



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA
CENTRO DE ARTES, HUMANIDADES E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA E PATRIMÔNIO
CULTURAL**

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALEXANDRE BITTENCOURT:
ESTUDO SOBRE MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO CULTURAL
EDIFICADO EM NAZARÉ - BAHIA**

Jarlane de Oliveira dos Santos

**CACHOEIRA – BAHIA
2023**

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALEXANDRE BITTENCOURT:
ESTUDO SOBRE MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO CULTURAL
EDIFICADO EM NAZARÉ - BAHIA

Jariane de Oliveira dos Santos
Licenciatura em Geografia
Universidade do Estado da Bahia, 2020

Dissertação apresentada ao Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia e Patrimônio Cultural da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do Título de Mestre em Arqueologia e Patrimônio Cultural. Área de Concentração: Patrimônio Cultural. Linha de Pesquisa 3: Patrimônio Cultural e Identidades.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo José Brügger Cardoso.

CACHOEIRA – BAHIA
2023

S237e

Santos, Jariane de Oliveira dos.

Estação ferroviária Alexandre Bittencourt: estudo sobre memória e representação de um patrimônio cultural edificado em Nazaré - Bahia. / Jariane de Oliveira dos Santos. Cachoeira, BA, 2023.

104f., il.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo José Brügger Cardoso

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Centro de Artes Humanidades e Letras, Programa de Pós-graduação em Arqueologia e Patrimônio Cultural, Bahia, 2023.

1. Ferrovias - Estações – Nazaré da Farinhas (BA). 2. Patrimônio Cultural - Bahia. 3. Memória - Bahia I. Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Centro de Artes, Humanidades e Letras. II. Título.

CDD: 363.69088142

Ficha elaborada pela Biblioteca do CAHL - UFRB.
Responsável pela Elaboração – Juliana Braga (Bibliotecária – CRB-5/ 1396)
(os dados para catalogação foram enviados pelo usuário via formulário eletrônico)

JARIANE DE OLIVEIRA DOS SANTOS

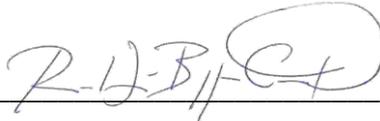
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALEXANDRE BITTENCOURT:
ESTUDO SOBRE MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO CULTURAL
EDIFICADO EM NAZARÉ - BAHIA

Dissertação submetida à avaliação para obtenção do grau de Mestre em Arqueologia e Patrimônio Cultural do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia e Patrimônio Cultural da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia.

Cachoeira, 20 de abril de 2023.

EXAMINADORES:

Prof. Dr. Ricardo José Brügger Cardoso (UFRB – Orientador)



Prof. Dra. Thaís Fernanda Salves de Brito (UFRB – Examinadora interna)



Prof. Dr. José Simões de Belmont Pessôa (UFF – Examinador externo)



CACHOEIRA/BA
2023

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Maria José e Jerônimo, por toda dedicação. Obrigada mãe, você é um exemplo de força e superação, a sua persistência de acreditar em um futuro melhor tornou essa conquista possível. Obrigada pai, você é arte, é resistência, é o meu porto seguro, suas palavras me trazem tranquilidade mesmo em tempos difíceis.

Agradecer à Gabriel, momentos com você se tornam poesia, obrigada pelo companheirismo nos momentos bons e nas fases mais sensíveis, pela paciência, incentivo e amor ao longo dessa jornada.

Aos meus amigos e amigas, Andréia, Bruno, Camila, Elberjan, Glória, Ivana, Jaqueline, Larissa, Leonardo, Maise, Maria Clara, Misael, Thainá e Thiago, pelos momentos alegres vividos, pela amizade ao longo do caminho e por não me deixarem desistir.

Aos professores do colegiado de Geografia da UNEB/Campus V, que possuem um olhar humanizado sobre a educação, que vibram com as conquistas dos estudantes, a exemplo do professor Luís Cláudio Requião, que me orientou e torceu por mim em todas as etapas da seleção do mestrado.

À professora Madalena Ribeiro, que sempre será lembrada em todas as etapas de minha formação, eterna inspiração como profissional da educação. À professora Grasiela Caldas, profissional extraordinária, seu cuidado e suas palavras me impulsionaram a seguir adiante, obrigada!

A todos os entrevistados, que disponibilizaram seu tempo para dar contribuição à minha pesquisa. Obrigada Jerônimo, Ailton, Edite, Tânia, Antônio Paulo, Francisco Carlos, Pérola Anne, Sara, Agnaldo, Ruan Pedro, Felipe, Hevelyn Camile, Letícia, Wilian, Thauwana, Tiago, Adenilson, Jiuliana, Carine e Mirian. Obrigada Elisa Margarida Crusoé e Ana Lúcia Soares, por fornecerem documentos fundamentais para o trabalho.

A meu orientador Ricardo Cardoso, pelo empenho dedicado à minha pesquisa, pela disponibilidade, paciência e compreensão. Obrigada a todas as professoras e professores do PPGAG pela experiência adquirida ao longo desse processo de formação. Obrigada Thaís Brito, a sua chegada trouxe luz à minha trajetória.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALEXANDRE BITTENCOURT:
ESTUDO SOBRE MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO CULTURAL
EDIFICADO EM NAZARÉ - BAHIA

RESUMO: A presente dissertação estabelece um estudo relativo à memória e a representação da Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, um patrimônio cultural edificado da cidade de Nazaré, que fica localizada na região do Recôncavo baiano. Busca-se aqui, portanto, analisar esta estação ferroviária na contemporaneidade, levando-se em consideração os principais fatores que garantiram a sua existência, suas transformações e suas diferentes utilizações até os dias de hoje. Inserida no conjunto arquitetônico do Centro Histórico da cidade, essa antiga edificação passou por inúmeras alterações físicas e de usos, configurando-se assim como o principal objeto de estudo aqui proposto. Os procedimentos metodológicos adotados estão pautados na análise qualitativa, por meio da coleta de depoimentos de alguns moradores locais, que pudessem fornecer subsídios sobre a importância deste patrimônio e de sua preservação para a sociedade local e seus visitantes. De início, foram feitos o levantamento e a revisão bibliográfica acerca do tema, com o auxílio de fontes primárias e dados oficiais. Em seguida, foi estabelecido um diálogo com a comunidade local, no sentido de estimular memórias e narrativas orais sobre as suas vivências na estação e no seu entorno. Para finalizar, foram elaboradas análises sobre os diferentes significados deste antigo patrimônio cultural e arquitetônico, em sua relação intrínseca com o conjunto de moradores participantes das entrevistas.

Palavras-Chave: Estação Ferroviária; Patrimônio edificado; Memória social e urbana; Cidade de Nazaré

**ALEXANDRE BITTENCOURT RAILWAY STATION:
STUDY ON MEMORY AND REPRESENTATION OF A CULTURAL HERITAGE BUILT
IN NAZARÉ - BAHIA**

ABSTRACT: The present dissertation establishes a study related to the memory and representation of the Alexandre Bittencourt Railway Station, an edified cultural heritage of the city of Nazaré, which is located in the Recôncavo baiano region. The aim here, therefore, is to analyze this railway station in contemporary times, taking into consideration the main factors that ensured its existence, its transformations and its different uses until today. Inserted in the architectural complex of the historic center of the city, this old building has undergone numerous physical changes and uses, thus configuring itself as the main object of study proposed here. The methodological procedures adopted are based on qualitative analysis, through the collection of statements from some local residents, who could provide information about the importance of this heritage and its preservation for the local society and its visitors. At first, a survey and bibliographic review of the theme was carried out, with the help of primary sources and official data. Next, a dialogue was established with the local community, in order to stimulate memories and oral narratives about their experiences in the station and its surroundings. Finally, analyses were elaborated on the different meanings of this ancient cultural and architectural heritage, in its intrinsic relationship with the group of residents who participated in the interviews.

Keywords: Train Station; Built heritage; Social and urban memory; City of Nazaré

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Imagem de localização do município na região	23
Figura 2 - Planta com parte do Centro Histórico de Nazaré, BA.....	25
Figura 3 - Vista aérea de parte do Centro Histórico de Nazaré.....	26
Figura 4 - Vistas panorâmicas da cidade de Nazaré-BA, na década de 1970	31
Figura 5 - Paço Imperial do Séc. XIX.....	39
Figura 6 - Igreja de São Roque do Séc. XVII	39
Figura 7 - Erato Nazarena de 1863.....	39
Figura 8 - Cinema Rio Branco de 1927.....	40
Figura 9 - Igreja Matriz N. S. N. do Séc. XVIII.....	40
Figura 10 - Fórum Edgard Matta do Séc. XIX.....	40
Figura 11 - Localização da Estação Ferroviária Maria Fumaça no centro da cidade de Nazaré, BA	49
Figura 12 - Fachada da Estação Ferroviária “Maria Fumaça” – Foto A Tarde em 2010.....	51
Figura 13 - Interior da Estação Ferroviária “Maria Fumaça” – Foto Roosevelt Reis em 2010.....	51
Figura 14 - Fachada da estação	52
Figura 15 - Fachada da estação	52
Figura 16 - Lado direito da estação	53
Figura 17 - Oficinas da Estrada de Ferro em 1975	54
Figura 18 - Oficinas da Estrada de Ferro em 1976	54
Figura 19 - Locomotiva a vapor	55
Figura 20 - Imagem da locomotiva a vapor em exposição	55
Figura 21 - Vista da Ponte da Conceição	56
Figura 22 - Vista da Ponte da Conceição	56
Figura 23 - Lado esquerdo da Estação	58
Figura 24 - Incêndio na estação em 24/07/2015	59
Figura 25 - Incêndio na estação em 24/07/2015	59
Figura 26 - Incêndio na estação em 24/07/2015	59
Figura 27 - Estação Ferroviária como local de eventos	60
Figura 28 - Concursos de Quadrilhas	61
Figura 29 - Estação Ferroviária como local de eventos	61
Figura 30 - Prédio dos Arcos.....	64
Figura 31 - Lado direito da Estação Maria Fumaça	66
Figura 32 - Frente da Estação Maria Fumaça	72
Figura 33 - Barcos e Saveiros no Porto de Nazaré.....	73
Figura 34 - Evento social realizado pela municipalidade na antiga estação	77
Figura 35 - Evento cultural no Cine Rio Branco.....	77
Figura 36 - III Sarau Literário de Nazaré	78

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

EFN	Estrada de Ferro de Nazaré
FEPASA	Ferrovias Paulista S.A.
ICOM	Conselho Internacional de Museus
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IPAC	Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
OEA	Organização dos Estados Americanos
PCH	Programa de Cidades Históricas
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SPHAN	Serviço de Patrimônio Artístico Nacional
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VFRGS	Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 CONCEITOS E ANÁLISES SOBRE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO	16
1.1 PATRIMÔNIO CULTURAL EDIFICADO: PREMISSAS SOBRE A PRESERVAÇÃO DE UM BEM CULTURAL	16
1.2 CIDADE E CENTRO URBANO: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE NAZARÉ.....	22
2 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALEXANDRE BITTENCOURT	42
2.1 EFN - ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ	42
2.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA “MARIA FUMAÇA”	48
3 MEMÓRIA E IDENTIDADE: RECORTE SOBRE ALGUNS DEPOIMENTOS E NARRATIVAS DE MORADORES LOCAIS	63
3.1 MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO: ANÁLISE DE NARRATIVAS SOBRE A ESTAÇÃO “MARIA FUMAÇA”.....	63
3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL E COMUNIDADE: A IMPORTÂNCIA DA EDUCAÇÃO PATRIMONIAL PARA A PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA URBANA	79
CONSIDERAÇÕES FINAIS	87
REFERÊNCIAS	91
APÊNDICE A – Entrevista	96
APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	103

INTRODUÇÃO

A presente dissertação elabora um estudo relativo à memória e a representação da Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, um patrimônio cultural edificado da cidade de Nazaré, que fica localizada na região do Recôncavo baiano. A estação ferroviária de Nazaré se encontra na parte central da cidade, onde há uma grande circulação de pessoas durante o dia. As pessoas utilizam este espaço para o trabalho de dia, nas lojas comerciais durante a semana e à noite para o lazer, durante os fins de semana.

A estação apresenta-se, hoje, como um lugar de diversos significados. Um equipamento urbano que, desde a sua criação, já estabelecia o movimento e a dinâmica social, sendo criado justamente com a intencionalidade de locomover pessoas e produtos para lugares distintos. Atualmente, a edificação ainda preserva, de certo modo, essa ideia de movimento, mesmo que diante de uma realidade completamente diferente, onde antes era ponto de embarque e desembarque, hoje, as pessoas que convivem no local desenvolvem outros tipos de atividades. O lugar é frequentado por vários grupos sociais bastante diferenciados: famílias, estudantes, educadores, trabalhadores etc. Nesse sentido, pode-se notar que tais grupos possuem olhares diferentes para este mesmo espaço.

A compreensão sobre a história de Nazaré se faz necessária para analisar os diferentes usos da estação. Localizada no Recôncavo baiano, a cidade se formou às margens do Rio Jaguaripe, se destacando por suas tradições culturais e pelo conjunto arquitetônico e urbanístico que compõem o seu patrimônio e a sua paisagem. O conjunto arquitetônico da cidade de Nazaré contém diversos prédios de diferentes contextos históricos, que estimulam e possibilitam uma investigação acadêmica não apenas para reflexão do patrimônio arquitetônico sobre a época em que foram construídos e seus estilos, mas também para uma possível preservação de bens materiais, através do tombamento, registro e inventário.

Na medida em que as relações sociais e econômicas se modificaram, observou-se nesta pesquisa que a estação ferroviária e o espaço vivido em torno dela sofreram alterações em suas funções e configurações. Logo, se questiona o que representa, hoje, a antiga Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, levando-se em consideração as suas funcionalidades e as narrativas locais.

O espaço urbano da cidade passou por diferentes transformações, onde prédios foram demolidos, ruas asfaltadas, praças reformadas, dentre outras intervenções da municipalidade. Todavia, é possível observar também algumas permanências, como antigos prédios do Centro Histórico que permaneceram com seu estado físico preservado e que continuam a desempenhar

alguma função social, além de algumas festividades como a Novena de São Roque e a Feira de Caxixis. É possível perceber no centro antigo, hoje, certas mutações que estão intimamente relacionadas aos elementos que foram construídos ao longo da história da sociedade de Nazaré. Nesse sentido, este trabalho busca analisar a Estação Alexandre Bittencourt na contemporaneidade, com destaque para os principais fatores que garantiram a sua permanência e utilização até o presente.

Segundo o Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia (BAHIA, 1982), a Estação Alexandre Bittencourt está localizada entre a Rua Barão Homem de Melo e à margem esquerda do rio Jaguaripe. A Estação Alexandre Bittencourt é popularmente conhecida como “Estação Maria Fumaça”, por conta de sua locomotiva a vapor, inaugurada em 1875 e considerada um patrimônio cultural do município, mesmo não se tratando ainda de um imóvel tombado. O tronco ferroviário tinha o objetivo de percorrer a Baía de Todos-os-Santos, acelerando o desenvolvimento da região a partir da troca comercial de banana, farinha, café, dentre outros produtos e favorecendo o acesso à Salvador, capital do Estado. Sua desativação foi em 1967, ordenada pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) (GIESBRECHT, 2019).

Com a extinção das ferrovias, as trocas comerciais da cidade de Nazaré diminuíram e a economia da cidade nos dias atuais se reduz ao comércio local. Hoje, portanto, é possível perceber tais modificações da antiga Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, localizada no centro antigo de Nazaré. O local se tornou ponto voltado para algumas atividades culturais, como capoeira, música, bem como para atividades de cunho comercial.

A partir da observação da realidade local, pôde-se construir uma hipótese: ao observar a existência de diferentes fatores que vem contribuindo particularmente para a preservação do patrimônio cultural e arquitetônico de Nazaré, ao longo de sua história urbana, deve-se ressaltar que a apropriação adequada desses espaços pela comunidade local, principalmente por suas atividades comerciais a partir do século XIX, pode vir a se constituir como um fator preponderante no processo de preservação desses bens culturais, como no caso aqui estudado da Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt.

A principal atividade econômica da cidade no século XIX era a agricultura e o comércio, que se apresentavam em relativo desenvolvimento. Nazaré se destacava por suas tradições culturais, bem como pelas atividades portuárias que possuía. Nessa época, tanto a Estação Alexandre Bittencourt quanto o Porto viabilizaram uma intensa troca e venda de produtos, assim como um ponto de encontro entre a comunidade da cidade e as pessoas que chegavam de

toda a região era o Prédio dos Arcos (CARLETTO, 1979). Essa função comercial fazia com que o centro da cidade fosse movimentado e apropriado por pessoas de diversas formas.

Hoje, é possível notar que alguns prédios da cidade foram demolidos, outros estão em estado precário de abandono, sem perspectivas de recuperação, muitos permanecem fechados e sem nenhuma função social.

O prédio atual da Estação Maria Fumaça pode ser um exemplo das novas funcionalidades que os edifícios possuem no momento. Para entender essa questão é necessário apurar alguns fatores e, assim, identificar o modo como a comunidade local se apropria da Estação Alexandre Bittencourt. Em seguida, cabe investigar aqui também qual seria o papel social da antiga estação ferroviária na construção da identidade cultural de sua população. Por fim, averiguar igualmente a atuação do setor público nas esferas municipal e estadual, no que tange ao processo de preservação desta antiga estação ferroviária.

A partir da temática da pesquisa buscou-se evidenciar alguns conceitos, tais como: estação ferroviária, patrimônio edificado e memória. Com a análise desses conceitos foi possível identificar a dinâmica das relações que eles possuem com a sociedade de Nazaré. Foram utilizados autores na discussão teórica, tais como: Reginaldo Gonçalves (2007, 2003), a partir de suas análises sobre o patrimônio cultural; Beatriz Mugayar Kuhl (2008, 1998), com observações sobre o patrimônio ferroviário; Márcia Sant'anna (2007), Françoise Choay (2006), Ana Lúcia de Abreu, Márcia Chuva (2012), e Maurice Halbwachs (1990), com discussões sobre memória coletiva; nos aportes metodológicos foram utilizados Boris Kossoy (2001), e Silveira e Córdova (2009), Howard Becker (1999), dentre outros autores, que auxiliaram na compreensão dos diversos caminhos e percursos da pesquisa.

Os procedimentos metodológicos da pesquisa foram pautados na análise qualitativa. Silveira e Córdova (2009) explicam que a pesquisa qualitativa não se preocupa com a quantidade numérica, mas sim com o aprofundamento da compreensão de uma organização. Ao optarmos por esse método não pretendemos, neste caso, quantificar os valores e as trocas simbólicas que se valem de diferentes abordagens. O método qualitativo, segundo Silveira e Córdova (2009), tenta compreender a totalidade do fenômeno, já que, mais do que focalizar conceitos específicos, possui poucas ideias preconcebidas e salienta a importância das interpretações dos eventos mais do que a interpretação do pesquisador. Um método que apresenta a coleta de dados sem instrumentos formais e estruturados, ou seja, trata-se de um procedimento que não tenta controlar o contexto da pesquisa, e sim captar o contexto na sua totalidade. Logo, o método qualitativo enfatiza o subjetivo como meio de compreender e

interpretar as experiências e analisa as informações narradas de uma forma organizada, mas igualmente intuitiva.

Nesta pesquisa, realizamos, também, um estudo de caso, a partir das discussões sobre a Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, na qual articulada com o Centro Histórico da cidade faz sentido dentro do conjunto arquitetônico existente no lugar. Para analisar a representação do patrimônio edificado no momento atual, entendemos por necessário refletir sobre o que representava antigamente, observando as suas funcionalidades no decorrer da história. Segundo Daniel Augusto Moreira (2007), no estudo de caso, o objeto é uma unidade que deve ser analisada profundamente. E Howard Becker (1999) complementa que o estudo de caso tem o objetivo de tentar compreender abrangentemente o grupo em estudo, como também desenvolver declarações teóricas mais gerais sobre as estruturas sociais.

A partir de um estudo mais aprofundado e específico sobre a Estação Maria Fumaça, foi possível estabelecer certas comparações com outros edifícios presentes no centro histórico, mesmo que sejam de temporalidades diferentes, partindo do pressuposto de que o que vai definir a sua existência, talvez esteja muito mais relacionado às funcionalidades que são observadas nos dias atuais.

Tendo como base a memória de fatos e acontecimentos na Estação Maria Fumaça, inspirado no método da história oral, possibilitou-se recuperar alguns sentimentos que existem nos habitantes da cidade. Glauco Vaz Feijó (2018) salienta que existem métodos interpretativos nos estudos sobre a linguagem a partir da interpretação das narrativas orais. Priscila David (2013), por sua vez, introduz e assinala uma discussão importante sobre a história oral e nos questiona, inicialmente, se é possível perfazer a história através do depoimento oral, ao lembrar que a história oral é vista como disciplina, com suas próprias regras.

Tratou-se, portanto, de um exercício lúdico que possibilitou a interpretação de questões sociais, bem como de questões ligadas à memória do indivíduo em si e de sua capacidade de rememorar. Ainda sobre a metodologia da história oral, a David (2013) defende a existência de uma potencialidade real desse método, ao preconizar que ele é capaz de trazer à tona perspectivas interessantes sobre os múltiplos discursos da história, tais como: memória, trajetória, identidade, cultura, representações, dentre outras (DAVID, 2013) e conclui que:

Por isso, devemos ser conscientes de que o trabalho com a História oral possui intersubjetividade, composta por quem testemunha e por quem converte o depoimento oral em escrita. A soma da subjetividade do entrevistado – o qual em seu depoimento descreve as práticas e as representações de si; e da subjetividade do pesquisador –, este que, por sua vez, na escrita do seu trabalho, também deixa traços de si, compõe o trabalho com a História oral, o

que requer atenção teórica e metodológica especial, traços esses que também são observados nos trabalhos com as fontes escritas. (DAVID, 2013, p. 161).

Com isso, buscou-se estabelecer um diálogo com a comunidade local, para que, a partir de suas narrativas, seja possível analisar a percepção do significado que os moradores têm em relação à estação, além de obter informações sobre a realidade da cidade no tempo das estradas de ferro, de como foi a sua adaptação no período de desenvolvimento e decadência das ferrovias.

Nesse sentido, foram realizadas entrevistas pré-roteirizadas com pessoas específicas: idosos, professores, funcionários da estação e diálogos com alguns jovens estudantes; ou seja, com pessoas escolhidas de forma estratégica, se atentando ao objetivo principal do trabalho. Moreira (2007) afirma que a entrevista é uma conversa com um propósito definido, no qual se tem coletas de informações a partir de opiniões, relatos, fatos, entre outros. Mas cabe ressaltar que esse autor chama atenção para o fato de não confundirmos a entrevista com as conversas que se tem no dia a dia com as pessoas, pois é necessária uma preparação.

Esses métodos foram escolhidos na intenção de conseguir dar conta dos assuntos diversos que estão atrelados à Estação Maria Fumaça, na compreensão da história da cidade e de seu desenvolvimento. Além disso, busca-se também o entendimento sobre a situação das estradas de ferro no Brasil e na Bahia, de um modo geral, na tentativa de compreender o que houve após a decadência das ferrovias e como esse lugar foi ressignificado no caso específico de Nazaré.

Com base nisso, foi realizado o levantamento bibliográfico acerca do tema, analisando as diferentes interpretações sobre o assunto. Foi feito um levantamento de fontes primárias, a partir de documentações, registros e levantamento de informações oficiais do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em seguida, foi desenvolvido um estudo historiográfico para compreender o processo de formação da cidade, a construção da ferrovia e quando ela deixou suas funções originais para se tornar comércio. Além disso, foram selecionadas algumas fontes iconográficas, como ferramenta fundamental para a construção da pesquisa.

Para Boris Kossoy (2001), as fontes iconográficas dizem respeito aos documentos iconográficos, em geral, incluindo neste rol as fotografias. Logo, é possível fazer comparações entre imagens e esse é um dos motivos para a escolha deste método. A partir das comparações de imagens da Estação Ferroviária, foi possível interpretar suas mudanças ao longo do tempo, não somente em sua forma, como também nas suas funcionalidades. Portanto, segundo Kossoy

(2001), o estudo Técnico-Iconográfico situa-se neste estudo no nível técnico e descritivo, o qual fornecerá elementos seguros e objetivos para a ulterior interpretação.

O presente trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro capítulo envolve uma discussão sobre o conceito de patrimônio edificado, além da retrospectiva resumida sobre a formação da cidade e a produção do espaço do centro histórico. O segundo capítulo aborda questões referentes à Estação Ferroviária “Maria Fumaça”, sua localização, suas funcionalidades e história, como também a própria estrada de ferro de Nazaré. O terceiro capítulo, por fim, traz uma discussão sobre memória e representação da estação a partir da visão de parte da comunidade, buscando demonstrar os resultados organizados a partir da análise dos dados encontrados durante a investigação, seguido das considerações finais e referências.

