectiva de estudos centrados nas comunidades remanescentes de quilombos. Esse projeto está centrado na linha de estudos Afro-brasileiros, com o objetivo de compreender a relação do trem e a Comunidade Quilombola, uma vez que, existe toda uma interdependência, pois essa comunidade é

\*Especialista em História e Cultura Afro-brasileira, Africana e Indígena (Faculdade Maria Milza/BA); E-mail: nilton10@hotmail.com.

composta em sua maioria por negros, conhecida como “Comunidade da Linha”, por conta da linha do trem no devido espaço.

A metodologia desempenhada nesse estudo foi composta por alguns documentos, projetos referentes ao tema, bibliografias que discutem a temática aqui exposta, entrevista com moradores e ex-moradores da comunidade quilombola, a fim de entender como se dava a relação entre o trem e a comunidade. A realização desse trabalho consiste em contribuir para a pesquisa no âmbito histórico e acadêmico, visando identificar o conhecimento da existência dessa comunidade.

Segundo alguns relatos, o trem tinha uma importância fundamental no cotidiano das pessoas, sendo o principal agente responsável para formação dessa comunidade. Contudo, analisar essas experiências de vida formada por uma comunidade negra de gente simples, num Recôncavo diversificado socialmente e culturalmente, reflete a relevância do valor social que possui esta pesquisa, dando valores a esses sujeitos antes relegados pela historiografia.

Nessa expectativa o presente artigo está organizado na seguinte divisão: o trem na cidade e a comunidade. Assim o presente estudo terá um grande significado para historiografia baiana, já que existem poucos trabalhos na região sobre esses grupos.

É preciso ainda considerar que estimular a discussão sobre estudos centrados na área Afro-brasileira, viabiliza toda uma produção histórica que por muitos é relegado, sem o menor valor e atenção a qual merece. Um estudo também pautado no social em seu âmbito local torna-se imprescindível, o que permite também deixar viva a história dos remanescentes de quilombo no Brasil, podendo ainda colaborar para colocar no cenário historiográfico regional/local todo um levantamento de fontes históricas sobre o trem e a comunidade quilombola no presente município.

## O TREM NA CIDADE

A estação de Cruz das Almas está ligada à Estrada de Ferro Central da Bahia, linha Sul, que liga-se ao trecho que prossegue fazendo junção com a Estrada de Ferro do Brasil em Minas Gerais. “Até as duas primeiras décadas do século XX, a maioria das viagens da Bahia para o Centro-Sul do país era basicamente a pé, ou em lombos de animais” (ESTRELA, Educ, 2003).

A chegada do trem vai conectar os Estados, as pessoas, e resolver problemas e interesse das elites da época. Um dos inventos que vai surgir nesse momento é a primeira locomotiva no início do século XIX com alguns quilômetros e com velocidade abaixo de 20Km/h, pelo Engenheiro Inglês George Stephenson, dando início a Era das Ferrovias.

Figura 1 - Estação Velha de Cruz das Almas, em Ruínas. (11/08/2009)



Fonte: Arquivo Pessoal Nilton Antonio Souza

Antes da chegada da Estrada de Ferro ao Brasil, a produção brasileira se locomovia nas estradas de terra as margens do rio, por lombo de animais, carro de bois, costa dos homens além do Transporte Flúvio – Marítimo; produtos como café, cana de açúcar, algodão entre outros produtos agrícolas. O aumento nas produções de mercadorias fez com que houvesse uma necessidade de um transporte que escoasse em maior quantidade, pois havia muitas dificuldades para transportar as mercadorias de uma região para outra, já que, os meios de transporte existentes eram muitos escassos e lentos. Além de transportar em maior contingente as mercadorias, o transporte ferroviário surgia como moderno e rápido para aquela época. Segundo Estrela:

O deslocamento para o Centro-Sul era penoso, difícil, dispendioso, exigindo das pessoas enorme desgaste físico e emocional. As condições das chamadas estradas reais eram péssimas colocando em risco a vida de viajantes que se aventuravam a percorrê-las. (ESTRELA, 2003, p.78)

Para melhoria e dinamismo, o governo incentivou algumas empresas nacionais e internacionais, garantindo algumas isenções para que elas incentivassem a vinda da Estrada de Ferro para o país.

