

NAZARÉ: DA ESCOLA NORMAL, “DAS FARINHAS”, DO RECÔNCAVO, DO PORTO, DA ESTRADA DE FERRO

Cíntia Maria Luz Pinho de Souza
Professora Mestre em Educação pela Universidade Estadual da Bahia
E-mail: cintialux@hotmail.com

Palavras-chave: História. Educação. Escola Normal.

1 Introdução

Reporto-me neste momento à pequena Cidade de Nazaré, localizada no recôncavo sul baiano, desenvolvida em ambas as margens do rio Jaguaripe, localizada a 54 km, em linha reta da capital e pela rodovia BA-001, via “*ferry-boat*”, a 61 km. Atualmente com 437 anos de povoamento e 160 de emancipação política.

A povoação de Nazaré, segundo Tavares (2003), foi desmembrada da Vila de Jaguaripe e elevada a Vila de Nazareth em 25 de outubro de 1831. Tornou-se cidade com o nome de Constitucional Cidade de Nazareth, em 10 de novembro de 1849. Vieira (1996, p. 11) relata em seu livro *Porta do Sertão*, que, por volta do ano de 1573, o fidalgo Fernão Cabral de Ataíde e sua esposa chegaram a Nazaré e ali se estabeleceram à margem direita do rio Jaguaripe, edificando a Casa Grande, senzala e uma pequena capela de taipa para o culto de São Bento.

Devido à importância do município como produtor de mandioca, a cidade ficou conhecida por “Nazaré das Farinhas”. Seu porto, situado no limite da navegação do rio Jaguaripe, especializou-se como porto farinheiro.

Segundo o professor:

a farinha feita no Brasil foi moeda, foi salário, com ela se pagou tropa, com ela Portugal pode manter o seu Império, com ela, regimentos inteiros foram pagos para a conquista e a segurança da Colônia em distâncias hoje nem sonhadas (TEIXEIRA, 1991, p. 15).

A esse respeito afirma ainda sobre a importância da farinha e sua significativa produção na região de Nazaré que:

Tirar a farinha daqui para sustentar Regimentos na Colonização de Angola, mandar farinha daqui para Gôa, lá nas distâncias da Índia, e todas às vezes que havia necessidade de manter tropas de todo o Império português, na defesa desse mesmo Império, eram os soldados pagos com farinha produzida neste Vale do rio Jaguaripe. Nenhuma das regiões baianas terá contribuído tanto para a estrutura do Império português, quanto esta área [...] (TEIXEIRA, 1991, p. 15).

Nazaré durante a década de 1950 estava inserida no cenário desenvolvimentista e apresentava juntamente com outros municípios do recôncavo sul baiano a sua relevância enquanto cidade produtora agrícola, especialmente da farinha de mandioca, daí ter recebido o cognome Nazaré “das farinhas”, até hoje popularmente conhecida.

Vale ressaltar que, no período da criação da Escola Normal, a cidade também possuía o Colégio Clemente Caldas, destinado ao ensino primário, ginásial e agrônômico em regime de internato e externato. Em anexo ao mesmo existia o Asilo de Meninos Desvalidos, criado no ano de 1778 pelo casal sr. Manuel Clemente Caldas e sua esposa sra. Bernarda de Jesus Caldas, que também merece ser aqui mencionado por sua relevância histórica e educacional.

Segundo (VIEIRA, 1996, p. 225), em 1912, o Colégio Clemente Caldas teve como fundador o professor Isaías Alves, na época proprietário e diretor do Ginásio Ipiranga, localizado em Salvador. Em 1940¹, após 28 anos, passou a direção para o poeta, escritor, romancista Anísio Melhor. No ano de 1930, o referido Ginásio foi equiparado ao “Gymnásio Pedro Segundo”, do Rio de Janeiro.

Já no início do século XX, Nazaré procurou desenvolver outras culturas de subsistência para o abastecimento da capital baiana e da região do Recôncavo. Caracterizou-se como pólo econômico e educacional, beneficiando-se da estrada de ferro como veículo de comunicação. Durante o período anterior à criação da Escola Normal de Nazaré (ENN), verifica-se um cenário desenvolvimentista, cujo principal meio de transporte era a linha férrea, sediada inicialmente em Nazaré (desde 1875) e posteriormente (1941) transferida para São Roque do Paraguaçu, que ligava o Recôncavo ao sudoeste baiano, fazendo com que Nazaré fosse o entreposto comercial daquela região.

Ressalto que a linha férrea trouxe muitos benefícios a Nazaré, sendo inclusive um dos motivos para a criação da ENN, visto que permitia a vinda de alunas de outros municípios para o internato feminino da referida instituição de ensino, chegando a receber 120 alunas

¹ É preciso notar que, desde 1930, o professor Isaías Alves era uma figura nacional e no período de 1937 a 1940, Secretário da Educação do Estado da Bahia, sendo seu irmão, Landulfo Alves, interventor do Estado da Bahia no Estado Novo, dirigido por Getúlio Vargas.

internas. Assim, pois, Nazaré preparava-se para receber a ENN com todos os seus anseios e desejos de possuir uma escola de níveis secundário e normal que proporcionaria à cidade o orgulho de sediar uma “Escola Normal”, objeto característico de desenvolvimento e modernidade local.