Espera-se, com o desenvolvimento desse estudo, contribuir para o aprofundamento científico sobre o patrimônio edificado e ferroviário da cidade de Nazaré. Com isso, almeja-se, ainda, que o reconhecimento da antiga estação ferroviária seja apropriado pela população no sentido de promover a reflexão e a conscientização da importância histórica dos bens culturais erguidos outrora na cidade. O tema da preservação do patrimônio edificado possui grande relevância social e política, na medida em que permite verificar o potencial de influência cultural de Nazaré na região.

Deseja-se com essa pesquisa dar visibilidade a uma cidade que, historicamente, pode ser considerada como um importante ponto nodal para a rede urbana do Recôncavo baiano e que já obteve, no passado, grande influência regional. Existem muitas narrativas que contam a história da cidade a partir das especificidades de seu patrimônio edificado no centro histórico, a escolha do tema e do objeto de pesquisa surge, justamente, com o objetivo de preservar a memória urbana do lugar, bem como registrar informações sobre o objeto em si, fazendo com que este trabalho possa futuramente colaborar com novas pesquisas da área.

1 CONCEITOS E ANÁLISES SOBRE PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO

Neste capítulo, busca-se fazer uma análise sobre o processo de desenvolvimento do conceito de patrimônio, compreender que seu entendimento enquanto patrimônio depende de quem o analisa e, assim, observar as suas potencialidades e os interesses públicos e privados em torno de sua preservação.

Ainda, neste capítulo, abordaremos sobre a formação e o desenvolvimento da cidade de Nazaré, compreendendo os conceitos de cidade e centro urbano. Estabelecer essa discussão inicial se dá porque compreendemos a Estação Maria Fumaça como um monumento histórico que deve ser salvaguardado, à luz de alguns conceitos aqui delimitados.

1.1 PATRIMÔNIO CULTURAL EDIFICADO: PREMISSAS SOBRE A PRESERVAÇÃO DE UM BEM CULTURAL

O patrimônio cultural é o conjunto de manifestações populares, tradições e bens, que pode ser questionado, refletido, pensado e problematizado. A noção de patrimônio no mundo ocidental não é uma ideia universal, já que precisa ser compreendida a partir da pluralidade cultural do lugar, como aponta Márcia Chuva (2012):

Na atualidade, a área do patrimônio engloba um conjunto significativo de questões de ordem política, de relações de poder, de campos de força e âmbitos do social. Anteriormente alheio a essa prática, hoje o patrimônio toma em consideração questões relativas à propriedade intelectual, ao meio ambiente, aos direitos culturais, aos direitos difusos, ao direito autoral e ao impacto cultural. De questionamentos causados pelos grandes empreendimentos, além dos temas já tradicionais, como aqueles que envolvem questões de urbanismo e uso do solo, expansões urbanas sobre áreas históricas decadentes, questão habitacional em áreas históricas urbanas e, principalmente, os limites que o tombamento impõe à propriedade privada. (CHUVA, 2012, p. 152).

Os significados em torno do patrimônio são diversos e isso tem ligação direta no processo de preservação. Para Ana Lúcia de Abreu Gomes (2016), a forma pela qual o Estado e a sociedade brasileira compreendem o conceito de patrimônio cultural interfere diretamente nas formas de apropriação desses bens culturais. A autora explica que o vocábulo do patrimônio passa por diferentes setores da sociedade brasileira e a forma com que ele é compreendido implica tanto nas questões da esfera legislativa, quanto no desenvolvimento de instrumentos e de salvaguarda dos bens culturais. Ainda sobre esse aspecto, a autora salienta alguns pontos importantes no que diz respeito a essa discussão, como a Constituição Brasileira de 1988, que

apresenta pontos de convergência a partir dos diversos debates a respeito do patrimônio. Nesse sentido, é possível estabelecer três tipos de alteração: sua caracterização como cultural, o reconhecimento de sua dimensão imaterial e a alteração na caracterização do ato jurídico como sendo de natureza declaratória e não mais constitutiva (GOMES, 2016, p. 442).

Gomes (2016) elabora, assim, o estudo de uma semântica para o conceito de patrimônio. Elucida a importância do vocábulo, principalmente para compreender esse processo de ressignificação da palavra patrimônio ao longo do tempo. A forma com que a sociedade compreende patrimônio depende da forma com que esse patrimônio está sendo apropriado, o que interfere no próprio processo de preservação e conservação. Além disso, deve-se ter atenção em relação aos termos que muitas vezes são tidos como sinônimos. A autora explica que um monumento em si não é patrimônio. Então, a partir da lógica da semântica, ela revela o patrimônio como uma questão de Estado. Para ela, o surgimento da palavra patrimônio não ocorreu de forma imediata, pois a invenção da palavra teve início na Europa. O vocábulo “patrimônio” nasce do termo “*patrimonium*” – que remonta ao direito romano, fazendo referência ao conjunto de bens familiares tidos como herança.

No final dos anos de 1970 e início de 1980, segundo Gomes (2016), é possível observar uma intensificação de políticas para proteção dos bens culturais. O vocábulo “patrimônio”, segundo a autora, se firma como representativo nos países do Ocidente, ainda nas décadas iniciais do século XX. Em contraponto, as regiões que não foram afetadas pela revolução francesa, alguns outros processos aconteceram como a intensa industrialização e urbanização dos grandes centros, que influenciaram a consciência da ação do tempo sobre objetos, edifícios e lugares que, segundo a autora:

Parece-nos claro que a necessidade de conservação, preservação é inerente à consciência da historicidade dos homens e das sociedades e, igualmente, à própria ideia do monumento ou do monumento histórico ou ainda, posteriormente do patrimônio. (GOMES, 2016, p. 447).

Quando as sociedades ocidentais passam a construir monumentos históricos, é possível observar uma mudança nas questões ligadas à conservação e à preservação desses bens, como bem explica a autora:

Houve uma época em que os monumentos não nasciam históricos; não havia lei ou medida ou ainda qualquer forma de consenso que proibisse a sua destruição, uma vez que, como monumentos *tout court*, não haviam sido investidos de valor histórico. Como nos ensina Françoise Choay, os monumentos, em geral, nos remetem a construções edificadas por uma civilização considerada superior e de quem os europeus, por exemplo, consideravam-se descendentes, como é o caso dos gregos e dos romanos. Mas esses monumentos não têm densidade histórica ou sua relevância não é tributo de sua antiguidade. (CHOAY, 2006, p. 29-53). Em muitas ocasiões da história

européia, a pilhagem e o saque de objetos e monumentos respondem por um processo de apropriação com fins econômicos ou até mesmo decorativos. (GOMES, 2016, p. 448).

Ainda no que tange ao conceito de patrimônio, Françoise Choay (2006) estabelece uma discussão sobre o patrimônio histórico representado pelas edificações. Inicialmente entendido como monumentos históricos, mas hoje os significados são diversos, como apontamos anteriormente. O patrimônio histórico e as condutas a ele associadas, segundo a autora, encontram-se presos em estratos de significados cujas ambiguidades e contradições articulam e desarticulam dois mundos e duas visões de mundo (CHOAY, 2006, p. 11-12). Choay traz um pouco da história da ideia de monumento:

Quando se criou, na França, a primeira Comissão dos Monumentos Históricos, em 1837, as três grandes categorias de monumentos históricos eram constituídas pelos remanescentes da Antiguidade, os edifícios religiosos da Idade Média e alguns castelos. Logo depois da Segunda Guerra Mundial, o número dos bens inventariados se duplicou, mas sua natureza era praticamente a mesma. Eles provinham em essência, da arqueologia e da história da arquitetura erudita. Posteriormente, todas as formas da arte de construir, eruditas e populares, urbanas e rurais, todas as categorias de edifícios, públicos e privados, santuários e utilitários foram anexadas, sob novas denominações: arquitetura **menor**, termo proveniente da Itália para designar as construções privadas não monumentais, em geral edificadas sem a cooperação de arquitetos; arquitetura *vernacular*, termo em inglês para distinguir os edifícios marcadamente locais; arquitetura *industrial* das usinas, das estações, dos altos-fornos, de início reconhecidas pelos ingleses. Enfim, o domínio patrimonial não se limita mais aos edifícios individuais; ele agora compreende os aglomerados de edificações e a malha urbana: aglomerados de casas e bairros, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjuntos de cidades, como mostra “a lista” do Patrimônio Mundial estabelecida pela Unesco. (CHOAY, 2006, p. 11-12; grifo do autor).

Nesse sentido, é possível fazer uma comparação das discussões estabelecidas por Françoise Choay (2006) e Ana Lúcia de Abreu Gomes (2016). Ambas refletem sobre o entendimento do conceito que se tem sobre patrimônio e explicam que a interpretação que se tem sobre o mesmo depende muito de quem está analisando e dos interesses de quem está lidando com a questão. Pode-se perceber essa problemática, também, quando Mário de Andrade expressa o seu entendimento sobre o significado de patrimônio e o Estado que, por sua vez, o interpreta de outra forma. Essas questões ocorrem de forma estratégica, para favorecer os diversos propósitos sobre a questão. Logo, Gomes questiona se a ideia de patrimônio é universal, se é igual tanto para o oriente quanto para o ocidente. Por outro lado, vale observar que Chuva (2012) já nos respondeu anteriormente, em sua discussão sobre a noção de patrimônio cultural no Brasil, que é equivocado se pensar o patrimônio de forma universal.

Voltando à discussão sobre os significados dos conceitos, Choay (2006) explica que as noções de monumento e monumento histórico, em certas ocasiões, são vistos como sinônimos, mas possuem significados antinômicos, afirmando que:

O monumento tem por finalidade fazer reviver um passado mergulhado no tempo. O monumento histórico relaciona-se de forma diferente com a memória viva e com a duração. Ou ele é simplesmente constituído em objeto de saber e integrado numa concepção linear do tempo – neste caso, seu valor cognitivo relega-o inexoravelmente ao passado, ou antes à história em geral, ou à história da arte em particular -; ou então ele pode, além disso, como obra de arte, dirigir-se à nossa sensibilidade artística, ao nosso “desejo de arte” (Kunstwollen): neste caso, ele se torna parte constitutiva do presente vivo, mas sem a mediação da memória ou da história. (CHOAY, 2006, p. 25).

Em relação à questão conceitual do termo e de suas mudanças de interpretações que ocorrem ao longo do tempo, José Reginaldo Santos Gonçalves (2003) analisa o conceito de patrimônio como uma categoria do pensamento ocidental moderno e nos questiona em relação ao uso desse termo a partir dos seus significados, por meio de uma reflexão sobre as possibilidades e as limitações da noção de patrimônio. O autor explica que, hoje, temos uma noção bem delimitada do conceito, já que em outras culturas, por exemplo, esse conceito vai possuir diversas dimensões semânticas. Logo, é preciso contrastar cuidadosamente as concepções, como afirma o autor, e não as naturalizar e impor àquele conjunto um significado peculiar e estranho. Segundo ele:

“Patrimônio” está entre as palavras que usamos com mais frequência no cotidiano. Falamos dos patrimônios econômicos e financeiros, dos patrimônios imobiliários; referimo-nos ao patrimônio econômico e financeiro de uma empresa, de um país, de uma família, de um indivíduo; usamos também a noção de patrimônios culturais, arquitetônicos, históricos, artísticos, etnográficos, ecológicos, genéticos; sem falar nos chamados patrimônios intangíveis, de recente e oportuna formulação no Brasil. Parece não haver limite para o processo de qualificação dessa palavra. (GONÇALVES, 2003, p. 25).

Dando seguimento a discussão, Antônio Gilberto Ramos Nogueira (2014) explica que, na atualidade, existe uma complexidade de um campo que está em constante mutação nos sentidos, o qual evoca a palavra patrimônio. No Brasil, esse autor acredita que os processos de patrimonialização de bens e práticas culturais nos fazem refletir sobre uma historicidade de conceitos como memória e identidade, bem como práticas preservacionistas. O autor informa que no cotidiano existe a vulgarização da ideia de que tudo é patrimônio ou que poderia vir a ser. Nesse sentido, Nogueira (2014) destaca que vivemos uma obsessão pelo patrimônio, ao constatar que há diferentes tipos de ações de preservação que estão voltadas para os interesses das comunidades em escalas locais, nacionais e internacionais. Explicita que a palavra

“patrimônio” se distanciou de sua concepção original de monumento histórico, mas adverte que:

[...] Por outro lado, passou a designar, simultaneamente, o conjunto das manifestações culturais em sua diversidade de suporte material, natural e intangível. Na condição de uma categoria aberta, tem assimilado novos conteúdos e significados como as crenças, o artesanato, a culinária, a música, a dança, o teatro, as festas, a paisagem, as tradições oral e escrita, as práticas sociais, as técnicas, etc. (NOGUEIRA, 2014, p. 50).

Ainda sobre esse aspecto, o autor busca refletir sobre o patrimônio cultural a partir de uma perspectiva histórica, compreendendo as singularidades dos processos de patrimonialização em sua historicidade, bem como a constante mutação nos sentidos de patrimônio na atualidade. O autor lembra, ainda, que o decreto 22.298, de 12 de julho de 1933, foi muito importante para a história do pensamento preservacionista no Brasil, um documento em que a cidade de Ouro Preto foi elevada à categoria de monumento nacional. Todavia, a partir da década de 1970, esse autor considera que uma nova relação começou a se configurar entre patrimônio cultural e identidades, quando o patrimônio se transformou de fato em dever de memória.

O ato de patrimonializar, segundo Nogueira (2014, p.52), se refere especificamente “à ação de identificar os valores culturais de um dado bem, de reconhecê-los socialmente e assim constituir patrimônio”. Além disso, esse autor menciona que esse termo tem sido empregado para designar todo o processo de constituição de patrimônios, ao afirmar que:

Também o conceito de patrimônio cultural se multiplicou e foi ganhando diferentes significados. Transcendendo os adjetivos que recebeu ao longo do tempo (histórico, artístico, móvel, imóvel, tangível, intangível, material, imaterial, paisagístico, genético, tesouro vivo, etc.), a ressemantização do conceito de patrimônio é, em si mesma, sinalizadora das concepções de tempo, lugar social de produção, perspectiva teórica e metodológica e sentido político. Nesta perspectiva, o conceito de patrimônio deve ser pensado em termos de uma prática social construída histórica e culturalmente em consonância com a busca de identidade e as demandas de “vontade de memória” no tempo presente. (NOGUEIRA, 2014, p. 52).

Chuva (2012), por sua vez, propõe uma análise sobre a possibilidade de pensarmos novos paradigmas para a preservação do patrimônio cultural. Para a autora, a noção de patrimônio tem se transformado no tempo e, no Brasil, a configuração dessa categoria é dividida entre material e imaterial, o que hoje se entende, de modo consensual, de que se trata de uma falsa divisão. Porém, como afirma a autora, essa divisão tem reestruturado as instituições de patrimônio e a proposição de projetos e de ações que reforçam a distinção dos objetos. A autora explica que a noção de patrimônio cultural é historicamente constituída e tem se transformado no tempo e pondera que:

No Brasil, as singularidades da trajetória de formação do campo de patrimônio levaram a uma formação dicotômica dessa categoria, dividida entre material e imaterial. Não há, hoje, vozes dissonantes em torno do consenso de que se trata de uma falsa divisão, numa aparente unanimidade sobre o assunto. No entanto, na medida em que a referida divisão tem levado à reestruturação das instituições de patrimônio – que passam a se estruturar a partir dessa distinção da natureza dos objetos, organizando-se em setores de patrimônio material e imaterial – bem como à proposição de projetos e ações que a reforçam [...]. (CHUVA, 2012, p. 147).

A primeira versão oficial sobre a história da preservação do patrimônio cultural do Brasil, segundo Chuva (2012), foi publicada pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e Fundação Nacional Pró-Memória em 1980, sob a influência de Mário de Andrade nas questões relacionadas à preservação do patrimônio.

Mário de Andrade foi muito importante no que diz respeito às políticas culturais ao dirigir o departamento de cultura em São Paulo. Contudo, faz-se necessário compreender as complexidades desse processo considerando a época ao qual o projeto foi desenvolvido. Além disso, a autora aconselha observarmos que Mário e sua equipe estavam inseridos tanto no campo político quanto no campo acadêmico-científico, e que esse percurso pode confluir diferentes concepções de patrimônio. E, como pontua a autora, para Mário de Andrade – e os projetos políticos daquele período da história –, a cultura brasileira deveria ser entendida como uma totalidade coesa, mesmo com sua ampla diversidade.

É necessário, portanto, pensar sobre a preservação do patrimônio cultural, como explica Gonçalves (2007, p. 239); “é muito importante se ter a luta pelo reconhecimento público de grupos e de indivíduos através do patrimônio”. No caso específico aqui abordado, percebe-se que as características do Centro Histórico de Nazaré foram sendo perdidas no decorrer do tempo, pois, apesar de muitos prédios permanecerem relativamente preservados em sua forma inicial, o seu conteúdo mudou completamente. Essa situação pode causar uma estranheza e, ao mesmo tempo, dar um novo sentido para esse patrimônio, ou seja, há uma reconfiguração desse lugar.

As compreensões dos conceitos discutidos são importantes, pois consideramos que o objeto da pesquisa faz parte do patrimônio material do Centro Histórico da cidade, no qual é apropriado de diversas maneiras, como vai ser visto no segundo capítulo, mas entendendo a estação de forma individual como um monumento histórico. Iremos compreender, no próximo tópico, a realidade da cidade de Nazaré e de como se deu o seu desenvolvimento, e isso se faz importante porque a Estação Maria Fumaça dialoga com seu entorno, sendo pertinente entender a realidade na qual está inserida.

1.2 CIDADE E CENTRO URBANO: FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE NAZARÉ

Para que possamos analisar a cidade de Nazaré, faz-se necessário compreender alguns conceitos. Eloísa Carvalho de Araújo [entre 2000 e 2020] reflete sobre o conceito de cidade a partir de diversos olhares. A autora elabora indagações sobre o conceito e a imagem da cidade. Para ela, a cidade possui uma junção de significados, é a materialização do município, uma experiência de sociabilidade. Araújo [entre 2000 e 2020] menciona que a cidade tem seus próprios problemas, pois é dinâmica. Já a sua imagem tem contrastes, cenários, expressão da poética urbana, expressão das desigualdades e diversidades, nela existe uma pluralidade de imagens. A autora contextualiza o sentido de cidade desde a sua essência, quando era entendida como pólis, compreendida como ideia natural de política, de comunidade, onde nesse espaço se desenvolveu a cultura e o contato com o estranho.

Inicialmente, entenderemos um pouco sobre a história da cidade, para que possamos entender sua dinâmica, seus contrastes e suas pluralidades de imagens. A cidade de Nazaré sofreu mudanças significativas com a construção da estrada de ferro e podemos afirmar a existência de duas realidades: uma realidade no período da estrada de ferro e uma depois da estrada de ferro.

O Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia - Monumentos e Sítios do Recôncavo, II parte, foi muito importante na construção da parte histórica da pesquisa, visto que algumas informações foram difíceis de serem encontradas. O inventário possui o trabalho de catalogação dos bens culturais da Chapada Diamantina e do Recôncavo baiano, no qual apresenta importantes centros históricos e turísticos da Bahia, a exemplo de Nazaré.

A área urbana de Nazaré se desenvolveu às margens do rio Jaguaripe, ligada por duas pontes. A cidade situa-se no Recôncavo baiano, fazendo limite com os municípios de Santo Antônio de Jesus, São Felipe, Maragogipe, Jaguaripe e Aratuípe. O município possui área de 224 km² e o solo se caracteriza com o alfissol-ultissol. O município possui apenas um distrito: Nazaré (Sede), com o clima tropical úmido (BAHIA, 1982, p. 241), como pode ser visto na Figura 1.

Figura 1 - Imagem de localização do município na região



Fonte: Google. Nazaré, BA. **Google Maps**. 2022.

Em 1584, as terras à margem direita do Rio Jaguaripe pertenciam a Fernão Cabral de Ataíde, construindo ali um engenho de açúcar, onde hoje se situa a capela de Nossa Senhora da Conceição, surgindo ali o primeiro núcleo de povoação. Nessa época, as terras das margens à esquerda do rio foram doadas em sesmarias a Antônio de Oliveira por Fernão Vaz, em nome de Dom Álvaro da Costa Oliveira. Porém nada foi feito nessas terras, sendo depois de Dom Antônio, que foi sucedido por Pero Carneiro. Em 1591, logo após denúncias de que Fernão Cabral de Ataíde e sua esposa estavam praticando magia com os índios, os dois são condenados, e tanto o engenho e a povoação anexa entraram em decadência, favorecendo a margem esquerda do rio (BAHIA, 1982).

“Tempos depois, surgiu uma notícia de que havia aparecido uma ‘cachopa lusitana’ uma senhora de rara beleza, que diziam ser a Virgem de Nazaré.” (BRASIL, 1958, p. 76). O sucessor de Pero Carneiro, Antônio de Brito, pede licença ao Bispo Dom Pedro Silva, em 1649, para edificar com a ajuda do povo, naquela propriedade de terras, uma capela no Camamu, logo transformada em local de peregrinação (BAHIA, 1982, p. 241). “Construída a capela, recebeu a invocação de Nossa Senhora de Nazaré. Em seu redor logo se formou uma povoação com o nome de Nazaré.” (BRASIL, 1958, p. 76). Em torno da capela desenvolveu-se um povoado ligado às atividades do porto e da pesca. Em 1753, este aglomerado foi elevado à sede da freguesia, por Dom José de Matos. Em 25 de outubro de 1831, por decreto, o núcleo foi elevado à categoria de Vila. E uma ponte de alvenaria de pedra foi construída, ligando as duas partes da Vila de Nazaré separadas pelo rio. A Vila é elevada à categoria de cidade em 19 de novembro

de 1849, pela Resolução Provincial nº 368 com o nome “Constitucional Cidade de Nazaré” (BAHIA, 1982, p. 241).

Com o decorrer do tempo, houve o desbravamento da região com o estabelecimento de alguns engenhos de açúcar e a extração de madeira. Mas a produção de açúcar na cidade não conseguia competir com as terras do “massapê”, situadas no fundo da Baía de Todos os Santos.

Assim, Nazaré procura desenvolver culturas de subsistência para o abastecimento da capital e seu entorno. O município teve importância na produção de mandioca, por isso a cidade ficou conhecida como “Nazaré das Farinhas”. O seu porto, situado no limite de navegação do Rio Jaguaripe, se especializou como porto farinheiro, no século XIX (BAHIA, 1982, p. 241).

A farinha de mandioca, ou de guerra, produzida com a mesma técnica indígena, também servia para abastecer a frota e foi utilizada pelos municípios produtores para o pagamento de contribuição à Metrópole, como ocorreu na reconstrução de Lisboa. (BAHIA, 1982, p. 241).

Os dois produtores baianos eram Nazaré, com farinha de “copioba”, e Cairu. Mas a cidade de Nazaré experimentou seu grande desenvolvimento durante o século XIX com a construção dos principais equipamentos urbanos: a linha de navegação regular, a vapor, para a capital (1852) e a construção de ferrovia (BAHIA, 1982, p. 241).

No princípio do século XX, Nazaré experimentou o processo de industrialização com a instalação de fábricas de sacos de algodão, óleos vegetais, curtumes e olarias mecanizadas. O centro de Nazaré foi transferido, mais de uma vez, assim, o núcleo que surgira na margem direita do rio se transferiu para o lado oposto. Depois, o centro ocupa uma posição intermediária entre o primeiro e o segundo núcleo, mas permanece na margem esquerda. O centro é consolidado com a edificação da matriz e do Paço Municipal. A cidade, nessa época, também recebeu o melhoramento em algumas questões, como a ponte de alvenaria, ligando as duas partes da cidade, linha de vapor para a capital, ferrovia, hospital etc. “Uma segunda ponte também é construída e importante destacar que a cidade está sujeita a inundações provocadas pelo rio Jaguaripe” (BAHIA, 1982, p. 241-242).

Ao longo do tempo, a cidade passou por diversas transformações que gerou também novos sentidos em suas interpretações. A cidade é lugar de sonhos, desejos, esperança e resistência, tudo depende das percepções e da intencionalidade de quem observa. É possível refletir também sobre as diversas narrativas contidas na cidade, onde nesse espaço dinâmico há diversas transformações, histórias, memórias e a construção de identidades.

O Centro Histórico de Nazaré abrange as duas margens do Rio Jaguaribe, que se estende desde a Ponte da Conceição até a altura da Capela do Camamu e sendo o seu acervo

arquitetônico fundamentalmente do século XIX (BAHIA, 1982, p. 242), como pode ser observado na Figura 2.

Figura 2 - Planta com parte do Centro Histórico de Nazaré, BA



Fonte: Silva (2015, p. 19).