No início da instalação da Estrada de Ferro Central da Bahia (EFCB), quem era Prefeito na cidade de Cruz das Almas era o Major Alberto, filho do Senador Temístocles. A abertura da linha naquela época estabeleceu um traçado e dependia das pessoas que morava nos terrenos para autorizarem a abertura. Para a Rede Ferroviária dá procedimento á instalações dos trilhos principalmente no Recôncavo Baiano foram precisas algumas negociações entre o poder público e privado em Cruz das Almas. Os políticos que estavam no poder tinham forte influência nas decisões políticas, econômicas e no direcionamento da cidade. O trem iria passar por onde hoje é chamada Rua Rio Branco.

De acordo com a memória coletiva, várias ver-

sões explicariam o motivo para o Trem não ter passado no Centro de Cruz das Almas, segundo Maria de Lurdes, “existiu um canalial na rua: Rio Branco que proibido pelo seu proprietário, impediu que a Estrada de Ferro passasse pelo centro da cidade” (Maria Lurdes, 28.10.2009). Já o senhor Alino Mata Santana em seu depoimento conta que:

Quando Temístocles soube que o Trem iria passar por ali, ele foi ao Rio de Janeiro na Companhia, anunciar a proibição da linha no centro da cidade, alegando que deixaria de fazer suas “sestas” depois do almoço por causa do barulho do trem, incomodaria no seu descanso. (04.10.2009).

As elites políticas de Cruz das Almas exerciam uma relação significativa com as elites políticas nacionais, o poder desse homem teve forte influência na geografia da cidade. Segundo relato de Alino Mato Santana:

Cruz das Almas ainda era muito pequena, uma vilazinha com pouco mais de mil habitantes, havia poucas casas na praça. As que ficavam em mais destaque era a do Senador Temístocles e do filho dele Major Alberto que ficou conhecido como o mais poderoso político local. A cidade era praticamente a praça, tinha um pedacinho onde hoje é a rua da vitória, um pedacinho da rua dos poções o resto era tudo mata, tinha um caminho que ia da cidade para Estação do Pombal, as ruas iniciais que partia da praça para Estação passou a ser chamadas, Rua da Estação, estrada que levaria a Estação do trem e rua Rio Branco ou estrada de ferro como é conhecida, onde iria passar o Trem. Como a Estação do Pombal ficou muito longe do centro da cidade, as pessoas pra chegar á Estação normalmente iam caminhando ou de animal. (04.10.2009).

Aproximadamente seis quilômetros separam a centro da cidade de Cruz das Almas para Estação Ferroviária, para as pessoas embarcarem, quando disponível fretavam os escassos transportes até a Estação, ou partiam a pé caso optasse. Segundo a moradora de Cruz das Almas D. Maria de Lurdes conta que “O trem foi o transporte mais utilizado pelos moradores, viajantes e comerciantes de Cruz das Almas, atendia as necessidades da população, o trem era o único meio de transporte que existia”. Em sua entrevista D. Maria de Lurdes diz que:

Quando eu casei, vim morar em Cruz das Almas de trem, cheguei aqui as dez horas da noite, não tinha como trazer as coisas todas, pegou o de mais necessário o resto ficou no galpão da estação pra pegar no outro dia, e toda vez que eu queria viajar para Castro Alves ou outro lugar era de trem, não tinha outro transporte. (LURDES, 28.09.2009)

A primeira viagem de D. Maria de Lurdes depois

do casamento foi de trem, esse meio de transporte proporcionou para a vida do casal, de alguma forma, sensações e emoções indelegáveis na memória dos primeiros dias da vida conjugal. Por outro lado percebe-se na entrevista de D. Maria, que foi também um momento de dificuldade quando a mesma chegou na cidade às dez horas da noite, momento em que a cidade já “adormecia”, carregando muitos de seus utensílios e foi na estação que ela conseguiu abrigo para guardar seus pertences, pois a dificuldade em ter um transporte para o centro da cidade era muita. Desta forma observa-se que a Estação de Cruz das Almas se configurava como um lugar multifuncional. Milton Santos escreve que “os meios de transportes existentes na época eram apenas o carro de boi, o lombo dos animais e as costas do homem, além de transporte flúvio- Marítimo por intermédio de barcaças” (SANTOS, 1998, P. 71).