2 Breves Considerações de Nazaré na década de 50 do Século XX

Na década de 1950, período áureo da ENN, como se encontrava Nazaré das Farinhas? E a sua relação com a Escola Normal?

Durante o recenseamento referente ao ano de 1950, a população nazarena era constituída de 24.045 habitantes, sendo 11.450 homens e 12.595 mulheres e o número de habitantes alfabetizados chegava a 7.751 pessoas, ou seja, 37% da população (IBGE, 1958, p. 78).

Nesse período, 1950, segundo (IBGE, 1958), em Nazaré, existiam três aglomerações urbanas: Cidade de Nazaré com 11.205 hab., Vila de Muniz Ferreira com 911 hab. e a Vila do Onha com 425 hab. No censo do mesmo ano, Nazaré classificou-se em 12º lugar dentre as cidades baianas mais populosas.

O município apresentou seu desenvolvimento por volta dos anos de 1940/1950 com a construção dos principais equipamentos urbanos. Outro fato de progresso foi o estabelecimento da linha de navegação regular a vapor para a capital do Estado e a permanência de sua ferrovia, a Estrada de Ferro de Nazaré, que, neste período, já alcançava a sua extensão máxima, 290 Km, chegando à Cidade de Jequié-BA.

Conseqüentemente, viveu um processo de crescimento econômico, inclusive um início de industrialização através de instalações de fábricas de tecidos, de óleos vegetais, curtumes, olarias mecanizadas etc., assim como a chegada da usina hidrelétrica.

Teve também a Cidade de Nazaré, um grande número de jornais, demonstrando, desta forma, uma certa efervescência cultural. Pude verificar nos arquivos visitados, a grande veiculação de notícias referentes à Escola Normal ao longo da sua existência.

Verifico, a partir das informações do IBGE, que o ensino público primário em Nazaré era em número bastante reduzido em comparação ao número de habitantes daquele período, uma média de 353 habitantes por unidade escolar e o acesso à escola chegava a 14,98% da população matriculada (IBGE, 1958, p. 79).

Percebo o quanto o município de Nazaré necessitava de maior número de escolas e conseqüentemente acesso dos alunos às mesmas, visto que, de acordo aos preceitos

educacionais e políticos vigentes na época, não mais cabia ao território brasileiro tal estatística de analfabetismo.

Ao fazer um breve levantamento sobre as Escolas Normais da Bahia,² pude constatar que, durante 100 anos (1836 a 1937), foram criadas 11 Escolas Normais na Bahia. Notei que públicas foram apenas três: A Escola Normal da Bahia, a de Caetité e a de Feira de Santana. As demais são privadas, e, na sua maioria, religiosas. Apenas a da Cidade de Nazaré era de propriedade de uma mulher e, no caso, casada.

A esse respeito os dados chamam a atenção para a lentidão da evolução do ensino normal na Bahia e que o Estado criou somente 3 escolas normais públicas: em Barra e Caetité, em 1895, ambas extintas após 8 anos de funcionamento e as de Feira de Santana e Caetité esta última reaberta em 1925.

Estes dados mostram que não havia no Estado, neste período, o interesse em expandir as escolas públicas, e sim desenvolver uma política de equiparação e, por consequência, de subvenções, visto que só poderiam recebê-las as escolas equiparadas. Neste sentido, a política de subvenções promoveu uma educação de coparticipação, uma transferência de responsabilidades.

3 No Vai-e-Vem do Trem. A Estrada de Ferro de Nazaré e o Traslado das Normalistas Internas

Seria impossível pesquisar a Escola Normal de Nazaré³ sem mencionar, mesmo que brevemente, a Estrada de Ferro de Nazaré (EFN), a qual foi a responsável pela comunicação do recôncavo sul ao sudoeste baiano, trazendo à promissora cidade as “meninas” ou as “normalistas”, oriundas dos municípios os quais eram percorridos pela EFN.

Partindo das informações de ex-alunas da ENN e comunidade local sobre a origem das alunas internas, o cotidiano da Escola Normal de Nazaré, bem como o seu crescimento e decréscimo estiveram relacionados à EFN, ali sediada, fez-se necessário uma breve análise sobre a importância da EFN para a Escola Normal.

² Ver TAVARES, Luís Henrique Dias. *Fontes para o estudo da educação no Brasil-Bahia*. 2. ed. Salvador: UNEB, 2001/2002.

³ Este artigo é um resumo do II Capítulo da minha dissertação: Escola Normal de Nazaré: formação de professores e a missão civilizadora no recôncavo da Bahia (1934 a 1960), sob orientação da prof^{ra} Dra. Jaci Maria de Ferras Menezes.