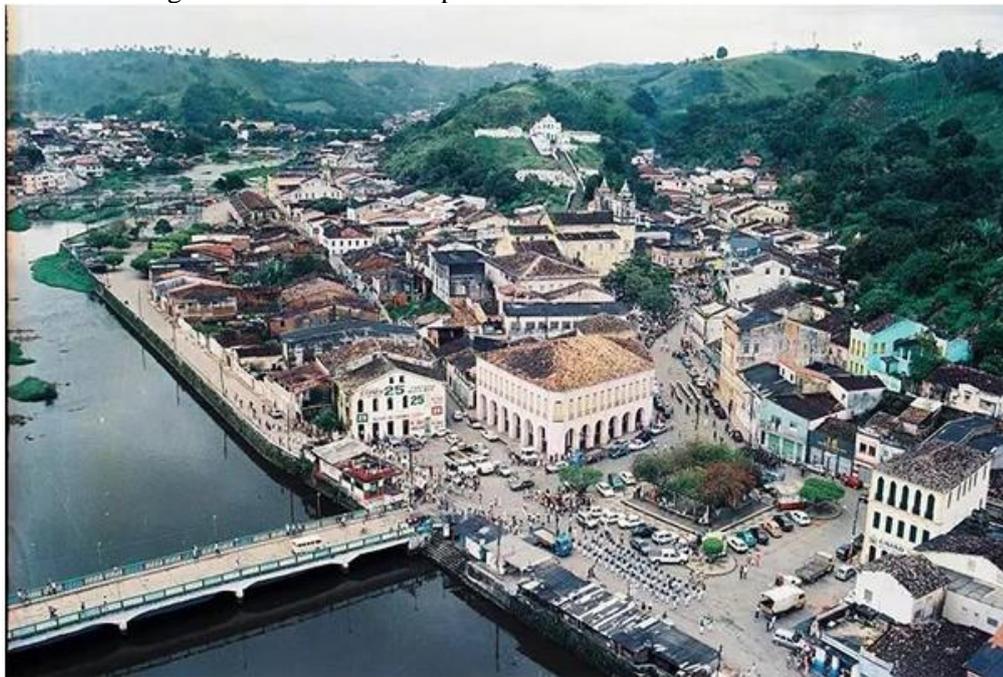
A base econômica do município, nesta época, eram produtos de subsistência como a farinha de mandioca, a cana de açúcar, a banana, dentre outros. Consta-se, ainda, a extração de dendê e de piaçava. Dentre as indústrias proeminentes, vale destacar uma grande olaria, além de fábricas de óleos vegetais e de sacos de algodão.

A partir da análise da história da cidade de Nazaré, salientamos a discussão de Eloísa Carvalho de Araújo [entre 2000 e 2020] sobre cidade, na qual explica que a partir do desenvolvimento da vida comunitária, houve um pertinente desenvolvimento da cultura nas cidades. É importante compreender a dimensão social e a história do espaço urbano e analisar as questões relacionadas à imagem urbana e suas representações em relação à vida social. A cidade está em constante transformação, nela existem imagens contraditórias, como também o desejo de mudança das mais variadas realidades.

Enquanto cidade histórica, Nazaré possui elementos simbólicos como o cinema, algumas escolas e a própria estação ferroviária, que nos permite ter um olhar mais perceptivo. Grande parte dos elementos está localizada no centro da cidade. O centro urbano é o elemento caracterizador de uma comunidade, como afirma Meneguello (2005), e o centro antigo da cidade de Nazaré possui um expressivo acervo arquitetônico, tais como: a Matriz de Nossa

Senhora de Nazaré (XVIII); a Capela de Nosso Senhor dos Aflitos (XVIII); o Fórum Edgard Matta (XIX); a Igreja de São Roque (XVII); o Paço Municipal (XIX); o Sobrado dos Arcos (XIX); a Estação Alexandre Bittencourt (1871); o Cinema Rio Branco (1927); e o Sobrado do Hotel Colombo (XIX). Através da paisagem urbana do Centro Histórico de Nazaré é possível perceber diversas perspectivas e leituras do que um dia já foi uma cidade expressiva para a economia local, assim como de toda a região do Recôncavo. Um fato cultural e urbano fundamental para perceber as estratégias e inter-relações que se travam na sociedade local, como se nota na Figura 3.

Figura 3 - Vista aérea de parte do Centro Histórico de Nazaré



Fonte: José Dimas Teixeira (2022).

É possível notar que alguns centros históricos brasileiros vêm sendo descaracterizados ao longo do tempo, podendo sofrer perdas, arruinamentos ou permanecerem estáticos sem cumprir uma função social mais relevante.

Nem todas as edificações apresentadas sofreram o processo de perda, isso se dá ao fato delas sempre estarem desempenhando algum papel para a população. Torna-se significativa, portanto, a iniciativa do poder público, juntamente com a comunidade local, de unir forças e ações para que o patrimônio cultural e histórico desta cidade não seja perdido. Parte da população pensa sobre a necessidade de preservação do patrimônio da cidade, outra parte da comunidade considera que não existe necessidade disso acontecer, como poderá ser visto adiante.

Para José A. R. Fernandes (2011), os conceitos de centro e de histórico na sua tradução espacial, têm sofrido um processo de revisão. Neste caso, o que importa mais sublinhar é que a transição de uma ideia de cidade monocêntrica para a verificação de uma cidade mais complexa levou a repensar a ideia de centro e as condições de centralidade. Fernandes (2011) lembra que ao longo do século passado a abordagem da política urbana e do urbanismo aos tecidos antigos em muitas cidades ficou marcada pela proteção de alguns imóveis e pela demolição de outros. De um processo proveniente de resultados de ações individuais e de ações públicas que tinham como objetivo renovar os espaços para as novas necessidades das sociedades e de suas novas formas de habitar.

Júlia Erminia Riscado (2018), atenta para o fato de que existem diversos desafios nos estudos urbanos, aponta que um desses desafios se pauta na compreensão sobre as dinâmicas existentes nesses espaços, incluindo conflitos ou negociações entre os interesses ali presentes. Então, ela nos faz refletir sobre a complexidade que existe nos processos de defesa e de valorização dos legados físicos do passado, realçado pelo surgimento de novas linguagens e de espaços alternativos nas sociedades contemporâneas.

A autora elucida sobre o processo de estetização das práticas cotidianas dos indivíduos e dos locais que caracterizam o cotidiano dos centros, ao destacar quando os centros históricos recebem *status* de produto ou de imagem que vai ser consumida. Como consequência, é possível notar o surgimento de certas iniciativas urbanísticas, como o embelezamento de fachadas e a criação de eventos atrativos. A partir daí, surge uma problemática relativa à priorização do estilo de vida a ser vendido principalmente aos turistas. No entanto, como ficam as pessoas que habitam essas localidades? Com efeito, tais espaços acabam por se tornar espaços cenográficos, como bem aponta a autora:

É certo que a emergência de uma economia vinculada ao turismo e ao lazer, proporcionou o surgimento e a dinamização de determinadas atividades culturais e econômicas. Todavia, percebe-se em grande parte dos projetos de revitalização e de desenvolvimento turístico, a pouca ou a total ausência de identificação coletiva da população local com os centros históricos. (RISCADO, 2018, p. 295).

A autora acredita que é uma situação bastante complexa integrar os centros históricos ao ambiente urbano circunvizinho, no qual esses espaços são configurados por intensas transformações urbanas. Riscado (2018) faz uma reflexão atual sobre a necessidade de compreender as cidades como uma composição de espaços de conflitos e de negociação entre diversos interesses, bem como sobre a necessidade de um planejamento coletivo e da articulação entre os diferentes grupos culturais, sociais e econômicos nos processos de

intervenção para os centros históricos. Portanto, um enorme desafio a ser enfrentado hoje (RISCADO, 2018, p. 303).

Segundo Iana Ludermir Bernardino e Norma Lacerda (2015), do período colonial até meados do século XIX, as cidades brasileiras obedeceram a um princípio de estruturação espacial monocêntrico, com um modelo de crescimento por expansão natural do centro à periferia, e acrescentam:

O núcleo inicial de ocupação, configurado como centro, conciliava todas as funções urbanas então existentes: uso habitacional e atividades relacionadas à produção e à circulação de bens de consumo. O mesmo núcleo abrigava também escravos e senhores, feirantes e aristocratas, migrantes e famílias tradicionais. (BERNARDINO; LACERDA, 2015, p. 62).

As autoras mencionam que, a partir do século XX, a cidade colonial passou por um processo de transformação espacial com os movimentos de suburbanização, no qual, com o desenvolvimento dos meios de transportes, as pessoas tinham a opção de morar em locais mais afastados do centro e distantes do trabalho, destacando que:

O movimento inicial de expansão pôs em movimento um período de estruturação urbana setorial: funções urbanas e estratos sociais distribuíam-se no território em setores urbanos específicos. A urbe era caracterizada, durante um momento que se pode chamar de primeira fase da urbanização, pela presença do centro tradicional e de setores habitacionais diferenciados. Esse centro concentrava os meios de produção, a circulação de mercadorias e era margeado por uma área habitacional de população de baixa renda, estando os setores de habitação de classe média e alta, localizados fora do núcleo urbano original (BORSODORF, 2003). Assim, o núcleo inicial de ocupação, que outrora representava a totalidade da cidade, converteu-se em uma de suas partes – o centro histórico. (BERNARDINO; LACERDA, 2015, p. 63).

Para as autoras, portanto, as mudanças urbanas ocorridas nos centros de algumas cidades brasileiras são caracterizadas pela dispersão do núcleo inicial de ocupação de povoamento e pela mudança do papel funcional de “centralidade urbana”, com as alternativas de moradia e de formação de novas centralidades (BERNARDINO; LACERDA, 2015, p. 64-65). Percebe-se, como afirmam as autoras, que:

Nas áreas históricas, a adaptação das edificações privadas às necessidades contemporâneas, sejam as de uso habitacional, sejam as destinadas ao comércio e serviços, exerce um importante papel na conservação do seu valor de uso e, conseqüentemente, do seu valor econômico – ambos atribuídos por demandas individuais a um bem. Diferentemente das edificações excepcionais, tais como igrejas, conventos, escolas etc., a conservação de edificações civis que compõem um sítio histórico é, em muitos casos, de exclusiva responsabilidade do seu proprietário ou usuário. O reconhecimento do valor histórico e cultural das edificações por parte deles é, nesse sentido, fundamental para o processo de salvaguarda das edificações. (BERNARDINO; LACERDA, 2015, p. 65).

E concluem que:

Embora os centros históricos de algumas cidades tenham tido os seus valores histórico-culturais reconhecidos e institucionalizados há décadas, somente a partir de 1970 passou a existir um movimento de descentralização da política preservacionista brasileira, com os encontros dos Governadores de Estados em Brasília, culminando na criação do Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas (PCH) e do Programa de suporte para a estruturação da exploração turística das cidades históricas e de seus monumentos. (BERNARDINO; LACERDA, 2015, p. 66).

Elio Trusiani (2004), por sua vez, atenta para o fato de que houve mudanças com a passagem do conceito de Centro Histórico ao conceito de Cidade Histórica, onde:

Essa escolha reabriu, com determinação, um importante debate sobre a relação entre conservação e transformação, ou ainda entre as duas dimensões intrínsecas ao conceito de tradição, cuja dialética foi a força motriz da evolução da forma urbana. Isso foi feito admitindo-se na definição de “cidade histórica” tanto o sistema de valores quanto o sistema de funções, nas recíprocas consolidações e em uma perfeita integração entre qualidade e quantidade. A integração pretendida a partir do centro histórico é admiti-lo como polarização urbana a partir da qual partem sistemas radiais ou radiocêntricos, de natureza seja histórico-morfológica, seja funcional e dinâmica. (TRUSIANI, 2004, p. 102).

Para Trusiani (2004, p.102), “após as mudanças de polarização existente no centro e o aparecimento de novas centralidades, o centro da cidade ainda se configura como Centralidade das centralidades”, pois, além de concentrar o sistema de valores e funções, também existe ali um investimento simbólico e psicológico. Logo, percebe-se a necessidade da existência de estratégias que possam, de forma integrada, promover a valorização e a conservação dos centros históricos, em geral, e quiçá do Centro Histórico de Nazaré, em particular.

Ao observar o histórico de Nazaré, após os anos de foco principal como centro comercial do Recôncavo, percebe-se a falta de engajamento de política que envolva a proteção dos espaços que outrora desempenharam importantes funções.

O estado de conservação atual dos edifícios históricos em Nazaré também é bastante preocupante, na medida em que não se observa nenhuma iniciativa do poder público para que se tenha uma restauração dos edifícios que estão em estado grave de degradação. Esse fator impacta sobremaneira na relação de identidade e na memória da população. Segundo Santana e Simões (2015), o patrimônio cultural assumiu um papel significativo no que se refere à identidade e à memória desde o final do século XX, ao advertirem que:

Nesse entendimento, a identidade é considerada manifestação muito mais flexível; tem sido mais difícil a tarefa de se situar num ambiente mediado e formado por uma constante hibridação cultural, ou seja, em que “processos socioculturais nos quais estruturas ou práticas discretas, que existiam de forma

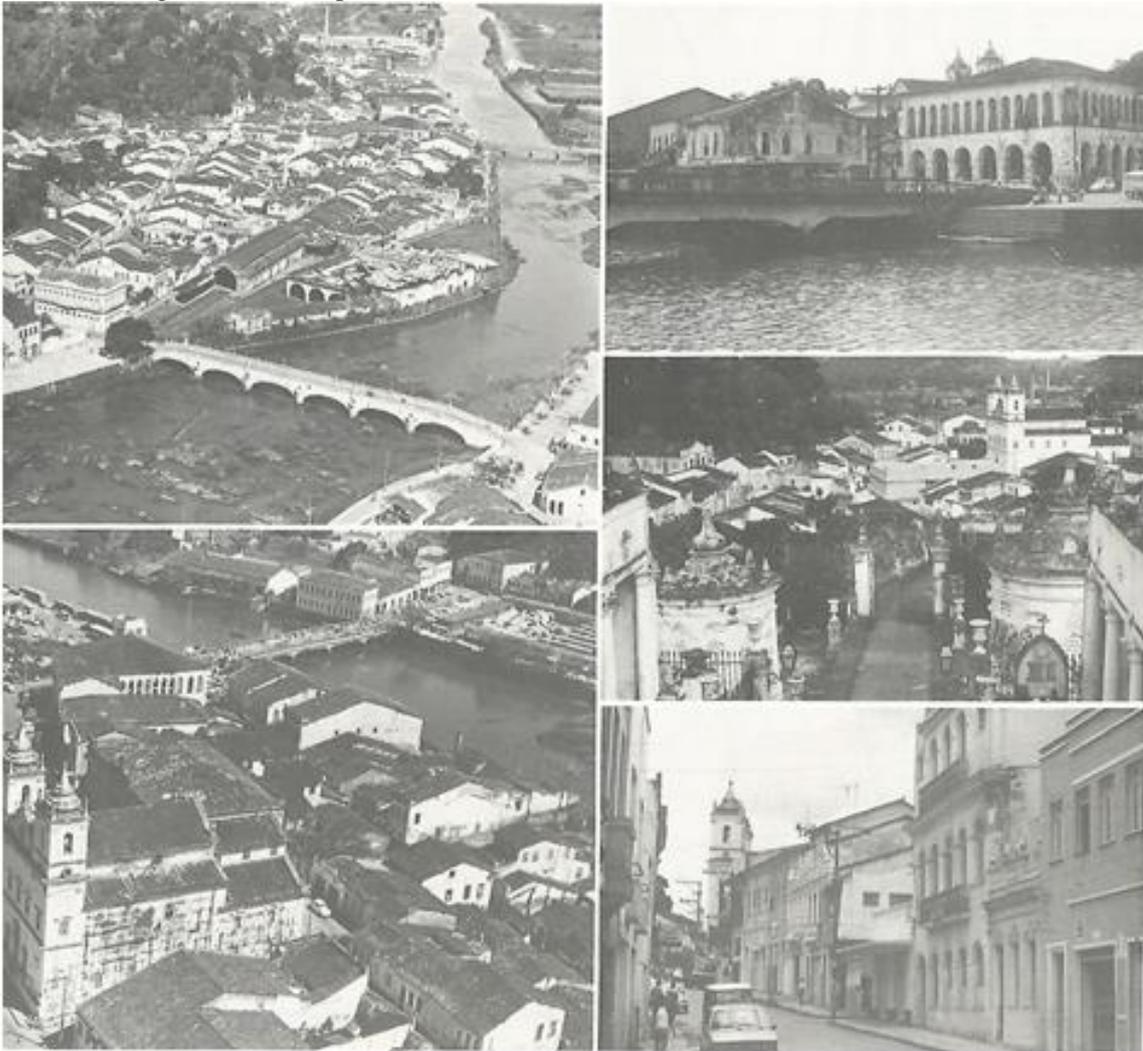
separada, se combinam para gerar novas estruturas, objetos e práticas”. (CANCLINI, 2003, p. 19). (SANTANA; SIMÕES, 2015, p. 91).

A cidade de Nazaré é caracterizada por sua paisagem urbana composta pelo conjunto de seu patrimônio edificado. Santos e Silva (2018) explicam que a cidade teve uma grande importância para o Recôncavo baiano ao longo do século XIX:

Nazaré se enquadra no rol das cidades históricas da referida região e exercia uma centralidade importante no contexto inter e intrarregional do território baiano (Silva, 2013). Uma localidade em que a densidade dos fluxos de mercadorias e pessoas, por meio de transporte hidroviário e ferroviário produziu um patrimônio edificado que, ao longo do tempo, marca sua paisagem urbana até os nossos dias. Na figura 1, abaixo, podemos perceber no mosaico de imagens da década de 1970, a pujança do seu conjunto urbanístico e arquitetônico, o qual revela a dimensão de uma cidade dinâmica e importante de outrora. (SANTOS; SILVA, 2018, p. 6).

Percebe-se, então, que na década de 1970, o patrimônio edificado da cidade já se encontrava significativamente ameaçado. Todavia, em comparação com o que se observa na atualidade, parecia estar em um estado menos prejudicado em relação a sua estrutura atual. Nesse sentido, é possível perceber que, desde aquela época, não houve iniciativas de recuperação dos prédios já em degradação, como pode ser notado nas imagens da Figura 4.

Figura 4 - Vistas panorâmicas da cidade de Nazaré-BA, na década de 1970



Fonte: Inventário do IPAC (BAHIA, 1982).

A partir das imagens apresentadas, observa-se que o Centro Histórico possui um rico patrimônio arquitetônico, cada edifício histórico possui um significado e memórias de uma sociedade. Nazaré é uma cidade de pequeno porte e o Centro Histórico, em termos de área, não é abrangente. As ruas mais antigas são estreitas, característica de centros antigos, e com o tempo houve algumas modificações para atender às novas necessidades da população.

[...] naquela época, final da década de 1970 e início da década de 1980, o patrimônio edificado de valor histórico e arquitetônico individual e o conjunto urbanístico de maneira geral, já se encontrava ameaçado, tendo em vista a grande percentagem de imóveis em estado “mediocre” (64%) e “ruim” (18%), somando um total de 82% entre essas duas categorias de conservação, segundo o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural do Estado da Bahia (IPAC), em publicação de seu inventário, para a cidade de Nazaré no ano de 1982. (SANTOS; SILVA, 2018, p. 8).

Logo, é significativo pensar sobre a restauração dos monumentos com base nos estudos de Gustavo Giovannoni (2013), que apresenta uma contraposição: a renovação dos velhos

centros e a relação entre o ambiente antigo e o desenvolvimento novo. O autor menciona que de um lado estão as exigências positivas do desenvolvimento moderno e, por outro lado, o respeito pelas memórias históricas e artísticas.

Giovannoni (2013) tinha dificuldades de entender as manifestações arquitetônicas do modernismo, pois, na sua visão, a cidade tinha que ser interpretada como um organismo complexo e o interesse da preservação visto de maneira articulada. Segundo o autor, as questões práticas devem ser feitas de maneira articulada, mas sempre subordinadas às razões de cunho cultural, argumentando que:

É necessário, antes de tudo, determinar, a partir do conhecimento preciso dos elementos mais variados relativos às ruas e às casas, à arte e às vicissitudes históricas, quais são os marcos imutáveis, a saber, os edifícios de caráter histórico e artístico que devem ser conservados, as obras e os grupos para os quais deve ser respeitado o ambiente. A possibilidade de desbastamento deve então ser considerada sob o ponto de vista do máximo aproveitamento de luz e de ar, que uma parcial demolição pode oferecer às casas próximas, dos efeitos perspéticos que resultarão dos novos enquadramentos que virão a compor-se e também pelas razões de circulação, pois, por vezes, pequenos cortes que conformem pracinhas na união de duas vias, que suprimam corpos salientes que constituem estreitamentos, ou que, simplesmente, arredondem uma esquina, podem ser suficientes para dar de novo equilíbrio ao tráfego congestionado em alguns pontos. (GIOVANNONI, 2013, p. 156).

Sobre a restauração, Giovannoni (2013) tinha alguns princípios, como o respeito pelas fases de construção e pelas condições de ambientação do monumento, a continuação das formas em um estilo similar ao original, dentre outros. Ele tendia a excluir a intervenção, na medida em que acreditava ser possível resolver os problemas do antigo núcleo. Porém, existiam as intervenções pontuais, baseadas no “desbastamento” de construções. Portanto, um de seus objetivos era buscar conciliar a conservação dos ambientes antigos com as exigências de renovação e modernização da cultura contemporânea.

Uma discussão também interessante é sobre a relação dos monumentos históricos com a sociedade e as políticas de preservação de Alois Riegl. O autor se opõe ao traço subjetivo da sociedade moderna e aborda o significado do valor da arte, de novidade, de contemporaneidade, dentre outros valores. Riegl (2014 [1903]) explica que monumento histórico é toda obra análoga que possua valor histórico, no qual esse valor se constitui em tudo que foi e jamais poderá ser reproduzido, complementando que:

O valor histórico é manifestamente o mais abrangente e será tratado em primeiro lugar. Chamamos histórico tudo o que foi e, hoje, não é mais. Podemos ainda adicionar ao termo a ideia de que o que foi não poderá jamais se reproduzir e constitui um elo insubstituível e intransferível de uma cadeia de desenvolvimento. Em outros termos: toda etapa supõe um antecedente sem o qual não poderia ter existido. A noção de desenvolvimento está justo no

centro de toda concepção moderna de história. Para nós, atualmente, toda atividade humana ou destino de que nos resta um testemunho pode postular valor histórico: no fundo, cada acontecimento histórico é insubstituível. (RIEGL, 2014 [1903], p. 44).

Para Riegl, (2014 [1903], p. 43), “monumento no sentido original do termo, se entende por uma obra criada pela humanidade e edificada com o objetivo de conservar presente e viva na consciência de gerações futuras[...]”. O autor enfatiza, ainda, que é possível distinguir os monumentos em três valores de rememoração: o valor da antiguidade, que diz respeito ao aspecto não moderno; o valor histórico, que representa um estado particular no desenvolvimento do domínio humano; e o valor de rememoração intencional, que reivindica a imortalidade do monumento.

Nogueira (2014), por sua vez, explica que a teoria dos valores formulada por Riegl (2014 [1903]) supera a ideia de que os monumentos são constituídos de categorias imutáveis. É interessante pensar nessas questões dos valores, tomando como exemplo o objeto de estudo em questão, pois nos faz refletir sobre o porquê é importante preservar, o que representavam aqueles monumentos para sociedade e o que representam na contemporaneidade.

Sílvia Helena Zanirato (2007) aponta para o início das discussões sobre a preservação dos monumentos históricos brasileiros nas primeiras décadas do século XX:

Na década de 1930, com base no conceito de função social da propriedade (transformado em princípio constitucional em 1934), foi promulgada a primeira lei nacional de proteção ao patrimônio, o Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937. Os bens móveis e imóveis existentes no país cuja conservação fosse de interesse público, quer pela vinculação com fatos memoráveis da história brasileira, quer pelo valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico, poderiam ser integrados ao patrimônio nacional. Para tanto, foi criado o Serviço do Patrimônio Artístico Nacional - SPHAN, uma agência estatal, incumbida de inventariar e registrar as manifestações que representassem a cultura brasileira. (ZANIRATO, 2007, p. 37).

A autora explica que o SPHAN, já explicitado anteriormente, constitui no conjunto de bens móveis e imóveis nos quais existisse interesse público na sua conservação, a partir da sua ligação com as questões memoráveis da história do Brasil, seja por seu valor etnográfico, arqueológico, bibliográfico ou artístico. Muitas cidades, em 1938, foram tombadas e elevadas à condição de monumento nacional, a exemplo das cidades mineiras de Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, Diamantina, São João Del Rei e Serro (ZANIRATO, 2007, p. 37). Segundo a autora, inicialmente, a conservação do patrimônio buscava recuperar seu aspecto primitivo, as intervenções tinham o objetivo de devolver a obra um estado original e torná-lo um monumento para ser apreciado, que se deu até meados da década de 1950 e acrescenta:

As transformações urbanas mais intensas vividas pelo país, com a implantação de indústrias, abertura de estradas, deslocamento populacionais e especulação imobiliária, acarretaram a necessidade de outra orientação quanto à preservação do monumento. Em busca de soluções para enfrentar os problemas decorrentes do processo de urbanização, o Brasil solicitou assessoria técnica à UNESCO, que enviou, em 1967, o consultor Michel Parent, Inspetor Principal dos Monumentos Históricos do Ministério da Cultura da França. Parent percorreu quase todo o país com a tarefa de formular uma política para a conservação do patrimônio brasileiro. (ZANIRATO, 2007, p. 37).