De acordo com os relatos acredita-se que havia muita dificuldade para sair da região por outros meios de transportes, as estradas eram irregulares, muitos buracos, e os transportes eram poucos, então para se locomover de um município para outro, o trem era o mais confiável, mesmo com atrasos que não deixavam de ocorrer, existia o horário.

A Estação do Pombal foi aberta pela E. F. Central da Bahia na sua linha principal, em 1881. Com trecho de São Feliz a Machado Portela nessa época Cruz das Almas ainda não era município, emancipando-se nos anos de 1889, dezesseis anos após a inauguração da E. F. C da Bahia, o prédio que hoje está em ruínas foi reconstruído em meados dos anos 40, pelo Engenheiro Eurico Macedo. (SÁ, 2007). Nesse momento a Estação do Pombal passou a ser chamada de Estação de Cruz das Almas, alguns anos depois quando constrói o Ramal no centro da cidade, a Estação velha passa a ser chamada de Estação Eurico Macedo e o Ramal que seria a Estação Nova, fica com o nome de Cruz das Almas.

Figura 2 - Estação de Cruz das Almas, área de embarcação de pessoal (11/08/2009)



Fonte: Arquivo Pessoal Nilton Antonio Souza

O trem era um dos meios privilegiados de transporte no município de Cruz das Almas que ligava uma região a outra, que fazia a interlocução, a troca de cultura, adentrava fazendas, matas e plantio. Serviu para transportar muitas pessoas para as várias regiões do Brasil por onde passou os trilhos da Leste Brasileiro. O transporte ferroviário tinha várias funções em Cruz das Almas, tanto para atender a população da cidade como no Recôncavo em geral, além de trazer muitas matérias prima, o trem era muito utilizado para mover a economia de Cruz das Almas.

O trem fez parte da ascensão da economia brasileira em meados do século XIX, e não foi diferente na região onde hoje está localizada a cidade de Cruz das Almas, teve grande importância para sua construção e desenvolvimento.

A Estação de Cruz das Almas já foi por décadas lugar de sociabilidade, hoje encontra abandonada, e apesar do desprezo, ainda funciona como transporte de cargas seguindo a linha Sul, de Salvador a Minas Gerais, seguindo para São Paulo ao longo do tempo. A estrada em seu percurso passou por diversas cidades e localidades entre elas: São Felix, Muritiba, Cruz das Almas, Castro Alves, Iaçú, Queimadinhos, Bandeira de Melo, Itaité, Machado Portela, Iramaia, Contendas, Brumado, Caculé, Urandir, Espinosa, Mamonas, Monte Azul no Estado de Minas Gerais. Sendo incorporada em 1957, com todos os seus bens ao Patrimônio da Rede Ferroviária Federal S/A.

Com bases nessas informações e percebendo a importância que teve o trem para a cidade de Cruz das Almas, criei um olhar atento e curioso para a comunidade da linha, atual comunidade quilombola, um estudo centrado na investigação sobre a relação que teve o trem com a formação da comunidade.

## A COMUNIDADE DA LINHA EM CRUZ DAS ALMAS

A comunidade negra rural da linha, que localiza-se a quatro quilômetros do atual centro da cidade de Cruz das Almas é composta por famílias que se instalaram nas proximidades da linha do trem e por ventura foram construindo suas casas, e ali foram feitas as roças para o abastecimento das famílias que naquele espaço se formaram. Inicialmente só havia casas de taipa e casas de palhas, e assim foi desenvolvendo-se a comunidade no espaço próximo a linha férrea.

Assim nesse contexto conceitua-se o termo remanescente de Quilombo que recai a idéia de que há uma existência/sobrevivência da comunidade que por certas vias depende da historização do seu passado. Segundo Reis e Gomes:

No Brasil essa memória não é absolutamente apagada, se consideradas as comunidades chamadas de remanescentes de quilombos

que realmente podem traçar seu passado até agrupamentos constituídos antes da abolição, em 1888. (REIS E GOMES, p.10 1996).

Tendo como fonte metodológica a memória oral, percebe-se a importância desses relatos, onde moradores que ali vivem ou viveram resgatam a historicidade desses sujeitos para a formação que compõe a comunidade.

