



Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

Centro de Artes, Humanidades e Letras

Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública



FERNANDA CAROLINE MENDES ARAUJO

**NAVIO MARAGOGIPE:
Patrimônio Cultural de um Povo**

Cachoeira-Ba

2020

FERNANDA CAROLINE MENDES ARAUJO

**NAVIO MARAGOGIPE:
Patrimônio Cultural de um Povo**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, Centro de Artes, Humanidades e Letras, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, como requisito para obtenção do grau de Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientador: Prof.^a(a). Dr^a. Daniela Abreu Matos.

Cachoeira-Ba

2020

AGRADECIMENTO

Dedico meus agradecimentos a mainha, Dona Helenita Mendes, e a minha vó, Laudelina Rangel Mendes, mulheres responsáveis pela minha formação de valores, por nunca deixar me faltar um lápis sequer, mesmo com toda dificuldade.

Ao meu tio Antônio, pelo incentivo e carinho desde os meus primeiros dias de vida.

A minha orientadora, Daniela Matos, primeiro por ter me dado a felicidade de estar comigo nessa jornada, depois pelos incentivos e direcionamentos que me fizeram chegar até aqui.

A Tanaiara Alves, que tenho enorme admiração e sou grata pelos conselhos, apoio e paciência despendida a mim.

Ao meu colega e amigo Jeckson Eder, por toda lealdade e parceria nessa jornada acadêmica.

A todos aqueles que contribuíram direta ou indiretamente na construção desse trabalho.

E principalmente, ao meu DEUS, aquele que faz cumprir todas as promessas em minha vida. Assim disse o Senhor: “Não fui eu que lhe ordenei? Seja forte e corajoso! Não se apavore, nem se desanime, pois o Senhor, o seu Deus, estará com você por onde você andar”.

Josué 1:9.

O HERÓI DO PARAGUAÇU

(Ao Navio Maragojipe)

Parte no crepúsculo,
E retorna no poente.
A despeito do homem sem escrúpulo,
Apesar do sistema indecente.

Flutuando nas águas do Paraguaçu,
Oferecendo a quem quiser seu bordejo.
Levando a moça do beiju
E o velho mercador de carangueijo.

Até hoje ainda chora
A grande e fatídica desgraça.
A morte da companheira de outrora
A saudosa Maria fumaça.

É o sonho da menina inocente,
Desejo do rapaz sonhador.
Esperança da moça descontente,
A saudade do mancebo desertor.

Um dia parti consigo no crepúsculo,
E não retornei no poente.
Conheci o homem sem escrúpulo,
E fui tragado pelo sistema indecente.

Francisco Piedade

ARAUJO, Fernanda Caroline Mendes. **NAVIO MARAGOGIPE: Patrimônio Cultural de um Povo**. 59 p. Trabalho de Conclusão do Curso de Tecnologia em Gestão Pública – Centro de Artes, Humanidades e Letras, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Cachoeira, 2020.

RESUMO

O Navio Maragogipe para além de suas características físicas, é símbolo de memórias e de patrimônio cultural local, contudo, há uma escassez de conhecimento e difusão da sua importância para comunidades regionais em especial Maragogipe. Para tanto, o objetivo geral da pesquisa é: Identificar a importância do Navio Maragogipe para a comunidade local através das memórias compartilhadas pelos moradores. Quanto a metodologia trata-se de estudo de caso qualitativo com pesquisa empírica. A coleta de dados foi efetuada a partir de roteiro de entrevista semiestruturada com o público local e usuários do Navio Maragogipe, seja por trabalho, transporte, turismo, viagens, entre outros. O referencial teórico aborda questões ligadas a políticas públicas culturais, patrimoniais e memórias. A análise de conteúdo das entrevistas apresentou três categorias distintas: econômica, mobilidade e sociabilidade. A partir dessa análise ficou evidente a importância do Navio no cotidiano da população, chegando a ser instrumento de representatividade e base social. O que se propõe a partir desses resultados é oferecer informação qualificada e insumos para que a Gestão Pública Municipal possa elaborar políticas públicas na área da cultura, com foco em políticas patrimoniais e de memória, que sejam significativas para a comunidade local. E, desse modo, possa contribuir para o desenvolvimento socio-cultural de Maragogipe e região.

PALAVRAS-CHAVE: Navio, Política Pública, Cultura, Patrimônio, Memória.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Navio Maragogipe no estaleiro de Kremer Werft - Elmshorn na Alemanha...	25
Figura 2: Navio Maragogipe da extinta Companhia de Navegação Bahiana (CNB).....	26
Figura 3: Navio Maragogipe se aproximando da Ponte Almirante Vieira de Melo.....	27
Figura 4: Passageiros a bordo do Navio.....	28
Figura 5: TRIBUNA POPULAR, Maragogipe, Novembro de 1984, p.05.....	29
Figura 6:TRIBUNA DO POVO: Maragogipe, Maio de 1985, ano v,nº7.....	30
Figura 7: TRIBUNA DO POVO. Maragogipe, Janeiro de 1986, nº02.....	31
Figura 8: O ARAUTO. Maragogipe, 09 de Setembro de 1987, nº07	33
Figura 9: O ARAUTO, Maragogipe, Novembro de 1987, nº09.....	34
Figura 10: Navio Maragogipe na Marina de Aratu.....	36
Figura 11: Várias toneladas de aço estão indo pro fundo do mar.....	37

LISTA DE TABELAS

QUADRO 1: – Modelos de Formulações de Política Públicas.....	12
QUADRO 2: – Evolução histórica das políticas públicas culturais no Brasil.....	18
QUADRO 3: – Breve perfil dos entrevistados.....	40

LISTA DE ABREVIATURAS DE SIGLAS

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

INCE - Instituto Nacional de Cinema Educativo

INL - Formação do Instituto Nacional do Livro

SEAC - Secretaria de Assuntos Culturais

PNL - Política Nacional de Cultura

MEC – Ministério da Educação

PRONAC - Programa Nacional de Apoio à Cultura

MINC - Ministério da Cultura

FUNARTE - Fundação Nacional de Arte

FBN - Fundação Biblioteca Nacional

FCP - Fundação Cultural Palmares

PNPI - Programa Nacional do Patrimônio Imaterial

UNESCO - Organização das Nações Unidas

CBN - Companhia de Navegação Baiana

Comab - Consórcio Marítimo da Bahia

AGERBA- Agência Estadual de Regulação de Serviço Públicos de Energia,
Transportes e Comunicação da Bahia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 APORTE TEÓRICO	11
2.1. Política Pública.....	11
2.2. Política Cultural.....	14
2.3. Política de Patrimônio.....	18
2.4. Memória Cultural.....	21
3 O NAVIO MARAGOGIPE	23
3.1 Maragogipe.....	23
3.2 O Navio: Memória de um Povo.....	24
4 METODOLOGIA	38
4.1. Método.....	38
4.2. O roteiro de entrevistas.....	38
4.3. Definição dos agentes da pesquisa.....	39
4.4. Dificuldades Encontradas	40
5 ANÁLISE DE CONTEÚDO CATEGORIAL	41
5.1. Eixo de Análise.....	41
5.2. Eixo Econômico.....	41
5.3. Eixo de Mobilidade.....	44
5.4. Eixo de Sociabilidade.....	47
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	49
Referências	52
Apêndice 1: Roteiro de entrevista.....	55
Apêndice 2: Termo de consentimento.....	56
Anexos	57

1. INTRODUÇÃO

A pesquisa realizada sobre o Navio Maragogipe pretende preservar sua história quando navegava pelo Rio Paraguaçu cruzando a Baía de Todos os Santos a transportar passageiros e mercadorias para Salvador, capital do estado da Bahia e, levar de volta para o interior baiano as mercadorias vindas da capital e outros passageiros e trabalhadores.

É importante salientar que, a pesquisa se fundamenta no anseio de aprofundamento quanto ao conhecimento desse navio, considerado por muitos cidadãos maragogipanos como importante símbolo de navegação e elemento fundamental de importância cultural, econômica e turística do lugar.

Muitos são os moradores desta Patriótica Cidade (título dado ao município de Maragogipe), que se interessam pela salvaguarda da memória deixada pela trajetória do navio, outros até gostariam de tê-lo de volta. Contudo existem falhas a serem reparadas, e o navio que se mantém imponente na memória de muitos cidadãos está se perdendo a cada dia, sofrendo deterioração com o passar do tempo.

Este Trabalho de Conclusão de Curso procura responder ao seguinte questionamento: Qual a importância do Navio Maragogipe para a comunidade maragogipana? Tendo como base um estudo de caso qualitativo com pesquisa empírica através do uso de entrevista com roteiro semiestruturado, análise de dados a partir de categorização tendo como referência estudo documental. Tem-se alguns objetivos a serem atingidos para o alcance da resposta à presente indagação. O objetivo geral deste trabalho é identificar a importância do Navio Maragogipe para a comunidade local através das memórias compartilhadas pelos moradores.

Portanto, torna-se importante compreender como a elaboração de políticas públicas pode reconhecer um símbolo material que passa a fazer parte da memória cultural local para além de sua forma física. Nesse sentido, os objetivos específicos remetem-se aos hábitos dos agentes envolvidos com o Navio Maragogipe, e correspondem a: registrar as memórias em comum guardadas pela comunidade sobre o navio; constatar o atual estado e características do navio; preservar a memória e cultura concernente ao Navio Maragogipe, com vistas ao seu reconhecimento como Patrimônio Cultural local; subsidiar a elaboração de políticas públicas no campo da cultura e especificamente do patrimônio. Dessa forma, o problema deste trabalho foi ausência de um amplo reconhecimento acerca da importância do Navio Maragogipe, com vista à

proteção da cultura e memória desse patrimônio. Com isto, pretende-se que esta pesquisa seja encaminhada ao órgão público municipal responsável por subsidiar a elaboração de políticas públicas de patrimônio quanto para a população em geral.

Assim como a elaboração de uma política pública, o patrimônio cultural de uma sociedade também é fruto de escolhas. Um requer a participação do Estado por meio de suas instituições e legislação específicas. O outro, respectivamente, a escolha é através daquilo que as pessoas julgam ser mais caras, tem relação com suas raízes, sua história, sua cultura. Nessa perspectiva que o patrimônio torna-se coletivo.

Nascida e criada na cidade de Maragogipe, sempre fui cercada de costumes, histórias e culturas. Desde criança, me fascina ouvir relatos contados pelos mais velhos e indagava mais sobre aquelas que eram fatos reais, pois eram contadas com entusiasmo e saudosismo na maioria das vezes. Paulo Cesar Tomaz (2010) acredita que:

Ao se contemplar um espaço de relevância histórica, esse espaço evoca lembranças de um passado que, mesmo remoto, é capaz de produzir sentimentos e sensações que parecem fazer reviver momentos e fatos ali vividos que fundamentam e explicam a realidade presente (TOMAZ,2010).

A história do navio Maragogipe me instigou na elaboração desse trabalho por considera-lo uma fonte rica de valores que perpassam o bem material e toma a dimensão de um lugar representativo da identidade coletiva, tornando-se um patrimônio coletivo, sendo assim, digno de proteção e promoção do lugar de bens imateriais.

A realização da pesquisa sobre o Navio Maragogipe poderá ter muitos resultados positivos contribuindo como base para conhecimento e fortalecimento de políticas públicas de patrimônio do município, com vista à preservação da cultura e memória compartilhada por uma comunidade. É importante lembrar que, em 2001, o navio foi doado à Prefeitura Municipal de Maragogipe, pelo Governo do Estado, para que nele fosse criado um Museu Náutico, projeto que não foi levado adiante pela gestão daquele período. E atualmente, a embarcação permanece na Base Naval de Aratu se deteriorando com o passar dos anos, perdendo suas características físicas e quase naufragando sua história.

Este trabalho está dividido em seis capítulos com foco no reconhecimento do Navio Maragogipe como Patrimônio Cultural local. No capítulo dois é apresentado o aporte teórico ligado às políticas públicas patrimoniais, suas características, limitações, embasamento que sustenta o objetivo da pesquisa. O capítulo três traz um breve panorama de Maragogipe, cidade a qual o objeto de pesquisa situava-se e, o

reconhecimento do Navio Maragogipe, com a linha do tempo do início de suas atividades, até a descaracterização da sua estrutura física. O quarto capítulo busca trazer as metodologias aplicadas para se chegar ao resultado da pesquisa. O capítulo quinto trata da análise das entrevistas com foco em três eixos categoriais: econômico, mobilidade e sociabilidade. e por fim, o sexto capítulo que discute os resultados obtidos e as soluções sugeridas.

2. APORTES TEÓRICOS

2.1. Políticas Públicas

A política pública tem início nos EUA ainda como uma política, puramente, acadêmica, disciplinar. Na Europa, ela toma formas analíticas, direcionada ao papel das instituições públicas e o principal gerador de políticas públicas, o governo.

Ela passou a tomar força na guerra fria, com a necessidade do governo reparar as consequências causadas no pós-guerra. Neste momento, voltada para a tomada de decisão que possibilitasse o restabelecimento do equilíbrio e do bem-estar coletivo.

A definição de política pública assume diferentes abordagens, como pondera SOUZA (2006) “não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública”. Cada autor relaciona sua tendência de acordo com o período e vivências de sua época. Souza (2006) exemplifica citando Dye (1984) que define política pública como “o que o governo escolher fazer ou não fazer”. A autora também menciona a definição de Laswell, “decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz”. Assim Souza (2006) define políticas públicas como:

[...] o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente). A formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real (SOUZA, 2006, p.26)

Portanto, a política pública permeia por todas as áreas de conhecimentos e tem relação com o Estado, com a política e com a sociedade, sendo este o principal motivador dessas ações.

Para tanto, existem quatro tipos de construção de políticas públicas, a saber: política **distributiva**, que consiste, segundo Souza (2016), na decisão do governo em favorecer um grupo de interesse em detrimento de outro, sem considerar as limitações de recursos. Em seguida, política **regulatória**, que se caracteriza por envolver a burocracia, políticos e grupo de interesse. Já a política **redistributiva**, a autora informa que é a realocação de recursos de um grupo social para o outro grupo de interesse. Contudo, com futuros incertos, a exemplo do sistema tributário. E por fim, política **constitutiva**, este voltado mais para dos procedimentos (SOUZA, 2006).

As políticas públicas precisam se adequar as constantes transformações da comunidade, suas dinâmicas e anseios e o Estado como representante do povo precisa estará preparado para melhor utilização desse instrumento.

Dito isto, as formulações das políticas públicas envolvem alguns modelos a citar: Incrementalismo; o ciclo da política pública; garbage can ou “lata de lixo”; coalizão de defesa; Arenas sociais; Modelo do “equilíbrio interrompido”; novo gerencialismo público.

QUADRO 1 – Modelos de Formulações de Política Pública

MODELO	CARACTERÍSTICAS
INCREMENTALISMO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Os recursos governamentais não partem do zero; ✓ Desconsideram mudanças políticas nos programas públicos; ✓ Decisões apenas incrementais e pouco substantivas.
CICLO DAS POLÍTICA PÚBLICA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Definição de agenda; ✓ Identificação de alternativas; ✓ Avaliação das opções; ✓ Seleção das opções; ✓ Implementação e ✓ Avaliação.
O MODELO GARBAGE CAN OU “LATA DE LIXO”	<ul style="list-style-type: none"> ✓ As soluções através dos decisores (policy makers); ✓ As organizações são formas anárquicas com idéias com pouca consistente; ✓ As soluções procuram por problemas

COALIZÃO DE DEFESA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A política pública como subsistemas relativamente estáveis; ✓ Articulação com os acontecimentos externos; ✓ Parâmetros para os constrangimentos e os recursos de cada política pública.
ARENAS SOCIAIS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Iniciativa dos chamados empreendedores políticos; ✓ As pessoas precisam se convencer de que algo precisa ser feito; ✓ Os policy makers do governo passam a prestar atenção.
MODELO DO “EQUILÍBRIO INTERROMPIDO”	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Períodos de estabilidade, interrompidos por períodos de instabilidade que geram mudanças nas políticas anteriores; ✓ Construção de uma imagem sobre determinada decisão (policy image); ✓ A mídia teria papel preponderante nessa construção.
O NOVO GENERALISMO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A eficiência como o principal objetivo de política pública; ✓ Importância do fator credibilidade ; ✓ “Independência” política.