Segundo Zanirato (2007, p. 36), “as medidas de proteção, preservação, restauração, revalorização, recuperação ou reabilitação de espaços urbanos, são muito recentes na história da humanidade.”. Assim, é possível observar que essas palavras, pensando na retórica de perda, trazem, em si, categorias negativas. A autora descreve que, ao longo da história, as sociedades abandonaram ou destruíram edificações no passado e que, após a Revolução Francesa, aprofundou-se a ideia de que a cidade constituía parte do patrimônio cultural com o crescente interesse de proteção pelos meios legais. Vale lembrar que as primeiras políticas de preservação ocorreram em meados do século XIX na Europa, um período marcado por grandes reformas urbanas, como aponta a autora:

Não tardou para que outras partes do mundo também passassem a preservar seus bens, orientados, em grande medida, pelas Cartas e Recomendações sobre patrimônio, uma espécie de legislação internacional que estabelece regras para a salvaguarda dos bens pertencentes à coletividade e que são emitidas por organizações como o Conselho da Europa, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO); o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS); o Conselho Internacional de Museus (ICOM) e a Organização dos Estados Americanos (OEA). (ZANIRATO, 2007, p. 36).

Hoje, se faz necessário que haja um planejamento de forma integrada às novas necessidades da sociedade. Nesse sentido, a autora explica que:

Em se tratando de um conjunto arquitetônico situado nos centros históricos antigos, essa legislação orienta que a restauração ocorra de forma integrada com a vida contemporânea, de modo a não se ter um tratamento museal, ou seja, não privar esse espaço de seu uso e de seus habitantes. É com esse sentido que a **Recomendação de Nairobi**, de 1976, dispôs a importância de se evitar que as medidas de salvaguarda venham a acarretar a ruptura da trama social. Nesse sentido, orienta que não haja o traslado dos habitantes e que, para fazer frente ao aumento dos encargos provocados pelas obras realizadas, sejam concedidas indenizações que compensem a alta do aluguel, de modo que os ocupantes possam conservar suas habitações, seus pontos de comércio e produção, assim como seus modos de vida e suas ocupações tradicionais. (UNESCO, 1976). (ZANIRATO, 2007, p. 36; grifo do autor).

Analisando de forma mais aprofundada a questão do planejamento, Márcia Sant’anna (2007) fala sobre sua inquietação em relação à preservação e gestão do patrimônio urbano e sua

preservação respeitando a memória urbana. A autora adverte sobre as questões do IPHAN, enquanto instituição, e de como algumas práticas que aconteciam desde a sua formação permanecem até os dias atuais. Ela traz uma reflexão em torno das suas vivências sobre esse tema, a partir de suas pesquisas, da sua prática profissional no IPHAN e do contato diário na gestão dessas áreas.

Inicialmente, com a criação do IPHAN, segundo Sant'anna (2007), não existia no Brasil nenhuma experiência com preservação de cidades, o que existia eram algumas iniciativas pontuais como a Declaração de Ouro Preto como Monumento Nacional em 1933 e o tombamento de seis cidades mineiras em 1938.

Sant'anna (2007) acredita que o modo em que todas essas medidas foram estruturadas, ainda hoje marcam a forma de pensar e atuar da instituição com relação às cidades. Além disso, a autora traz alguns conceitos importantes como Cidade-Monumento, Cidade-Patrimônio, Cidade-Atração e Cidade-Documento. Mas como surgiu a Cidade-Patrimônio no Brasil? Existia uma demanda política, em 1930, de afirmação de uma identidade nacional e de construção de uma ideia de arte e arquitetura brasileira, como explicita abaixo a autora:

É importante ressaltar que a cidade-patrimônio surgiu no Brasil com uma função, ao mesmo tempo, educativa e de representação, atendendo à demanda política dos anos 1930 de afirmação de uma identidade nacional e de construção de uma ideia de arte e arquitetura brasileira. As cidades tombadas assinalavam o momento de construção da brasilidade como forma de ser, viver e construir, e funcionavam, ainda, como testemunhos vivos desse momento, destinados a propiciar aos cidadãos brasileiros o entendimento da formação da sua própria cultura, arte e história. Os valores estéticos, cognitivos e históricos atribuídos a elas foram sintetizados na expressão “cidade-monumento”, então correntemente utilizada pelos fundadores do Iphan. Essa expressão vincula-se também à ideia de obra unitária que, para cumprir suas funções, deve permanecer íntegra. Embora o seu uso corrente tenha sido abandonado nos documentos do Iphan já nos anos 1950, a noção de cidade-monumento permaneceu vigente, ainda que de modo não exclusivo, na prática de preservação até hoje em dia. (SANT'ANNA, 2007, p. 140-141).

Nesse período, as cidades que eram tombadas marcavam um momento de construção da identidade do modo de viver e construir. E tudo isso foi sintetizado na expressão “cidade monumento”. Essa expressão se vincula a ideia de que a obra deveria se manter íntegra e essa noção permanece até hoje na prática da preservação, segundo a autora. Porém, com as transformações que foram ocorrendo na sociedade impulsionada pelos avanços nos meios de comunicação, nos transportes e na industrialização, algumas cidades que estavam estagnadas se tornaram polos de atração populacional. Diante de todas essas mudanças socioeconômicas que vinham ocorrendo no mundo, surgiram igualmente novas formas de utilizar e gerir o patrimônio vinculado ao turismo local e ao planejamento urbano. A partir desses fenômenos,

começa a se estabelecer novas funções para as Cidades-Patrimônio visando dinamizar o desenvolvimento e a economia urbana por meio do turismo cultural, propiciando recursos para a sua preservação:

A reestruturação e descentralização das atividades produtivas após a crise do sistema capitalista nos anos 1970, a mundialização da economia, os avanços tecnológicos e a crise do Estado de Bem-Estar Social atingiram os países centrais e muitas de suas cidades a partir daquela década, tendo como consequências imediatas sua desestruturação econômica, o aumento do desemprego, a precarização do trabalho, o esvaziamento de setores urbanos e o abandono de equipamentos, como portos, setores fabris e outros. Diante do novo papel de planejamento e criação de novos produtos assumidos por várias cidades dos países centrais, outras funções foram atribuídas a esses vazios urbanos, vinculadas à cultura, ao turismo e ao lazer, bem como à produção imobiliária para estratos sociais de renda mais elevada. (SANT'ANNA, 2007, p. 147).

Tudo isso fomentou iniciativas de planejamento e de intervenções nas cidades tombadas, com a formulação de políticas governamentais de preservação e de desenvolvimento urbano, como o PCH. O programa foi criado em 1973 e implementou a primeira Política de Preservação do Patrimônio no Brasil. A autora elucida sobre as questões institucionais, legais e administrativas que eram limitantes e destaca que o PCH marcou um processo de mudanças, visto que foi considerado um programa modernizador e transformador da prática e da organização institucional. Mas, qual o resultado disso tudo? A criação de organismos estaduais de preservação que, segundo a autora, ampliaram a atuação do IPHAN e modernizaram o setor administrativo.

Inicialmente, o PCH tinha como objetivo a conservação do patrimônio e o desenvolvimento econômico das Cidades-Patrimônio através do turismo. No entanto, vale notar que depois disso muda e esse desenvolvimento irá acontecer por meio do planejamento urbano e das políticas de desenvolvimento. Em sua análise, a autora argumenta que:

O PCH pode ser considerado um marco dessas mudanças, pois foi um importante agente modernizador e transformador da prática e da organização institucional. Um dos principais resultados do programa foi induzir a criação de organismos estaduais de preservação, que passaram a complementar a ação, até então, isolada do Iphan, conformando um sistema nacional, em que as instituições federais envolvidas exerciam funções direcionais e de fomentos, ao passo que às estaduais cabia a execução propriamente dita das intervenções. Esse arranjo propiciou a ampliação do território de atuação do Iphan, além de sua própria modernização administrativa. Podem ainda ser apontados como resultados positivos do programa, os investimentos realizados em formação profissional e o fomento para a organização de um segmento do setor da construção civil dedicado especificamente às obras de conservação e restauração de edifícios históricos. (SANT'ANNA, 2007, p. 142).

Logo após esse processo, começou a emergir uma nova concepção de Cidade-Patrimônio e essa concepção dava ênfase à consolidação do território nacional, como documento dos processos históricos de formação e desenvolvimento na produção do espaço urbano. E isso acaba refletindo nas questões de seleção e conservação das cidades tombadas. Elas deixam de ser selecionadas apenas pelos atributos estéticos, mas também pelas informações sobre os processos históricos que formam a cidade.

No que tange mais especificamente à Cidade-Patrimônio, a superação do esteticismo e da visão histórica rasa da Cidade-Monumento, bem como do pragmatismo econômico-financeiro excludente da Cidade-Atração, será igualmente necessária, em favor de uma concepção mais próxima da noção de Cidade-Documento e do que ela implica em termos de valorização das funções cognitivas, memoriais, afetivas e sociais do patrimônio urbano. Para tanto, enfrentar e equacionar dois outros desafios será também importante.

O primeiro desafio diz respeito a ampliar os canais de participação social nas operações de identificação, seleção, conservação e gestão de Cidades-Patrimônio – inclusive, levando-se em conta referências culturais das populações que as habitam. O segundo desafio, por sua vez, seria o de investir seriamente no fortalecimento de usos habitacionais e outros ligados à vida cotidiana nessas áreas, possibilitando-se uma integração mais forte entre os setores patrimonializados e o restante das cidades. Para isso, a formulação e implementação de planos voltados para a identificação e o tratamento dos problemas estruturais e processos urbanos que afetam os sítios históricos, assim como a ampliação dos investimentos que já estão sendo feitos pelo IPHAN na dimensão normativa da preservação do patrimônio urbano serão igualmente necessários. Superar, por fim e definitivamente, a velha e desgastada fórmula que agrega “patrimônio, turismo e lazer” constitui o desafio final (SANT’ANNA, 2007, p. 154).

Todavia, a autora adverte que mesmo com a revolução conceitual, o problema da gestão continua o mesmo. Com a crise capitalista dos anos 1970, onde houve uma desestruturação econômica, precarização do trabalho e esvaziamento dos setores urbanos, houve a necessidade de se ter um planejamento visando criar novas funções aos vazios urbanos vinculados à cultura, ao turismo e ao lazer. Pretendia-se, naquele momento, criar uma nova imagem para as cidades e, assim, atrair novos investimentos, por meio de um urbanismo com fundo pragmático e atrelado à ideologia neoliberal, como afirma Sant’anna (2007), que começou a ser praticado nas cidades e a se apoderar do seu patrimônio. Essa prática começou a ocorrer nos países centrais, mas depois foi amplamente difundida nos países periféricos.

Além de reafirmar a função econômica do patrimônio urbano, tais políticas eram igualmente utilizadas como recurso estratégico na competição entre as cidades nas redes de

economia globalizada. Com todas essas mudanças acontecendo, o IPHAN observou sem praticar nenhuma ação, pois não tinha força política para mudar essa situação. Essa conjuntura aconteceu a partir dos governos estaduais e das grandes cidades, atuando pelo financiamento concedido pelo Banco Internacional e Mundial, sobretudo com a criação de programas nacionais como o Monumenta aqui no Brasil. Todo esse momento é sintetizado, segundo a autora, na expressão “Cidade-Atração”. Mas as realidades das nossas cidades são diferentes da realidade europeia e, por isso, não se obteve os investimentos privados esperados. Toda essa questão fortaleceu sobremaneira o processo de gentrificação e o fracasso desses projetos. Por conseguinte, observa-se que o uso e a ocupação popular do patrimônio abriram espaço, também, para o surgimento de movimentos sociais que reivindicavam permanência e moradia nessas áreas. Nesse sentido, Sant’anna (2007) afirma que essa dinâmica do patrimônio como ativo econômico perdura até hoje, onde se tem novos elementos de atração nas cidades e complementa:

Contudo, a despeito dos altos e baixos dos problemas e carências que pontuam essa trajetória e dos pesados desafios a enfrentar, os oitenta anos de atuação do Iphan no campo da preservação do patrimônio urbano apresentam um saldo altamente positivo. Se, hoje, grande parte desse patrimônio ainda existe e está protegida, deve-se à instituição e à sua ação pioneira e ininterrupta nesse campo desde os anos 1930. Neste balanço, não é possível, assim, esquecer, nem deixar de lado, o quanto o Iphan foi importante na garantia da permanência de centros históricos inteiros e paisagens urbanas valiosas, como a dos morros e florestas do Rio de Janeiro, quando processos avassaladores de verticalização e especulação urbana tomaram as cidades brasileiras de assalto nos anos 1970. Se o tombamento se tornou, então, um instrumento sustentador de reivindicações sociais vinculadas à qualidade de vida nas cidades, além de instrumento da política urbana, isso não se deveu à suas qualidades intrínsecas, mas à ação firme do Iphan na defesa do interesse público ao longo de sua trajetória. (SANT’ANNA, 2007, p. 154).

Hoje, portanto, o principal desafio seria alinhar os interesses das instituições e do público em geral. Para tanto, faz-se necessário articular a política de preservação a outras políticas públicas das áreas de planejamento, desenvolvimento urbano e social, provisão de infraestrutura e transporte, educação, saúde e acesso mais amplo à cultura (SANT’ANNA, 2007). Somente o IPHAN não conseguiria estabelecer esse equilíbrio, já que é necessário estabelecer e promover uma articulação com toda a estrutura política. Além disso, é fundamental destacar os pontos fortes da preservação que já existem, tanto nas esferas estaduais quanto municipais. Nesse sentido, cabe ilustrar aqui a presença de algumas edificações antigas que compõe o Centro Histórico de Nazaré, conforme podemos observar nesta série de imagens abaixo (figuras 5-10):

Figura 5 - Paço Imperial do Séc. XIX.



Fonte: elaboração própria.

Figura 6 - Igreja de São Roque do Séc. XVII



Fonte: elaboração própria.

Figura 7 - Erato Nazarena de 1863



Fonte: elaboração própria.

Figura 8 - Cinema Rio Branco de 1927



Fonte: elaboração própria.

Figura 9 - Igreja Matriz N. S. N. do Séc. XVIII



Fonte: elaboração própria.

Figura 10 - Fórum Edgard Matta do Séc. XIX



Fonte: elaboração própria.

Buscou-se, nesta parte do trabalho, entender e delimitar os conceitos de patrimônio, monumento, cidade e centro histórico, assim como das problemáticas que envolvem esses conceitos dentro da realidade da cidade de Nazaré. Além disso, abordamos resumidamente o estado de conservação em que os edifícios históricos estão inseridos. No próximo capítulo, daremos início ao foco principal do trabalho que é analisar com mais detalhes a Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt.

2 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ALEXANDRE BITTENCOURT

Este capítulo busca apresentar as principais características da Estação Ferroviária de Nazaré, como localização, tipologia e suas funções desde a sua criação até os dias atuais. Para compreender toda a realidade que envolve a estação “Maria Fumaça”, se faz necessário entender, inicialmente, a formação da Estrada de Ferro de Nazaré, como também analisar as transformações que ocorreram na cidade com a construção da estrada, fato que contribuiu de forma significativa para seu desenvolvimento.

2.1 EFN - ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

A Estrada de Ferro de Nazaré trouxe diversos benefícios para a cidade e toda a região. O contexto que envolve a história da estrada de ferro de Nazaré não está dissociado do contexto das ferrovias baianas e da realidade nacional. Ela foi criada de forma estratégica visando o transporte de mercadorias do interior para a capital. É preciso analisar previamente o contexto brasileiro, a fim de compreender o crescimento da malha viária para o interior e, logo após, compreender o contexto baiano.

A história das ferrovias no Brasil tem início em 30 de abril de 1854, segundo o IPHAN (2014a), com a Estrada de Ferro Petrópolis, no Rio de Janeiro, com 14 km de extensão, que ligava Mauá a Fragoso. Um documentário produzido pelo Globo Repórter (GLOBO REPÓRTER..., 2012), mostra a história das ferrovias no Brasil, desde a sua criação até a sua decadência. A estrada de ferro no Brasil, segundo o documentário, começou no tempo do Império, na segunda metade do século XIX, no Rio de Janeiro. As tecnologias para a construção das ferrovias no Brasil vieram da Inglaterra, país onde foram construídas as primeiras locomotivas, em 1804. A primeira locomotiva a vapor foi construída por Richard Trevithick, em 1804. Mas, George Stephenson foi o criador do primeiro protótipo comercial da locomotiva a vapor, conhecida como locomotiva Rocket.

A primeira ferrovia do Brasil foi inaugurada em 1854, tendo o Barão de Mauá como precursor. As obras iniciaram em 1852, a partir do comando de engenheiros ingleses e também dos trabalhadores que construíram a estrada de ferro de Mauá. É interessante observar, a partir da análise do documentário, que nessa época os transportes utilizados por via terrestre eram os animais, como mulas, e a principal atividade econômica no país na época era o café. Porém, existia a dificuldade de transportar as mercadorias, muito se era perdido no caminho. Logo, a construção da estrada de ferro se tornaria um meio de transporte muito importante na época.

A expansão ferroviária, segundo o IPHAN (2014a), propiciou a entrada de capital estrangeiro no país, além do objetivo de incentivar a economia exportadora. As ferrovias foram se desenvolvendo no território brasileiro com tamanhos diferentes e por caminhos diferentes. Inclusive, tais estruturas diferenciadas podem ter contribuído para a não integração nacional e também para a sua decadência, segundo a reportagem do Globo Repórter.

Com o passar do tempo, a construção das estradas de ferro foi se expandindo e, em 1957, nasceu a Rede Ferroviária Federal S.A., que uniu 22 ferrovias do país, criada no intuito de administrar as estradas de ferro federais. Ela estava vinculada ao Ministério dos Transportes.

O patrimônio de 18 empresas férreas formou a nova rede ferroviária: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiá, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. Posteriormente, a RFFSA incorporou mais duas empresas, a malha gaúcha, que até 1959 esteve arrendada ao governo do Rio Grande do Sul sob administração da Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul (VFRGS); e a malha paulista, também arrendada ao governo de São Paulo e administrada pela Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) até 1998. (IPHAN, 2014b).

Muitos planos de viação foram criados na época da expansão das estradas de ferro, segundo o IPHAN (2014b), mas não se teve êxito em função da política de concessões estabelecida pelo governo brasileiro. A partir da década de 50, o sistema ferroviário começou a entrar em decadência, dando lugar ao transporte rodoviário, no governo de Juscelino Kubitschek. Desde a sua criação até o atual momento a extensão da estrada de ferro foi diminuindo e muitas estão ociosas ou abandonadas.

Quanto à situação do sistema ferroviário da Bahia, de que forma o processo de desenvolvimento nacional marcou particularmente o sistema viário baiano? Segundo Zorzo (2001), a implantação das ferrovias na Bahia ocorreu na década de 1850. A primeira estrada de ferro da Bahia foi a Bahia and S. Francisco Railway, interligando Salvador com Juazeiro. Nessa época, segundo o autor, a estrada redundou em gastos exagerados e com esse início a companhia das estradas de ferro da Bahia teve uma enorme proliferação de concessões. O autor explica:

De concreto, somente vieram a ser construídas sete ferrovias na Bahia, tendo cada uma delas uma sequência de liquidações, transferências de patrimônio, refundações e mudanças de domínio: Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro de Nazaré, Estrada de Ferro de S. Amaro, Estrada de Ferro de Bahia a Minas, Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe, Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista. A extensão máxima da rede ferroviária baiana ocorreu por volta

de 1950, quando atingiu cerca de 2 600 quilômetros em tráfego. Pouco a pouco, o conjunto das ferrovias da Bahia foi sendo incorporado às redes maiores, como, a da Leste Brasileiro e a da Rede Ferroviária Nacional. (ZORZO, 2000, p. 101).

O autor destaca duas ferrovias que foram as mais rentáveis e eficientes das sete criadas: a Estrada de Ferro Central da Bahia e a Estrada de Ferro de Nazaré. A Estrada de Ferro Central da Bahia foi a segunda estrada construída no Estado de forma integradora, segundo o autor, ao conectar o Recôncavo com o Alto do Sertão, transportando produtos agropecuários e minerais. Já a criação da Estrada de Ferro de Nazaré ocorreu em um cenário econômico crítico, sendo ela a terceira a ser construída. Zorzo (2001) explica que na época a Bahia estava em crise agrícola e comercial, assim, ele afirma que isso explica o motivo pelo qual a estrada de ferro de Nazaré foi fundada em 1869, sua consolidação como Tram Road de Nazaré foi em 1871 e o primeiro trecho foi inaugurado somente em 1875¹. Isso ocorreu, segundo a análise do autor, justamente pela dificuldade de reunir capitais. Então, toda essa realidade aconteceu em torno de muitas crises financeiras e as obras foram paralisadas em diversos momentos, como ele explica:

A estrada partia de Nazaré, um porto fluvial no rio Jaguaripe na borda Sul do Recôncavo, e dirigia-se para o Sudoeste da província atravessando o vale do rio Jequiriça e atingindo o meio curso do rio de Contas, numa extensão de 290 Km. A estrada chegou ao ponto extremo, Jequié, em 1927. (ZORZO, 2000, p. 102).

A administração estadual procurava realizar um trabalho bastante sério, procurando manter as melhores condições técnicas possíveis e modernizar o material rodante. Com 325 km de extensão, a Estrada Ferroviária de Nazaré foi incorporada à RFFSA no ano de 1968, sendo imediatamente absorvida pela Leste Brasileiro, atual SR-7. Por esta época, foi desativado o trecho de Santo Antônio a Jequié e, alguns anos mais tarde, foram completamente erradicados. Segue abaixo o Quadro 1 com o quadro da estrada de ferro de Nazaré em 1960, e com os nomes de todas as cidades que faziam parte do percurso:

Quadro 1 - Quadro Geral da estrada de ferro de Nazaré – Bahia

Estrada de Ferro Nazaré (Bitola de 1,00m)					
Nº de orde m	Nomes	Nome anterior	Distância do ponto inicial (metros)	Altitude (metros)	Data da inauguraçã o

¹Era uma pequena ferrovia, construída e explorada pela província da Bahia para acelerar o desenvolvimento da região entre o rio das Contas e o rio Paraguaçu, canalizando a produção local para o pequeno porto de São Roque, no lado esquerdo da Bahia de Todos os Santos. Transportava apenas pequenas cargas de café, cacau, fumo, mamona e farinha, apesar de servir uma das melhores regiões da Bahia. Os resultados da EF Nazaré eram sempre negativos, desde a inauguração do seu primeiro trecho, em 1875, entre Nazaré e Onha.

Bahia					
1	São Roque do Paraguaçu		0.000	2	21-1-1941
2	Caboto		16.304	30	21-1-1941
3	Leone (PE)		19.700	7	-
4	Copioba (PE)		25.780	6	-
5	Nazaré		30.834	3	5-5-1875
6	Onha		38.425	58	5-5-1875
7	Muniz Ferreira		43.281	68	7-9-1880
8	Taitinga		47.656	88	7-9-1880
9	Quilômetro 54 (PE)		53.205	108	-
10	Santo Antônio de Jesus		64.067	206	7-9-1880
11	Sant'Ana da Bahia		72.335	212	2-2-1892
12	Caixa d'Água (PE)		76.000	-	-
13	Sampaio da Bahia (PE)		82.621	210	-
14	Varzedo		84.557	220	2-2-1892
15	José Marcelino		92.178	208	19-12-1908
16	São Miguel das Matas		100.208	262	2-2-1892
17	Engenheiro Pontes		111.687	203	18-11-1901
18	Lage		120.560	165	18-11-1901
19	Igapava (PE)		128.000	181	-
20	Mutuípe		137.573	199	29-1-1905
21	Jaguaritu		144.306	241	11-2-1906
22	Jequiriçá		148.687	256	11-2-1906
23	Ubaíra		161.136	316	15-11-1906
24	Patioba		171.594	337	20-2-1908
25	Engenheiro Franca		179.156	358	19-12-1908
26	Santa Inês		189.086	389	19-12-1908
27	Engenheiro Átila		201.561	492	14-7-1913
28	Itaquara		215.736	562	14-7-1913
29	Jaguaquara		225.435	627	10-1-1914
30	Casca da Bahia (PE)		227.161	647	31-1-1927
31	Caatingas		249.451	458	31-1-1927
32	Santa Rosa (PE)		258.741	390	-
33	Baixão		267.241	321	31-1-1927
34	Jequié		289.921	199	15-11-1927
Ramal de Amargosa (Bitola de 1,00m)					
Nº de ordem	Nomes	Nome anterior	Distância do ponto inicial (metros)	Altitude (metros)	Data da inauguração

-	São Miguel das Matas (N-16)		100.208	262	2-2-1892
35	Corta-Mão		108.035	218	2-2-1892
36	Acaju		118.435	239	18-12-1892
37	Amargosa		129.135	390	18-12-1892

Fonte: Estrada de Ferro... ([201-?]).