Para melhor aprofundamento desse estudo tornou-se imprescindível, conceituar algumas palavras-chaves que são pertinentes ao desenvolvimento da mesma. Para iniciar coloca-se em face à semântica da palavra/termo quilombo, como escreve a autora Gloria Moura:

Quilombo tem etimologia no idioma africano quimbundo (...) derivaria de Kilombo, sociedade iniciática de jovens guerreiros mbundu adotada pelos invasores jaga ou imbangala, estes formados por gente de grupos étnicos desenraizada de suas comunidades. (MOURA, 1996, p.328)

(...) quilombo contemporâneos no Brasil, comunidades integradas à humanidade, cuja diversidade cultural precisa ser respeitada e reconhecida. Para o imaginário brasileiro, quilombo foram agrupamentos de africanos escravizados fugidos de engenho, fazendas e minas que tentaram reproduzir vida comunitária à semelhança da África, terra de origem, para fugir dos maus-tratos infligidos pelo senhorio branco europeu. Cabe tratar de quilombo contemporâneo comunidades remanescente, terras de preto, mocambos, terras de santo ou santíssimo ou terras de herança sem formal de partilha que o movimento social fez sinônimas, aplicando o artigo 68 da Constituição. Desvela parte da história do negro no Brasil atual. (MOURA, 1996, p. 327/328.)

Conforme o conceito do termo Quilombo, extraídos do autor acima podemos re-significar a importância e transparecer um pouco da historização da então comunidade quilombola, que tem como início da sua formação aproximadamente no ano de 1938. (D. Constança, 22.09.2011)

D. Constança uma das moradoras mais antigas da comunidade conta que veio de uma família de origem muito humilde e morava no terreno da atual escola de Agronomia, aos dezessete anos já trabalhava como arrendeira na fábrica de fumo, nessa época, o Governo Federal praticamente expulsou os moradores e fazendeiros do terreno que ali residiam. A mesma afirma que alguns moradores não receberam nem se quer aviso que seriam expulsos, esses moradores e fazendeiros foram obrigados a deixar suas casas, sendo que os fazendeiros receberam uma pequena gratificação do governo como forma de pagamento da sua retirada do local, relembra que alguns desses fazendeiros “morreram de paixão” (desgosto), devido ao fato ocorrido. Os

demais moradores de condições desfavoráveis como o caso da família de D. Constança nada receberam, restando-lhe apenas procurar um local para morar.

Continuando, D. Constança conta que sua mãe preocupada em ter uma moradia diante da situação, resolve ir ao encontro do mestre de linha responsável pela estrada de ferro (E. F. C.B) que passa pela da atual comunidade, onde solicitou que pudessem construir naquele local, o pedido foi aceito, porém houve uma condição a qual teria que ser construída a quinze metros antes ou depois da linha para melhor segurança. Ao chegar nessa nova localidade conhecida como Fazenda grande Beira do Rio (atual comunidade quilombola), havia uma única moradora que se chamava Maria São Pedro de Jesus, e também alguns trabalhadores da pedreira (D. Constância, 22.09.2011). A partir de então foram chegando outros moradores com particularidades distintas, uns com autorização do chefe de linha outros sem, e assim foi formando a comunidade próxima à linha. Sobre o conceito de comunidade negra rural Gloria Moura esclarece:

Comunidade negra rural habitada por descendentes de africanos escravizados, com laços de parentesco. A maioria vive de culturas de subsistência, em terra doada, comprada ou secularmente ocupada. Valoriza tradições culturais de antepassados (religiosas ou não) e as recria no presente. Possui história comum, normas de pertencimentos explícitas, consciência étnica. (MOURA, 1996, P. 330).

Fomos capazes de mostrar que se trata de grupo social com identidade muito definida, constituindo uma comunidade exclusivamente de negros, distintas radicalmente dos demais grupos circunvizinhos e que ocupa a área de forma contínua (...), fundamental é a capacidade do grupo de constituir um território autônomo e demarcá-lo simbólica e geograficamente. (MOURA, 1996, p.333)

E sobre tais características foram modelando e estruturando - se a formação da comunidade. Por outras vias surgiam os problemas que permeavam a todos que viviam naquela localidade, a falta de água, energia, trabalho, transporte, credibilidade de emprego para os moradores, pois tinham ainda que lidar com o preconceito dificultando muito a sobrevivência no espaço.