Fonte: Própria autora

Visto isso, nota-se que as políticas públicas são multidisciplinares, com modelos, análise, terminologias e dimensões diversas, de acordo com a época em que a mesma é mencionada. Importante deixar claro que todas essas somas de atividades em volta da política pública causam influências direta no cotidiano social, e as decisões tomadas pelo governo, seja ela de agir ou não, têm por objetivo suprir demandas existentes ou provocadas.

Em síntese:

A política pública permite distinguir entre o que o governo pretende fazer e o que, de fato, faz; envolve vários atores e níveis de decisão, embora seja materializada através dos governos, e não necessariamente se restringe a participantes formais, já que os informais são também importantes; é abrangente e não se limita a leis e regras; é uma ação intencional, com objetivos a serem alcançados;

embora tenha impactos no curto prazo, é uma política de longo prazo; envolve processos subseqüentes após sua decisão e proposição, ou seja, implica também implementação, execução e avaliação (SOUZA, 2006, p.36-7).

Partindo do texto a cima, através das políticas públicas a população exerce sua função de agente de ação, na medida em que se envolve na manifestação da mesma. A materialização é efetuada pelo governo através da tomada de decisão, programas e ações. Sendo assim, elas correspondem aos direitos assegurados na constituição sem distinção de crença, etnia, e classe social e com o objetivo do bem comum.

2.2. Política Cultural

A cultura no Brasil teve ascensões e declínios ao longo de sua histórica. Cabe lembrar que falar de cultura é falar de história, conhecimento e identidade de uma sociedade.

Os primeiros relatos de uma ação cultural governamental no Brasil se dá a partir da chegada da corte portuguesa no país no século XIX, trazendo em suas malas obras de artes e literaturas. Nesse período, também, se iniciam manifestações artísticas, como teatro, musica, dança organizadas e financiadas pela Estado, a inauguração da Biblioteca Nacional, entre outras instituições culturais.

Algumas décadas depois, já no século XX , durante o governo de Getulio Vargas (1930-1945) houve uma avanço significativo nas políticas de cultura no Brasil. De fato, foi quando campo cultural tomou forma e se estruturou, com intuito de restabelecer a identidade do país e levar o Estado para um setor, até então, pouco explorado.

Esse período ficou marcado pela criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN); criação do Instituto Nacional de Cinema Educativo (INCE); formação do Instituto Nacional do Livro (INL); criação Instituto Nacional de Estatística (CALABRE, 2005).

Durante o governo de Getúlio Vargas (1930-1945) foram implementadas o que se pode chamar de primeiras políticas públicas de cultura no Brasil. Nesse período, foi tomada uma série de medidas, objetivando fornecer uma maior institucionalidade para o setor cultural. O exemplo mais clássico dessa ação está na área de preservação do patrimônio material quando em 1937, foi criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) (CALABRE, 2007, p.2)

O golpe militar de 1964 ocasionou diversos retrocessos ao país e as políticas públicas em curso. A atuação governamental no âmbito da cultura, durante o regime militar foi marcada por censuras, prisões, diversos artistas exilados em outras nações, perseguições dos movimentos sociais, entre outras.

Na década de 1970, foi lançada a Política Nacional de Cultura, que produziu alguns poucos resultados e terminou se transformando em um episódio isolado na história da ação do governo federal. (Calabre, 2010).

No final deste ciclo, houve uma tentativa de fortalecimento das instituições públicas ligadas à cultura. “Foi criada a Secretaria de Cultura, que englobava a Secretaria de Assuntos Culturais (SEAC) e a área de patrimônio.” Neste período também, foi elaborado o plano de “Diretrizes para operacionalização da política cultural no MEC” (CALABRE, 2005).

Já no período de abertura democrática, em 1988 a nova Constituição Federal, constituições estaduais e muitas leis orgânicas garantem o direito à cultura:

Art. 215. O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais.

§ 1º O Estado protegerá as manifestações das culturas populares, indígenas e afro-brasileiras, e das de outros grupos participantes do processo civilizatório nacional.

§ 2º A lei disporá sobre a fixação de datas comemorativas de alta significação para os diferentes segmentos étnicos nacionais.

§ 3º A lei estabelecerá o Plano Nacional de Cultura, de duração plurianual, visando ao desenvolvimento cultural do País e à integração das ações do poder público (BRASIL, 1988).

A Carta Magna do Brasil é considerada uma conquista na garantia de direitos. É sabido que ainda tem muito a ser feito para que algumas prerrogativas descritas sejam cumpridas e que a sociedade tenha esse contato mais íntimo com a cultura. Sabe-se também que é preciso uma flexibilidade nas políticas governamentais e que os anseios dos agentes sociais referente às suas crenças, etnias, ritos façam-se presentes, porém não há de negar que após um período de tanta repressão, a constituição surge como um símbolo de liberdade.

O período que corresponde à década de 1990 foi marcado no campo da cultura com extinção e reconstituição de algumas políticas públicas.

No mesmo ano em que o Ministério da Cultura foi extinto, é promulgado a Lei de incentivo a cultura, nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, sendo instituído o Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC), que ficou conhecida como Lei

Rouanet, alusão ao Secretario de Cultura da época, Sérgio Paulo Rouanet. (CALABRE, 2005).

Os anos seguintes foram marcados pelo restabelecimento de algumas políticas públicas com a criação ou refundação de instituições públicas na área da cultura, tais como Fundação Casa de Rui Barbosa (FCRB), vinculada ao Ministério da Cultura, Fundação Nacional de Arte (FUNARTE), Fundação Biblioteca Nacional (FBN), Fundação Cultural Palmares (FCP) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

A partir do novo cenário político, foram adotadas políticas econômicas neoliberais com intuito de minimizar os gastos do Estado. Nesse sentido, a Lei de incentivo a cultura, ou Lei Rouanet, passou por algumas alterações a fim de reduzir os investimentos governamentais em detrimento incentivos fiscais ao setor privado. A saber:

Durante a gestão do Ministro Francisco Weffort (1995-2002) o governo federal diminuiu o nível dos investimentos públicos na área da cultura, repassando para a iniciativa privada a responsabilidade de decisão sobre os rumos da produção cultural. Os recursos oriundos da renúncia fiscal prevista pela Lei são públicos, é parte do imposto de renda devido pelas empresas ao governo. A Lei permite que o setor privado que decida individualmente onde esses recursos serão investidos. Fica estabelecido um conjunto de áreas da produção cultural para as quais podem ser apresentadas propostas de trabalhos a serem patrocinadas (CALABRE, 2005, p.8).

Já a década seguinte, 2003 a 2013, é marcada por significativos avanços na política cultural do país. A mesma passa a ser foco de um governo preocupado com a interação da sociedade com suas raízes identitárias, na valorização da diversidade cultural e na preservação dos saberes.

Alguns desses avanços podem ser visto com a implementação do Sistema Nacional de Cultura, sendo realizada a 1ª Conferência Nacional de Cultura no ano de 2005 com a intenção de estabelecer diretrizes e bases o Plano Nacional de Cultura instituída legalmente.

O Sistema Nacional de Cultura tem como objetivo unir municípios, estados, DF, União e sociedade civil para estabelecer o Plano Nacional de Cultura, que já foi instituído através de Proposta de Emenda Constitucional nº57 de 2003, com duração plurianual, visando: 1) desenvolvimento cultural do país; 2) produção, promoção e difusão de bens culturais; 3) formação de pessoal qualificado para a gestão da cultura; 4) democratização do acesso aos bens de cultura; 5) valorização da diversidade étnica regional (REIS, 2007, p. 6-7).

Observa-se que com essas medidas, além de algumas outras como o projeto Pontos de Cultura com vista à integração da sociedade com movimentos artísticos e culturais, promoção do campo através de discussões, há uma intenção por parte do governo da época em reparar o distanciamento da população com o seguimento cultural e conseqüentemente o desenvolvimento econômico, turístico e social no Brasil.

Atualmente o país passa por algumas recessões, e um dos setores mais atingidos é a cultura. No que diz respeito a ação governamental, em nível federal, os últimos anos, foram marcados pela extinção do Ministério da Cultura e a sua integração enquanto Secretaria ao Ministério do Turismo, juntamente com os órgãos: Ancine, Funart e Iphan. Com isso, algumas verbas para a produção de audiovisual são suspensas, além de algumas restrições de conteúdo.

Como mencionado no início desse texto, a cultura ao longo de sua história passa transformações constantes, sendo impossível prever seu futuro. Contudo, sabemos que ela é uma ferramenta fundamental de representatividade, quando restringido ou até mesmo retirado afeta diretamente o sistema democrático e neste momento é hora de repensar o papel do Estado para com seu povo.

QUADRO 2 - Evolução histórica das políticas públicas culturais no Brasil

PERÍODO	CARACTERÍSTICAS	PRINCIPAIS AÇÕES
ERA VARGAS	Início das intervenções do Estado na cultura do país	Valorização do patrimônio histórico e artístico; Foco na democratização da cultura (Constituição de 1934); Criação do CNC
1964 a 1989	Repressão, censura, autoritarismo e investimentos	Investimento em infraestrutura em telecomunicações; Criação do CFC, de instituições culturais e do primeiro PNC; Criação do MinC; Constituição de 1988
1990 a 2002	Modelo neoliberal	Extinção do MinC e de outras instituições públicas de cultura; Lei Rouanet e PRONAC; Parceria com empresas privadas; Desigualdade de distribuição de recursos
2003 a 2010	Gestão compartilhada e participativa	Reestruturação do MinC; Reformulação das leis de incentivo fiscal; Criação do Programa Cultura Viva e dos Pontos de Cultura; Conferência Nacional de Cultura I e II; Criação do SNC
2011 a 2018	SNC como objetivo principal	SNC introduzido na Constituição Federal; Aprovação da distribuição de recursos do FNC aos entes aderidos ao SNC; Vale-Cultura; III Conferência Nacional de Cultura; Extinção do MinC por um curto período de tempo
2019-2020	Recessões	Extinção do MinC; Redução de patrocínio de empresas estatais à cultura; Redução do orçamento destinado à cultura

Fonte: MUSA, C. A.; PASSADOR, C. S.; PASCHOALOTTO, M., A., C. Governança e Cooperação no Setor Público, 2017.

2.3. Política de Patrimônio

O início da política de preservação do patrimônio no Brasil se dá em 13 de janeiro de 1937, por meio da Lei nº 378 com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), conhecido atualmente como Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Autarquia federal vinculada ao

Ministério do Turismo, a partir de 2018, responsável por promover a preservação e valorização do Patrimônio Cultural Brasileiro (PORTAL IPHAN). A instituição também é responsável pela salvaguarda, conservação e monitoramento dos bens culturais do país.

A normatização de proteção dos bens culturais foi concebida através do decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Nesse momento os bens a serem preservados deveriam estar classificados em quatro livros tombos. São eles: 1) Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; 2) Livro de Tombo Histórico; 3) Livro de Tombo das Belas Artes; 4) Livro de Tombo das Artes Aplicadas (BRASIL, 1937).

Vale ressaltar que nesse período o que se entendia por patrimônio era limitado e de interesse das classes dominantes, deixando de fora as expressões e manifestações culturais populares e, especialmente, com origem nas matrizes africanas e indígenas da cultura brasileira, fato que afastava a classe trabalhadora de acesso ao conhecimento e envolvimento direto na política.

A igreja era uma das entidades mais favorecidas com essa política, como explica SUNDSTRÖM (2019) [...] a igreja já estava desenvolvendo medidas para a preservação do patrimônio, pelo menos, ao que tangia os itens e construções de suas respectivas propriedades (Pires, 1994 Apud SUNDSTRÖM 2019, p.114). Episódio que reforça o caráter, nesse momento, excludente perante a diversidade social existente no Brasil.

A partir desse marco de 1937, a política de patrimônio foi se adequando as necessidades de uma sociedade dinâmica e plural com o passar dos anos.

A constituição de 1988 representou significativos avanços no tocante ao reconhecimento do patrimônio cultural brasileiro. De acordo com o texto da carta magna, em seu artigo 216, define que:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (BRASIL, 1988).

Desse modo, a constituição abrange o sentido ambiental natural, mas também o sentido humano de patrimônio cultural do país. Em outras palavras, incluem os bens de valores materiais (tangíveis) e imateriais (intangíveis).

SUNDSTRÖM (2019, p. 117) considera que, além dessa renovação na lei, ocorreu também “[...] uma ampliação da ação pública relativa à preservação cultural, com o aumento significativo da rede de agentes e agências de poder envolvidos com a temática” (Apud CHUVA 2009, p.146).

Como citado anteriormente, patrimônio cultural divide-se em material e imaterial. O primeiro está relacionado a bens concretos, palpáveis, a exemplo de prédios, sítios, coleções, entre outros.

O Iphan define e classifica bem material como:

Conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza, conforme os quatro Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas. [...] Os bens tombados de natureza material podem ser imóveis como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos (IPHAN).

Percebe-se que a Constituição vigente em seus artigos 215 e 216 ampliou a noção de patrimônio cultural incluindo os bens de natureza imaterial, reconhecendo assim, os diversos valores de identidade e pertencimento dos povos brasileiros.

A partir do decreto nº 3.551, de 04 de agosto de 2000 os bens imateriais dentro da política de patrimônio começa a ocupar uma posição de destaque ao “instituir o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial”(BRASIL, 2000).

O portal do Iphan descreve o PNPI como uma forma de viabiliza projetos de identificação, reconhecimento, salvaguarda e promoção da dimensão imaterial do Patrimônio Cultural Brasileiro, com respeito e proteção dos direitos difusos ou coletivos relativos à preservação e ao uso desse bem (IPHAN, 2014?). Marco de suma importância para o reconhecimento das diversas práticas desenvolvidas no território brasileiro.

Partiremos agora para algumas definições-chaves com intuito de maior entendimento sobre a política de patrimônio cultural.

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) entende patrimônio cultural imaterial:

[As] práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Este patrimônio cultural imaterial, que se transmite de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade e contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana (UNESCO, 2003 Apud CAVALCANTI ; FONSECA, 2008, p.11-12).

No momento em que amplia o que se entende por patrimônio cultural e englobam os costumes, o saber fazer, as memórias compartilhadas por uma comunidade, a política passa a refletir a realidade do lugar e difundir conhecimentos, atingindo assim seu objetivo primário, que é o de servir ao povo.

Ao tratar de cultura e do patrimônio cultural, José Afonso da Silva compreende que:

Os bens culturais são coisas criadas pelo homem mediante projeções de valores, “criadas” não apenas no sentido de produzidas, não só do mundo construído, mas no sentido de vivência espiritual do objeto, consoante se dá em face de uma paisagem natural de notável beleza que, sem ser materialmente construída ou produzida, se integra com a presença e a participação do espírito humano (SILVA, 2001, p.26).

Já para Cecília Londres Fonseca patrimônio cultural é:

Patrimônio é tudo o que criamos, valorizamos e queremos preservar: são os monumentos e obras de arte, e também as festas, músicas e danças, os folguedos e as comidas, os saberes, fazeres e falares. Tudo enfim que produzimos com as mãos, as ideias e a fantasia. (FONSECA, 2001 Apud BRAYNER, 2012, p.7)

Durantes os anos a ideia de patrimônio tem se resignificado. Sabemos que ainda tem muito a ser feito para que mais agentes da sociedade sejam de fato representados no cenário atual do país, mas a cada instante que se reconhece um saber fazer, um costume, uma pratica como patrimônio cultura se aumenta o grau de pertencimento e aproxima os povos do conhecimento das suas raízes. E é neste momento que se materializa um Estado democrático de direito.

2.4. Memória Cultural

Nosso sistema de valores culturais é constituído a partir de uma memória coletiva, seja ela de âmbito familiar, comunitário ou nacional.

A memória se torna uma poderosa ferramenta de desenvolvimento humano através da valorização dos bens compartilhado por um grupo social. Arévalo (2004) compreende que:

Nora apresenta sua categoria de "Lugares de Memória" como resposta a essa necessidade de identificação do indivíduo contemporâneo. São nos grupos “regionais”, ou seja, sexuais, étnicos, comportamentais, de gerações, de gêneros entre outros, que se procura ter acesso a uma memória viva e presente no dia-a-dia. (ARÉVALO, 2004, p.4)

A partir do momento em que o objeto é considerado veículo de memória ele passa a ser o que Pierre Nora chamou de “Lugar de Memória”, quando o objeto material se torna suporte para o desenvolvimento de uma memória coletiva, compartilhada por uma sociedade, onde o passado sempre se faz presente.