Todas as cidades que faziam parte da linha foram afetadas pela construção da estrada por conta da circulação de mercadorias. Porém, Zorzo (2000) explica que a falta de recursos afetou as grandes empresas de serviços públicos e o alto comércio de importação e exportação:

Isso é importante para explicar o fato de as empresas ferroviárias que inicialmente eram de iniciativa de companhias privadas terem sido adquiridas pelo governo a partir do ano de 1901. Tornava-se muito difícil reunir capitais privados para a montagem de empresas ferroviárias a partir desse momento. Mesmo sob o domínio do governo, as ferrovias passaram, posteriormente, a ter sérios problemas de reequipamento e conservação. (ZORZO, 2000, p. 103).

Segundo Zorzo (2000), a empresa EFN – Estrada de Ferro de Nazaré, tanto na fase privada quanto na fase de domínio estatal até o ano de 1945, foi um empreendimento econômico eficiente. Porém, após essa data a empresa entrou em decadência financeira. O autor explica que a causa desse contexto se deu a partir de motivações internas e externas à estrada de ferro, por um lado um estado deficitário e por outro, problemas de gerenciamento (ZORZO, 2000, p. 104). Além dos fatores citados, existe também a questão do aparecimento de outros serviços de transporte, afetando não só a Estrada de Ferro de Nazaré, mas sim todo o quadro nacional.

Segundo Cássia Carletto (1979), após a fase de prosperidade que a cidade de Nazaré se encontrava e com a situação de declínio da Estrada de Ferro, que atendia de forma regular às necessidades da economia regional, anteriormente, essa autora acredita que a substituição das ferrovias pelas rodovias provocou uma fase crítica de decadência e de quase total abandono das suas instalações. Na década de 1920, houve uma mudança no sistema viário baiano por conta do sistema rodoviário, mas é importante salientar que as ferrovias foram fundamentais para o desenvolvimento rodoviário, pois, segundo Zorzo (2000, p.110), “o conjunto de vias férreas deu constância ao sistema rodoviário em implantação na Bahia”. As ferrovias, em suas palavras, além de serem suporte nos caminhos de ligação, e as mudanças tecnológicas de engenharia introduzidas pelas ferrovias também foi suporte para os planos rodoviários. (ZORZO, 2000, p. 110)

O alastramento da rede rodoviária no Recôncavo baiano se deu também por conta da iniciativa particular em cada localidade, como destaca o autor. Assistidas pela rede de ferrovias, muitas estradas na região da EFN tiveram várias estradas carroçáveis, a exemplo de Nazaré a

Santo Antônio de Jesus e também Nazaré a Aratuípe. O autor explica que as iniciativas isoladas foram ultrapassadas nos anos de 1950 e logo após tiveram uma grande ampliação. Outro elemento fundamental para compreender a decadência da Estrada de Ferro de Nazaré foi a desaglutinação da região de influência da EFN, a partir dos anos 1940, como explica Zorzo (2000):

A antiga malha viária que magnetizava a região dos municípios na margem da EFN e que conduzia os fluxos desde e para Salvador perdeu seu poder de coesão. Depois dos anos 1940, os municípios à margem da ferrovia passaram a se conectar com outros centros além de Nazaré e Salvador, tais como, Ilhéus, Feira de Santana e centros do Sudoeste do Brasil. Vale a pena, portanto, entender o processo de decadência da ferrovia em dois sentidos simultâneos. O primeiro e mais óbvio é o da obsolescência da própria empresa de transporte ferroviário, incapaz de competir com o transporte rodoviário, mas o outro, o da desarticulação regional dos municípios atendidos pela EFN, importa enormemente. (ZORZO, 2000, p. 104).

Ele explica que o comércio local das cidades diminuiu de forma considerável, e também mudou a sua forma de operar, deixando de ser o grande fornecedor do crédito rural na região, abrindo espaço para as agências bancárias (ZORZO, 2000), além da variação declinante dos preços nos produtos regionais e a falta de ligações com outras vias, que foi feito depois por meio das rodovias. Além de todas as questões citadas, também existiam problemas nas condições de trafegabilidade, o que causou muitos acidentes por conta do envelhecimento do material, além dos problemas de descarrilamentos, fazendo com que diminuísse a velocidade de fluxos acarretando atrasos (ZORZO, 2000, p. 109). Tudo isso colaborou para que a ferrovia ficasse defasada.

Para se ter uma ideia das complicações da linha férrea, na saída de Nazaré, o trecho estava em más condições dentro do vale apertado do rio Jaguaripe e do casco urbano altamente densificado, onde a estação, oficinas e parque de manobras eram sujeitas a enchentes. Além disso, havia problemas no conjunto das pontes que, apesar de terem sido pouco a pouco substituídas, ainda apresentavam exemplares de madeira que somente suportavam 12 toneladas por eixo, limitando a aquisição de equipamentos atualizados por serem mais pesados. Os trilhos também se apresentavam de tipos variados, trilhos TR-20 (de 20 kg/m) desgastados em trechos antigos e trilhos TR-32 (de 32 kg/m) nos trechos renovados. Os trilhos TR-20 usados no trecho entre S. Inês e Jaguaquara eram ainda os originalmente instalados nas obras de 1912 a 1914 e estavam muito desgastados nos boletos e corroídos nos patins, além de mostrarem pontas deformadas. (ZORZO, 2000, p. 108).

Entender a contextualização brasileira e como se configurou a instalação das estradas de ferro na Bahia faz com que possamos entender a configuração da Estrada de Ferro de Nazaré e, conseqüentemente, compreender melhor o objeto de estudo em questão, que é a estação Maria Fumaça.

A instalação das ferrovias foi pensada de modo estratégico, tanto no contexto nacional, quanto no contexto baiano. Portanto, o caso de Nazaré não foi diferente, a exemplo do Porto existente na cidade, que facilitava o acesso à capital no qual escovam as mercadorias. Mas com a sua desativação, após todos os problemas ocorridos, por qual motivo a antiga Estação Ferroviária de Nazaré ainda está de pé? Após sua função como estação ferroviária, o que permaneceu e o que foi mudado? Veremos a seguir um pouco da história da estação.

2.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA “MARIA FUMAÇA”

A antiga Estação Ferroviária de Nazaré está marcada de histórias, memórias e lembranças que envolvem o sentimento da comunidade que outrora escutava os apitos dos trens. Mas também constrói novas histórias com aqueles que não viveram essa época, um lugar que antes era ponto de encontros e partidas, hoje, pode-se dizer que essa percepção continua a existir no imaginário das pessoas que frequentam o lugar. No que se refere ainda à questão do movimento, apesar de não funcionar com o objetivo inicial da sua criação, hoje os transportes automotivos que deslocam as pessoas para algumas cidades vizinhas ficam próximas ao espaço, mantendo, de certo modo, o seu significado de ponto nodal, bem como de um local de atração para os visitantes.

A Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, segundo o IPAC (BAHIA, 1982), está situada entre a Rua Barão Homem de Melo e a margem esquerda do Rio Jaguaripe. Em frente à estação há uma pequena praça arborizada que articula a Rua Barão Homem de Melo à Av. D. Pedro II. No fundo da estação, na época de seu funcionamento, localizavam-se oficinas e, dos lados, pátios de manobra. O monumento citado integra o Centro Histórico da cidade, inventariado sob o nº 32115-0. 3-I001 (BAHIA, 1982, p. 271). Vejamos, na figura 11, a localização da estação:

Melo é forrada. Os demais ambientes são telha-vã e possuem piso de cimento. O acervo da estação é considerado construído pela 1ª locomotiva da ferrovia, velhos vagões e equipamentos de sinalização e telegrafia. (BAHIA, 1982, p. 271).

Na época em que atuava como estação ferroviária, dentro do lugar funcionava, segundo o IPAC (BAHIA, 1982), o almoxarifado, posto médico, contabilidade, telégrafo, sala de passageiros, tesouraria, sala de recepção, dentre outras salas. Hoje, as salas são reservadas para o comércio, como bares, pizzarias, sorveterias e lanchonetes. A partir dessas figuras, é importante salientar que segundo o Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia (BAHIA, 1982) a Estação Alexandre Bittencourt se configura como:

Estação ferroviária do tipo terminal, que apresenta uma estrutura construída segundo a tecnologia vernácula tradicional. Este fato é relativamente raro, já que a maioria destes edifícios possui estrutura metálica pré-fabricada, importada da Europa. Conjuntamente com o material rolante, trilhos e equipamentos de sinalização e comunicação. Seu tratamento decorativo é predominantemente neogótico, embora se misture com alguns elementos neoclássicos, como o pórtico com platibanda em balaústres. O Neo-Gótico se difundiu muito tardiamente no país. Arcos ogivais construídos na Quinta Boa Vista, no Rio de Janeiro. (BAHIA, 1982, p. 272).

Nesse sentido, é interessante notar certas potencialidades da estação, mas não se observa nitidamente a existência de um fomento adequado para sua valorização histórica. A população não tem conhecimento, aparentemente, sobre o histórico dos bens da cidade, não é fomentado isso nas escolas. Além disso, hoje, se percebe alguns processos que já não são novidades em cidades grandes, mas que estão acontecendo em Nazaré, enquanto cidade pequena. É possível notar o afastamento das pessoas do centro em relação a algumas atividades, seja para trabalho, seja lazer. Se existe o entendimento de que os bens permanecem ativos por conta da sua apropriação pela população, se estes não forem apropriados pelas comunidades, eles deixarão de existir futuramente? Qual seria a sua função para outras gerações? Se não, por que devem continuar a existir?

Na sequência, seguem diferentes imagens (figuras 12-14) da estação que podem auxiliar na compreensão de tais fenômenos urbanos, sociais e culturais.

Figura 12 - Fachada da Estação Ferroviária “Maria Fumaça” – Foto A Tarde em 2010



Fonte: Ralph Mennucci Giesbrecht (2019).

Figura 13 - Interior da Estação Ferroviária “Maria Fumaça” – Foto Roosevelt Reis em 2010



Fonte: Ralph Mennucci Giesbrecht (2019).

Figura 14 - Fachada da estação



Fonte: elaboração própria.

Na imagem 14, podemos observar a fachada da estação nos dias atuais. Aparentemente conservada, com uma citação em latim na parte superior. A frente da estação à noite fica lotada de pessoas nos fins de semanas em tempo de festa. A imagem vista traz muitos sentimentos que envolvem o lugar, porém, ao fazer uma pesquisa mais profunda, houve um espanto de minha parte ao ver que na época de sua fundação, a estrutura era muito maior do que se apresenta na atualidade. Vejamos a Figura 16:

Figura 15 - Fachada da estação



Fonte: José Dimas Teixeira (2022).

A figura 15 nos mostra a estação no período de sua fundação, a estrutura era muito maior. Ao observar os detalhes dessa imagem, é possível perceber a grandiosidade do lugar,

não apenas por nossos sentidos, mas também pela dimensão de sua arquitetura. Algumas perguntas surgem a partir de constatações: por que removeram essa estrutura da frente da estação? Quem ordenou e quem o fez? Por qual motivação? Se hoje a estação desempenha uma função de centro cultural, a parte inicial, se conservada, também não poderia exercer outra função?

Outra questão passível de comparação é o caso das oficinas da Estação Maria Fumaça. Como a história do lugar não é contada para grande parte da população, mesmo nas escolas, existem informações que, particularmente, não conhecia e somente em diálogo com pessoas mais velhas (idosas) ou estudiosos sobre a história da cidade pude obter mais informações, a exemplo das oficinas. A Figura 16 mostra o lado direito da estação:

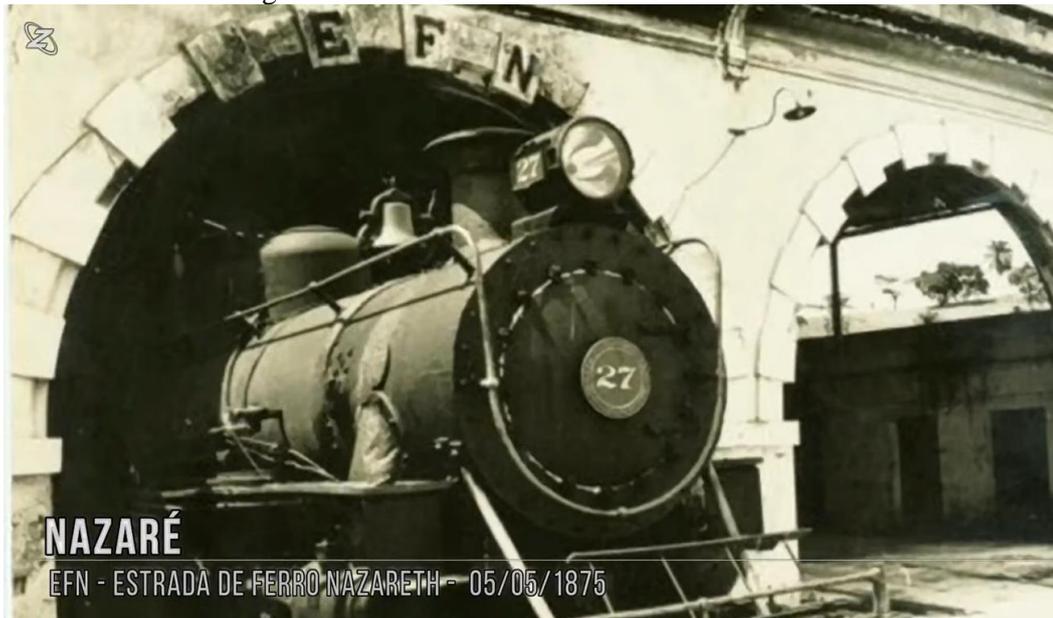
Figura 16 - Lado direito da estação



Fonte: elaboração própria.

Na Figura 16, pode-se observar que, ao lado, atualmente, existe uma quadra de esporte. No meu entendimento, essa quadra foi construída mais recentemente para essa função de práticas esportivas. Mas nunca poderia imaginar, como moradora da cidade, que nesse mesmo lugar existia e funcionava uma antiga oficina de manutenção dos trens, como podemos verificar nas próximas Figuras 17 e 18.

Figura 17 - Oficinas da Estrada de Ferro em 1975



Fonte: José Dimas Teixeira (2022).

Figura 18 - Oficinas da Estrada de Ferro em 1976



Fonte: José Dimas Teixeira (2022).

Na figura 18, podemos observar a Oficina da Estrada de Ferro, observa-se que o espaço contém algumas salas. Já na figura 19, podemos observar que o lugar foi totalmente transformado, onde a quadra de esporte foi construída. No entanto, é possível notar uma estrutura da fachada da oficina que permaneceu, o que nos faz pensar que se essa estrutura ainda estivesse presente, provavelmente saberíamos o que esse espaço um dia havia desempenhado outra função. Vale destacar que a estação é conhecida como Maria Fumaça por conta da Locomotiva Visconde de São Lourenço, que deixou a estação em dezembro de 1981,

retornando ao município em 1997, bastante destruída, mas restaurada pelo governo local da época, na qual fica exposta dentro da estação, como se pode notar abaixo na Figura 19.

Figura 19 - Locomotiva a vapor



Fonte: Galeria de Fotos... ([20-?]). Foto: Marcelus Braq.

Muitas transformações ocorreram na estação ao longo do tempo, vamos fazer uma análise através de algumas fotografias e perceber o quanto isso mudou. Atualmente a locomotiva é cercada por uma grade, para que a seja mais bem conservada, como se pode ver na Figura 20.

Figura 20 - Imagem da locomotiva a vapor em exposição



Foto: elaboração própria.

Outra situação que me chamou atenção foi uma construção próxima à estação. Para mim, a estação é a construção que mais se destaca na localidade. Mesmo estando em proximidade ao Fórum Edgard Matta, que possui também uma arquitetura muito bonita. Porém, ao caminhar todos os dias rumo ao trabalho, uma nova construção me chamou atenção. Uma casa está sendo construída próxima a estação e a sua altura supera a altura da estação, visualmente isso tem um impacto. Vejamos a figura 21 e 22.

Figura 21 - Vista da Ponte da Conceição



Foto: elaboração própria.

Figura 22 - Vista da Ponte da Conceição



Foto: elaboração própria.

As imagens 22 e 23 mostram exatamente o que vejo todos os dias ao atravessar a ponte no caminho para o trabalho. De início, me causou estranheza, logo após o sentimento era de

tristeza, como se estivesse descaracterizando o local de forma pequena, mas que visualmente causa um grande impacto, pois a construção faz parte da identidade da cidade. Grossi et al. (2021) aponta, a partir das análises de Lucrecia Ferrara, para elementos que expressam a identidade da cidade como as cores, os traços, a arquitetura, os sons presentes no espaço, dentre outros. A partir da associação entre esses elementos, que geram significados, fazemos uma leitura não-verbal da cidade, segundo a autora. Ela aponta, também, para as análises de Armando Silva, que explicam que a fusão das intermediações como hábitos, histórias e percepções afloram a urbanidade e a personalidade da cidade. A partir da compreensão dos aspectos imaginários e simbólicos das cidades latino-americanas, na visão de Silva, busca-se entender os significados e os aspectos comunicativos não-verbais presentes na cidade. Já na visão de Ferrara, é possível fazer uma reflexão sobre a relação entre a percepção urbana e os cidadãos, com seus comportamentos e ações.

Apesar de focos diferentes no âmbito do estudo das cidades, visto que Ferrara destaca os estudos dos signos e meios de expressão da cidade e, por sua vez, Silva se volta para os estudos sobre as culturas das cidades latino-americanas, através dos imaginários urbanos, é possível perceber que ambos enfatizam a relação entre cidade e usuário ou cidadão, mais especificamente sobre suas percepções e sobre os usos que fazem dos espaços urbanos (GROSSI et al., 2021, p. 438). Os autores, de acordo com Grossi et al. (2021), apresentam olhares perceptivos e multidisciplinares na cidade e sobre a cidade. Logo, vale considerar tanto o olhar semiótico, como também os elementos simbólicos, a partir dos imaginários urbanos dos cidadãos.

Virgínia Grossi et al. (2021) destacam a importância de compreender as identidades e as transformações espontâneas existentes na cidade. No qual, para compreender seus aspectos subjetivos, a percepção urbana serve como aporte teórico metodológico. Com isso, os autores trazem uma discussão relevante sobre a percepção urbana a partir de dois teóricos: Armando Silva e Lucrecia Ferrara, que entendem a cidade como um organismo vivo que se transforma constantemente. Na figura 23, podemos ver, em perspectiva, uma das laterais da estação.

Figura 23 - Lado esquerdo da Estação



Foto: elaboração própria.

Podemos perceber que as transformações ocorridas na localidade próxima à estação também afetam a visão que se tem do lugar. Ao longo de sua existência, esse equipamento urbano teve relevância com algum tipo de ocupação, primeiro como estação ferroviária, propriamente dita e, depois, como espaço para atividades culturais e para o comércio do artesanato local.

Mas, o que aconteceria com esse espaço se não tivesse mais nenhuma função cotidiana junto à população? Evidentemente, a sociedade muda constantemente e os significados dos espaços se transformam igualmente. Nesse contexto, cabe questionar: quais medidas poderiam ser adotadas quando um monumento deixa de ter importância para uma sociedade ou comunidade? Como o sistema econômico capitalista em que vivemos pode interferir nas questões ligadas à preservação do patrimônio histórico, sem privilegiar única e exclusivamente o setor do turismo? Quais seriam os principais motivos para o surgimento de tantos ataques e desprezo pelo patrimônio na contemporaneidade?

No dia 24 de setembro do ano de 2015, houve um incêndio na estação. O prédio contém diversos estabelecimentos comerciais, como salão de beleza, lojas, lanchonetes, dentre outras instalações. Foi constatado, a partir de relatos de testemunhas, que o incêndio iniciou em uma pizzaria, tendo o fogo se alastrado e prejudicado outras salas comerciais. As salas ficaram bastante danificadas e o telhado ficou muito prejudicado, como pode ser visto nas imagens (a seguir (figuras 24-26):

Figura 24 - Incêndio na estação em 24/07/2015



Fonte: Voz da Bahia (2015). Foto: Marcus Augusto.

Figura 25 - Incêndio na estação em 24/07/2015



Foto: Nazaré... (2015).

Figura 26 - Incêndio na estação em 24/07/2015



Foto: Nazaré... (2015).

Pode-se observar nas imagens, a partir de diferentes ângulos, a destruição do espaço. A estação é considerada patrimônio cultural da cidade, mas esse incêndio mostra como o local não foi preparado para conter eventos como este visto nas imagens. Bombeiros e moradores estavam no local tentando conter o incêndio e no momento em que aconteceu a tragédia estava chovendo, o que ajudou a não espalhar as chamas. A estação foi restaurada pelo governo local, mas o questionamento que fica é: tudo aquilo que é considerado importante para uma comunidade existe a necessidade de preservação do bem, muito se fala da importância do local, mas mesmo após este evento nada foi feito para evitar tais circunstâncias.

Questiono-me, também, se os moradores da cidade refletem sobre essas questões, visto que o lugar é ocupado pela própria comunidade. A estação, além de ter essa marca de ser o ponto de encontro das pessoas da cidade, como já foi dito anteriormente, é também o centro que reúne as pessoas em tempo de festa. Antigamente, a festa da Feira de Caxixis acontecia na frente da estação, hoje, por conta do grande quantitativo de pessoas que chegam ao local, a festa foi transferida para outro espaço. Mas, atualmente, ocorre no local a Feira da Amizade, no período junino, com barracas que comercializam comidas e bebidas típicas da época. Vejamos as Figuras 27, 28 e 29 a seguir:

Figura 27 - Estação Ferroviária como local de eventos



Foto: Roque Medeiros (2009).

Figura 28 - Concursos de Quadrilhas



Foto: Roque Medeiros (2009).

Figura 29 - Estação Ferroviária como local de eventos



Foto: Pirôpo (2022).

Observa-se, nas imagens, que a estação é ocupada na sua parte interior, na parte exterior, e ao lado, onde era sua antiga oficina, com o concurso de quadrilha, ou seja, todo o seu entorno é ocupado de alguma maneira pelos cidadãos. Podemos observar, nas Figuras 28 e 29, a presença de jovens, adultos e crianças, enquanto que na Figura 30, é possível observar um

quantitativo grande de pessoas para prestigiar a festa no local, com pessoas de todas as classes sociais. A questão que emerge ao observar tais imagens é a de conjecturar que talvez não exista, de fato, por parte da maioria dos cidadãos, a percepção de que o espaço é significativo no cotidiano de toda a cidade.

Levamos, nesta parte do trabalho, alguns questionamentos que julgamos necessários. Nesse sentido, cabe aqui destacar que o patrimônio edificado também designa diferentes narrativas e interpretações e que a partir da compreensão de determinadas narrativas busca-se vislumbrar algumas premissas e considerações, que serão abordadas e discutidas no próximo capítulo.

3 MEMÓRIA E IDENTIDADE: RECORTE SOBRE ALGUNS DEPOIMENTOS E NARRATIVAS DE MORADORES LOCAIS

Esse capítulo apresenta uma análise sobre a representação da estação a partir de narrativas protagonizadas por moradores de diferentes contextos que frequentam o lugar, com o intuito de estimular uma discussão sobre dois conceitos distintos: memória e identidade.

Para a obtenção de algumas informações e dados foi proposto à realização de alguns diálogos com residentes da cidade a partir do método de entrevistas pré-roteirizadas do seguinte modo: a escolha de dois idosos na idade de 82 e 83 anos; de quatro professores com idade entre 56 a 61 anos; de dez estudantes da Escola Estadual Dr. José Marcelino de Souza, na qual trabalha como professora, com idade entre 15 a 17 anos; de funcionários que trabalham atualmente nos estabelecimentos comerciais presentes na estação, com idade entre 24 a 37 anos.

3.1 MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO: ANÁLISE DE NARRATIVAS SOBRE A ESTAÇÃO “MARIA FUMAÇA”

Para dar início às análises, feitas a partir dos diálogos, começo com o meu pai, Jerônimo Bispo dos Santos, nascido em 30 de setembro de 1939, 83 anos, criado em Nazaré. Sua mãe vendia acarajé na parte inferior do Prédio dos Arcos e, na sua infância, ele a ajudava vendendo doces. Conhecido por ser um dos melhores mestres de obra da cidade, aprendeu a sua profissão com o tio e “com o tempo”. Começou a trabalhar desde muito cedo, em suas palavras, “quando eu tive condições de me sacudir, comecei a trabalhar para ajudar minha mãe”. Hoje, ele conta que sua história foi um processo de muita luta e que sente saudade das pessoas que já se foram.