Algumas mulheres da comunidade sofriam vários tipos de discriminação, homens que residiam na atual escola de agronomia de melhores condições financeira iam até a comunidade para beber e fazer farra, incomodando assim a comunidade local, insatisfeitos com a reação dos moradores, apelidava-os de “baila da água”. (D. Constância, 22.09.2011)

Durante a década de cinquenta devido às dificuldades dos viajantes e comerciantes em transportar as cargas para o centro da cidade, para melhor facilidade em deslocar minérios e outros produtos para o recôncavo

e para o exterior, principalmente pelo porto de Maragojipe, foi criado um Ramal da linha velha para o centro da cidade, essa nova linha passaria dentro da comunidade estabelecendo facilidade para população cruzalmeno.

Muitos dos moradores viram no trem um meio de socialização com pessoas que não estavam inseridas no contexto da comunidade, já que próximo era o lugar onde trem descarregava e carregava produtos, como também embarques e desembarques de pessoas que viajavam para diversa localidade. Surgindo assim expectativas por dias melhores. D. Maria de Lurdes conta que:

Depois que o povo migrou igual a “bando” de borboleta, gente de não chegar até seu destino, porque caía nos trilhos, à classe não comportava aquele povo todo, não tinha onde se mover, era menino chorando, às vezes urinava ali mesmo, era o povo do Norte. (LURDES, 27.10.2009).

Pois, naquela época o trem era o meio de transporte mais utilizado pelos cruzalmenos, muito normal que as viagens fossem difíceis e perigosas devido o excesso de passageiros.

No depoimento do Sr. Simão também morador da comunidade, afirma que nasceu e cresceu dentro da comunidade vivenciando o crescimento e o desenvolvimento da mesma, ele conta às dificuldades que a comunidade passou, afirma que sempre houve descasos das autoridades políticas locais com referencia aos direitos básicos da sociedade. Devido a essa dificuldade, aos catorze anos Sr. Simão saiu para trabalhar em busca de novas oportunidades, hoje com sessenta e dois anos e morador dessa comunidade vivência grandes mudanças e grandes conquistas.

Hoje Sr. Simão é um dos membros da associação dos moradores da comunidade da linha, ver em meados do século XX pela primeira vez água encanada vinda de uma fonte revertida de cimento, esta água só se tornou possível com ajuda do Sr. Catarino Pereira dos Santos morador dessa comunidade, juntamente com o Sr. Carlos Valter dono de um estabelecimento comercial no Centro da cidade de Cruz das Almas.

A fonte de água abasteceu por mais de oito anos todas as casas da comunidade da linda, só veio a diminuir seu abastecimento por volta de 2008, quando ali chegou água encanada. Hoje ainda se encontra em funcionamento abastecendo aproximadamente dez casas, por motivos financeiros.

Podemos entender a comunidade quilombola da linha como um lugar de resistência, pois desde seu início houve dificuldade com esses moradores que residiam na localidade seja nas condições financeiras ou nas adversidades que sempre esse povo de coragem e resistência lutou e batalhou para encontrar e chegar ao reconhecimento. Esse traço marcante como expressão

de resistência torna-se a história da comunidade negra da baixa da linha semelhantes a centenas de outras comunidades negras espalhadas pelo Brasil que fizeram do silêncio uma arma poderosa de demarcação de sua alteridade frente aos grupos circundantes.

Portanto, em face às esses questionamentos, conclui-se que a história da comunidade quilombola por sua vez está enquadrada com a própria história da linha ferroviária na região estudada.

Figura 4 - Fonte de água da comunidade (13.08.2011)



Fonte: Arquivo Pessoal Nilton Antonio Souza

Figura 3 - Associação e Igreja da comunidade atualmente (13.08.2011)



Fonte: Arquivo Pessoal Nilton Antonio Souza

Depois de algumas reivindicações e listas assinadas pela população da comunidade visando sempre à melhoria e o bem estar dos moradores, que viveram aproximadamente um século sem água encanada e sem luz elétrica, conquistados apenas no século XX. Atualmente essa comunidade tem tido muitos resultados favoráveis, luz elétrica, água encanada, telefone (orelhão).