A memória é uma palavra de origem latina, derivada de *memor* e *oris*, que significa “o que lembra”, fazendo ligação com o passado, com o que já foi vivido (GIRON, 2000 Apud PADRÓS, 2004, p.79). Essa memória também pode ser a capacidade de um conjunto de funções psíquicas que tornam possível a conservação de determinadas informações e através dela o homem pode se tornar atuais as informações do passado representadas por algo que passou. Pensando dessa forma, a memória pode ser vista como algo relacionado com a dimensão do tempo que ocorreu, e pode ser considerada uma interação necessária entre o esquecimento (apagamento) e a preservação integral do passado. (TODOROV, 2000 Apud PADRÓS, 2004, p.80). Nesse sentido, o navio é fonte de preservação do passado e potencial veículo de informação para as gerações futuras.

A memória é vista como uma tradição que define e mantém uma herança, ela pode ser “ditatorial e inconsciente de si mesma, organizadora e toda poderosa, espontaneamente atualizadora, uma memória sem passado que reconduz eternamente a herança, conduzindo o antigamente dos ancestrais ao tempo indiferenciado dos heróis, das origens e dos mitos”. (AREVALO, 2004, p.3). Nessa questão, a autora apresenta a ideia de Pierre Nora que faz uma separação entre memória e história, possuindo sentidos distintos na sociedade contemporânea. Enquanto a memória capta identidades, particularidades, objetos, imagens, ou seja, ela é fragmentada e podem ser acessadas por ritos comportamentais de cada grupo. A história possui identidade universal e continuidade temporal. Contudo, “lugar de memória” é um misto de história e memória.

A memória existente é então história, tudo o que é chamado de clarão de memória é a finalização de seu desaparecimento no fogo da história. A necessidade de memória é uma necessidade da história. O apelo que nossa sociedade de preservação de sua memória é, em última instância, a necessidade de reconstituição de si mesma, encarada como algo formado do passado para o presente, por isso, preservar vestígios, trilhas, fósseis, etc. sendo assim, Nora apresenta sua categoria de “Lugar de Memória como resposta a essa necessidade de identificação do indivíduo contemporâneo. (AREVALO,2004, p.4).

Tendo em vista que “os lugares de memória são espaços criados pelo indivíduo contemporâneo diante da crise dos paradigmas modernos, e que com esses espaços se

identificam, se unificam e se reconhecem agentes de seu tempo, isso é, a tão desejada volta dos sujeitos” (AREVOLO, 2004, p.6) é que o Navio Maragogipe pode ser considerado um lugar de memória que representa o indivíduo e a construção de sua história com o uso de suas memórias sobre o passado que viveu.

Nessa perspectiva, a gestão pública, por intermédio da elaboração de políticas públicas de patrimônio, tem um papel fundamental como garantidor de proteção, salvaguarda e promoção dessas memórias e bens culturais.

3. O NAVIO MARAGOGIPE

3.1. Maragogipe

Durante a guerra de consolidação da independência brasileira, Maragogipe foi palco de uma escaramuça (batalha) entre os portugueses e os brasileiros, liderados por Bento de Araújo Lopes Vilas Boas, com a vitória dos últimos. Como recompensa, foi-lhe concedido o título de Barão de Maragogipe pelo imperador brasileiro Dom Pedro I. O município foi criado com território desmembrado de Jaguaripe e denominação de Maragogipe por carta régia de 17 de dezembro de 1693 e portaria de 16 de dezembro de 1724. A sede foi elevada à categoria de cidade através da Lei Provincial de 8 de maio de 1850 (IBGE, 2020).

O município está situado no Recôncavo da Bahia, a 133 km de Salvador. Com população estimada em 46.260 habitantes, possui uma vasta extensão territorial totalizando 438.182 km² e faz divisa com São Felipe, Cruz das Almas, São Félix, Salinas da Margarida, Nazaré, entre outras. (IBGE, 2020).

Famosa por suas festas tradicionais, o carnaval do município ganhou destaque por ser considerado um Patrimônio Imaterial da Bahia pelo IPAC (Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural) ano de 2009. Já o Forte da Barra do Paraguaçu (1938), a Igreja Matriz de São Bartolomeu e o Paço Municipal (1941) fazem parte dos patrimônios tombados pelo Iphan na cidade (PORTAL IPHAN, 2020). O que fortalece importância cultural do município no cenário estadual e nacional.

Maragogipe está localizado ao fundo da Baía de Todos os Santos e mais precisamente no ponto de encontro do Rio Paraguaçu com o Rio Guaí. Maragogipe apresenta condições e atrativos excelentes para o turismo ecológico, rural e náutico.

Último destino de navegação do Recôncavo, a cidade ainda possui uma ponte de

atracação para embarcações de grande porte, a mesma em que por muitos anos foi o ponto de partida do Navio Maragogipe e ainda hoje abriga canoas e saveiros em seu porto.

3.2. O Navio: Memórias de um Povo

Entre os séculos XIX até o início da segunda metade do século XX o transporte marítimo era o principal meio de tráfego de passageiros e escoamento da produção nos municípios ao redor da Baía de todos os Santos.

O primeiro navio a vapor a fazer a travessia pelos rios do recôncavo até a capital do estado foi o saudoso Vapor de Cachoeira em 04 de outubro de 1819 em sua viagem inaugural, contudo, somente em 1939 começou o tráfego regular de passageiros e cargas com a criação de uma companhia de navegação a vapor entre os portos da Baía de Todos os Santos. (BARCELAR, 1975).

Era o Vapor de Cachoeira que fazia a travessia até Salvador e, por sua vez, atendia as demandas do município de Maragogipe, não havendo um transporte direto da cidade à capital.

Os transtornos causados pela ausência de ponte de atracação, até 1890 quando foi inaugurado um atracadouro de madeira, posteriormente substituída em 1952, por uma de concreto armado, e a falta de um transporte direto para a Salvador, são descrita por Farias (2010):

Os transtornos dessa situação para a população eram enormes, sobretudo nas segundas-feiras, pois o navio já chegava a Maragogipe superlotado, viajando os maragogipanos de pé, mal acomodados, com o convés sem espaço para circulação, ocupado por espreguiçadeiras com pessoas ressonando. Pior que isso, era quando o vapor não zarpava de Cachoeira, no horário, devido à neblina que se adensava no vale do Paraguaçu, ou encalhava nos bancos de areia no curso do rio, em fase de maré baixa, quando, então, a viagem atrasava em 12 horas (FARIAS, 2010, p.100).

Em entrevista ao jornal *Correio da Manhã*, em 7 de agosto de 1960 no Rio de Janeiro, o diretor naval da Companhia de Navegação Baiana (CBN), o senhor Santos Souza, declarou que:

As unidades em termino de construção na Alemanha serão denominadas “Itaparica” e “Maragogipe”, devendo a Companhia Baiana de Navegação cobrir com sua frota toda conta baiana chegando possivelmente até Sergipe (SOUZA, 1960, p. 9)

Nesse sentido, o Navio Maragogipe chegou à Bahia a fim de substituir navios da

Companhia de Navegação Baiana (CNB), pois naquele tempo o transporte marítimo ainda era um dos meios de transporte mais seguros e mais utilizados por motivo de escassez de rodovias.

Construído no estaleiro de Kremer Werft - Elmshorn na Alemanha ocidental na década de 1960. (fig.1). A embarcação tem 46,15m de comprimento, dos quais 42,50m de linha d'água, calado (distância vertical existente entre a linha d'água e a face inferior da quilha) de 2,35m e deslocamento leve (peso completo do navio excetuando tripulação, carga e combustível) de 364,7 toneladas, comportando 600 passageiros.



Fig.1 – Navio Maragogipe no estaleiro de Kremer Werft - Elmshorn na Alemanha. Foto: autor desconhecido- 1962

O navio foi em sua própria quilha (ponto de sustentação de todo o barco, é a base e a espinha dorsal do navio) para o Brasil.(fig.2). Sua inauguração foi em 29 de janeiro de 1962 realizando sua primeira viagem para a cidade de Maragogipe, partindo da capital baiana. Chegando ao seu destino, atracou na Ponte Almirante Vieira de Mello onde foi batizado (rito náutico) com o nome de Navio Maragogipe.



Fig.2. Navio Maragogipe da extinta Companhia de Navegação Bahiana (CNB). Foto de Luís Pereira [1980]

A embarcação iniciava sua viagem partindo do porto do Caijá, em Maragogipe, às 5:00hs horas da manhã e retornando da capital baiana às 14:00hs. E devido à precariedade das estradas vicinais, o navio tinha uma significativa importância na economia local, servindo de transporte para o intercâmbio de mercadorias do interior para Capital e vice versa, entre as décadas de 1960 a 1990. Mariscos, produtos rurais entre outras iguarias são exemplo dessa relação comercial com Salvador, em contrapartida, os proventos monetários com a venda dos produtos eram trazidos para o interior e ajudava na renda familiar.

A viagem sob a embarcação durava em média 3hs até seu destino final, podendo variar de acordo com a maré. (fig.3). Seu percurso tinha início no terminal hidroviário de Maragogipe, passando pelo distrito de São Roque do Paraguaçu, Enseada e Barra do Paraguaçu até seu destino em Salvador.



Fig.3. Navio Maragogipe se aproximando da Ponte Almirante Vieira de Melo. História de Maragogipe. Foto: Autor desconhecido.[1990]

Por ser o principal meio de transporte na época, elemento vital para a economia e turismo local, durante as festas de São Roque e de São Bartolomeu, padroeiro da cidade de Maragogipe, o navio transportava o dobro de sua capacidade, havendo, por vezes, necessidade de uma segunda embarcação. (fig.4). Como informação extraoficial, alguns viajantes relatam que nos períodos dos festejos, muitos passageiros passavam por baixo da catraca, devido à superlotação.



Fig.4. Passageiros a bordo do Navio. Autor: Desconhecido, [199?]

A partir da década de 80, o navio Maragogipe, já considerado deficitário, sofre interrupções em sua linha por conta de alguns reparos necessários. Em uma dessas reformas, a embarcação ganha novos motores, estes nacionais, uma vez que as peças de reposição originais já não são mais fabricadas. Contudo, jornais da época relatam que por “incapacidade técnicas dos reparadores”, o navio sofre novas paradas e retorna ao estaleiro. (Fig.5, fig.6, fig. 7). A linha Maragogipe, durante as interrupções, é substituídas por lanchas pequenas, outros navios e até mesmo por ferrys.

NAVIO MARAGOJIPE

Anunciam que o navio Maragojipe será reincorporado a frota da C.N.B. no meiado do ano vindouro, quando deixará o estaleiro Corema. Quem informa tudo isso à imprensa é o próprio presidente da Bahiana, sr. Geraldo Tavares. A reforma vai custar 1 bilhão e 300 milhões de cruzeiros. Dizem que o casco e os motores serão substituídos. O presidente disse que a linha é deficitária, mas que o governo tem interesse em mantê-la em virtude do aspecto social.

Tudo muito bem, mas sustentamos que se a linha é deficitária a culpa cabe exclusivamente à administração da empresa. Antes de tudo é preciso considerar que o tempo que um navio gasta hoje no percurso Salvador x Maragojipe não pode ser o mesmo, ou mais, o que gastava a 50 anos atrás. O navio Paraguaçu fazia esse percurso em duas e meia horas em 1926. O Maragojipe, mais de 50 anos depois, fazia o mesmo percurso em 3 horas, no começo e depois em 4 horas. Atualmente em uma viagem dessa não se deve gastar mais que duas horas. Tempo maior é retrocesso, é atraso. O Maragojipe possuía 800 cavalos; porque não o dispuzeram com 1.200 HP?

A desculpa: gasta mais combustível. Isso é desculpa de papa-terra. Gasta mais combustível, mas, em compensação gasta menos tempo, o que no fim de contas representa quase o mesmo gasto de combustível.

E que gastasse mais combustível. O tempo de muitas pessoas inativas, a bordo, é muito prejudicial à economia. Uma hora de cada pessoa representa muito para a produção.

Ainda há muitos motivos para o déficit. As estradas de ferro brasileiras, em sua maioria, davam prejuízo porque onde havia necessidade de 100 funcionários existiam 300 ou mais. Assim é a Bahiana. Vamos ilustrar. Aqui, em Maragojipe, ela tem, parece-nos, que três funcionários: um para vender bilhetes, outro para os receber e um para atracação do navio. Os dois primeiros trabalham apenas duas horas por dia, pela manhã, e só. Para que isso? Os bilhetes poderiam estar à venda a bordo, como era no início da navegação. E isso é apenas um exemplo do que pode ser feito.

Com uma boa administração a linha será bastante rentável.

Pássaros Interessantes

IV

URUTAU

Fernando Sá

Um pássaro pouco conhecido, talvez em virtude de seus hábitos noturnos. Canta em noites enluaradas, sendo conhecida por Mãe-da-lua. Seu nome científico: *Nyctibius grandis*. Pertence ao ramo dos vertebrados, classe das aves, subclasse dos carinatas ordem dos rapazes, família dos caprimulgídeos.

Seu canto é muito triste, constando do nosso folclore. Conta a lenda que existia um casal muito amoroso, cujo marido chamava-se João e que, tendo necessidade de fazer uma viagem, despediu-se de sua companheira e... nunca mais voltou. Ela ficou com um grande sentimento e por isso canta tristemente: Joãoã... o... foi... foi... foi. E, até hoje, ela espera o companheiro.

É um pássaro que goza do mimetismo, fator de defesa: fica na ponta de uma estaca e, se o observador não verificar com bastante atenção, não a percebe, julgando ser a continuação da mesma. Quando eu era ainda criança, um trabalhador de meu pai levou-me a um local próximo a casa dele e mostrou-me, no topo de uma estaca, a Mãe-da-Lua. Primeira e última vez que a vi; confundia-se perfeitamente com a estaca. Tem penas brancas e tamanho da alma-de-gato, com menos cauda.

Em Cabóca de Caxangá, o grande poeta Catulo da Paz Cearense dedicou-lhe alguns versos:

Cabóca, demônio máu,

Sou triste como o urutáu.

Seu canto é conhecido pelos fazendeiros e sitiantes. Quem quiser ouvir o seu triste canto tem de passar algumas noites na zona rural.

É curioso.

A CIDADE

Qualquer bom observador, certamente, nota que a cidade Maragojipe está em franco desenvolvimento. A começar da década de 20 até a de 60, podemos dizer, que a cidade estacionou na área de construções. Dos anos 60 em diante começou o movimento renovador, aparecendo construções de boa aparência; primeiramente as casas térreas, e em seguida os sobrados.

As construções apresentam, inegavelmente bom gosto, mudando a cidade de aspecto.

O fato é promissor, mas um grave erro está acontecendo. Não há um poder diretor, de forma que cada qual constroe como quer. Continuando assim, os erros vão se somando e tornando cada vez mais difícil a reparação, que um dia virá. Uma cidade não pode ficar sem as justas diretrizes do poder público.

Vamos apontar alguns fatos. Na Rua Terpsicore, ex-Rodrigues Lima, no prédio

em frente à Rua 2 de Julho, batizado por Largo 2 de Julho, no prédio do sr. Nailton S. dos Santos, o passeio tem duas larguras. No correr que começa na Praça 15 de Novembro indo até o prédio referido, a largura é de dois metros. E do mesmo prédio, em direção ao Cajá, a largura do passeio é de um metro. Isso é apenas uma pequena demonstração. E é muito feio. Existem até prédios desaprumados. Até fora do alinhamento.

Na era colonial isso ainda podia ser tolerado, mas, atualmente é absurdo. A Prefeitura não pode deixar de ter um serviço de engenharia e para se construir deve haver os requisitos mais elementares. Se as posturas municipais estão obsoletas que sejam atualizadas.

Se forem catalogadas, com paciência, as aberrações existentes na cidade, as pessoas de critério ficarão estarrecidas.

O certo é uma revisão geral, obedecendo a um Plano Diretor.

NOSSA CORRESPONDÊNCIA

Raimundo Brito — Recebemos sua carta; chegou tarde para a edição de outubro, mas tudo ficou anotado.

Apolinário Carmo Reis — Recebemos o certame. É necessário um clichê e já lhe escrevemos a respeito. Aguardamos sua resolução.

Eneedito Martins — Recebemos sua queixa. Todo mês o seu jornal é enviado. Já reclamei aos Correios. Mande notícias.

Fig. 5. Fonte: TRIBUNA POPULAR, Maragojipe, Novembro de 1984, p.5

TRIBUNA DO POVO

O destino das nações
depende da educação
da juventude.