Na imagem abaixo, podemos observar o movimento existente próximo ao edifício. Era neste lugar que Jerônimo vendia doces com sua mãe. A realidade de meu pai, na qual a necessidade de trabalhar desde muito cedo para sustentar a família, além do amadurecimento precoce para assumir a função de responsável da família, se assemelha com muitas das histórias vividas pela população preta mais antiga da cidade. E, assim como ele, outras pessoas desempenhavam algum tipo de atividade no local.

Isso é um fato importante de ser analisado, porque este prédio está intimamente ligado com as atividades que existiam no porto e na estação ferroviária da época. Era através desses meios de transportes que pessoas chegavam à cidade para a troca e vendas de produtos, como farinha, banana e café. Percebe-se, na imagem (figura 30), que existia um diálogo dos três espaços, a estação, o prédio dos arcos e os saveiros.

Figura 30 - Prédio dos Arcos



Fonte: Arquivo pessoal, Paulo Trindade (2022).

Segundo Jerônimo, se formos fazer uma comparação entre o período em que tínhamos a estação ferroviária em funcionamento com os dias atuais, o movimento de pessoas é a principal diferença. Circulavam muitas pessoas na cidade para trabalhar, estudar e, também, para visitas. As pessoas se deslocavam a partir do transporte ferroviário e através das embarcações. Ele utilizava o trem como meio de transporte para o trabalho, mormente para São Roque e utilizava as embarcações para chegar a Salvador.

Nessa época, em que a estrada de ferro estava em funcionamento, ele conta que não era difícil arranjar emprego, tinham muitas oportunidades. Existiam muitas fábricas, como a fábrica de tecido, a fábrica de couro, chamada de Curtume Nazareno, que gerava empregos para muitas pessoas. Além da fábrica de dendê, que mantém seu funcionamento até a atualidade.

Na entrevista, ele fala sobre as dificuldades nas viagens de trens quando existia algum problema na locomotiva e que demorava muito tempo para ser consertado. Isso nos faz pensar como o sistema rodoviário facilitou essas questões do dia a dia de seus habitantes. Com a chegada dos automóveis e, conseqüentemente, da construção das rodovias, a estrada de ferro se tornou inativa na cidade e o sentimento dele é de saudade.

A percepção de Jerônimo não é a de quem trabalhou na estrada de ferro, mas ele relata que alguns de seus amigos trabalharam na antiga ferrovia e, dentre as suas falas, foi possível notar em sua crença de que era uma função honrável trabalhar na estação ferroviária. A questão do movimento na cidade também é citada por ele, de fato é algo a ser percebido na dinâmica da cidade. Com base no contexto histórico, desenvolvido no segundo capítulo, entendemos que a partir da construção da rodovia BR-101, que favoreceu, especialmente, o crescimento da cidade

de Santo Antônio de Jesus, Nazaré começa a diminuir o seu fluxo de pessoas e de mercadorias, na medida em que deixa de ser a principal cidade de influência da região.

Ao buscar suas memórias a partir das suas vivências na cidade, Jerônimo nos remete a Pollak (1992), que acredita que esses elementos que constituem a memória podem estar relacionados a acontecimentos, lugares, personagens reais ou a projeção de outros eventos. Para esse autor, em parte a memória é herdada e também sofre flutuações. Isso ocorre em função do momento em que a memória está sendo expressa e, como explica o autor, as preocupações do momento irão constituir um elemento de estruturação dessa memória:

Esse último elemento da memória – a sua organização em função das preocupações pessoais e políticas do momento, mostra que a memória é um fenômeno construído. Quando falo em construção, em nível individual, quero dizer que os modos de construção podem tanto ser conscientes como inconscientes. O que a memória individual grava, recalca, exclui, relembra, é evidentemente o resultado de um verdadeiro trabalho de organização. (POLLAK, 1992, p. 204).

Os elementos que constituem a memória individual e coletiva são os acontecimentos vividos pessoalmente e aqueles vividos pela coletividade ao qual a pessoa pertence (POLLAK, 1992). Nesse caso, esse autor afirma que se trata de uma memória quase que herdada, onde a memória pode ser transmitida ao longo do tempo com um alto grau de identificação. Além da memória ser constituída igualmente por pessoas e personagens, este autor menciona, também, a existência dos lugares da memória e acrescenta:

Existem lugares da memória, lugares particularmente ligados a uma lembrança, que pode ser uma lembrança pessoal, mas também pode não ter apoio no tempo cronológico. Pode ser, por exemplo, um lugar de férias na infância, que permaneceu muito forte na memória da pessoa, muito marcante, independentemente da data real em que a vivência se deu. Na memória mais pública, nos aspectos mais públicos da pessoa, pode haver lugares de apoio da memória, que são os lugares de comemoração. Os monumentos aos mortos, por exemplo, podem servir de base a uma lembrança de um período que a pessoa viveu por ela mesma, ou de um período vivido por tabela. (POLLAK, 1992, p. 202).

A Estação Maria Fumaça pode ser entendida como um lugar de memórias. E, para compreender mais sobre o tempo das ferrovias, fui dialogar com o Sr. Ailton Amorim Santos, residente de Nazaré, que nasceu em 1940, hoje com 82 anos e que foi estudante da escola profissional onde se tinha a preparação para os estudantes ingressarem na estrada de ferro. Segundo o Sr. Ailton, na época, a oportunidade de emprego ou era na fábrica de tecidos ou na estrada de ferro. Os estudantes que tiveram a oportunidade de estudar na escola profissional, segundo ele, tiveram professores muito dedicados, tais como: o professor de ciência Dr. Tourinho, o professor Lamartine e o professor de matemática Raimundo Pereira.

Eles tiveram a oportunidade de toda semana estagiar na estrada de ferro. No interior da Estação Alexandre Bittencourt, na época, possuía a parte da mecânica, na qual se tinha os torneiros para ajustar as máquinas. Neste lugar existia um círculo onde a máquina girava para ir em direção contrária ao mesmo lugar que chegou. A máquina não tinha um volante, tinha uma circunferência que entrava no trilho e o círculo girava a máquina para ela ficar de frente de onde chegara.

O Sr. Ailton viajou muito para São Roque e para fazer o retorno a locomotiva tinha que girar na circunferência, que era feito em Nazaré. Em Jequié, por sua vez, fazia outro giro para retornar. A circunferência só tinha em Nazaré e em Jequié, segundo ele.

A escola profissional ficava na Escola Alexandre Bittencourt, localizada na Rua dos Coqueiros e o estágio acontecia na estação. Próximo ao antigo fórum, que era um espaço da prefeitura, fazia-se a manutenção dos vagões. O depósito continha o espaço para a marcenaria, onde o Sr. Ailton estagiou, além do espaço para a mecânica. Eles estudavam por três anos na escola profissional, se habilitavam e ingressavam direto para a estrada de ferro. Existia um espaço que quando o trem chegava, onde hoje se encontra a estação Maria Fumaça, com uma abertura no fundo e os passageiros saltavam na parte que era a bilheteria e a catraca, na qual ainda permanece até hoje, como pode ser visto na Figura 31 a seguir:

Figura 31 - Lado direito da Estação Maria Fumaça



Fonte: elaboração própria.

O Sr. Ailton nos conta que o nome “Maria Fumaça” é por conta da máquina e a estação recebeu o nome de Alexandre Bittencourt porque ele foi um dos fundadores da estrada de ferro.

Ele deu o incentivo para os encaminhamentos, uma vez que morava em Nazaré e em Salvador e tinha o objetivo de que a cidade se desenvolvesse, na visão do Sr. Ailton. O trem deslocava passageiros e alguns vagões traziam mandioca, além do gado, que era abatido em São Roque, e traziam para Nazaré, Muniz Ferreira, Onha, Santana e o último ponto era Jequié. Segundo o Sr. Ailton, Santo Antônio de Jesus sempre dependeu de Nazaré, mas hoje nós que dependemos de lá. Quando o trem descarrilhava era um transtorno, segundo Sr. Ailton, afirmando que ficavam horas esperando e que era um sacrifício para colocar as coisas pesadas no lugar, necessitando, às vezes, de socorro de outras máquinas, fazendo os trabalhadores esperarem até o amanhecer pela ajuda.

Os vagões traziam farinha, cacau, banana, frutas, acima de Santo Antônio de Jesus existia os plantios que eram trazidos para Nazaré e descarregavam no cais da Igreja de São Roque até a ponte da feira. Nessa mesma época, havia os saveiros e os barcos, na maré seca eles não entravam, mas quando a maré estava cheia, eles entravam tranquilos, segundo Sr. Ailton, os barcos iam para Salvador. O que vinha de Salvador era açúcar e vendia na “Cinco Rios”, no local que atualmente está situada a “Fenícia” e distribuía para várias cidades, ou seja, Nazaré era a distribuidora. E o depósito de café, onde atualmente se situa a “Casa mais fácil”, muitas pessoas ganharam dinheiro com isso, colhendo e separando café e cacau. Então, quando as mercadorias chegam dos trens eles descarregavam e distribuía, seja para os depósitos, seja para os barcos, como explica Ailton (2022).

Embaixo do prédio dos arcos, moradores da cidade vendiam rapadura, farinha, dentre outros produtos e nos barcos tinham os carregadores e os estivadores. Os carregadores faziam o trabalho mais pesado e os estivadores ficavam dentro do barco carregando açúcar, café, farinha, no trabalho de arrumação e transporte. Perguntei ao Sr. Ailton como era a realidade do entorno da estação e também na rua Homem Barão de Melo nessa época da estrada de ferro. Segundo ele, o local sempre foi um lugar de "mulherio", começou ali, ali era o ponto central. Nessa época a cidade era muito movimentada, tinha os cabarés, além da Feira de Caxixis.

Existia também o Mercado do Peixe, que estava situado na cabeceira da Ponte da Feira, onde hoje tem-se uma barbearia e uma loja. Do outro lado da cabeceira, tínhamos lugar de arrecadação de impostos das mercadorias, para ele “era coisa da prefeitura, era uma obra muito interessante, toda metálica”, e para demolir (questões políticas) este local foi um sacrifício, não foi com cimento e, sim, óleo de peixe. Segundo o Sr. Ailton, misturava-se o óleo de peixe com massa, cal, areia e para desmanchar era muito difícil, necessitando atear fogo para dilatar e desmanchar.

Em uma passagem da entrevista o Sr. Ailton se emociona ao responder sobre o porquê que Nazaré foi deixando de ter importância. Ele disse que doía muito e nesse momento veio até lágrimas nos olhos. Percebe-se que foi um lugar muito importante para ele, foi onde ele aprendeu a profissão. Segundo ele, na escola profissional eles aprendiam tanto a leitura quanto a arte e todos ingressavam na estrada de ferro. Ele se sente triste pela situação, porque na sua visão as coisas deveriam ser ampliadas. Ele ingressou com 13 anos na escola e com 16 estava formado. O trabalho foi o que deu estabilidade para ele.

Segundo o Sr. Ailton, as coisas acabaram por falta de administração e não por conta do fim da estrada de ferro, pois mesmo com o fim da estrada, conforme suas palavras, poderiam ter deixado uma trilha a caminho de São Roque. Os jovens poderiam ter uma profissão, um incentivo. Ele afirma que é como se não existisse mais o amor pela arte, pela educação, que hoje em dia é cada um por si. Perguntei ao Sr. Ailton se isso algum dia poderia ser mudado de alguma forma e ele explicou que isso pode ser mudado algum dia, quando o povo tiver a consciência e a responsabilidade de ajudar o próximo. Ele agradece a Deus por ter tudo e por ter tido a oportunidade de ter conquistado tudo, mas que ele olha também para aquelas que não têm essa possibilidade.

A entrevista do Sr. Ailton me fez viajar para uma época que não tive a oportunidade de vivenciar e durante vários momentos suas emoções também me contagiaram enquanto ele contava sobre suas lembranças naquele tempo, seja o que aprendeu na escola profissional, na construção de sua família, nas suas relações amorosas e em como toda essa realidade significava muito para ele. Além de notar que aquilo mudou a sua vida e que poderia ter mudado a vida de muitos jovens nos dias atuais.

Compreendo a Estação Maria Fumaça como um lugar de memória. É interessante pensar nos lugares da memória, a partir dos aspectos públicos e dos espaços utilizados no Centro Histórico de Nazaré, como veremos mais adiante. Esses lugares apresentam diversas lembranças que são compartilhadas pela população em momentos de comemoração e de tradições culturais que fazem parte da história da cidade. Essas tradições sofrem alterações ao longo do tempo e as pessoas que viveram essas histórias em um determinado período costumam lembrar os acontecimentos. Todavia, Gonçalves (2012) adverte que a trajetória da noção de “lugares de memória” teve diversas apropriações, críticas e controvérsias. A autora menciona que Pierre Nora apresentou de forma sistematizada essa noção, tanto no uso político, turístico, quanto no uso jurídico e técnico no campo institucional do patrimônio cultural, no caso particular da França.

A autora segue informando que na obra “*Les lieux de mémoire*”, Nora parte de um diagnóstico histórico, um recorte temporal, de uma determinada sociedade e de um pressuposto de vínculos entre a memória e os lugares. A partir desse ponto de vista, o autor analisa as transformações dos processos históricos e a importância da memória. Gonçalves (2012) destaca a importância de se analisar a dimensão política, econômica e social, ao elucidar que para Nora a noção de “lugares de memória” é caracterizada como lugares simultaneamente materiais, simbólicos e funcionais, onde esses aspectos coexistem, explicando:

[...] um lugar de memória não seria meramente um lugar “digno de lembrança”. Não sendo possível detectar ou rastrear os investimentos humanos que, ao longo do tempo, buscaram estabilizar significados para esses “lugares” (entendidos como lugares da memória da nação), ou concluindo-se que deles estaria ausente uma vontade ou intenção de memória, não seriam propriamente lugares de memória, mas “lugares de história” (GONÇALVES, 2012, p. 32 apud NORA, 1993, p. 22).

O conceito de memória, portanto, evoca a discussão com a história e com as histórias de vida, além de conceitos como a identidade. A memória coletiva não se confunde com a memória histórica, segundo Halbwachs (1990). Quando nos referimos a lugares, é necessário refletir sobre o que é lembrado, narrado, das pluralidades de vozes, ou seja, não é uma análise simples, não é apenas uma narrativa. Halbwachs foi pioneiro na discussão sobre memória, como aponta Pollak (1992), na medida em que expôs a memória no sentido coletivo. O autor problematiza a memória como um fato social, que está externo ao indivíduo e traz uma grande mudança ao que se entendia como conceito de memória. Para Halbwachs, nenhuma memória pode existir separada da sociedade, pois é necessário pensar sobre a memória a partir da dimensão social.

Nesse sentido, Halbwachs (1990) explica que o indivíduo participaria de duas espécies de memória, as memórias individuais e as memórias coletivas. Para o autor, a memória individual não é inteiramente fechada e isolada, ela se limita no espaço e no tempo, assim como a memória coletiva. Porém, a memória coletiva não possui os mesmos limites, podem ser mais restritos e mais remotos, afirmando que:

Seria o caso, então, de distinguir duas memórias, que chamaríamos, se o quisermos, a uma interior ou interna, a outra exterior; ou então a uma memória pessoal, a outra memória social. Diríamos mais exatamente ainda: memória autobiográfica e memória histórica. A primeira se apoiaria na segunda, pois toda história de nossa vida faz parte da história em geral. Mas a segunda seria, naturalmente, bem mais ampla do que a primeira. Por outra parte, ela não nos representaria o passado senão sob uma forma resumida e esquemática, enquanto a memória de nossa vida nos apresentaria um quadro bem mais contínuo e mais denso. (HALBWACHS, 1990, p. 55).

Finalizo as duas primeiras entrevistas com apontamentos de duas pessoas diferentes, de um lado Jerônimo com suas vivências a partir do uso dos trens como meio de transporte, do outro, Ailton, que traz a vivência de quem trabalhou nesse período na escola profissional da estrada de ferro. Percebe-se que ambas as vidas são transformadas a partir do uso dos trens e a estação era o ponto principal de entradas e saídas, pois é nela que as pessoas embarcavam e desembarcavam, onde tinha encontros, despedidas.

Dando continuidade, apresento, agora, partes do diálogo com alguns professores. Eles trazem outros olhares que são significativos para a pesquisa. Dou início com a professora Tânia Moura de Almeida Santos, que estudou e desenvolve sua atividade profissional, além do desenvolvimento da sua família na cidade. Ela afirma: “Posso assim dizer que a cidade de Nazaré é tudo para mim, me deu a régua e o compasso”. Segundo a professora Tânia, os prédios localizados na cidade devem ser preservados, pois servem de registro histórico e arquitetônico de um período histórico da cidade. Segundo ela:

Contém informações de como eram construídos, do material que eram confeccionados, os modelos de estrutura, pintura, acomodação, as instituições em que eram representadas ou pessoas que habitavam aquele prédio/habitação. (Tânia Moura, 56 anos).

A estação possui valor para a professora, pois além de ser um belo prédio, é uma marca da cidade de Nazaré, abrigando outro patrimônio dentro da cidade, que é a locomotiva Maria Fumaça. “Ali funcionou durante muito tempo o espaço de guichê da estação ferroviária da cidade, bem como abriga em seu interior o altar de Santa Luzia, a padroeira dos ferroviários do município de Nazaré.” (Tânia Moura, 56 anos).

São muitas memórias que a professora tem do lugar, desde quando funcionava como estação ferroviária, das oficinas de reparos e manutenções das máquinas dos trens. Para a professora, o local, durante o seu período de desativação, funcionava como “galeria” e também era utilizado como área para que se realizasse atividade de educação física, do colégio Clemente Caldas, que foi muito importante para a cidade. Hoje, já extinto e utilizado como espaço cultural e de lazer da cidade. Ainda sobre a história da estação:

Conheço em parte, daquilo que ouvi falar quando a estação ferroviária funcionava naquele espaço e também da badalada festa em favor da Santa Luzia, que ocorria todo 13 de dezembro e movimentava os trabalhadores da Estrada de Ferro da cidade de Nazaré e de seus habitantes porque era uma festa muito esperada por todos os cidadãos nazarenos e de cidades circunvizinhas. (Tânia Moura, 56 anos).

Isso é interessante, pois essas histórias não são mais contadas atualmente e, assim, muitas pessoas desconhecem. A professora utiliza o espaço para área de lazer e espaço de

alimentação. Salieta que algumas atividades também se desenvolvem ali, propostas pelas escolas municipais e estaduais, como palestras, debates e até mesmo estacionamento. Ela guarda boas lembranças do lugar na época da infância e adolescência, quando utilizava o espaço para o lazer. Hoje, ainda consegue ver beleza no lugar, por sua arquitetura, além de estar margeada, segundo suas palavras, pela ponte da Conceição e pelo Rio Jaguaripe.

Segundo a professora, pensar na hipótese de que o espaço pode ser demolido, poderia causar uma frustração e desesperança inigualável. Para ela, a preservação do local está regular, mas que é possível melhorar. Durante o diálogo, Tânia fez um comentário muito importante, elucidando que foi feita uma pavimentação de uma parte do passeio que encobriu a calçada mais antiga. Ela acha que é fundamental preservar a Estação Maria Fumaça, pois ali guarda um registro de uma época de desenvolvimento econômico e cultural do município, onde tudo circulava em torno da estrada de ferro.

Outro entrevistado foi o professor Antônio Paulo Trindade dos Anjos, natural de Nazaré. Ele explica que a cidade é muito importante para ele, pois foi onde nasceu, se desenvolveu, bem como pretende ser enterrado. Para ele, os prédios históricos devem ser preservados, porque a cidade é rica em patrimônio arquitetônico, dentre outras riquezas patrimoniais (cultural, religiosa e ambiental), que possuem muito valor. Segundo ele, “Local de uma historicidade muito grande. Foram décadas transportando vidas, mercadorias. Foram encontros e desencontros e essa memória tem muita importância.” (Antônio Paulo, 51 anos).

Em contraponto com Tânia, a estação não deteve outro significado para ele no passado, ele compreende a estação como grande entreposto de transportes. Muito interessante essa fala de Paulo, pois, ainda hoje, as vans ficam próximas à estação. As memórias que Paulo tem sobre a estação:

Embora tenha apenas alcançado o final da linha férrea, não poderia esquecer os apitos da locomotiva chegando e saindo da estação. Outra coisa que ficaram marcado na minha memória foram os festejos em louvor a santa luzia (padroeira dos Ferroviários) em 13 de dezembro, era o momento de entrar na Estação para participar do novenário, quermesse, assistir o pau-de-sebo, quebra pote, corrida de saco, inesquecível para mim. (Antônio Paulo, 51 anos).

A Festa de Santa Luzia, Padroeira dos Ferroviários, citada por Paulo, chama a minha atenção, pois na época de minha infância, ao frequentar a estação, sempre passava por uma sala onde existia o altar da santa, mas desconhecia por qual motivo ele estava ali presente. Vejamos na Figura 32, por exemplo, uma imagem que revela a força da Festa de Santa Luzia:

Figura 32 - Frente da Estação Maria Fumaça



Fonte: Arquivo pessoal, Paulo Trindade (2022).

Paulo (2022) entende que o lugar pode trazer um sentimento diferenciado para os ferroviários, já que na época eles gozavam um prestígio social importante na cidade. Hoje, o professor Paulo utiliza para o lazer. Quando está no lugar, segundo ele, sente “uma viagem literalmente na história e memória”, conseguindo ver beleza e destacando que era a mais bonita e importante dentre os 289 km de linha férrea entre Nazaré e Jequié. Para ele, o local está com suas características relativamente preservadas e sua estrutura física relativamente conservada. Ele acha que é importante preservar e que se mantenha por muito tempo preservado e com utilidade para a sociedade.

Em diálogo com Paulo, ele mencionou que a última vez em que o trem descarrilou foi em 1972. Ao ser acometido por um acidente no cotovelo, o maquinista pulou da cabine e houve uma fatalidade. Naquela época, segundo Paulo, muitas pessoas vinham para Nazaré para dormir, descarregar cargas e a cidade possuía muitos hotéis, sorveteria, bar, ou seja, era uma cidade bastante movimentada e pungente. Ao que tudo indica, quando a ferrovia acabou, os saveiros também cessaram, porque não havia mais carga para ser transportada, principalmente com a construção da BR-101. Antigamente, não existia a ponte que ligava Salvador a Itaparica, nem a rodovia federal, então o único trajeto possível era esse para se chegar a Salvador, ou seja, apenas por barcos e navios (figura 33).

Figura 33 - Barcos e Saveiros no Porto de Nazaré



Fonte: Arquivo pessoal, Paulo Trindade (2022).

O trem fazia a volta no lado da feñicia, por isso o espaço era pequeno. Segundo Paulo, na época a política era fraca e por isso Nazaré não foi à frente ao compará-la com Santo Antônio de Jesus. Apesar da política de Nazaré ser alinhada com a política do Estado da Bahia, segundo o entrevistado, os políticos pensavam em si próprios e não na cidade. Ele acredita que os trilhos poderiam ter continuado num trajeto até São Roque, movimentando o turismo.

Edite de Jesus Ferreira, outra entrevistada, afirma que “Nazaré é muito importante para ela pois é o local onde nasceu e construiu a sua história de vida. Nela, me identifico enquanto sujeito e cidadã.” Além disso, é onde ela interage, faz amizades e compartilha alegria e dor. Ela explica que “Ela não é apenas um espaço ou cidade, mas o local que escolhi para viver e construir minha vida. Em Nazaré, os vínculos afetivos acontecem.” (Edite Ferreira, 61 anos).

Para Edite os prédios históricos devem ser preservados, pois eles contam histórias das pessoas que nos antecederam. Para ela, “Eles são uma fonte viva de um passado que ficou lá atrás. Se não houver preservação, a história morre.” (Edite Ferreira, 61 anos).

Segundo Edite, todas as pessoas que viveram na época em que a estação estava em seu ápice entendem que a estação possui um valor. Para ela, no passado, existia um outro significado, porque oferecia melhores condições de vida, pois havia uma concentração de atividades econômicas como a agricultura e pecuária, que garantiam a sobrevivência da população mais pobre. Com o surgimento da estrada de ferro, veio a urbanização e o desenvolvimento de Nazaré. Edite conta que a cidade serviu de posto comercial do Recôncavo que, segundo os moradores mais antigos:

As mercadorias aqui chegavam, vinham de trem, paravam no ponto de arrecadação fiscal, depois era destinado à venda na própria cidade, na capital e nas demais cidades. Seu comércio é bem forte, vendia de tudo. Os melhores

colégios e internatos abrigaram várias personalidades políticas que vinham a Nazaré para estudar. (Edite Ferreira, 61 anos).

Sobre preservar a Estação Maria Fumaça:

Preservar ou não a estação Maria Fumaça não é o bastante, é necessário dá a ela um significado mais concreto, as pessoas precisam saber o porquê ela está ali, que papel desempenhou no passado, qual sua função atual, porque ela está intimamente relacionada com a identidade desse local, e que por isso ajuda a construir em nós uma sensação de pertencimento. (Edite Ferreira, 61 anos).