A comunidade apresenta modificações bastante relevantes em seu contexto geográfico e social. Na sua

formação ainda há uma visão preconceituosa por parte de algumas pessoas sobre os moradores dessa localidade, apontando-os como marginais e desqualificados, uma visão sem fundamento, que não confere ao comportamento desses moradores. Alguns sim apresentam situações que requerem uma atenção maior, são famílias de baixa renda com necessidades de incentivos de políticas públicas sociais. Por outro lado ocorreram transformações em que alguns moradores passaram a ter um trabalho fixo, possuindo salários e carteiras assinadas mantendo desta forma o sustento familiar, muito deles trabalham no centro da cidade, tendo condições favoráveis em adquirir bens materiais, educação para os filhos e outros recursos necessários. Portanto trata-se de uma comunidade inserida nos movimentos culturais e sociais da cidade de Cruz das Almas.

Um forte avanço bastante significativo para a comunidade foi o reconhecimento enquanto comunidade quilombola. Inicialmente foi uma proposta da Prefeitura e da Secretária de Políticas Especiais de Cruz das Almas, formulou-se o projeto com a realização de um estudo que iria ocorrer com as comunidades rurais da cidade, na área de abrangência municipal com o objetivo de obter dados etnográficos para um possível relatório descritivo das comunidades rurais:

As pesquisas de campo iniciaram na Comunidade da Baixa da Linha tiveram início no mês de Agosto de 2009. O objetivo, nesse caso, era perceber a dinâmica própria da comunidade e sua possível identificação enquanto remanescente de quilombo. Este relatório, portanto, visa atender a esta solicitação (...) com os anseios da comunidade local, viabilizando assim, a garantia dos direitos constitucionais aos quais as Comunidades Negras quando identificadas Remanescentes de quilombos, têm assegurado pela Constituição Federal. (Projeto Levantamento de Quilombos, p.2)

Por anos esse povo viveu sob ameaça em perder suas casas e terras, hoje a comunidade é reconhecida como remanescente de quilombo o que trouxe conforto e segurança para a comunidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A comunidade da linha, atualmente reconhecida como comunidade quilombola, demonstra-se na sua contextualização histórica, um espaço de significação e re-significação na vida dos sujeitos que teve e tem nela suas vidas inseridas, mesmo com as dificuldades e contratempos que não deixaram de ocorrer, trouxe para a comunidade cruzalmenses em geral outra visão ao destacar as especificidades particularmente concentradas naquela região, sob a iniciativa de instituições políticas da cidade e também alguns colaboradores envolvidos em levantar dados qualitativos com relação ao estudo

concentrado na formação da comunidade, influenciando no desenvolvimento da mesma.

Assim foi possível contextualizar a relação do trem com a comunidade, traçando as especificidades. Ao analisar a relação do trem com o município de Cruz das Almas foi relevante traçar/identificar um panorama geral sobre o trem, realizado através do levantamento de fontes orais, bibliográficas que permeavam desde a criação da Rede Ferroviária no Brasil, evidenciando o período de surgimento da rede ferroviária, o ramal que estava inserido na cidade de Cruz das Almas, para quais finalidades, onde localizava, qual era o intuito, sendo esses alguns questionamentos esclarecidos durante o andamento do estudo, pois a necessidade maior do aproveitamento do trem era que houvesse um transporte que escoasse a economia em escala por um custo menor, sendo inaugurada a primeira Estrada de Ferro Central do Brasil.

Durante o andamento dessa pesquisa também foi observado toda a dinâmica de funcionamento do trem, mostrando todo o contexto histórico da chegada da Estrada de Ferro no Brasil, na Bahia e em alguns trechos do Recôncavo, citando como se davam as várias formas de instalação das estradas e ramais dos respectivos lugares, além de caracterizar toda influência na modernização e crescimento do país, como também a chegada dos primeiros trilhos na Bahia e seus tantos ramais que se estalaram por todo o Recôncavo. Enfatizando a importância da Estação Ferroviária de Cruz das Almas e o Novo Ramal que se estalou na mesma. Identificando ainda a relação/contribuição do trem para com a comunidade.

Sobre a comunidade constatou-se que é uma comunidade rural negra, que teve sua origem através de pessoas com contextos distintos. De acordo com trechos do projeto Levantamentos de quilombos, diz que atualmente a comunidade consta cerca de cento e sete casas, além de dose casas abandonadas, num total de cento e dezenove casas aproximadamente.

Foi notória a contribuição do trem para a existência da comunidade quilombola, ao tempo que contemplou questões que permeavam sob sua formação, desenvolvimento e por fim afirmação como remanescentes de quilombo. Assim evidenciou inicialmente a representatividade do trem e a comunidade de forte atuação ao nome estabelecido antes conferido a atual comunidade quilombola.