Aristóteles

MARAGOJIPE: BAHIA

Diretor Fundador — FERNANDO DOS SANTOS SÁ

ANO V

PERIÓDICO POLÍTICO, NOTICIOSO E INDEPENDENTE

MAIO 1985 Nº 79

NAVIO MARAGOJIPE

Informação oficial afirma que o navio Maragojipe, totalmente recuperado, voltará a fazer a linha Maragojipe x Salvador na segunda quinzena de agosto. Quem informa é o sr. Geraldo Tavares, presidente da CNB.

A recuperação, a cargo do estaleiro Corema, consiste na substituição do casco de aço, reforma das instalações elétrica e hidráulica, convés, teto, móveis, quatro motores nacionais, empregando um novo sistema de acoplamento de motores, usado pela primeira vez na América do Sul. O navio foi adquirido na Alemanha em 1962.

O que não é agradável é o que anuncia fonte oficial. Notícia que a CNB tem planos para paradas semanais em Itaparica. Peto dessa ordem visa apenas fa-

zer mal aos maragojiplanos. Isso importa em atrasar uma hora na viagem, o que é intolerável. Além disso o navio tem capacidade para 600 passageiros sentados, o que é insuficiente para Maragojipe. Viajar com conforto é um direito que o passageiro tem. Além do mais, Itaparica tem o ferry-boat que lhe serve muito bem. E porque a CNB não coloca o ferry-boat em Maragojipe? A CNB que estude essa possibilidade; serviria não só a Maragojipe, como a São Felipe, São Felix e até a Cachoeira, além de outras localidades, poupando tempo e gasolina.

Tirar o Maragojipe para escalar em Itaparica é uma afronta a Maragojipe.

O sr. prefeito, Bartolomeu Teixeira, deve procurar o governador João Durval para não se consumir tal atentado.

ANISIO MELHOR

Expoente da Literatura Bahiana

Escritor de nomeada e notável poeta o nazareno Anísio Melhor foi um dos expoentes da nossa literatura. A vizinha cidade Nazaré festejou o centenário de nascimento de seu filho querido no dia 7 de maio último. Faleceu na Capital do Estado em 22 de março de 1955, ou seja com idade de 70 anos.

Foi historiador, poeta, romancista e jornalista, qualidades que exerceu com grade talento. Dentre suas produções temos *Meus Versos*, *Almas Enfermas*, *Idéias e Emoções*, *M^a. Lúcia*, *Maria Cabocla* e *Criaturas de Minha Vida*. Fundou a revista *A Cigarra* e os jornais *O Conservador* e *A Bandeira*. Fundou e dirigiu o ginásio Clemente Caldas, quando demonstrou suas admiráveis qualidades de educador. Após longa jornada dedicada à juventude, fixou residência em Salvador. Ao deixar a sua cidade natal escreveu um verdadeiro poema estravazando de amor à sua terra, que deixamos de publicar por absoluta falta de espaço. Entretanto, não podemos deixar de publicar um dos seus sonetos.

QUIROMANCIA

Ela me deu as lindas mãos, tomei-as, Prendi-as com afago, estive olhando A trama azul das pequeninas veias, Aquele M tão distinto e brando...

Acarinhando aquelas mãos, beijei-as, Beije aquelas mãos acarinhando. E ela me disse: "Eu quero que hoje leias O futuro nas mãos que estás beijando".

E eu disse olhando a pálida mãozinha:

— "Aqui, linha da Vida; aqui a linha Do Destino, por outra repartida".

Naquela mão, oh! meu sonhar divino! Eu li amor — na linha do Destino E na linha da Vida — a minha Vida!

PASSEIOS PERIGOSOS

O bem estar da população não pode ficar à mercê do egoísmo de alguns proprietários de prédios. Passeios que atentam contra a segurança não devem ser construídos e os existentes devem ser demolidos.

Todos correm perigo, principalmente senhoras e crianças, podendo quebrar uma perna, um braço, ou, até mesmo ser de resultado fatal.

Estamos sempre chamando a atenção poderes públicos e queremos ver o que

vão dizer os tais proprietários e nossos poderes públicos quando acontecer um desastre dessa ordem.

Isso não pode continuar. Urge uma providência. E o abuso não parou, surgindo mais casos de quando em vez. Por último, é o da propriedade do sr. Nelson Guerreiro, na Rua D. Macedo Costa.

Parece incrível que tais casos aconteçam em uma cidade como a nossa e os poderes competentes não tomem uma providência.

OPERAÇÃO TARTARUGA NA BA 026

Está ocorrendo na Ba-026, a rodagem que liga Maragojipe a São Felix, uma operação tartaruga de grande proporções. Quem quiser tomar conhecimento do que é uma operação tartaruga basta ir a BA-026. O Derba não possui fiscal, isto é, não possui fiscal para exercer a função, mas na folha de pagamento devem existir muitos.

Vejam como se processam os trabalhos de reconstrução da estrada. Segunda-feira é o dia que o pessoal chega para o trabalho. Terça, quarta e quinta-feira, lá para as nove horas, chegam ao trabalho que é executado pelo método confuso e, em alguns casos, desmanchando o que já está feito. As 16 horas a deban-

dada é geral. Sexta-feira é o dia de ir embora. O dia é pouco para cada um se arrumar.

Quem duvidar do que afirmamos é só dar um passeio e verificar. Assim como vai, a estrada deverá ficar pronta no ano 2.000.

O governador João Durval garantiu que a estrada estaria pronta em agosto e que a curva assassina seria cortada. Diante das circunstâncias podemos perguntar ao governador; agosto, de que ano? E a curva assassina? Desta nem se fala mais.

Assim, não, sr. Governador.

COMPLEXO POLICIAL

Até que enfim Maragojipe começa a receber algum benefício do governo estadual. O complexo policial já está em construção no Bairro das Palmeiras, junto ao Colégio Hilderico Pinheiro de Oliveira.

O complexo policial de Maragojipe é para a cidade, levando-se em consideração que não existe a mínima condição para a manutenção de um destacamento policial.

O complexo policial de Maragojipe é do tipo B, quando poderia ser de um tipo melhor; isso não estranhemos, porque tudo para Maragojipe é difícil, senão impossível.

Quando chegará o Fórum?

Fig.6. Fonte: SÁ, Fernando dos Santos. TRIBUNA DO POVO. Periódico políticos, noticioso e independente. Maragojipe, Maio de 1985, ano v, nº79

Página 2

TRIBUNA DO POVO

Janeiro de 1986

NAVIO MARAGOJIPE

Expediente

Assinaturas Ano	
No Município	Cr\$ 20.000
Fora do Município	Cr\$ 50.000
Numero avulso	Cr\$ 2.000
Numero atrasado	Cr\$ 5.000

A correspondência deve ser dirigida ao Diretor, com o seguinte endereço: Rua Mons. Clodoaldo Barbosa, 5 - Maragojipe Ba. Cep. 44.420.

No Rio de Janeiro, o Dr. Guilherme Souza Santos, Rua México, 70 S/909, Cinelândia, está autorizado a receber importâncias de assinaturas e resolver qualquer assunto referente ao periódico.

Em Salvador, o Sr. João Marcolino dos Anjos, Barraca São João, na Rua da Ajuda, está autorizado a receber importâncias de assinaturas.

Não assumimos a responsabilidade dos artigos devidamente assinados.

substituição um ferry-boat, mas que por falta de ancoradouro próprio foi retirada porque estava estragando o barco.

Isso não é verdade. A Ponte Alm. Vieira de Melo dá acostamento perfeito a qualquer navio. O ferry foi retirado de Maragojipe porque existe uma oculta má vontade com a nossa cidade, comprovada há anos; outra, os ferrys existentes são insuficientes ao tráfego da Capital e, por último, porque o Governador não é fã de Maragojipe.

Será que vem mesmo, desta vez?

Alega o Secretário que na falta do navio Maragojipe foi colocado em sua

A PROXIMA COPA

Estamos no ano da Copa, novamente no México, e até o presente momento pouco se fez. Já é confiar demais em nosso potencial futebolístico! Será que a nossa capacidade esportiva merece essa confiança toda? Se os mandões do futebol nacional estão confiados em nosso elenco esportivo estão redondamente enganados. Podemos assegurar que do México voltaremos com amargas recordações.

Que podemos esperar de uma seleção se ela for integrada com jogadores do quilate de Sócrates, Cerezo, Leão, etc. essa velharia decadente que nada tem a

mostrar? Das grandes equipes brasileiras nenhuma se salva. Se o Brasil se apresentar no México com esse ferro velho, poderemos descansar nossos corações e esquecer vitórias.

Só há um jeito para o Brasil se encher de glórias no México e, possívelmente, trazer a taça! Só um jeito: convocar a seleção junior. Esses menino sabem jogar futebol, e futebol arte. Semelhante eles poderão honrar as nossas tradições.

Aguardemos.

Calendario de Maragojipe

Janeiro

16 - 1557 D. Duarte da Costa, 2.o governador geral do Brasil, doou ao seu filho D. Alvaro a Sesmaria do Paraguaçu, em cujas terras se encontravam as terras do, hoje, município de Maragojipe.

26 - 1888 A caldeira do vapor 2 de Julho, não suportando a pressão, explodiu na altura da Ponta do Ferreiro, quando o mesmo vinha de Salvador para Cachoeira, com escala por Maragojipe. A explosão verificou-se às 13.30 horas, causando a morte de 27 pessoas e ferindo várias, escapando, apenas, três pessoas.

Cerâmica Macêdo

MANILHAS BLOCOS TELHAS

RUA TERPSICORE, 42 — TEL. 726-1084

MARAGOJIPE - BAHIA

Bôcas de Caranguejo

Boa medida está tomando a direção da Colonia de Pescadores, proibindo o desbocamento de caranguejos. Muitos dizem que retirada a boca do caranguejo com o tempo nasce outra. Outros dizem que não. Fala a experiência. O presidente da Colonia, é um dos que sustentam que não. Arrancada a boca, o local atrofia-se e o coranguejo acaba morrendo por falta de alimentação.

Pelos estragos verificados, a Colonia resolveu agir, proibindo terminantemente a retirada da boca dos caranguejos.

Certamente a Colonia não irá colocar placas no mangue, avisando ao caranguejo dessa imunidade. Temos certeza que providências acertadas serão tomadas.

TP RURAL

O nosso lavrador pouco entende de lavoura, embora julgue-se um profundo conhecedor do lavradio. Quando Tomé de Souza, nos idos de 1.500, aqui chegou, trouxe enxada, foice, facão e machado. E até hoje o processo é o mesmo, sendo pouquíssimas exceções do mo, que afastaram-se dessa conduta. Uma das razões da falta de progresso do município. Aqui só há um jeito: lavoura dirigida e de base. Única salvação.

Aqui cultivava-se o milho em duas épocas: no inverno e no verão, sendo no inverno a safra maior. A safra poderia ser bem maior, mas o nosso lavrador não sabe plantar esse cereal. O método generalizado é de 4 a 5 sementes por cova, na distância de um cabo de enxada. É errado. O milho deve ser plantado assim: duas sementes de milho em p por um metro ou um metro e vinte centímetros. Terreno bom 1,20 terret inferior 1,00. Depois que o milho n arranca-se o pé mais fraco, deixa mais forte. Observação: impor não deixem passar a época da isto é, da limpa. O lavrador que d que faça experiência: plante duas fas de milho, pelos dois proce aguarde o resultado. Cuidado na da semente. Selecionar as espigas prezando os grãos da ponta e da da espiga. Mas, a semente verda a do milho híbrido.

Outra: o passarinho vê a plan cer e sabe, instintivamente, que grão de milho. Só há uma solu brir a plantação nos primeiros

Fig.7. Fonte: SA, Fernando dos Santos. TRIBUNA DO POVO. Maragojipe, Janeiro de 1986, nº02

O jornal Tribuna do Povo em suas edições do ano de 1984, 1985 e 1986 anuncia a grande volta do Maragojipe. Segue os trechos das edições citadas de acordo com a ordem cronológica.

Anunciam que navio Maragojipe será reincorporado a frota da C.N.B no meado do ano vindouro, quando deixará o estaleiro corema. Quem

informa tudo isso à imprensa é o próprio presidente da Bahiana Sr. Geraldo Tavares. A reforma vai custar 1 milhão e 300 mil cruzeiros. Dizem que o casco e os motores serão substituídos. O presidente disse que a linha é deficitária mas que o governo tem interesse em manter ela em virtude do aspecto social. (TRIBUNA POPULAR, 1984, p.5).

Informação oficial afirma que o navio Maragogipe, totalmente recuperado voltará a fazer a linha Maragogipe x Salvador na segunda quinzena de agosto. Quem informa é o senhor Geraldo Tavares, presidente da CNB.

A recuperação a cargo do Estaleiro Corema consiste na substituição do casco de Aço, reforma das instalações elétricas e hidráulicas, convés, teto, móveis, quatro motores nacionais, empregando o novo sistema de acoplamento de motores, usado pela primeira vez na América do Sul. O navio foi adquirido na Alemanha 1962. (TRIBUNA POPULAR, 1985, p.1).

Não obstante os boatos propalados, o navio Maragogipe está sendo recuperado. A Secretaria de Transporte repassou as duas últimas parcelas no valor total de 2 Bilhões de cruzeiros, ao estaleiro Corema para conclusão das obras. Afirma ainda o secretário que entrega do navio será em maio próximo.

Será que vem mesmo, dessa vez? (TRIBUNA POPULAR, 1987, p.2).

Não podemos precisar o ano de seu retorno, devido escassa base de dados disponível. Entretanto, o *Jornal O Arauto* publica no ano seguinte (1987) duas charges mencionando a ida do Navio e o desejo do seu retorno associado uma crítica aos políticos que aparecem apenas em período eleitoral. (fig.8 e fig.9)

Oh! NAVIO “MARAGOGIPE”
 Se por acaso algum dia tu
 voltares, não te esqueças
 de trazer em teu bordo muitos
 Deputados Estaduais, Federais,
 Senadores e Governadores. Nós te
 esperamos! Tu e Eles.
 ADEUS... Até um dia!... (O ARAUTO, 1987, nº07).

ELE VEIO, FOI, E FICOU!...
 O NAVIO “MARAGOGIPE”, um sonho de poesia
 da bela e Patriótica Cidade, de Maragogipe!
 VEM NÓS TE ESPERAMOS
 Com todos os políticos, nas
 Próximas Eleições (O ARAUTO, 1987, nº09).

VOLTA VOLTA VOLTA VOLTA

A VIA AZUL E CENTO E DEZ ANOS NA OPOSTOÇÃO

POR ISSO TE PEDIMOS! VOLTA

Oh! NAVIO "MARAGOGIPE" se por acaso algum dia tu voltares, não te esqueças de trazer em teu bordo muitos Deputados Estaduais, Federais, Senadores e Governadores. Nós te esperamos! Tu e Eles. ... ADEUS.... Até um dia!...

Eles querem se reunirem para amar um só laço para ver se me pega, bobalhões!... A deusa "América" desceu do Olimpo e veio banhar-se com suas Ninfas numa das praias da Grécia. Zeus, quando viu tanta beleza se transformou num touro alado, agarrou América e botou no seu dorso deixando as Ninfas desesperadas e se mandou com ela. Assim é que eu vou fazer com vocês todos, vou botar PLINIO GUEDES em minha anca e deixar vocês todos berrando pelas ruas: Vem cá minha vaquinha amarela, não nos deixe jogados ao léu da sorte nem ao desespero, você é a nossa única salvação. De 1990 em diante, talvez quem sabe, eu dê a vocês uma tetazinha.

EXTRATO DE ESTATUTO

Extrato do Estatuto da Sociedade Comunitária dos Moradores do Bairro da Comissão.

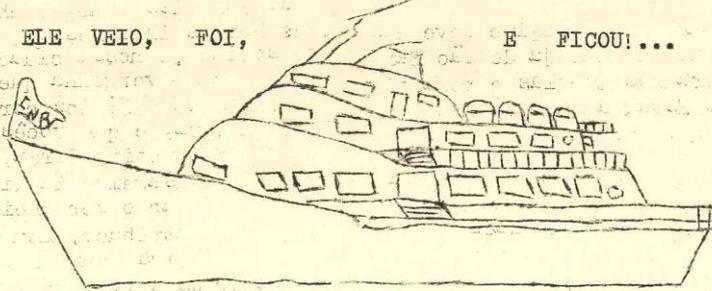
Da Denominação, Sede, Foro e Finalidade - Art. 1º - Fica criada em 13/09/86 a Sociedade Comunitária dos Moradores do Bairro da Comissão originária do movimento espontâneo entre moradores do citado Bairro. A Sociedade é uma entidade civil, sem fins lucrativos, com duração indeterminada e personalidade jurídica própria, sendo o seu patrimônio destinado dos seus associados tendo a sua sede o foro neste cidade de Maragogipe, Estado da Bahia. Art. 13º - São Órgãos Administrativos da Sociedade: I) Assembléia Geral, Diretoria e Conselho Fiscal. Do Patrimônio - Art. 42º - O Patrimônio da Sociedade é constituído por todos os bens móveis e imóveis, direitos e ações que venha a possuir. Da Dissolução - Art. 43 - No caso de dissolução da Sociedade, em havendo bens adquiridos por meio de títulos patrimoniais, proporcionalmente ao montante de cada título, pelo seu valor atualizado. Maragogipe, 02 de setembro de 1987.