Já para Francisco Carlos Trindade dos Anjos, a cidade de Nazaré significa uma vida inteira. Para ele, os prédios históricos devem ser preservados, pois retratam a história de Nazaré. Ele explica que muitos desses prédios não existem mais, o que aponta para a necessidade de defender o acervo que ainda existe. A Maria Fumaça possui muito valor para ele:

Ali passei muitos momentos da minha infância e adolescência. As viagens para Salvador, embarcando no trem até São Roque e depois de navio até Salvador, ainda são muitos vivos na minha mente, além das grandes festas de santa luzia das quais participava sempre. (Francisco Carlos, 60 anos).

A estação é muito importante, segundo ele, pois era o ponto principal da cidade até os finais da década de 60 e início da década de 70, quando a locomotiva 37 apitou pela última vez. Francisco tem muitas memórias do lugar, como as viagens para Salvador, o som do apito do trem na chegada e na saída da estação, o movimento interno de pessoas na Av. D. Pedro II, Barão Homem de Melo (Fontinha), as festas de Santa Luzia e os ruídos das oficinas da rede férrea. Francisco fala o que sente quando está nesse lugar. “Uma grande saudade. Quando olho a primeira máquina que rodou nesta linha, quando vejo as bilheterias, a plataforma de embarque onde funcionava um restaurante, realmente os olhos lacrimejam.” (Francisco Carlos, 60 anos).

Ele explica sobre a importância da sua preservação por conta sua história, consegue enxergar beleza no lugar e entende a preservação atual do lugar como muito boa. Nesse momento, é importante destacar que as falas dos entrevistados dialogam entre si quando relatam sobre a importância da cidade e do patrimônio, os quais devem ser preservados, da importância que a estação teve para o desenvolvimento da cidade e como toda essa dinâmica transformou a vida da sociedade na época.

Podemos perceber, através dos diálogos, que as memórias foram construídas de forma individual, a partir das experiências pessoais de cada pessoa, mas, também, coletivamente. Pollak (1992), por sua vez, explica que a memória é um fenômeno construído social e individualmente e que na memória herdada há uma ligação fenomenológica entre a memória e o sentimento de identidade. Esse sentimento identitário é a imagem de si que a pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, “não apenas para acreditar na sua própria representação,

mas também para ser percebida da maneira como quer ser percebida pelos outros” (POLLAK, 1992, p. 204). Para o autor:

[...] Podemos, portanto, dizer que a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si. (POLLAK, 1992. p. 204).

O autor ainda argumenta que ninguém pode construir uma autoimagem isenta de mudança e transformação em função dos outros, apontando:

A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros. Vale dizer que memória e identidade podem perfeitamente ser negociadas, e não são fenômenos que devam ser compreendidos como essências de uma pessoa ou de um grupo. (POLLAK, 1992. p. 204).

Já Santana e Simões (2015) explicitam que a memória é um processo de ordenamento de produção de sentidos. Esses processos são lembrados a partir da sua importância para os indivíduos, sendo importante para a construção da identidade das pessoas. Além disso, vale notar que o sentimento de pertença não se pauta apenas na questão espacial, segundo os autores, complementam:

Vincula-se também ao conceito de patrimônio cultural, o qual constitui, por meio da transmissão de saberes e fazeres da comunidade, elos de continuidade espaço temporal, além de mecanismos de afirmação de identidade. O sentimento de pertencimento e permanência é o pressuposto básico para a construção da identidade (SANTANA; SIMÕES, 2015, p. 91).

Há diversas discussões sobre identidade atualmente. A identidade deve ser compreendida como uma produção social, apresentando alguns aspectos básicos: a identidade e as relações de poder; a identidade e as relações discursivas, onde ela se torna algo a partir dos discursos que pode ser negado, silenciado e negociado. A identidade nunca é isolada, ela pressupõe um coletivo, um discurso de uma realidade que não é somente sobre si. Existe uma afirmação de enfrentamento, todas as identificações são marcadas por um contexto, sempre são colocadas em um processo político de reivindicação. É necessário entender por que há essa necessidade de se afirmar, para tentar compreender a sua relação com os entraves políticos e as relações de poder.

Para se pensar em identidade, é preciso pensar também no contexto, pensar como ela se constrói e é legitimada através do discurso. A identidade pressupõe o “nós” e não é fixa, ela é construída nos processos sociais e pode ser constantemente repensada. Existem diversos entendimentos sobre esse mesmo conceito. Stuart Hall (2006), por sua vez, afirma que existem

três concepções de identidade: o sujeito do iluminismo, o sujeito sociológico e o sujeito pós-moderno. O sujeito do iluminismo, segundo o autor, se baseava numa concepção da pessoa como um indivíduo totalmente centrado, provido das capacidades da razão, de consciência e ação, onde era uma concepção muito individualista do sujeito e de sua identidade. No sujeito sociológico, a identidade é formada na relação entre o eu e a sociedade, onde reflete a complexidade do mundo moderno e é formado e modificado em um diálogo com os mundos culturais “exteriores” e as identidades existentes nesse mundo, como afirma Hall (2006). No sujeito pós-moderno a identidade não é fixa e permanente. A identidade é definida historicamente e não biologicamente, ao definir que:

O sujeito assume identidades diferentes em diferentes momentos, identidades que não são unificadas ao redor de um “eu” coerente. Dentro de nós há identidades contraditórias, empurrando em diferentes direções, de tal modo que nossas identificações estão sendo continuamente deslocadas. Se sentirmos que temos uma identidade unificada desde o nascimento até a morte é apenas porque construímos uma cômoda história sobre nós mesmos ou uma confortadora "narrativa do eu". A identidade plenamente unificada, completa, segura e coerente é uma fantasia. Ao invés disso, na medida em que os sistemas de significação e representação cultural se multiplicam, somos confrontados por uma multiplicidade desconcertante e cambiante de identidades possíveis, com cada uma das quais poderíamos nos identificar - ao menos temporariamente. (HALL, 2006, p. 12).

O autor explica “que a identidade muda de acordo com a forma como o sujeito é interpelado ou representado, a identificação não é automática, mas pode ser ganha ou perdida.” (HALL, 2006, p. 21). Para ele, a identidade se tornou politizada e também está relacionada ao caráter da mudança na modernidade, com a globalização e suas consequências sobre a identidade cultural. “As sociedades modernas são, portanto, por definição, sociedades de mudança constante, rápida e permanente. Esta é a principal distinção entre as sociedades ‘tradicionais’ e as ‘modernas’”. (HALL, 2006, p. 14).

Figura 34 - Evento social realizado pela municipalidade na antiga estação



Foto: Roque Medeiros (2011), abertura da Feira de Caxixis.

Figura 35 - Evento cultural no Cine Rio Branco



Fonte: Arquivo do Cine Rio Branco (2011).

Figura 36 - III Sarau Literário de Nazaré



Fonte: Arquivo do Cine Rio Branco (2011).

A identidade é uma relação complexa de poder. Hall (2006) explicita que há uma reconstrução sempre rumo à reafirmação da identidade, mas não no sentido de fazer diferente. Os sistemas de organização em que vivemos passam pela necessidade da normatização. O processo de reivindicação também induz a normatização. É importante compreender que a identidade não é volátil, mas, sim, um processo de construção, um processo político de reivindicação, além de envolver também processos de violência.

E, para finalizar esta etapa, iremos analisar o que foi dito pelos trabalhadores da estação. Foram entrevistados quatro funcionários que trabalham na estação entre 24 a 37 anos e um deles trabalha no local há 19 anos. Todos os entrevistados falam da importância da cidade e nas palavras de Adenilson Vilas Boas “Nazaré é meu porto seguro, minha terra, meu aconchego, não quero sair por nada, nada paga”.

Na visão de todos os entrevistados, os prédios históricos devem ser preservados, pois guardam lembranças e momentos marcantes. Para alguns, a Estação Maria Fumaça possui valor apenas por conta do trabalho. Para outros é o lugar onde se pode viver o presente e lembrar o passado, existe um valor histórico e sentimental. As pessoas mais jovens não possuem memórias antigas do lugar, apenas escutam histórias das pessoas mais velhas, já Adenilson conta que no seu período mais jovem era um local de muita diversão no final de semana.

Sobre as memórias do lugar, uma funcionária não possui, outra funcionária fala dos trabalhos que a Fundação Vampeta realiza no lugar, fala sobre se reunir com os amigos e familiares, de quando a festa da Feira de Caxixis acontecia em frente à estação, o parque ao lado e também a Feira da Amizade nos festejos de São João, que é bastante aconchegante. Foi questionado aos funcionários se trabalhar no local traz algum sentimento diferenciado, duas funcionárias responderam que não, outros dois funcionários responderam que sim. Segundo

Jiuliana Santos das Neves, “É um privilégio trabalhar e poder lembrar que em algum momento atrás os nossos avós frequentaram esse lugar.” (Jiuliana Santos, 24 anos).

Já Adenilson explica que traz o sentimento de satisfação de lidar com pessoas que reconhecem o seu trabalho e a partir de suas experiências no local abriu portas para outros lugares, nas palavras dele, a Estação Maria Fumaça foi uma escola. Sobre conhecer a história do lugar, parte conhece e parte não conhece, sabe apenas que foi uma estação ferroviária. Adenilson conta que é uma história muito pouco contada, que pouca gente fala sobre a história da cidade, segundo ele, João Goulart conheceu a cidade pela estrada de ferro.

Nenhuma das pessoas se perguntou quais foram as outras funções que o local já teve e além de trabalhar no espaço também utilizam para o lazer. Foi perguntado aos entrevistados o que eles sentem quando estão naquele lugar, uma das funcionárias respondeu que se sente preguiçosa, que o lugar é muito parado. A segunda funcionária fala que o lugar poderia ser mais valorizado, a terceira fala que sente alegria em compartilhar momentos com as pessoas que trabalham com ela e a quarta fala que é um lugar de aconchego.

Os funcionários falam que enxergam beleza no lugar, mas o depoimento de Adenilson me chama a atenção: ele respondeu que enxerga beleza no lugar de olhos fechados, mas a realidade mostra diferente. Isso é interessante, porque apesar das pessoas falarem que ali está razoavelmente preservado, por dentro o local demonstra estar deteriorado. Os entrevistados relatam que depois de muita luta conseguiram reformar o teto que estava caindo e causando risco a quem frequenta o lugar, em razão de infiltrações. Segundo os funcionários, o lugar perde o valor quando vai sendo destruído.

Todos os entrevistados compartilham da mesma opinião quanto ao estado de preservação do lugar, que se encontra em estado precário e relatam que o processo de preservação é uma luta. Apontam que há um ano e meio acionaram a prefeitura pelo telhado que estava precário e que os trabalhos de restauração só foram iniciados quando efetivamente começou a cair. Todos concordam que é importante preservar o local e que a juventude precisa crescer sabendo sobre a história do lugar.

3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL E COMUNIDADE: A IMPORTÂNCIA DA EDUCAÇÃO PATRIMONIAL PARA A PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA URBANA

Para dar continuidade às análises sobre a representação da Estação Maria Fumaça, foi realizado um diálogo coletivo com um grupo de estudantes da escola Estadual Dr. José Marcelino de Souza. A escolha de dialogar com os estudantes foi feita através da minha

curiosidade de compreender o que os jovens pensam sobre os significados da estação. E a opção por estudantes da escola em que trabalho além de facilitar a logística, também está justificada na importância de se discutir questões de patrimônio no ambiente escolar, como também a discussão de história e cultura do lugar.

Cabe dizer que muito do que foi feito tem base em alguns instrumentos utilizados em grupos focais, apesar de não ter sido utilizado esta técnica por conta dos imprevistos e das dificuldades relacionadas à disponibilidade dos envolvidos. O grupo focal é uma técnica muito utilizada nos trabalhos qualitativos em pesquisa social. Lopes (2014) explica que o facilitador deve propiciar um clima aberto onde os participantes se sintam confortáveis para expor suas opiniões e isso foi feito no diálogo com as estudantes e os estudantes. Marcamos um encontro que durou aproximadamente três horas na própria escola, no turno vespertino, com o consentimento da direção. Reservamos uma sala e nos organizamos em círculo, gerando um ambiente mais descontraído.

Lopes (2014) nos conta que essa técnica pode se constituir como elemento central da investigação e apoio para alguns instrumentos como a observação, questionário ou as entrevistas. O grupo focal, segundo a autora, se desenvolve a partir do problema de pesquisa. Segundo o autor, pode ser feito um roteiro de questões preliminares que deve ser flexível, que estimule as discussões, mas sem perder o foco principal da pesquisa. Os participantes não precisam ter informações detalhadas sobre a pesquisa para que eles não apareçam no encontro com informações pré-formadas. Alguns dias antes do nosso encontro, entreguei para os estudantes uma ficha com algumas perguntas e no dia do nosso encontro discutimos sobre as questões.

Selecionei 10 estudantes, cinco meninas e cinco meninos. Alunos de primeiro, segundo e terceiro ano, com idade entre 15 a 17 anos, cursando o Ensino Médio e o Ensino Técnico Profissional. O grupo escolhido dos jovens mora em localidades diferentes da cidade, possuem vivências diferentes, mas todos e todas possuem de modo direto ou indireto relação com a estação. Lopes (2014) explica que é importante ressaltar o que de fato foi relevante em um grupo focal, mostrando as conexões e tendências existentes. Um olhar mais detalhado para as falas, gestos, consensos e silêncios. Tentarei, assim, analisar as informações baseadas nessas propostas, mas frisando novamente que a técnica utilizada não foi a de um grupo focal, mas, sim, um diálogo a fim de responder alguns questionamentos feitos na pesquisa.

No momento em que convidei os estudantes para participar da roda de conversa foi explicado que se tratava de uma pesquisa do mestrado, além do tema e da problemática da pesquisa. Muitos se sentiram importantes e entusiasmados com o convite após entenderem que

se tratava de um trabalho meu em uma universidade pública. Isso é muito interessante, pois enquanto professora da rede estadual de ensino, procuro mostrar a importância do estudo, das trocas de experiências e conhecimentos e a potencialidade que enxergo em cada um deles.

Alguns estudantes possuem uma realidade sofrida, na qual muitas vezes precisam desistir dos estudos para trabalhar e conseguir ajudar a família. Meu objetivo em sala de aula é demonstrar para eles que a educação consegue transformar vidas, assim como transformou a minha. Fazer isso no momento atual é um desafio, visto que a educação é vista como mercadoria e que outros trazem meios recursos de forma mais imediata. Mas, voltando aos estudantes que selecionei para o debate, a minha leitura foi que eles se sentiram felizes de serem protagonistas de um estudo que eles consideravam importante.

Com base nas perguntas pré-selecionadas entregues aos estudantes, antes do encontro, foi questionado a eles o que Nazaré significava para cada um. Eles falaram sobre Nazaré ser uma cidade histórica e que possuía muita cultura, que foi nessa cidade que eles criaram raízes, onde estudam e se sentem aconchegados. Mas, em contraponto, alguns enfatizam que a cidade, apesar de ser um lugar com muitos afetos, não oferece oportunidades para os jovens. Seguem duas afirmações. “Significa uma cidade com história, cheia de lembranças antigas, com patrimônios históricos e pontos turísticos. Em contrapartida, é uma cidade atrasada, sem oportunidade de emprego e ensino superior, fazendo com que muitos saiam da cidade.” (Hevelin Camile, 15 anos).

Para mim, Nazaré significa um lugar aconchegante, com muita cultura e diversidade, além de ser uma cidade calorosa e receptiva. Entretanto, a nossa querida cidade deveria ser mais estruturada no quesito do seu desenvolvimento, visto que ela tem bastante potencial para evoluir e se desenvolver de uma forma melhor. (Sara Passos, 15 anos).

Podemos observar que apesar de gostarem da cidade, elas fazem uma crítica a falta de oportunidade que se tem no lugar. Concordo com as colocações. Nazaré, embora seja visualmente uma cidade bonita, com o seu patrimônio arquitetônico e a sua paisagem, com festividades e com população receptiva e cordial, não oferece oportunidade de crescer profissionalmente, algo que me traz tristeza e impulsiona muitos jovens a deixar a cidade em busca de oportunidades melhores.

Quando estava na mesma fase estudantil que eles, alguns receios também faziam parte da minha vida na época. Todos os colegas foram estudar fora, aqueles que buscavam uma melhor condição de vida foram para a capital ou para as cidades vizinhas. Alguns sentem falta do lugar e outros não pretendem voltar, com a justificativa de que a cidade não tem muito a oferecer a quem quer uma vida melhor. Essas questões que as estudantes trazem é uma

problemática evidenciada por muitos jovens que, apesar de gostarem da cidade, falam sobre a questão de não ter a oportunidade de se desenvolverem nos estudos, empregos, ou até mesmo na questão do lazer. No meu caso, até os dezessete anos, eu estudei em Nazaré e após concluir o ensino médio ingressei na Universidade do Estado da Bahia – UNEB/Campus V, em Santo Antônio de Jesus, mas fazia o movimento pendular e, ao concluir, pude ter a oportunidade de ensinar em uma escola da cidade. Contudo, vale salientar que muitos amigos meus saíram da cidade para estudar e tiveram melhores perspectivas no mercado de trabalho em outras cidades.

Após esse assunto, foi questionado aos estudantes se os prédios históricos da cidade deveriam ser preservados. Segundo eles, “Sim, porque cada um desses prédios possui uma história que precisa ser contada para que possamos entender melhor o que nossos ancestrais fizeram de importante ou os ideais que eles adquiriram ao longo do tempo.” (Tiago, 17 anos). “A valorização do patrimônio histórico-cultural é a valorização da identidade que molda as pessoas. Por isso, preservar as paisagens, as obras de arte, as festas populares e a culinária. Então valorizar esses prédios é valorizar e manter a identidade desse povo.” (Agnaldo, 16 anos). “Sim. Porque além de ajudar a montar o quebra-cabeça da história, o patrimônio histórico está repleto de informações sobre a tradição e saberes da cultura de um povo e é importante fonte de pesquisa para diversas áreas do conhecimento.” (Ruan Pedro, 16 anos)

Percebe-se que os estudantes relacionam o patrimônio com a identidade da cidade e que preservando este patrimônio a identidade do povo também é preservada. A partir disso podemos entender a história dos nossos ancestrais, além de ser uma importante fonte de pesquisa. Muito se questiona sobre se, de fato, a população deseja que esses prédios sejam preservados, confesso a minha surpresa com as respostas dos estudantes. Em um mundo dominado pelas tecnologias, no qual muitas vezes aquilo que é antigo é visto como algo que deva ser substituído por algo novo. Observa-se que os jovens mostram, com seus relatos, a importância de se compreender a história a partir daquilo que está edificado.

Nota-se que a sociedade contemporânea está cada vez mais conectada, possuindo novas necessidades, onde tudo muda constantemente nas relações econômicas, políticas e culturais. Dentro desse processo, existe a construção de novas memórias e algumas das memórias mais antigas, talvez, sejam perdidas, em razão dos novos interesses dos novos grupos sociais. Segundo Halbwachs (1990):

[...] Quando uma memória de uma sequência de acontecimentos não tem mais por suporte um grupo, aquele mesmo em que esteve engajada ou que dela suportou as consequências, que lhe assistiu ou dela recebeu um relato vivo dos primeiros atores e espectadores, quando ela se dispersa por entre alguns espíritos individuais, perdidos em novas sociedades para as quais esses fatos não interessam mais porque lhes são decididamente exteriores, então o único

meio de salvar tais lembranças, é fixá-las por escrito em uma narrativa seguida uma vez que as palavras e os pensamentos morrem, mas os escritos permanecem. (HALBWACHS, 1990, p. 80).

Mesmo que existam novos interesses dos novos grupos sociais, estes jovens mostram que memórias são importantes para compreender o processo de desenvolvimento da sociedade. Acredito que essas memórias que eles possuem serão passadas para as pessoas do seu convívio e, quem sabe, algum deles no futuro produzam conhecimentos científicos sobre temas relacionados ao patrimônio cultural da cidade.

Prosseguindo, foi perguntado aos estudantes se a Estação Maria Fumaça possuía algum valor para eles. Dentre os dez estudantes, dois falaram que não. Os demais apresentaram questões íntimas ligadas ao local, mostrando valor que o lugar possuía em suas vidas. Vejamos alguns relatos. “Sim, é válido dizer que é o ponto turístico que eu mais visito, é um local muito especial que frequento desde criança, e se tornou o local do meu primeiro encontro, ganhando mais significado ainda.” (Tiago, 17 anos). “Sim, pois ela é uma homenagem feita aos trens da época que passaram pela cidade ajudando no desenvolvimento e o destaque do território, e hoje se tornando um ponto turístico histórico.” (Felipe, 17 anos). “Sim, traz lembranças da minha infância, conversas com meus amigos, etc. e pelo fato de ser um lugar confortável e histórico para a nossa cidade, então sim, tem um valor.” (Agnaldo, 16 anos).

O valor do lugar está intimamente ligado aos sentimentos e vivências que eles possuem no lugar. Tiago fala sobre ser o lugar do seu primeiro encontro amoroso. Nesse sentido, podemos imaginar quantos encontros aconteceram nesse espaço na época de funcionamento dos trens e, ao mesmo tempo, perceber que esses encontros continuam acontecendo nos dias de hoje.

Toda a experiência que eles tiveram na infância, com os amigos, faz do espaço um lugar de valor. Como um relato pessoal, a estação também possui um valor, pois era o local de encontro com muitos amigos, onde no final de ano fazíamos o “amigo secreto” nesse espaço, além de aniversários que também eram comemorados ali nos estabelecimentos. As memórias que tenho do lugar, que são muito diferentes das memórias dos moradores mais antigos, fazem com que o espaço tenha uma importância e um valor sentimental particular. Nesse contexto, foi questionado se a Estação Maria Fumaça já possuiu um significado diferente para aquele grupo de jovens e uma estudante respondeu, “Sim, achava o local de baixo escalão, por sempre ter muitas festas, muitas bebidas e brigas frequentes e porque há alguns anos atrás não havia lugares mais sociáveis e familiares dentro do local.” (Pérola Anne, 16 anos).

Esse depoimento de Pérola lembra que, aproximadamente há uns dez anos atrás, essa visão era bastante comum do lugar. Pela manhã as famílias e crianças frequentavam o espaço. Mas a noite era diferente, quem comparecia no espaço poderia ser malvisto pela sociedade nazarena, além de ser um local de risco, por conta da violência. Por muito tempo a imagem que se tinha do lugar permaneceu dessa forma. Hoje a situação é um pouco melhor, na medida em que o local passou a ter mais de segurança, famílias e crianças frequentam o local, tanto de dia quanto à noite e permitindo assim maior sociabilidade a toda região central.

Perguntei aos estudantes se eles já escutaram histórias sobre o lugar, eles disseram que muito pouco, mas que sabiam que tinha sido uma estação ferroviária, de histórias contadas por seus pais e avós. Eles utilizam o espaço para estudar, se encontrar com amigos para festas, marcar encontros, comer e se distrair. O interessante disso tudo é que, apesar de não possuir mais a função de estação ferroviária, o sentido ainda permanece intimamente ligado à sua antiga função de encontros e desencontros.

Sobre o estado de preservação da estação, alguns entrevistados disseram que está em um estado ruim, já outros falaram que está razoavelmente preservado, mas que deveria se ter mais iniciativas para zelar pelo local por parte dos gestores. Todos falam da importância de se preservar o local por conta das memórias e de todas as relações de afeto que tiveram nesse lugar. “Com certeza, pois todos esses patrimônios em geral, são carregados de grandes histórias e acontecimentos, tais como esses que permitiram a cidade se tornar o que ela é até hoje.” (William, 17 anos). “Significa que é o meu lugar de origem, porque meus pais nasceram aqui, minhas irmãs também, e é o lugar onde eu tive que aprender a ser forte.” (Thauwana, 15 anos).

Sobre o sentimento que eles sentem do lugar, todos se sentem confortáveis e felizes, e grande parte consegue enxergar beleza na estação. Foi perguntado o que eles sentiriam se o local fosse demolido e todos falaram que se sentiram tristes, pois é um importante marco cultural para a história de Nazaré, uma vez que existem poucos lugares sociais para frequentar. Assim, o sentimento seria de tristeza e angústia. “Eu acho que perceberia um sentimento de perda, por ser um lugar que conheço e que criei memórias desde a minha infância, e porque iria causar danos à estrutura do patrimônio cultural da nossa cidade.” (Sara, 15 anos). “Saudades e ao mesmo tempo raiva, porque não iria conseguir entender o porquê de demolir, porque é um centro histórico, no qual também virou um ponto de encontro entre amigos.” (Letícia, 16 anos). “Sentiria muita falta por conta das memórias que tenho, porém eu entenderia se fosse necessário, por conta de um projeto que beneficiasse a cidade.” (Tiago, 17 anos).