Ficou claro nas entrevistas concedidas pelos moradores e ex-moradores que o trem estabeleceu um papel importante para a sobrevivência de muitos familiares, onde contemplava formas empregatícias mesmo sendo estas temporárias, ou por período.

Ao analisar as relações do trem com as pessoas, através dos relatos, fica evidente que a população de Cruz das Almas dependia do trem para resolver as necessidades do seu dia a dia. Além de ser o transporte

mais usado pelos Cruzalenses no auge da Ferrovia.

Para o município de Cruz das Almas, é possível afirmar que o trem representou para a população em geral incluindo a comunidade quilombola um forte significado na memória das pessoas que utilizavam desse transporte, no cenário cultural, social e econômico, ajudando para a modernização e o crescimento da cidade. O município ganhou uma nova dinâmica com a existência do trem, uma vez que, a sociedade foi se modificando com as novas práticas costumes e lazer em decorrência da função social do trem.

A custo ficou para a memória daqueles que apreciavam e os que viajavam a lembrança deste tão importante meio de transporte, que representou em muitos momentos da vida dos moradores, uma importante forma de viver, crescer e sonhar.

## REFERÊNCIAS

Delgado, Lucilia de Almeida Neves. **Historia Oral – tempo, identidades** – Belo Horizonte: Autentica 2006. 136p. – (leitura, escrita e oralidade)

BARBOSA, Pulo Corrêa. Minas dos Quilombos/ Paulo Corrêa Barbosa, Schuma Schumacher, Caces.- Brasília: MEC/ SECAD, 2088.

FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). 1994. **Entre - vis-tas: abordagens e usos da história oral**. Rio de Janeiro: FGV

FONSECA, Maria Nazareth Soares (org). **Brasil afro-brasileiro/organizado por Maria Nazareth Soares Fonseca**. – 2. Ed.,1. Reimp. – Belo Horizonte: Autêntica, 2006. 352p.

ESTRELA, Ely Souza, **Os sampauleiros: cotidiano e representações** – São Paulo: Humanistas FFLCH/USP: Educ., 2003

REIS, João José. **Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil-** São Paulo: companhia das letras, 1996.

ZORZO, Francisco Antonio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas Pela Ferrovia do Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)** - Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

Paulo, Davi da Silva / Maria Evelene do Santos Pereira. **Dos Rios aos trilhos- Evolução do Transporte Urbano Ferroviário do Recife**, 2008.

MOURA, Glória. **A força dos tambores: a festa nos quilombos contemporâneos**. In: SHWARCZ, Lilia Moritz; REIS, Leticia Vidor de Souza (Org.) .Negras Imagens: ensaios sobre cultura e escravidão no Brasil. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo: Estação Ciência, 1996.

SANTOS, Milton. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais - Universidade Federal da Bahia, Imprensa Oficial, 1959.

**Resumo de Históricos dos Imóveis a Serem Inseridos nas Minutas de Escrituras**. Salvador, Rede Ferroviária Federal S/A.

Sá, Manoelito Roque **Actas e Atos, resumo histórico da câmara Municipal de Cruz das Almas**: gráfica e Editora Nova Civilização, Ltda., 2007.

Lowenthal, David. **Como conhecemos o passado**. Projeto História. (17) São Paulo: EDUC, 1998.

#### **FONTES ORAIS**

SANTANA, Alino Mata Santana, 60 anos, Memorialista da cidade de Cruz das Almas.

LURDES, Maria de, 86 anos, moradora da cidade de Cruz das Almas

SANTOS, Catarino Pereira, 71 anos, morador da comunidade

NASCIMENTO, Simão do, 62 anos. morador da comunidade

SANTOS, Maria Constança, 90 anos, moradora da comunidade

#### **FONTES ESCRITAS**

**Fotos** : Todas de arquivo particular (Nilton Antonio Souza Santos)

**Jornal**: Jornal Informativo RN- Janeiro de 1972 nº14  
Correio da Bahia - 06 de agosto - 2000 nº16

**Documentos escritos**: Resumo de Históricos dos Imóveis, Rede Ferroviária Federal S.A. RFFSA.

**Projeto Levantamento de Quilombos**: Prefeitura Municipal de Cruz das Almas (Secretaria Municipal de Políticas Especiais).