Perfil misterioso

Quando aquele homem fala meus ouvidos entram em greve, mas por pior que ele fale

Fig.8. Fonte: O ARAUTO. Maragogipe, 09 de Setembro de 1987, nº07

ELE VEIO, FOI, E FICOU!...



O NAVIO "MARAGOGIPE", um sonho de poesia da bela e Patriótica Cidade de Maragogipe!

VEM, NÓS TE ESPERAMOS

Com todos os políticos, nas próximas Eleições.

Festa de São Bartolomeu! Que saudade dos tempos idos!... O largo iluminado a luz dos lampiões, as barracas de jogos e quermesse a luz dos bicos de máquinas de carborêto, a alegria da barraca iôô entrega a bola a iáíá quando saía a bola premiada era uma festa, uma alegria incontida, Que saudade!... A roleta do jaburu, os jogos de dados, a cazinha do coelho, os tabolheiros de doce de D. Izabel e de muitas outras senhoras, que saudade! as barracas de bebidas, acolhedoras, recebia as mais finas famílias e ao redor de suas bancas as mais lindas flores do bouquet social da cidade impondo respeito e moral, trocavam idéias, ouvindo as maviosas peças musicais executadas pela Terpsycore e "2 de Julho", que abrilhantavam o largo nas suas noites festivas; Que saudade!...

Hoje um largo sem espaço para os passeios dos namorados em volta do coreto, as fogueiras dos churrascos com uma fumaceira e um cheiro sufocante, os fogareiros dos acarajés com aquele odor de azeite frito, nos provocando uma tosse desgraçada. E como se tudo isso não bastasse, tem ainda o cheiro exalante de urina e fezes que só mesmo um ser sem olfato poderia suportar. / Fizeram da frente da Igreja e do jardim de São Bartolomeu um sanitário público e o improvisado de um Motel. Que desmoronamento degradante da evolução do tempo e dos costumes de um povo orgulhoso de manter uma cidade limpa e

tes. As barracas de bebidas são ao mesmo tempo os sanitários público do largo. E o pior de tudo é a cavalhada de um Bando encomendado na terça-feira da festa, coisa que nunca se viu. Que os homens ilustres que foram Tesoureiro da Festa de São Bartolomeu no passado, que já se foram deste mundo nos deixam do saudade e uma grande lição de civismo, ilumine a consciência dos presentes para que nos próximos anos a coisa melhore.

-x-x-x-x-x-x-x-x-x-

PLINIO PEREIRA GUEDES, escudo de segurança e confiança nas batalhas políticas de nossa terra, onde as espadas/caluniosas do inimigo resvalam mas não o fere; o fogo brutal cheio de ódio e rancor dos dragões, não o devora porque tem confiança na soberania e valentia de um povo consciencioso que só de seja o bem sua sua terra, E este povo obedecendo a sua voz de comando, em 1988 saberá esmagar nas urnas os seus antagonistas.

O orgulho, a vaidade e o vitupério, será derrubado como a bandeira do inimigo vencido em campo de batalha.

PLINIO GUEDES jamais se deixou nem se deixará abater por indiretas mesquinhas dos seus opositores; a ESTRELA MARILHANTE da política maragogipiana jamais deixará de brilhar por causa da poeira dos falsos cometas.

-x-x-x-x-x-x-x-x-x-

PARA VEREADOR - Nelson Luiz dos Santos

Fig.9. Fonte: O ARAUTO, Maragogipe, Novembro de 1987, nº09

A estatal Companhia de Navegação Bahiana (CNB), famosa por ser a primeira empresa de navegação a vapor a operar no Brasil e pela sua grande contribuição no dinamismo econômico da Bahia, enfrenta dificuldades nas décadas de 1990. As causas são diversas, desde o cenário econômico nacional até problemas de gestão.

O Maragogipe e os demais navios, pertencentes à frota da companhia, passam por dificuldades de manutenção durante os anos, necessitando de maiores recursos para mantê-los em funcionamento.

Em 1996, no ápice da política neoliberal adotado pelo governo federal, a Bahia inicia a política de privatização. A CNB é então submetida à concessão e o Consórcio Marítimo da Bahia (Comab), grupo formado por empresários paulistas, ganha à disputa e passa a gerir a frota da histórica Companhia. Entretanto, o Comab faz uma série de exigências e inclui a reforma de parte das embarcações: lanchas, navios, ferrys, entre outros.

Fernando Sá (1997) escreve em sua coluna no Jornal Tribuna Popular a importância da manutenção do Navio para a mobilidade e sociabilidade da população local. (em anexo).

Nossa cidade, com o porto marítimo-fluvial, não pode ficar sem o seu transporte tradicional. E não é só: é preciso atender toda a região ribeirinha antes de chegar a Baía de Todos os Santos, cuja população não dispõe de outro meio de comunicação com Salvador (SÁ, 1997, nº 29).

Entretanto, sob nova direção, o Maragogipe e outras embarcações passa pelo desgaste do tempo e, posteriormente, sucateamento. Desse modo, em 1997 o Navio que mais de três décadas tanto serviu aos povos do recôncavo e região é completamente desativado. A embarcação é tirada de linha e atracada na Marina de Aratu em Salvador. (fig. 10).



Fig.10. Navio Maragogipe na Marina de Aratu. Foto: Edilson Barbosa, [201?]

Em 2001, o Navio Maragogipe que navegou durante 35 anos na Baía de Todos os Santos, foi doado à prefeitura Municipal de Maragogipe. A intenção era que nele fosse criado um museu náutico flutuante, para que se fizesse consolidado o lugar de proteção dos bens de cultura do povo Maragogipano.

O Termo de Reversão de Bens Móveis chegou a ser assinado, todavia, a prefeitura anulou o termo em seguida. Segundo o velejador Nelson Matos Filho em matéria ao portal Diário do Avoante em 2016, a alegação para revogar a doação foi o “alto custo para dotá-lo de uma infraestrutura necessária.” Com isso o navio que se encontrava na Base Naval de Aratu exposto às intempéries e abandonado, por assim dizer. (fig.11). Todas as providências foram tomadas para que o navio retornasse ao Governo do Estado da Bahia, como esclarece Lawinsky:

A situação foi comunicada à Superintendência de Serviços Administrativos – SSA, da Secretaria da Administração (Saeb), através da Capitania dos Portos, e foram tomadas todas as providências necessárias para a retomada pelo Governo do Estado.

O navio Maragogipe foi levado a leilão e arrematado por um grupo de empresários, que pagou R\$ 204 mil. O leilão foi promovido pela Secretaria da Administração do Estado e o ágio, na época, foi de 204,5% sobre o preço mínimo de R\$ 67 mil. Na ocasião do leilão, foi anunciado de que o Maragogipe seria reformado para atividades turísticas (LAWINSCKY, 2016).



Fig.11. Várias toneladas de aço estão indo pro fundo do mar. Foto: Genildo Lawinsky, 2016

Até o momento em que o presente trabalho foi escrito não se tem informações do atual estado de conservação do Navio. O fato é que a histórica embarcação é uma fonte de preservação do passado. Para os viajantes, o Navio possuía grande importância cultural, econômica e turística. Em uma postagem no jornal *Tribuna Popular* sobre a história do navio, um tripulante, assinando como *Macabea*, relata sua viagem a bordo da embarcação. Segundo ele esse navio carregava em si inestimável valor poético, o qual ele explica com o trajeto, antigamente, cursando de uma maneira imponente entre o interior e a capital do estado. Ele relata ainda sobre sentir a brisa no rosto, admirar a paisagem oferecida pelo Rio Paraguaçu e fala que apenas quem viveu o momento pode descrever e compartilhar suas memórias que permanecem guardadas.

[...] um navio simples que rasgava as águas abençoadas desse nosso recôncavo baiano, acordávamos antes das cinco horas da manhã com o apitar da velha embarcação, que chamava os seus tripulantes pela madrugada adentro, na verdade era mais que um chamamento, parecia um pai carinhoso acordando o filho para não perder o horário... (TRIBUNA POPULAR, 2011, p.4).

O presente trabalho possibilitará o reconhecimento do patrimônio cultural através de políticas publicais no município e o não esquecimento das benéficas do Navio para a região do recôncavo e em especial para a comunidade de Maragogipe. Além de possibilitar pesquisas mais profundas do Navio Maragogipe e outras

embarcações, tanto quanto importantes.

4. METODOLOGIA

4.1. Método

A priori, foi realizada uma pesquisa de campo a partir fontes documentais (jornais) junto à Casa da Cultura de Maragogipe, órgão responsável por reunir acervos referentes ao município, sendo também, atual sede da Secretaria de Cultura e Turismo.

Em seguida, foram selecionados cidadãos que tiveram uma relação direta ou indiretamente com Navio Maragogipe, desde donas de casa que utilizavam a embarcação para variadas atividades, até o comandante que trabalhava internamente no navio. Objetivando extrair ocorrências da realidade de pontos de vistas diferentes, desse modo, juntamente com um embasamento teórico crível, pretende-se compreender o problema pesquisado.

As entrevistas foram realizadas em sua maioria presencialmente, e por e-mail, seguindo um roteiro semiestruturado. Conforme Gil (1987) a entrevista é definida como técnicas em que o investigador se apresenta frente ao investigadoe lhe formula perguntas com intuito de obtenção dos dados que interessam à investigação. Ele advoga que a investigação é uma forma de interação social.

A pesquisa foi de abordagem qualitativa através do uso de entrevista com roteiro semiestruturado e análise de dados a partir de categorização tendo como referencia estudo documental. Utilizamos entrevistas semiestruturadas para que os entrevistados pudessem evocar suas memórias livremente sobre o tema.

O roteiro de entrevista foi acompanhado do termo de consentimento informando que permite a divulgação da entrevista desde que vinculado ao presente trabalho de conclusão de curso. As entrevistas foram gravadas e transcritas logo em seguida. Os entrevistados autorizaram expressamente o uso de seus nomes e identificações pessoais.

4.2. O Roteiro de Entrevistas

No roteiro de entrevistas semiestruturadas, as perguntas foram todas abertas voltadas a importância do Navio Maragogipe para a comunidade maragogipena a partir das memórias compartilhadas pelos moradores. As perguntas foram direcionadas para a

comunidade local e trabalhadores da embarcação. O roteiro continha 6 questões abertas direcionadas a colher informações sobre experiências, curiosidades, anseios, aspectos e físico e lembranças a cerca do Navio.

4.3. Definição dos Agentes da Pesquisa

Para definir o critério da amostra foram levadas as seguintes informações: idade, sexo, ocupação atual e ocupação no período em que usufruía do navio.

Com o primeiro critério buscou-se a diversificação do período em que cada respondente utilizou a embarcação. A partir das informações prestadas individualmente, poderíamos estabelecer comparativos, seja do modo estrutural do elemento físico e/ou seja, do modo comportamental de cada época.

Partindo para o próximo critério, a ideia, assim como no primeiro, é a diversificação dos agentes e seus pontos de vistas. Já o terceiro critério, buscou estabelecer relações socioeconômicas a partir da utilização do objeto de pesquisa e seu entorno.

O estabelecimento de quais os atores seriam entrevistados e sua quantidade foram de caráter estratégico de acessibilidade, esta, baseada na proximidade da pesquisadora com o local de pesquisa. Segundo critério e, principal, envolvimento dos sujeitos com o objeto de pesquisa.

Foram selecionados 6 agentes distribuídos entre: 2 mulheres e 4 homens. Com Idade entre 36 a 95 anos. Suas ocupações atuais: donas de casa, motorista, desempregado, servidor público e aposentado. Ocupação no período de uso da embarcação: Dona de casa, produtora rural, motorista, vigilante, estudante e comandante.

Cada entrevistado recebeu duas vias do termo de consentimento autorizando a publicação dos dados coletados

QUADRO 3 - Perfil dos Entrevistados

NOME	SEXO	DATA DE NASCIMENTO	ENDEREÇO NO PERÍODO EM QUE UTILIZAVA O NAVIO	ENDEREÇO ATUAL	OCUPAÇÃO NO PERÍODO EM QUE UTILIZAVA O NAVIO	OCUPAÇÃO ATUAL
LUIZA SOUZA SANTOS	FEMININO	10. 02.1962	FAZENDA LUZ (ZONA RURAL)	MARAGOGIPE (SEDE)	DONA DE CASA	DONA DE CASA
FERNANDO ASSIS MALAQUIAS SILVA	MASCULINO	04.10.1960	MARAGOGIPE (SEDE)	MARAGOGIPE (SEDE)	VIGILANTE	DESEMPREGADO
ANTÔNIO DA SILVA	MASCULINO	07.05.1926	CAPANEMA (ZONA RURAL)	MARAGOGIPE (SEDE)	COMANDANTE	APOSENTADO
HELIO REAL CARVALHO FILHO	MASCULINO	02.03.1969	SALVADOR	MARAGOGIPE (SEDE)	MOTORISTA	MOTORISTA
HELENITA MENDES ARAUJO	FEMININO	17.11.1960	MARAGOGIPE (SEDE)	MARAGOGIPE (SEDE)	DONA DE CASA	DONA DE CASA
JECKSON EDER SANTOS RANGEL	MASCULINO	06.02.1981	SALVADOR	MARAGOGIPE (SEDE)	ESTUDANTE	SERVIDOR PÚBLICO

Fonte: Própria autora

4.4. Dificuldades Encontradas

O Navio Maragogipe permanece vivo na memória dos Maragogipanos e todos aqueles que utilizaram a embarcação. Contudo, quando partimos para a coleta de dados documentais, nos deparamos com algumas dificuldades.

A Casa da Cultura de Maragogipe é um órgão de responsabilidade do município, onde contem em sua estrutura: o auditório da cidade, a sede da Secretaria de Cultura e Turismo e a biblioteca municipal, principal responsável pelos acervos bibliográficos.

O passo inicial dessa pesquisa foi a visita ao espaço para coleta de dados a cerca do Navio Maragogipe. Foram necessárias algumas visitas para se ter acesso a alguns documentos.

Uma vez permitida a busca dos documentos, percebe-se o mau acondicionamento do mesmo. Os jornais estavam em caixas de papelão sobre o solo. Dentro das caixas continham pilhas de pastas com algumas identificações, porém nada muito claro. O aspecto físico das pastas e principalmente de alguns jornais estavam danificadas e com muito ácaro, impossibilitando maiores durações diárias de pesquisa.

Foram necessárias algumas semanas para garimpar o acervo. Todos os documentos encontrados foram jornais e em poucos volumes citavam o objeto de pesquisa (Navio Maragogipe). Fatalecendo a necessidade de amenizar o problema de

pesquisa.

É importante citar que alguns jornais estavam se descaracterizando devido a forma imprópria com que estão sendo acondicionado. Sugeri junto ao funcionário Paulo, algumas medidas para preservação dos documentos e conseqüentemente, do patrimônio cultural do município. O funcionário, que já trabalha no local há muitas décadas, se mostrou receptivo a sugestões e ajuda por parte das comunidades, sejam ela local ou acadêmica.

5. ANÁLISE DE CONTEÚDO CATEGORIAL

5.1. Eixo de Análise

Uma vez coletadas as entrevistas, o passo seguinte foram as transcrições das mesmas para obtenção das respostas ao problema sugerido para o estudo.

As respostas fornecidas pelos elementos pesquisados tendem a ser as mais variadas. Para que essas respostas possam ser adequadamente analisadas, torna-se necessário, portanto, organizá-las, o que é feito mediante o seu agrupamento em certo número de categorias (GIL, 1987, p. 167)

A partir da sintetização das entrevistas foram considerados 3 eixos de análise: Economicidade, Mobilidade e Sociabilidade.

5.2. Eixo Econômico

No sentido econômico, o navio atendia demandas diversificadas. Tinham passageiros que utilizavam o navio para viagens, para passeios, para turismo e para trabalho tanto em outros municípios, quanto internamente.