Percebemos que o sentimento de perda acontece quando perdemos algo que possui valor para nós e os dez estudantes falaram sobre esse sentimento. A resposta de Tiago, no entanto,

chamou minha atenção quando ele afirma que entenderia se a demolição fosse por conta de um projeto que beneficiasse a cidade. Nesse momento do diálogo, perguntei o que eles sentiriam se a estação fosse demolida para que ali no local fosse construído um shopping, e todos falaram que seria muito bom se isso acontecesse. Achei curiosa a resposta dos estudantes, pois em todo momento eles falaram da relação da memória que se tinha do lugar e como era importante para a construção da identidade da cidade. O questionamento que me faço é sobre o limite do valor que é dado ao espaço em si.

Após a discussão inicial com os estudantes, passamos para a segunda etapa do encontro. Preparei uma apresentação visual com informações sobre a história da estação e de seu contexto. Em seguida, questionei novamente sobre a demolição da estação para a construção do shopping, e alguns mudaram de opinião sobre o assunto após saberem um pouco da história do local.

Nesse sentido, podemos observar que a população mais jovem de Nazaré, por exemplo, não compreende uma parte da realidade em que está inserida, por conta da falta de transmissão das memórias, seja pelo uso oral ou escrito, e devido às novas configurações e novas funcionalidades que são dadas aos espaços. Como nas palavras do autor, “quando um período deixa de interessar ao grupo seguinte, não é um mesmo grupo que esquece uma parte de seu passado” (HALBWACHS, 1990, p. 80). Evidentemente, novas memórias são criadas, o que não podemos considerar como um fator negativo, mas o desaparecimento de memórias importantes para a construção da identidade local pode ser considerado um problema, como bem destaca Halbwachs:

A memória de uma sociedade estende-se até onde pode, quer dizer, até onde atinge a memória dos grupos dos quais ela é composta. Não é por má vontade, antipatia, repulsa ou indiferença que ela esquece uma quantidade tão grande de acontecimentos e de antigas figuras [...] Em todo caso, uma vez que a memória de uma sociedade se esgota lentamente, sobre as bordas que assinalam seus limites, na medida em que seus membros individuais, sobretudo os mais velhos, desapareçam ou se isole ela não cessa de se transformar, e o grupo, ele próprio, muda sem cessar. É, aliás, difícil dizer em que momento uma lembrança coletiva desapareceu, e se decididamente deixou a consciência do grupo, precisamente porque, basta que se conserve numa parte limitada do corpo social, para que possamos encontrá-la sempre ali. (HALBWACHS, 1990, p. 84).

A discussão sobre memória e identidade é importante para compreender o que faz sentido e o que não faz sentido para a comunidade em relação à estação. Percebemos que memória e identidade estão relacionadas ao valor que é dado ao objeto da pesquisa e a partir daí começamos a refletir sobre a representação do lugar.

Não existe apenas uma forma de representar o lugar, depende muito de quem está analisando. Afinal de contas, não podemos deixar de observar que grande parte das pessoas entrevistadas mencionou sobre a função da estação como lugar de encontros, mas talvez possamos pensar a estação também como um lugar de afetos, de afinidades, de amizades e de amores.

A partir das análises feitas em diálogo com o grupo de estudantes percebi a necessidade da discussão sobre a história e a cultura de Nazaré, bem como do conceito de patrimônio na escola. Segundo Horta, Grunberg e Monteiro (1999), a educação patrimonial:

Trata-se de um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo. A partir da experiência e do contato direto com as evidências e manifestações da cultura, em todos os seus múltiplos aspectos, sentidos e significados, o trabalho da Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural. (HORTA; GRUNBERG; MONTEIRO, 1999, p. 4).

A partir das inserções sobre esses temas em sala de aula, os estudantes teriam noção das histórias de cada lugar e de como aquilo afeta a identidade da sociedade. As autoras explicam que para que se tenha um processo de preservação sustentável dos bens e o fortalecimento dos sentimentos de identidade, é necessário que se tenha um conhecimento crítico e a apropriação consciente do seu patrimônio.

A educação patrimonial, segundo elas, possibilita que a pessoa faça uma leitura de mundo, compreendendo o universo sociocultural e da trajetória histórico temporal que está inserida (HORTA; GRUNBERG; MONTEIRO, 1999, p. 4). A escola, como um espaço democrático e de socialização, poderia abrir espaço para as discussões com recortes locais, contribuindo para a preservação de alguns edifícios e evitando a demolição de outros.

Foi interessante a comunicação com as pessoas escolhidas, pois por vivenciarem experiências em épocas diferentes e também possuírem realidades diferentes, as observações foram diversas sobre o espaço.

Vale salientar que não satisfeita, também realizei conversas, de forma não estruturada, com as turmas em que ministrei aula na Escola Estadual Dr. José Marcelino de Souza. Durante as aulas, foram questionadas as mesmas perguntas feitas para os dez estudantes escolhidos, em média conversei com 350 estudantes. Com isso, pude fazer algumas observações mais generalistas sobre a problemática da pesquisa e a opinião dos jovens se assemelha com a percepção do grupo de estudantes que pude estabelecer o diálogo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As experiências vivenciadas ao longo da pesquisa foram enriquecedoras, principalmente no momento em que pude dialogar com as pessoas. O contato presencial com as pessoas foi essencial para uma análise mais profunda sobre os problemas apontados. A dinâmica de ir ao local registrar fotografias, conversar com a população, foi o que me motivou a dar continuidade ao desenvolvimento do trabalho, diante de tantas dificuldades enfrentadas, sobretudo, durante o período mais agudo da pandemia de Covid-19.

Ao ingressar no PPGAG, as expectativas eram altas em relação aos encaminhamentos da pesquisa, mas muitos obstáculos tiveram que ser superados para que o trabalho fosse concluído. As aulas presenciais foram suspensas por meses e os períodos de distanciamento social afetaram diretamente a pesquisa de campo. Além da preocupação com os familiares e amigos, foi um momento no qual necessitei cuidar da saúde mental. Além disso, precisei me dedicar ao meu trabalho, enquanto professora da rede estadual de educação que, assim como no ensino superior, buscando me reinventar enquanto profissional de diversas formas para tentar dar conta de uma nova realidade.

Inicialmente, pensei em discutir sobre o patrimônio histórico edificado que se localiza no centro da cidade, mas foi necessário escolher um, dentre os diversos edifícios históricos de Nazaré, para conseguir dar conta da discussão. Não foi difícil a escolha do edifício, além de ser utilizado pela população diariamente, ele marca um processo importante da cidade. A sua configuração enquanto cidade, que um dia contava com os trilhos pelas ruas, se dá através dos acontecimentos realizados naquele espaço, um fenômeno urbano que criou uma identidade e um sentimento de pertencimento.

A cidade sofreu mudanças significativas com a construção da estrada de ferro, pois a partir da circulação de pessoas e mercadorias houve um grande desenvolvimento nas suas atividades comerciais, além das inúmeras construções arquitetônicas.

O desenvolvimento das ferrovias, além de transformar todo o sistema de transporte, também deu origem às estações de trem com um novo tipo arquitetônico, segundo Kuhl (1998). Ela explica que elas evoluíram tanto a partir de suas formas, como também estimularam as construções de armazéns, depósitos e oficinas de locomotivas (KUHL, 1998, p. 58). A autora explica que as companhias ferroviárias se tornaram um dos maiores patronos de construção durante o século passado e as arquiteturas de suas estações abrangem os estilos do século XIX.

Kuhl (2008) explica que a preservação do patrimônio arquitetônico vinculada ao processo de industrialização é pouco debatida. A estação ferroviária de Nazaré faz parte da

história de um processo de desenvolvimento crescente da cidade, logo, o valor afetivo e simbólico associado às atividades produtivas e ao trabalho, como explica a autora, possuem relevância e devem ser analisados. Nesse sentido, faz-se necessário o debate sobre o papel memorial desses bens para se tentar entender quais são os interesses desse tipo de patrimônio a ser preservado, seja de maneira articulada ou isolada.

No entanto, meu questionamento principal era entender o motivo pelo qual após a desativação da estrada de ferro a estação continuou a existir, visto que o local de suas oficinas foi demolido. Assim, pude observar que ali além de guardar memórias que mexem com o sentimento da população, principalmente daquela mais antiga, persiste em conter uma memória de prosperidade da cidade que, em tese, ainda permanece.

O seu funcionamento torna o espaço ainda útil para o cidadão de Nazaré. Ela possui uma função, então a estação além de representar um lugar de memória, também representa emprego para a população que trabalha no local, representa lazer para quem usufrui dos serviços do espaço e representa afeto para todos os encontros que aconteciam e ainda continuam acontecendo no lugar.

A partir das análises das narrativas dos moradores, foi possível observar, retornando as análises de Priscila David (2013), às memórias, trajetórias e análises das representações a partir da história oral, representando alguns sentimentos existentes da comunidade.

Foi observado na pesquisa que grande parte da população mais jovem não tem conhecimento sobre a história da cidade ou sobre o patrimônio histórico presente nela. Com isso, pode-se perceber que as pessoas que conheciam um pouco da história do lugar tinham opiniões diferentes das pessoas que desconheciam quando abordamos a questão da preservação.

No diálogo com as pessoas mais velhas pôde-se observar que era necessário preservar a estação por toda história e memórias que ali são guardadas. As pessoas que trabalham no lugar também acham que é importante preservar o espaço porque é o seu local de trabalho, não necessariamente por guardar alguma memória do passado. Já os estudantes foram interrogados com algumas perguntas das quais mudaram de opinião ao conhecerem um pouco da história do lugar. Logo, percebe-se que é necessário haver uma educação patrimonial e que os residentes do município conheçam a sua história, muito do que se foi perdido e do que não é cuidado perpassa pelo não conhecimento da grande maioria.

Ao longo da vida, os indivíduos adquirem e constroem memórias a partir das suas experiências pessoais e das relações com os sujeitos de uma determinada realidade. A “memória”, segundo Iván Izquierdo (2014), significa aquisição (aprendizado ou aprendizagem), formação, conservação e evocação (recordação, lembrança, recuperação) de

informações. Essas informações são compartilhadas a partir dos fatos vividos no decorrer da história, existindo diversos elementos que irão caracterizar a sua construção.

Por outro lado, Michael Pollak (1992) explica que a memória parece ser algo individual, próprio da pessoa, mas salienta que Maurice Halbwachs (1990) entende a memória como um fenômeno coletivo e social, um fenômeno construído coletivamente e submetido a transformações, possuindo uma característica mutável, tanto individual quanto coletiva. Essa construção foi sendo percebida ao longo das narrativas dos entrevistados.

A pesquisa buscou fazer uma análise sobre a memória e representação da Estação Maria Fumaça, um lugar de diversos significados, frequentado por grupos sociais distintos, com olhares diferentes sobre o mesmo espaço. A comunidade se apropria da estação de diversas maneiras e a memória que se tem do espaço permite a construção de uma identidade. Porém mesmo com esse entendimento, foi observado a não atuação de forma frequente do setor público para o processo de preservação da estação.

O patrimônio cultural é o conjunto de manifestações populares, tradições e bens que pode ser refletido e problematizado. O seu significado está ligado ao processo de preservação, como explica Ana Lúcia de Abreu (2016), que a forma pela qual compreendemos o patrimônio interfere diretamente nas formas de apropriação. A estação como um monumento possui um valor histórico, como observa Riegl (2014[1903]), este valor se constituiu na ideia daquilo que não pode ser reproduzido, sendo a estação um testemunho de um acontecimento histórico que não acontecerá mais. Não foi criada para ser um monumento, mas se tornou um monumento de valor histórico.

As fontes iconográficas foram importantes para realizar algumas comparações sobre as mudanças ocorridas na edificação ao longo do tempo. Esse método permite avaliar alguns elementos seguros e objetivos para a interpretação, como explicou Kossoy (2001). Foi possível perceber que a estação está intimamente relacionada ao seu entorno e também com as festividades que acontecem na cidade, além de ser um ponto para diversos tipos de comércio. Gonçalves (2007) aborda em como a atividade comercial pode ser, em alguns casos, propositiva na manutenção e preservação do patrimônio. Existem formas de garantir a preservação e a conservação de um patrimônio histórico, seja a partir do tombamento ou do registro. Para compreender a problemática que gira em torno da preservação do patrimônio, é necessário entender como se dá a construção da consciência coletiva.

Com a análise da memória, individual e/ou coletiva, é possível perceber como se constrói determinada identidade de uma comunidade. Isso nos faz pensar sobre os principais motivos para que a estação de Nazaré permanecesse, enquanto que outras estações foram

abandonadas ou simplesmente derrubadas de alguns sítios. Ao que tudo indica, alguns fatores podem ser constatados por conta das políticas públicas de cada localidade, como também pelas funções que lhes foram dadas logo após a desativação das linhas. A estação de Nazaré carrega muito das histórias dessa época de grande circulação econômica, de mercadorias e também de pessoas, visto que o município detinha certa influência em relação a todas as cidades circunvizinhas.

Como consideração final, portanto, podemos afirmar que a história dessa ferrovia, em particular, está intimamente ligada à memória da população de Nazaré, como um fato urbano e sociocultural que merece ser compreendido, interpretado, discutido e registrado no meio acadêmico e científico contemporâneo.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Leonardo. **Passageiros - A estrada da Saudade**. [S.l]: Leonardo Almeida, 2017. Son., color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=YbmzyegNFRI>. Acesso em: 05 mai. 2022.
- ARAÚJO, Eloísa Carvalho de. **CULTURA E CIDADE: UM OLHAR CONTEMPORÂNEO**. [entre 2000 e 2020].
- BAHIA. IPAC. **Inventário de Proteção do Acervo Cultural: Monumentos e Sítios do Recôncavo, II Parte**. 1982. v. 3.
- BECKER, Howard S. Observação social e estudos de caso. In: _____. **Métodos e Técnicas de Pesquisa em Ciências Sociais**. Trad. Marco Estevão e Renato Aguiar. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 117-133.
- BERNARDINO, Iana Ludermir; LACERDA, Norma. Centros históricos brasileiros: tensões entre a obsolescência imobiliária e a construção de novas espacialidades. **Revista Brasileira De Estudos Urbanos e Regionais**, v. 17, n. 1, p. 61-74, abr. 2015. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4992>. Acesso em: 16 mai. 2021.
- BRASIL. IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. XXI Volume. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- CARLETTO, Cássia Maria Muniz. **A Estrada de Ferro de Nazaré no contexto da Política Nacional de Viação Férrea**. 1979. 365 f. Dissertação (Mestrado) – Ciências Sociais, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1979. Disponível em: https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/1_a_estrada_de_ferro_de_nazare_no_contexto_da_politica_nacional_de_viacao_ferrea.pdf. Acesso em: 18 abr. 2021.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora da UNESP, 2006.
- CHUVA, Márcia. Por uma história da noção de Patrimônio Cultural no Brasil. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 34, p. 147-165, 2012.
- DAVID, Priscila. **História Oral: Metodologia do Diálogo**. 2013. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5703236.pdf>. Acesso em: 29 set. 2021.
- ESTRADA DE FERRO Nazaré: estações ferroviárias em 1960. [201-?]. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-Bahia/Estrada-de-Ferro-Nazare-estacoes.shtml>. Acesso em: 05 mai. 2022.
- FEIJÓ, Glauco Vaz. Metodologias de estudos da narrativa e do discurso na interpretação de fontes orais de história. **Revista Pesquisa Qualitativa**, São Paulo (SP), v. 6, n. 10, p. 1-26, abr. 2018. Disponível em: <https://editora.sepq.org.br/rpq/article/view/204>. Acesso em: 20 set. 2021.

FERNANDES, José A. Rio. **CENTRO HISTÓRICO E URBANISMO: QUESTÕES, REFLEXÕES E INQUIETAÇÕES, A PROPÓSITO DO PORTO.** Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente, pp. 12 a 25, 2011.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil.** 2019. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_ilheus/nazare.htm. Acesso em: 02 mar. 2021.

GIOVANNONI, Gustavo. **Textos Escolhidos.** São Paulo: Artes & Ofícios Ateliê Editorial, 2013.

GLOBO REPÓRTER - História das Ferrovias no Brasil. [S.l.]: FrancoVerdeTrem, 2012. Son., color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=j-5uOoJ9QVk&t=4s>. Acesso em: 05 jul. 2022.

GOMES, Ana Lúcia de Abreu. Por uma semântica do patrimônio cultural. **Revista Ibero-Americana De Ciência Da Informação**, n. 9, v. 2, p. 441–459, 2016.

GONÇALVES, Janice. Pierre Nora e o tempo presente: entre a memória e o patrimônio cultural. **Historiæ**, v. 3, n. 3, p. 27–46, 2013.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Os limites do patrimônio. In: LIMA FILHO, Manuel Ferreira; ECKERT, Cornélia; BELTRÃO, Jane (Org.). **Antropologia e Patrimônio Cultural: diálogos e desafios contemporâneos.** Blumenau: Nova Letra, 2007, p. 239-248. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Texto%20%20-%20GON-ALVES.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2023.

_____. O Patrimônio como Categoria de Pensamento. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (Org.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos.** Rio de Janeiro: Lamparina, 2003. p. 25-33.

GROSSI, Virgínia Campos et al. **Percepção urbana: entrelaçamentos entre o pensamento de Lucrécia Ferrara e de Armando Silva.** 2021. Disponível em: [file:///C:/Users/Jaryane/Downloads/2++\[port\]+Percep%C3%A7%C3%A3o+urbana+entrela%C3%A7amentos+entre+o+pensamento+de+Lucrecia+Ferrara+e+de+Armando+Silva.pdf](file:///C:/Users/Jaryane/Downloads/2++[port]+Percep%C3%A7%C3%A3o+urbana+entrela%C3%A7amentos+entre+o+pensamento+de+Lucrecia+Ferrara+e+de+Armando+Silva.pdf). Acesso em: 20 fev. 2021.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva.** São Paulo: Vértice, 1990.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade.** 11. ed. Rio de Janeiro: Dp&a, 2006.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia Básico da Educação Patrimonial.** 1999. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/temp/guia_educacao_patrimonial.pdf.pdf. Acesso em: 07 ago. 2022.

IPHAN. **História das Ferrovias no Brasil.** 2014a. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>. Acesso em: 05 jul. 2022.

_____. **Rede Ferroviária Federal S.A.** 2014b. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611/>. Acesso em: 06 jul. 2022.

IZQUIERDO, Iván. **Memória**. 2. ed. Porto Alegre: Artemed, 2014.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. 2001. Disponível em: <https://docero.com.br/doc/s1n0c5n>. Acesso em: 10 set. 2021.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

LOPES, Bernarda Elane Madureira. Grupo Focal na Pesquisa em Ciências Sociais e Humanas. **Revista Educação e Políticas em Debate**, v. 3, n. 2, p. 482-492, ago./dez. 2014. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/revistaeducapoliticas/article/view/30290/16545>. Acesso em: 05 ago. 2022.

MARIA FUMAÇA pega fogo em Nazaré; Confira imagens e vídeo. 2015. Disponível em: <https://midiabahia.com.br/urgente-maria-fumaca-pega-fogo-em-nazare-confira-imagens-e-video/>. Acesso em: 08 out. 2022.

MEDEIROS, Roque. **Feira da Amizade Junina**. 2009. Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/overblog/feira-da-amizade-junina>. Acesso em: 05 mar. 2022.

MENEGUELLO, Cristina. **O coração da cidade: observações sobre a preservação dos centros históricos**. 2005. Disponível em: <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=121>. Acesso em: 22 jul. 2020.

MOREIRA, Daniel Augusto. **Entrevistas e Estudos de Caso**. 2007. 4 f. Monografia (Graduação), Faculdade Magister, [S.l.], 2007. Disponível em: https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/1255607/mod_resource/content/0/EntrevistaseEstudodecaso.pdf. Acesso em: 25 set. 2021.

NAZARÉ: Cartão-postal da cidade sofre incêndio. 2015. Disponível em: https://www.andaiam.com.br/index/noticias/id-49262/nazare__cartao_postal_da_cidade_sofre_incendio. Acesso em: 08 out. 2022.

NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. O campo do patrimônio cultural e a história: itinerários conceituais e práticas de preservação. **Antíteses**, v. 7, n. 14, p. 45-67, jul./dez. 2014.

PIRÔPO, Marcius. **NAZARÉ: Feira da Amizade, fecha com chave de ouro, os festejos juninos de 2022; Sucesso de público, atrações e organização (vídeo)**. 2022. Disponível em: <https://www.pirononews.com/2022/06/nazare-feira-da-amizade-fecha-com-chave.html>. Acesso em: 09 out. 2022.

POLLAK, Michael. “Memória e identidade social”. **Estudos Históricos**, v. 5, n. 10, 1992.

RIEGL, Alois. **O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem.** Lisboa: Perspectiva, 2014 [1903].

RISCADO, Júlia Erminia. Patrimônio e cidade: uma análise sobre os centros históricos brasileiros em tempos de reestruturação urbana. **MÉTIS: história & cultura**, v. 17, n. 33, p. 293-306, jan./jun. 2018. Disponível em: <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/viewFile/6694/3473>. Acesso em: 10 jul. 2021.

SANT'ANNA, Márcia. A cidade-patrimônio no Brasil: lições do passado e desafios contemporâneos. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. n. 35, p. 139-155, 2007.

SANTANA, Gisane Souza; SIMÕES, Maria de Lourdes Netto. Identidade, memória e patrimônio: a festa de Sant'ana do Rio do Engenho, Ilhéus (BA). **Textos Escolhidos de Cultura e Arte Populares**, v. 12, n. 1, mai. 2015. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tecap/article/view/16353/0>. Acesso em: 18 out. 2019.

SANTOS, Jariane de Oliveira dos; SILVA, Luís Cláudio Requião da. Transformações na paisagem urbana do Centro Histórico de Nazaré-BA: o Patrimônio como Testemunho. In: SIMPÓSIO CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS DA BAHIA, 6., 2018, Santo Antônio de Jesus. **Anais[...]**. Santo Antônio de Jesus: 6º Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia, 2018. Disponível em: <http://anais.uesb.br/index.php/ascmpa/article/view/8507>. Acesso em: 16 out. 2019.

SILVA, Luís Cláudio Requião. Paisagem Cultural e Patrimônio Edificado nas Cidades Portuárias do Recôncavo Baiano: um estudo para preservação. **Revista Eletrônica Tempo - Técnica - Território**, v. 6, n. 2, p. 1-24, 2015. Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/ciga/article/view/21539/15379>. Acesso em: 10 out. 2019.

SILVEIRA, Denise; CORDOVA, Fernanda. A Pesquisa Científica. In: _____. **Métodos de Pesquisa**. 1. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. p. 31- 42.

TEIXEIRA, José Dimas. **EFN - Estrada de Ferro Nazareth - São Roque do Paraguaçu a Jequié (BA)**. [S.l.]: Estações Ferroviárias Mineiras, 2022. Son., color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=IPNR8gByGMQ&t=9s>. Acesso em: 05 out. 2022.

TRUSIANI, Elio. Do Centro Histórico à Cidade Histórica: a dimensão do projeto de conservação – o caso da cidade de Roma. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Editora UFPR, n. 9, p. 101-106, jan./jun. 2004. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/made/article/view/3085>. Acesso em: 05 jul. 2021.

GALERIA DE FOTOS Nazaré. [20-?]. Disponível em: <https://www.visiteobrasil.com.br/nordeste/bahia/baia-de-todos-os-santos/fotos/nazare>. Acesso em: 05 mai. 2022.

ZANIRATO, Sílvia Helena. A Restauração do Pelourinho no Centro Histórico de Salvador, Bahia, Brasil. Potencialidades, limites e dilemas da conservação de áreas degradadas. História, cultura e cidade. **Historia Actual Online**, n. 14, p. 35-47, 2007. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2529031>. Acesso em: 22 set. 2021.

ZORZO, Francisco Antônio. Ferrovias e Rede Urbana na Bahia (1860-1930). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10., 2001, [S.l.]. **Anais[...]**. [S.l.]: 10º Encontro Nacional da Anpur, 2001. Disponível em: <https://silo.tips/download/ferrovia-e-rede-urbana-na-bahia>. Acesso em: 06 ago. 2022.

_____. Retornando à História da Rede Viária Baiana: O Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia (1850-1950). **Sitientibus**, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, jan./jun. 2000. Disponível em: https://estudoscolaborativos.sei.ba.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/ZORZO_retornando_a_historia_da_rede_viaria.pdf. Acesso em: 07 ago. 2022.

APÊNDICE A – Entrevista

APÊNDICE B – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro, por meio deste termo, que concordei em ser entrevistado (a) e/ou participar na pesquisa de campo referente ao projeto/pesquisa intitulada “**Memória e Representação do Patrimônio Arquitetônico: um Estudo Sobre a Estação Ferroviária Alexandre Bittencourt, localizada no Centro Histórico de Nazaré, Bahia.**”, desenvolvida por Jariane de Oliveira dos Santos. Afirmo que aceitei participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa.

Nazaré, _____ de junho de 2022.

(Assinatura do participante da pesquisa)

TERMO DE COMPROMISSO

Declaro que as informações acima prestadas são verdadeiras, e assumo a inteira responsabilidade pelas mesmas.

Nazaré, _____ de junho de 2022.

(Assinatura do participante da pesquisa)