Por se tratar do principal meio de locomoção para ir a capital, o Maragogipe tornou-se um elemento fundamental no aquecimento econômico da região, exercendo uma força centrípeta, ou seja, propiciava melhorias nas condições de vida populacional da região em que atuava.

A organização econômica em torno do navio era dada a partir de algumas características como é citado por seu Fernando Assis, frequentador assíduo da embarcação nos anos 80:

Em cada ponto tinha uma característica né... São Roque tinha o

peçoal que vendia o mingau, pescado. Na Barra (do Paraguaçu) já tinha o peçoal que vendia o pescado e a Enseada do Paraguaçu o peçoal que descia para Salvador com o pescado, com o beiju, bolo de folha (FERNANDO ASSIS).

Percebe-se a partir da leitura das entrevistas a existência de uma organização subjetiva, contudo, muito bem definida de acordo com as paradas, com o horário das viagens, e as festividades locais. Mencionado pelo seu Fernando e ratificado pelos demais entrevistado, através das falas de dona Luiza, que saía da zona rural com o seu pai de barco, até o porto da Enseada para seguir viagem abordo do navio e por Jeckson, que desfrutava o navio em tempos de férias, saindo de Salvador à Maragogipe para visitar seus avós:

Quando chegava em São Roque parava... tinha pamonha, era amendoim, vendia um bocado de coisa... o povo gritando.. a gente comprava (LUIZA SOUZA).

A depender do horário tínhamos pessoas vendendo a beira da ponte café, mingaus de milho, carimã e tapioca, mungunzá, bolo taca, fatia de bolo de tapioca e beiju isso no sentido Maragogipe X Salvador às 5:00 da manhã[...] já no sentido Salvador X Maragogipe os mesmos locais vendiam outros produtos como amendoim cozido, milho cozido ou assado, roletes de cana, castanha já assada e descascada, quebra queixo, cocadas e cordinhas de nicuri um delicioso lanche regional no horário da tarde (JECKSON RANGEL).

Vale ressaltar que o Navio Maragogipe servia também como um meio seguro do escoamento de produção, principalmente, de pescadores e marisqueiras que se deslocavam da sua cidade para vender em Salvador e assim garantir o sustento da sua família. Dona Luiza nos evidencia tais fatos:

“a pessoa levava sua mercadoria bem mais tranquila, não tinha medo da AGERBA” (LUIZA SOUZA). A Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicação da Bahia (AGERBA) citado por Dona Luiza, cumpria o papel fiscalizador do transporte rodoviário e quando a mercadoria chegava via ônibus na rodoviária, o produto era taxado como volume extra, o que acabava encarecendo ainda mais a despesa com a viagem e diminuindo a margem de lucro do pescador. Situação que não ocorria com navio. Remetendo a um caráter protetor para com os seus “filhos”.

Sua contribuição econômica se dá também dentro do seu quadro de funcionários. Uma vez instalado no município em 1962, o Navio Maragogipe passa a recrutar tripulantes. Entre eles se encontra seu Antônio da Silva, morador da zona rural, que vê

no navio um meio de aprender um ofício e mudar suas condições financeiras. Como nos relata, com orgulho, sua trajetória e relação com a embarcação:

Eu entrei na marinha no dia... 1962. Entrei com o moço de convés, o que era a minha categoria. Passado uns 4 meses a companhia me transferiu para marinheiro. De marinheiro eu fui... Abriu a inscrição, quando abriu a inscrição para tirar a carta para melhorar a situação minha no navio, então (riso) então nessa data para cá eu fui a marinheiro, mestre de Arrais, mestre de convés e Comandante (ANTÔNIO DA SILVA).

Importante ressaltar que devido há alguns problemas de saúde, alegado pelo seu Antonia no momento da entrevistas, algumas lembanças foram esquecidas, contudo, todas as informações prestadas pelo comandante, como assim é conhecido em Maragogipe, serão descritas de modo fidedigno, respeitando as diretrizes da pesquisa de campo qualitativa.

Um ponto em que todos os entrevistados convergem, e inclusive chega a ser um dos fatores mais importantes da dimensão econômica é o valor “simbólico” da passagem cobrada para se viajar no Navio. O custo baixo se dava devido ao subsídio do governo.

O valor da passagem era bem acessível que dava pra todo mundo utilizar (HELENITA MENDES)

Transporte era mais em conta.. (LUIZA SOUZA)

Então o custo do navio é menor, sendo menor do que o carro (FERNANDO ASSIS)

[...]passagem era muito barata um ótimo preço cerca de um terço do valor da passagem de ônibus possibilitando a todos condições de viajar até aqueles que não tinham muitas condições financeiras (JECKSON RANGEL)

[...] uma passagem disso não custava quase nada, nada, nada. Era somente pra manter o tráfego marítimo de Salvador X Maragogipe, Maragogipe à Salvador [...]Naquela época, quando eu trabalhava, custava era que um real... algum problema assim.. que qualquer pessoa podia viajar, com duas, três, quatro, cinco passageiros (ANTONIO SILVA).

De tudo que foi exposto nesses diálogos, tornou-se claro a influência e repercussão do Navio Maragogipe na economia local, durante a sua atividade. Seja na utilização da embarcação para garantir o seu pão de cada dia, vendendo migaus e cafezinhos dentro do navio, seja para buscar oportunidade de trabalho ou para comprar ensumos na capital, o fato é que o Maragogipe exerceu um papel de destaque na economia maragogipana e regional.

Num panorama nacional, o navio atravessou período de abundância, de PIB

elevado na década de 70, até recessões e privatizações dos patromônios público na década de 90 e, mesmo desse modo, se manteve coma uma mola propulsora, ecomonicamente falando, até o seu “apito final”.

5.3. Eixo de Mobilidade

Durante três décadas o Navio Maragogipe era o único meio de deslocamento do municipio de Maragogipe à Salvador.

Esse sistema tinha uma frequência diária com horário estimado de partida da Ponte Almirante Vieira de Mela às 5:00 horas da manhã e chegada no Terminal Marítimo de Salvador por volta de 8:00 horas. O retorno se dava por volta das 14:00 horas da tarde chegando a Maragogipe as 17:00 horas.

Os horários possibilitavam tempo suficiente para que as pessoas retornassem para casa no mesmo dia, não precisando assim ficar na capital, pois muitos não tinham parentes ou onde dormir caso viessem a precisar retornar no dia seguinte.

Além dos turno, sistematicamente, definidos, a embarcação contava com sinais sonoros avisando sobre a partida. A medida em que se aproxima o horário, o intervalo de aviso eram mais curtos.

As viagens, para a maioria dos entrevistados, eram consideradas boas tanto na ida para a capital baiana quanto no retorno a Maragogipe.

“As viagens eram sempre boas, a gente saia da fresca só voltava no pôr-do-sol” (FERNANDO ASSIS).

A mobilidade em sua amplitude, não corresponde apenas ao transporte, mas sim a um sistema que envolve qualidade, segurança, acessibilidade e tudo que se relaciona ao modo como a população ira desenvolver suas atividades utilizando esse sistema.

Desse modo, podemos observar que o Maragogipe era projetado para além de entradas e saídas de passageiros, mas fundamentalmente, como um complexo de qualidade oferecido durante a estadia no barco. Assim descrito por Hélio que utilizava a embarcação como meio de transporte para ir trabalhar em Salvador e retornar para a terra natal de seu pai.

O Navio Maragogipe era um transporte que a gente se sentia muito a vontade né. A gente passeava no navio... Tinha restaurante no navio... A gente ficava sempre na parte do comando ou na parte daquelas varandas que tinha ao redor do navio pra gente olhar a paisagem. Então, era uma viagem confortável, era uma viagem que a gente se sentia muito bem né (HÉLIO REAL).

O Maragogipe cumpria sua função de mobilidade a medida em que facilitava a vida das pessoas que iam a Salvador, afim de resolver diversas situações como compras e vendas, como para ir ao médico, receber dinheiro entre tantas outras movimentações necessárias das pessoas.

Outro ponto muito importante e frequentemente relatado pelos entrevistados era a infraestrutura do Navio, este entendido como espaço físico, serviços, acomodações, e paradas. Como relata Dona Helenita quando usava a embarcação nos anos 80 para diversas situações:

“O Navio era bem espaçoso, muitas cadeiras, os mainheiros eram atenciosos. Tinha água, tudo por conta da passagem” (HELENITA MENDES)

Jeckson também relata sua experiência a bordo do navio com requintes de detalhes:

O navio era bastante espaçoso com capacidade para 600 passageiros dividido em compartimentos começando pelo primeiro compartimento que era dividido entre a sala de máquinas e uma lanchonete[...]subindo uma escada íamos ao segundo compartimento, esse compartimento era mais amplo com quantidade bem maior de assentos [...] era cercado de janelas e na parte da frente tínhamos acesso ao bico do navio onde tínhamos uma vista do destino que o navio ia tomando durante o seu percurso[...]um outro vão de escadas[...]dava acesso ao terceiro compartimento[...]havia acesso a um espaço externo que envolvia todo o compartimento na frente, no fundo e nas laterais revestida por um beiral de ferro com cerca de um metro de altura como se fosse uma varanda[...]quarto Compartimento, neste local mais estreito que os anteriores onde ficava o comando do navio lá encontrava-se o comandante e os marinheiros (JACKSON RANGEL).

É perceptível através dos relatos que o navio propiciava ambiente seguro, acessível ao ponto dos passageiros terem a liberdade de adentrar todos os espaços da embarcação, sem que isso causasse algum dano durante o percurso, pelo contrário, as viagens se tornava muito mais confortáveis. A prestação dos serviços também era um ponto positivo, uma vez que todos os entrevistados informaram como eram bem tratados por parte do comandante e de toda tripulação do navio.

Durante o seu percurso, o Maragogipe realizava algumas paradas até chegar em seu destino final, as mesmas, obedecia uma sequência, quase que religiosa, possibilitando o passageiro se programar para pegar o transporte. Sua rota inicial partia de Maragogipe (sede), parava em São Roque do Paraguaçu, depois na Enseada do Paraguaçu, em

seguida em Barra do Paraguaçu e por fim, em Salvador.

De forma saudosa, o Comandante lembra como eram as viagens a frente do Maragogipe:

Aquilo era 2:30 de viagem 3 horas viajando, fazendo a abordagem dos passageiros. Nos lugares que iam saltar, nos lugares que iam embarcar, até chegar em Maragogipe. Isso era uma maravilha, todo mundo sentia bem, todo mundo todo gostava. E acolhia tudo quanto era tipo de pessoas para viajar Salvador X Maragogipe, Maragogipe X Salvador e como em outros lugares: São Roque do Paraguaçu, Enseada, Barra. Todos esses lugares que tinha passageiros a gente pegava o passageiro (ANTONIO SILVA).

Alguns contratempos foram relatados pelos entrevistados como o horário de saída de Maragogipe. É o caso do entrevistado que relatou problemas com o horário de acordar para pegar o navio e a escassez de transporte terrestre para conduzi-los até a ponte de partida da viagem, popularmente conhecida como a ponte do Caijá. Extensão equivalente a 300 metros.

[...] o desfavorável era o horário né, que a gente sempre tinha que acordar muito cedo para poder “pegar ele”, mas mesmo assim, com o horário assim, era gratificante a viagem. Era uma viagem que hoje faz falta né (HÉLIO REAL)

Mesmo considerando o horário das viagens um aspecto desfavorável, o entrevistado faz questão de ressaltar como era gratificante as viagens, e a existência de uma lacuna que até os dias de hoje não fora preenchido.

Foi observado também situações referentes ao desconforto causado pela agitação do mar nos períodos chuvosos e no inverno. A divergência encontrada gira em torno dos significados que cada entrevistado se reporta a tal situação. Enquanto para uns era momentos de aflição, para outros era apenas um “joguinho” do barco.

O navio ia para um lado para o outro, a gente morrendo de medo, botava para rezar... mas aí ficava tudo tranquilo, o mar acalmava.. foi tudo bom (LUIZA SOUZA)

Tudo era favorável, todas boas, todas ótimas. Só no período de chuva que tinha aqueles jogozinhos (risos)(FERNANDO ASSIS).

Contudo, eles voltam a convergir na medida em que reafirmavam que tais fatos não comprometiam a segurança da viagem ao seu destino, com isso o Navio garantia seu papel na mobilidade da comunidade local.

5.4. Eixo de Sociabilidade

No que tange a sociabilidade nada mais democrático que viajar a bordo do navio por alguns aspectos, a começar pelo preço acessível que permitia a utilização do meio de transporte pelas camadas sociais mais vulneráveis economicamente, depois por ser o único meio de transporte popular do Município, criando um ambiente plural, composto por todas as classes sociais e turísticas.

Interessante pensarmos que era um espaço de diversificação social e cultural, pois, do pescador e marisqueiras ao turista, dos filhos e filhas de Maragogipe aos marinheiros do navio, todos viajavam e se acomodavam na embarcação sem nenhuma distinção de gênero ou classe social.

É a partir dessa interação que surgem histórias, fatos que marcam a memória, práticas sociais, enfim, são lembranças vivas em cada um dos moradores que passaram por essa experiência, de modos e características distintas. Dona Helenita conta sobre um fato inusitado que ocorreu durante uma de suas viagens, episódio que nunca saiu de sua memória: *“Eu lembro que uma vez uma gestante pegou o Navio pro médico e chegando em certos meios ela deu a luz. Os tripulantes e marinheiros que ajudaram a fazer o parto”* (HELENITA MENDES).

Tais informações só reforçam a sociabilidade existentes em torno do objeto de pesquisa, da cooperação que existia entre todos naquele espaço, ao ponto de ser associado ao âmbito familiar: *“[...]como os marinheiros, o pessoal de viagem.. Era a mesma coisa de uma família ali[...].Você Corria o navio todo. Parecia que você estava em casa, você circulava ele”* (FERNANDO ASSIS).

São histórias engraçadas e contadas com muito entusiasmo, como uma mencionada por seu Hélio. Em que ele e os amigos foram passar uma festa em Salinas:

A gente foi passar uma festa em Salinas e a gente pegou o Navio pra ir (saíndo de Maragogipe)... No meio do caminho em São Roque a gente vendeu as passagens [...] o Comandante viu todo mundo vendendo a passagem e não encostou o navio devidamente né! A gente tava cheio de bagagens na proa do navio, na frente O pessoal da Terpsícore (Filarmônica Popular) que estavam com instrumentos na frente do navio, pegou nossas bagagens para poder atravessar (chegar à Barra do Paraguaçu) senão as bagagens iam pra Salvador e a gente ia ficar sem bagagens (risos) (HÉLIO REAL).

Essa história é contada com muita graça por seu Hélio, enfatizando que nunca esqueceu e nem nunca irá esquecer esse acontecimento. E todas as vezes em que se reúne com os amigos de viagem lembram com saudosismo desse dia e de todas as situações, em sua maioria boas, que viveu durante os percursos a bordo do navio. Mesmo depois de décadas, o objeto de pesquisa exerce esse poder de socializar as pessoas em torno de suas histórias.

A embarcação também servia de ponto de encontro de velhos conhecidos que as vezes só se encontravam na embarcação durante a viagem, assim como um espaço propício para as paquenas e há relatos, extraoficiais, que famílias surgiram a partir dessas relações sociais.

As viagens eram boas principalmente no sentido Salvador Maragogipe, pois o horário de viagem era bem agradável aproveitando a brisa do mar para passear dentro do navio, para paquerar as meninas, para conversar e jogar conversa fora, assistir tv, lanchar na lanchonete e jogar seja baralho ou domino o que não faltava era entretenimento durante a viagem sem contar as belas paisagens que visualizávamos (JECKSON RANGEL)

De acordo com as descrições dos entrevistados, tudo no navio era favorável para as interações e todos se sentiam bem. Não foram encontrados nenhum depoimento a respeito de situações em que existiam constrangimentos, preconceitos, discriminação. Pelo contrário, ao final de todas as falas, se reafirmava o quanto era prazerosas as convivências, a limpeza e o cuidados das instalações, as festas que se faziam ao atracar em cada porto, práticas culturais, enfim, legados deixados pelo saudoso Maragogipe.

Algo muito interessante aconteceu ao analisar as entrevistas de cada participante. Metade dos entrevistados narraram a mesma ocorrência, principalmente, no porto de São Roque. Por ser um porto com variedades de iguarias, os passageiros deixaram para comprar seus lanches, mingaus, pamonha no lugar. Contudo, acontecia algo muito inusito:

Tenho lembranças boas e até de certa forma engraçadas a bordo do navio Maragogipe. Lembro que quando o navio encostava em São Roque e na Barra do Paraguaçu, a depender do horário, tínhamos pessoas vendendo a beira da ponte café, mingaus de milho, carimã e tapioca, mungunzá, bolo taca, fatia de bolo de tapioca e beiju [...]o engraçado era que essas transações de compra e venda aconteciam no momento de embarque e desembarque das pessoas no qual algumas pessoas deixavam para comprar a mercadoria na hora em que o navio começava a desatracar da ponte deixando de pagar ao vendedor o que tinha acabado de comprar (JECKSON RANGEL)

Quando chegava em São Roque parava... tinha pamonha, era amendoim, vendia um bocado de coisa... o povo gritando.. a gente comprava, outro comprava até adiantava comprar na hora que o navio ia saindo só para não pagar (risos) e aí a gente seguia em frente...quem pôde pagar jogar o dinheiro jogava e quem não pôde ia comendo sua pamonha e não pagava (LUIZA SOUZA)

Outra lembranças era quando o navio encostava em São Roque, os vendedores ambulantes de mingau, pamonha, amendoim e etc. Os passageiros compravam a mercadoria e quando o navio ia saindo uns passageiros pagava, outros não, porque não dava tempo, uns voltava pra pagar no dia seguinte (HELENITA MENDES)

A forma como foi contado pelos participantes, não resta dúvidas que se tratava de uma prática social. E arrisco a dizer que em um dado momento da viagem, era até o apse da partida do porto de São Roque, um momento de descontração e sociabilidade. Vale ressaltar que tal análise foi dentro dos parâmetros da sociabilidade.

O destaque dado a dimensão social se dá a partir do momento em que se pergunta como cada um dos participantes gostaria de ver o Navio Maragogipe nos dias de hoje e a frase é única: *“Ah! Reformado e viajando novamente!”*.

Ao fazer a mesma pergunta ao comandante, Antônio Silva de 95 anos, ele se vira para um quadro na parede de sua sala, em destaque como um troféu, e aponta para a imagem do Navio em alto mar e responde: *“Como eu estou vendo ali!”*

As relações de pertencimento para com o Navio Maragogipe vão além de palavras, são sentimentos. É ver sua cidade em destaque na TV e se orgulhar da sua história. É ter a felicidade de ver um filho amado, como era o Navio, reconhecido por todos por suas benéficas. É fortalecimento de identidade cultural, é patrimônio, é política pública e como tal precisam ser preservadas e difundidas.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho possibilitou entender a importância do Navio Maragogipe para a região em que o mesmo atuava e em especial, para a cidade de Maragogipe-ba. Com isso, pôde-se perceber a necessidade de políticas de patrimônio local que garantam a proteção e difusão da cultura e da memória em torno do Navio Maragogipe.

Para se obter um entendimento dessa realidade, definiram-se quatro objetivos específicos. O primeiro, registrar as memórias em comum guardadas pela comunidade

sobre o navio, o segundo, constatar o atual estado e características do navio, ambos demandaram elaboração de um roteiro semiestruturado com moradores locais que utilizaram a embarcação em períodos distintos.

Com isso, percebeu-se as relações de pertencimentos e memórias em comum repartidos entre os entrevistados.

O terceiro objetivo específico, preservar a memória e cultura concernente ao Navio Maragogipe, com vistas ao seu reconhecimento como Patrimônio Cultural local. E por fim, o quarto, subsidiar a elaboração de políticas públicas no campo da cultura e especificamente do patrimônio. Esse requereu uma pesquisa de campo documental, além de embasamentos teóricos acerca de políticas públicas de preservação do patrimônio cultural.

A partir das entrevistas prestadas, consideraram-se três eixos de análise categorial, a saber: economicidade, mobilidade e sociabilidade. Esses eixos surgiram nos depoimentos de modo espontâneo, o que demandou um estudo mais profundo de cada um deles diante de uma análise empírica.

Observou-se que nas questões econômicas, o Navio servia como uma mola propulsora nas fontes de renda local. Uma vez que toda a diversidade de oferta e procura, de compras e vendas se dava em detrimento de sua atividade. Era através do Maragogipe que os produtores rurais, vendedores ambulantes, pescadores e marisqueiras escoavam sua mercadoria e levava o sustento da sua família ao final do dia.

Quando se parte para a importância do Navio na mobilidade local, verifica-se que ele toma forma para além de transporte, mas como um sistema de segurança, acessibilidade e qualidade de serviço. O que proporciona a população não só um meio de deslocamento, mas a garantia da qualidade dentro de um complexo pensado para a preservação de bens.

O aspecto da sociabilidade efetua-se, justamente, na democratização que era embarcar ao Maragogipe. Um espaço de interação social, de encontros e despedidas. Da construção de memórias que marcaram uma época na cidade de Maragogipe e seu entorno. O Navio abarcava todos sem distinção de cor, gênero ou classe social. Essas relações se desdobraram em práticas sociais, em construção de laços afetivos desde passageiros a comandante. Papel exercido com excelência até a sua última partida.

As evidências, não deixam dúvidas da grandiosidade e representatividade do Navio Maragogipe para a região. E como tal, é mais que merecedor de destaque no

cenário municipal, visto todo o seu legado deixado à cidade e principalmente, a comunidade que tanto lamenta a sua ausência. São bens inestimados, dignos de uma política de patrimônio cultural local, para que se mantenha vivo não apenas nas memórias, mas nas relações de pertencimento das atuais e futuras gerações.

A pesquisa propõe ao poder público local, algumas medidas para a proteção e promoção da herança deixada pelo Navio Maragogipe:

Produção e reprodução cultural:

- Manutenção e melhoria das instalações da Casa da Cultura situada no centro no município, garantindo condições de vendas de artesanato e exposições culturais de artistas locais e da região. Reforçado no carnaval (Patrimônio Imaterial da Bahia) e no mês de agosto em que ocorre a festa do padroeiro da cidade (São Bartolomeu) juntamente com a regata Aratu-Maragogipe, período em que a cidade recebe turistas do Brasil e do mundo. Busca-se, portanto, desenvolver uma nova relação com os turistas através dessas novas condições propostas.

Mobilização social:

- Desenvolvimento de ações de mobilização social, tais como reuniões para o debate sobre as referências culturais de Maragogipe com os mais velhos, oportunizando o compartilhamento dos saberes;

Gestão participativa e sustentabilidade:

- Criação de um Comitê Gestor para discutir o plano de salvaguarda.

Difusão e valorização:

- Realização de oficinas de formação de monitores para receber turistas;

- Produção de material audiovisual sobre o Navio Maragogipe;

- Produção de material educativo (livro/filme) sobre o bem cultural existente no município para as escolas de ensino fundamental e médio (sede, distritos e zona rural).

- Realização de oficinas de formação de pesquisadores locais, para que assumam a documentação de sua cultura;

- Constituição de um acervo de objetos, depoimentos sonoros e filmes, com vista à organização de um “lugar de memória” da cidade.

REFERÊNCIAS

ARÉVALO, Marcia da Massena. **Lugar de memória ou prática de preservar o invisível através do concreto.** 2004. Disponível em <https://www.anpuh.org/arquivo/download?ID_ARQUIVO=62> Acessado em 21/08/2018.

BACELAR, J. A. **Esboço sócio histórico da cidade de Cachoeira.** Fundação do Patrimônio Artístico Cultural. Salvador, 1975. 18 p. mimeografado.

BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 21.11.2018.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937.** Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Diário Oficial [da] República federativa do Brasil, Brasília, DF, 6 dez. 1937.

CALABRE, Lia. **Políticas Culturais e Práticas de Consumo de Cultura: estudos e questões do governo Lula.** In: ENCONTRO DE ESTUDOS MULTIDISCIPLINARES EM CULTURA, 4., 2010. Salvador. Anais...Salvador: ENECULT, 2010

CALABRE, Lia. **Políticas Culturais no Brasil: balanço e perspectivas.** In: ENCONTRO DE ESTUDOS MULTIDISCIPLINARES EM CULTURA, 3., 2007. Salvador. Anais...Salvador: ENECULT, 2007

CAVALCANTI, Maria Laura Viveiros de Castro; FONSECA, Maria Cecília Londres. **Patrimônio Imaterial no Brasil: Legislação e Políticas Estaduais.** Brasília, DF. Dez. 2008. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001808/180884POR.pdf>> Acesso em: 21.11.2018.

GIL, Antônio Carlos, 1946-. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo : Atlas,

1987,. G392m. Bibliografia. ISBN 85-224-0489-5. 1.

JORNAL CORREIO DA MANHÃ. Disponível em:
<memoria.bn.br/docreader/WebIndex/WIPagina/089842_07/8293> Acesso em:
17.01.2019

LAWINSCY, Genildo. **Navio Maragogipe está afundando na Baía de Todos os Santos**. 2016. Disponível em < <http://agoranabahia.com.br/navio-maragogipe-esta-afundando-na-baia-de-todos-os-santos/>> Acesso em 23/02/2019

MARAGOJIPE, Prefeitura Municipal. <http://maragogipe.ba.gov.br/o-municipio/> > Acesso em: 19.01.2019

MUSA, C. A.; PASSADOR, C. S.; PASCHOALOTTO, M., A., C. **POLÍTICAS PÚBLICAS CULTURAIS NO BRASIL: um estudo de caso do consórcio intermunicipal Culturando**. IV Encontro Brasileiro de Administração Pública, 24 a 25 de maio de 2017, Universidade de são paulo.

PADRÓS, Enrique Serra. **Usos da Memória e do Esquecimento da História**. 2004. Revista Literatura e Autoritarismo (Online). Disponível em:< <https://periodicos.ufsm.br/letras/article/view/11826> > Acessado 23/08/2018.

PORTAL IPHAN. Disponível em:> <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1837> > Acesso em: 17.01.2019.

PORTAL CIDADES IBGE. Maragogipe. 2020. Disponível em < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/maragogipe/historico> > Acesso em 28/11/2020.

PORTAL IPHAN. Maragogipe (BA). 2020. Disponível em < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/270> > Acesso em 06/12/2020

REIS, Paula Félix Dos. **Políticas Culturais do Governo Lula: Desafios do Primeiro Mandato e Prioridades para um Segundo**. In: III ENECULT – Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura, 23 a 25 de maio de 2007, na Faculdade de Comunicação/UFBa, Salvador-Bahia-Brasil.

SILVA, José Afonso da. **Ordenação constitucional da cultura**. São Paulo: Malheiros Editores, 2001.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura Sociologias**. Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 26.

SUNDSTRÖM, Admeire da Silva Santos. Revista Brasileira de Biblioteconomia e Documentação, v. 15, n. 2, maio/ago. 2019.

Apendice 1



ROTEIRO DE ENTREVISTA

DADOS DO ENTREVISTADO

- 1) Nome completo: Sexo:
 - 2) Local e data de nascimento:
 - 3) Endereço atual: Bairro: Cidade:
 - 4) Profissão atual:
 - 5) Profissão anterior:
-
- Em que período o Senhor (a) utilizou a embarcação e qual era a sua utilização principal (passeio, trabalho, comercialização, transporte)

 - Explique como foi sua experiência abordo do Navio Maragogipe. Considere todos os aspectos da sua experiência, como os procedimentos, as instalações físicas, a organização do espaço durante as viagens, os companheiros de viagem,

 - Como eram as viagens sobre o Navio Maragogipe. Aspectos favoráveis e desfavoráveis da viagem.

 - Comente uma lembrança importante pra você sobre o Navio Maragogipe e se teve alguma experiência diferente, inusitada a bordo;

 - Como o senhor (a) gostaria de vê-lo hoje?

 - Pra você qual a importância do navio Maragogipe para a cidade e região?

Apêndice 2

CENTRO DE ARTES HUMANIDADES E LETRAS.

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA.

TERMO DE CONSENTIMENTO

Você está sendo convidado (a) para participar, como voluntário, da Pesquisa cujo título é “NAVIO MARAGOGIPE: Patrimônio Cultural de um Povo”.

Eu, _____,
declaro ter conhecimento dos termos e procedimentos que serão desenvolvidos como parte das coletas de dados do trabalho de conclusão do curso de graduação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, com o objetivo de Identificar a importância do Navio Maragogipe para a comunidade local através das memórias compartilhadas pelos moradores.

Portanto, afirmo a minha aptidão para responder ao questionário, ou colaborar com o andamento da pesquisa, desde que todos os dados aqui obtidos sejam somente usados para o referido trabalho acadêmico. Do mesmo modo, fica assegurado que poderei declinar de minha participação a qualquer momento do processo.

_____, ____/____/2020.

Participante

(assinatura)

Jan 17 97 N.º 29 Feb 97

TRIBUNA DO POVO

Ano 17 • 5ª Fase • N.º 29 - Fevereiro/97 - Periódico político, noticioso e cultural
 Diretor Fundador: Fernando dos Santos Sá

As grandes elevações da alma não são possíveis a não ser na solidão e no silêncio.
 Malba Tahan

Navio Maragojipe

Nossa cidade, com o seu porto marítimo-fluvial, não pode ficar sem o seu transporte tradicional. E não é só; é preciso atender toda a região ribeirinha antes de chegar à Baía de Todos os Santos, cuja população não dispõe de outro meio de comunicação com Salvador.

Compete ao Governador Paulo Souto resolver esse angustiante problema.

Prefeito e Câmara têm obrigações com o povo. Comenta-se nas ruas que os dois poderes procuraram solucionar o problema, resultando na volta do navio nesses quarenta dias, com o aumento da passagem, o que achamos justo.

Não resta dúvida que o navio na linha é melhor que a sugestão que apresentamos, não obstante o barco já estar pedindo aposentadoria, passando do tempo de serviço exigido pelas normas. Tudo bem e vamos aguardar.

Centenário de nascimento de Antônio P. Rebouças

Próximo ano, 1998, dia 10 de agosto, temos o dever de festejar a data de nascimento do grande brasileiro Antônio Pereira Rebouças, notável magistrado maragojipano por força de um decreto imperial, reconhecendo-lhe os méritos, o que tem causado inveja a muitos que alisaram bancos acadêmicos, ainda nos dias atuais. Inteligência não se compra, não se adquire, mas vem do berço.

Homem simples, deputado várias vezes, conselheiro de S. M. Imperial D. Pedro II, galgou, por sua capacidade, altos postos de direção, elevando bem alto o nome Maragojipe.

Não podemos ficar alheios a um acontecimento de tal importância. Para comemorar a data teremos de colocar uma estátua dos dois magistrados notá-

Civismo

A data maior do nosso município, 9 de fevereiro, ficou completamente esquecida. Enquanto os outros municípios festejam com carinho a data de emancipação, Maragojipe a deixa ao completo desprezo. É verdade que a data coincidiu com o carnaval, o que não é motivo para o desprezo. O poder público, antevedendo o fato tinha o dever de baixar um ato avisando ao povo que por força maior a comemoração da nossa maior data ficaria para o dia tal. Maragojipe tem a sua data maior nos dias de carnaval; um acontecimento involuntário tem que ser acatado. Não podemos festejar a nossa grande data em parceria com o carnaval; assim a data tornar-se-ia momesca.

Mas, que fizeram os poderes públicos?

Ficaram omissos. Onde estão os nossos representantes? Para que os temos? Maragojipe festeja o dia 8 de maio, mas essa data é da cidade. Maragojipe não é somente a cidade. Temos as vilas Coqueiros, Najé, Guapira, Guai e São Roque, que são sedes de distritos. E também o distrito sede que não é somente a cidade. As vilas também poderão festejar a data de criação do distrito da mesma forma que a cidade festeja o 8 de maio.

É preciso que em nossas escolas, pelo menos as públicas, sejam lembradas as nossas datas, assim como os nomes dos maragojipanos que se notabilizaram e honraram a terra querida. De quando em vez abordamos o assunto e até o momento nada foi feito.

Mais amor à terra, gente!

TRIBUNAL DO JÚRI

Dia 20 de fevereiro reuniu-se o Tribunal do Júri, no Fórum desta cidade. O corpo de jurados estava assim composto: Ana Cláudia Moraes Barbosa, Rosa Iris do Nascimento Cardoso Conceição, Sandra Regina de C. Menezes, Maria das Candeias da Silva Quirino, Celeste Maria de Souza Sanches, Maria de Lourdes Pereira Santos e Zildete Guerreiro Baumert.

Atuaram como advogados de defesa o Dr. Paulo Valadares de Almeida e o Dr. Ernando Mota. Na acusação funcionaram o promotor público, Dr. Airtton Juarez Mascarenhas Júnior e o Dr. Heleno Cândido de Souza.

O criminoso: João Andrade Barbosa. A vítima: Bartolomeu Chagas.

Sentença: seis anos de reclusão.

Já se pode matar em Maragojipe. Seis anos de reclusão é um verdadeiro aval para o crime e é por essas e outras que a violência está alcançando índice tão alto. Ora, seis anos, réu primário, etc. etc., com mais

dois ou três anos o réu estará na rua, com mais coragem para praticar outro crime. A própria justiça está sendo incoerente.

A versão popular é a seguinte: o assassino encontra-se com a vítima, passa a mão em sua cabeça e diz: - Cadê o chifre?

A vítima responde: "O senhor não me conhece, nem a minha mulher. O senhor está procurando quem lhe mate."

Seguiram pela estrada: a vítima na frente, o assassino atrás. Mais adiante a vítima recebe a foçada no pescoço, morrendo pouco depois.

É um assassino dessa espécie que pega somente seis anos de cadeia!!! Uma pena ridícula. Um crime bárbaro praticado covarde e friamente. E sem qualquer causa!

A coisa única que podemos fazer é rogar uma praga aos causadores de tal sentença; que venham se encontrar com um criminoso da espécie de João Andrade Barbosa.

Só.

Igreja Matriz

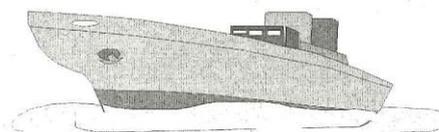
Navio Maragojipe

Tivemos a oportunidade de, várias vezes, comentar sobre o navio Maragojipe. O fato é que o navio está abandonado, sem merecer a atenção devida.

O navio tem um conforto razoável, é seguro, livre de qualquer acontecimento indesejável, mas possui dois grandes defeitos, que, entretanto, poderão ser sanados. Um, que o torna deficitário, e o outro que o incompatibiliza com a evolução, tornando-o moroso.

É condição indispensável que o navio seja veloz e não seja deficitário.

Conversando com um dos ex-comandantes do navio, o Sr. Antônio Silva, abordamos o curioso assunto que é de grande interesse para a nossa cidade. O



ex-comandante disse que o navio necessita de novos motores. Revelou que, quando o navio estava novo, com os seus dois motores MWM de 700 HP, de baixa rotação, um posicionado a bombordo e o outro a estibordo, deslizando 1.200 r.p.m., gastava duas e meia horas, e querendo usar as 1.800 rotações faria a viagem em hora e meia.

Aí está a solução para o navio. Há, ainda, dois pequenos

problemas para uma perfeita solução e fáceis. É necessário um local para a venda de passagens no centro da cidade e de uma kombi, ou semelhante, para conduzir os passageiros par ao navio. Não é agradável uma caminhada do centro da cidade até a ponte de embarque. Um carro para condução dos passageiros resolve plenamente a situação. Na volta do navio, deverá ser usado o mesmo processo.

A viagem em navio tem várias vantagens. O passageiro pode locomover-se à vontade, satisfazer suas necessidades fisiológicas com discrição, gozar de um ar puro, além de um visual bastante amplo, tornando a viagem uma grande distração. Para uma solução final, e satisfação geral, é preciso que o local de embarque e desembarque em Salvador seja no mesmo de antigamente, ao lado do escritório da companhia privatizante.

É preciso levar em consideração que essa linha de navegação serve não só a Maragojipe, mas a uma grande faixa do litoral. Não resta a menor dúvida que se trata de um bem social, e que compete ao Estado dar a necessária assistência.

Estrada Maragojipe x Nazaré Jardim do Largo da Matriz

De longa data, Maragojipe preconiza a construção de uma rodovia que ligue São Félix a Nazaré, passando por Maragojipe. Esse é o nosso desejo e o do nosso povo. E também do povo nazareno.

Quando ACM foi eleito governador do Estado pela primeira vez, projetou a estrada São Félix x Nazaré, uma grande motivação para a economia do Estado, que assim comunicava o sul baiano com o recôncavo, consequentemente com Salvador. Anteriormente essa comunicação com o sul baiano era por meio da estrada de ferro, que chegava até o porto de São Roque e daí para Salvador, pelos navios da Navegação Bahiana.

Os políticos de Nazaré, como Narciso Pitanga e Santos Melhor, muito se esforçaram para a concretização da estrada.

O projeto de ACM foi de um homem de visão. A capital do Estado precisava ter melhor comunicação com o sul do Estado. O substituto de ACM no governo não deu importância à estrada, não obstante os apelos dos prefeitos de Nazaré.

A questão é que as prefeituras servidas pela BR-101 pressionam o governo e este as atende.

Entretanto, o governador César Borges prometeu construir a estrada e não cumpriu a promessa. Essa atitude do governador prejudica não só Salvador e até o

Estado, principalmente a região do recôncavo. Isso para satisfazer aos políticos da região da BR-101, que por sua vez já contam com os benefícios da grande rodovia.

Com tal procedimento, o governador César Borges prejudica uma grande região do Estado.

Os camionheiros que vêm do sul do Estado com destino a Salvador, são obrigados a dar uma volta, sem necessidade.

Assim, o governador do Estado, Sr. César Borges, está praticando um ato negro contra o próprio Estado, ofensivo a São Félix, Cachoeira, Maragojipe e Nazaré.

O traçado dessa rodagem está nos arquivos do Derba, e em duplicata, pois nosso Diretor viu topógrafos trabalhando no local, operando nos levantamentos topográficos, durante as gestões dos prefeitos de Nazaré, Srs. Narciso Pitanga e Santos Melhor. E, em palestra com o último, ouviu o seguinte: "... que estava fazendo o levantamento, mas que a estrada não se faria e que o seu trabalho só tinha a finalidade de dar uma satisfação ao prefeito de Nazaré.

Já que é assim, vamos alertar ao eleitorado de Cachoeira, São Félix, Nazaré, além de Maragojipe, para, nas próximas eleições, votar contra esse governo. Vamos ver se mudando de governo, haverá melhora da nossa situação.

O tempo só é ruim para quem não pode esperar.

Se não estamos enganados, foi na segunda gestão da administração Bartolomeu Teixeira que o nosso diretor elaborou o projeto do Jardim do Largo da Matriz.

Um projeto cuidadoso, de alto valor, elaborado para ser o melhor do interior da Bahia. O seu autor nada cobrou da Prefeitura, o fez pelo simples amor à sua terra.

Em torno do jardim havia uma ala de acácias, alternando-se nas cores, uma amarela, outra vermelha, espaçadas de 8 em 8 metros, mantidas eretas e plantadas com a técnica para não aflorar raízes.

Os bancos eram de cimento armado artisticamente trabalhados, fortes e estéticos, podendo suportar os tombos dos frequentadores. O lago, com a ponte o atravessando e a sua graciosa sinuosidade, era embelezado com casais de patos, cujos ninhos ficavam debaixo da ponte, ao abrigo das intempéries. O pomal era de melhores condições. Ao seu lado, um grupo de árvores de pequeno porte, com um banco no centro. No local onde hoje ergue-se uma palmeira, era para plantar-se um jequitibá, o rei da floresta que embelezaria o jardim fantásticamente.

No alinhamento da casa paroquial, havia uma rua que começava na rua Engenheiro Júlio

Sá, seguindo em reta para a rua Alfredo Rocha. Os prédios que ficavam ao lado da ladeira se comunicavam por meio de um patamar de dois metros.

Os bancos que o prefeito colocou foram velhos e imprestáveis e a escada ali existente foi criação do prefeito, sem qualquer estética. O obelisco, por ser muito simples, não recebeu alteração.

O lago foi construído a esmo, sem obedecer ao nível, de forma que uma extremidade fica cheia, enquanto a outra fica sem água. E, por fim, aquela fortaleza de pedra e cimento era destinada a uma cascata e, por esse motivo, foi construída com tanta segurança, para suportar o efeito destruidor das águas. E deste montão de pedras, só era vista a água da cascata jorrando belissimamente e em torno das trepedeiras, musgos e lichens encobriam totalmente as pedras.

Agora, comparem o projeto com o que lá se encontra. Se o prefeito não tem conhecimentos de construção de obras, como pode assumir essa mestria? O seu dever era contratar um mestre de obras. A diferença do existente para o projeto é arrasadora.

Nosso Diretor arrendeu-se de não ter processado o prefeito, porque o seu nome foi o atingido.

Guigui Notícias

Publicação do Grupo Ambientalista Guigui Ano II - N°6 - Maragogipe - BA

O QUE FIZERAM COM O NAVIO MARAGIPE? CNB X COMAB de quem é a culpa?



Antigamente o Navio Maragogipe navegava nas águas tranquilas e escuras do Rio Paraguaçu que encontravam-se com a do mar num cenário de montanhas, florestas ciliares da mata atlântica e áreas de manguezais que formam um dos berçários estuarinos (serpenteados pelas bordas da Baía de Todos os Santos riquíssima em biodiversidade).

Os aposentados e idosos viajavam gratuitamente no Navio Maragogipe fazendo seus intercâmbios comerciais na capital, onde vinham para a retrada das suas pensões e aposentadorias do INSS. Já outros contêineres traziam seus mariscos e produtos das roças dos lugarejos. Para serem vendidos na Capital do Estado, onde com esses proventos monetários ajudavam a manter os seus membros familiares e outros...

A sua subsistência dependiam fundamentalmente dos crustáceos provenientes do farto recurso natural os mangues que ofereciam o manjar degostativo, as mariscadas.

Onde em Maragogipe a natureza é generosa, apesar de o município não dispor de reservas de florestas nativas.

O pouquíssimo de área verde que ainda restam, vem sendo deprecido sistematicamente pela inoperância dos Órgãos Públicos e pela Prefeitura local que tem tais atribuições. As ocupações em áreas

mangues vem sendo constantes, os fixos e boa parte dos esgotos continuam sendo jogados dentro destas áreas, além de outras aberrações.

Mas com a privatização da CNB (Companhia de Navegação Baiana), em 95, capitaneada pelo grupo da Comab (Consorcio Marítimo da Bahia) formado por quatro empresas privadas.

A COMAB obteve o direito de concessão deste Serviço Público por um período de 25 anos, para explorarem tais serviços. Já a COMAB começou a fazer (arbitrariedades imposta a comunidade de Maragogipe e adjacências).

Que dependiam exclusivamente do Navio. Para suas atividades sociais e comerciais. Imediatamente a COMAB suspendeu as gratuidades que os idosos e aposentados tinham no Navio, este direito garantido pela antiga CNB. Que atualmente está em liquidação lá na Seifram (Secretaria de Infra-Estrutura) localizada no Cab em SSA. Uma secretária de governo, que englobou a CNB, e está querendo botar o Navio Maragogipe em seu museu que funciona lá também. Nós estamos tentando resolver este problema. Com algumas atuações e estratégias para evitar a dilapidação deste bem público.

Diante destes fatos não podíamos ficar inertes e aí entramos com uma

representação no Ministério Público da Bahia em dezembro de 97, contra estas medidas drásticas anti-sociais.

Aí o MP (Ministério Público) começou a investigar o caso, passando pela primeira Promotora, que inclusive é daqui de Maragogipe. Depois foi para a segunda Promotora que deu uma maior dinâmica no campo da atuação correta, solicitou documentos de privatizações, ouviu os diretores da Comab e da CNB.

Eu viajei para SSA no Navio em dezembro de 97 e em maio de 98 e observei que o mesmo havia saído de uma recuperação. Estranhamente o pessoal da COMAB percebendo que o MP investigava o assunto, tratou de devolver o Navio para a CNB. Já que eles estavam explorando indevidamente o Navio, fazendo a linha SSA para Maragogipe e visse-versa.

Depois entrou a terceira promotora que no início demonstrou interesse pela questão, mais eu sempre cobrava quais foram as providências que o MP tomava e numa dessas vezes em que nós solicitamos providências a Dra. ficou bravíssima sem nenhum motivo, um caso atípico. Neste mesmo dia ela fez como o que fizesse uma declaração, eu fiz.

Teve momentos em que fui chamado de teimoso pela Dra., pela minha insistência para a volta do Navio. Houve algumas divergências entre as partes.

Na verdade era uma burocracia entre a Sociedade e o MP, era Dra., querendo ser chamada de Sra. a todo momento. Mais pouca atividade social.

Ai em janeiro de 2000 voltei as cobranças sobre as providências que o Órgão tomou, chegando no MP fui procurar de novo das autoridades o que aconteceu com o caso. Lá chegando o processo estava com um outro promotor o 4º que estava substituindo a Dra. Conversei e amostrei os documentos da nossa representação.

Ficando acertado que ligaria depois para saber a decisão da Dra., já que a mesma estava de licença maternidade.

Para nosso espanto a tal Dra., vai pedir o arquivamento da nossa representação, achamos um absurdo esta decisão e de imediato não aceitamos.

Diante deste fato buscamos um apoio na Corregedoria do MP, onde nós entramos com petição e relatório histórico do caso em março de 2000. Solicitando a Reativação do Processo.

Em janeiro fui no Saj (Serviço de atendimento Judicial) para saber se o MP tinha entrado com alguma ação civil pelo nosso pleito).

Mais uma vez ficamos decepcionados, pois não tinha nada neste sentido. Um lapso do MP passou o 1º Corregedor e agora está com o 2º Corregedor do MP.

Mandamos carta para o Senador Antonio Carlos Magalhães e duas cartas ofícios para o Governador para ver se com algumas dessas forças políticas poderíamos conseguir a volta do Navio Maragogipe. Foi elaborado um abaixo-assinado que está em circulação pela cidade.

Até o momento estamos a ver Navio cheios de subterfúgios e incertezas.

Percebendo que o caso estava muito nublado com inércias inconcitas pelo descaso dos Órgãos Públicos. Atualmente o Navio está apodrecendo pela ação corrosiva do salitre, abandonado no Terminal dos Ferries na Ilha.

Fizemos uma representação para o Dr. Fernando Scheiger (Chefe do MP no Estado solicitando que V. Excelência assumisse pessoalmente e de celeridade ao caso e faça com o que o Navio Maragogipe possa voltar a fazer as viagens entre a capital para Maragogipe, ligando mais uma vez a Baía de Todos os Santos). Por este meio de transporte marítimo, seguro e prazeroso.

Esperamos que essas autoridades constituídas possam resolver este impasse social o mais rápido possível. Por esta causa social.

Rafael Barbosa
Conselheiro de Maragogipe de Maragogipe

Água um bem finito

A superfície da terra é composta de 75% de água. Mas apenas 2,8% da água do planeta é doce e desse percentual só 0,7% está disponível para utilização imediata, o restante constitui as geleiras das calotas polares. 35% da humanidade carece de água potável.

Vários estudos científicos, inclusive da ONU (Organização das Nações Unidas), indicam a possibilidade de sua falta num futuro próximo.

A Declaração Universal dos Direitos da Água redigido em Paris ressalta a necessidade de utilizar a água com discernimento, afinal, a água é um recurso natural da terra e deve ser usado para o bem estar coletivo.

O consumo exagerado, o desperdício e a poluição estão esgotando esse recurso. Nossa saúde está ameaçada pela água contaminada por produtos químicos, tóxicos, que passa cada vez mais a fazer parte de nossas vidas.

A desarmonia e o desrespeito a vida degradam os elementos e afastam a humanidade das leis da natureza. Todos os seres que compõe a natureza, do qual faz parte a raça humana, e os elementos que aqui convivem, formam uma cadeia única, são interdependentes.

Uma forma de cooperação visando o uso mais racional da água é possível uma vez que, fiquemos atentos a pequenos fatos que vão desde a maneira como lavamos a louça, o tempo gasto no banho, enfim sabendo que a água é um elemento finito, precisa ser preservada. Essa conscientização é uma questão de sobrevivência.

"Água é vida e sem ela não sobrevivemos mais que três dias."

Lucinha Pimentel

Compre a camisa
"Água Maragogipe, Preserve!!!"

Adquira Já

É o Grupo Guigui a desenvolver ações por uma melhor qualidade de vida no recírculo e no planeta.

Apenas R\$10,00

Vendas: na sede do Guigui
Rua Geny da Moraes, N° 08, Centro Casarão da Arte Antônio Guimarães

Fonte: BARBOSA, Rafael. *Guigui Notícias: Publicação do grupo ambientalista Guigui*. Maragogipe, ano II [200?]