Para tanto, abordo, a partir deste momento, a trajetória da EFN durante o início do século XX até 1960, para que seja traçado um paralelo com o período antecedente à ENN e o recorte temporal desta pesquisa.

Através da iniciativa do médico Alexandre José de Barros Bittencourt, em 1875, foi dado início ao percurso da linha férrea da cidade de Nazaré até a localidade do Onha. Após dez anos, a Província adquiriu cotas e se tornou acionista da Companhia e, desta forma, deu início ao prolongamento do trecho até a Villa de Santo Antonio de Jesus.

Durante aproximadamente nove décadas, a EFN foi o elo de desenvolvimento de cidades que foram sendo beneficiadas ao longo do crescimento desta linha férrea. A Cidade de Nazaré foi a primeira a ser diretamente favorecida e se tornou a sede e a cidade inicial do percurso; por seu porto fluvial estar ligado ao comércio com a capital, transformou-se em pólo regional chegando, posteriormente, a ter relações com o comércio exterior, de acordo com Zorzo (2001).

A EFN fortalecia as atividades econômicas em todas as cidades por onde passava. Sua existência significou total mudança da estrutura social e econômica do sudoeste da Bahia, região da qual Nazaré foi a “capital”. De acordo com as declarações de Cid Teixeira:

[...] É uma afirmação apoiada numa objetividade contábil. Era realmente a capital dessa região. [...] de Jequié até aqui *Nazaré*, nada se fez. Nenhuma cidade evoluiu, nenhum grupamento vicinal criou condições, nada realmente se deliberou que não passasse pelo fato da existência da E. F. N., aqui sediada (TEIXEIRA, 1991, p. 20). (Grifo nosso.)

Zorzo destaca a relevância da EFN para a região por ela percorrida através da seguinte afirmação:

[...] quase toda a totalidade do café baiano de exportação era produzido na zona da E. F. N. Em 1927, chegou a ocorrer que a produção regional superou à de exportação do Estado da Bahia [...]. No mesmo ano a E. F. N. transportou cerca de 9,1% da produção baiana de cacau e 33,8% de fumo, destinadas à exportação (ZORZO, 2001, p. 143).

A partir do ano de 1927, a linha se expandiu até o município de Jequié, local em que a mesma atingiu sua máxima extensão, 290 Km. Dessa forma, a linha férrea percorria 12 municípios: Nazaré, Santo Antonio de Jesus, São Miguel das Matas, Amargosa, Laje, Mutuípe, Jequiriçá, Ubaíra, Santa Inês, Itaquara, Jaguaquara e Jequié.

Segundo Zorzo (2001), de 1927 a 1949, o número de passageiros (anual) passou de 137.101 para 243.340 pessoas. Dentre esses passageiros, estava a presença das normalistas da

Escola Normal de Nazaré, seus pais e demais familiares. Assim, através do percurso da EFN, houve a expansão da Escola e seu internato feminino. Essas “meninas de D. Guiomar”, oriundas de várias localidades, eram filhas de grandes fazendeiros e comerciantes da região, que confiavam à “D. Guiomar”, criadora e diretora do Educandário de Nazaré, seus “bens mais preciosos”. As meninas, a partir daquele momento, eram entregues à educadora, que era responsável pela formação educacional, bem como social e moral.⁴

Pela estrada, afirma “vinham alunas no início do ano letivo, viajavam para suas casas nas férias, transitavam familiares, correspondências e encomendas” (PASSOS, 2005, p. 65).

Uma ex-aluna interna registrou que a estrada encurtava as distâncias entre elas e as famílias, “[...] era um lugar mais perto, onde havia um internato de confiança, que a gente sabia que havia assim um cuidado especial [...]” (PASSOS, 2005, p. 65-66).

Através da expansão da EFN a Escola Normal começou a ser a melhor opção para as meninas oriundas do recôncavo sul e sudoeste baiano que não podiam ou não queriam ir para Salvador, por ser uma alternativa mais econômica e por possuir localização privilegiada, mais próxima de casa e sob a possibilidade de supervisão das famílias.

A importância da EFN para a Escola Normal pode ser exemplificada também por Maria Clarice Passos (aluna interna entre os anos de 1938 a 1943), a partir da fala da ex-aluna que:

[...] tinha a estrada de ferro em que o trem parava em Nazaré. Então, quando o trem chegava 5 horas da tarde, você via muitos pais e os familiares entrando, ou para acertar contas ou para ver as filhas. Tirava, passeava e chegava no outro dia [...] (PASSOS, 2005, p. 65-66).

Como se pode observar, a ENN e o seu internato feminino receberam grande influência da Estrada de Ferro, visto que foi a responsável pelo traslado de alunas, familiares e comunidade em geral que procuravam ofertar às suas filhas uma educação de qualidade, podendo dar continuidade aos estudos após o ensino primário, bem como seria uma segunda alternativa de destino após a capital. Essas informações foram recorrentes durante a entrevista da aluna interna, sra. Maria Clarice Passos.

Ainda de acordo com Francisco Zorzo (2001), a chegada da empresa ferroviária, com a região atravessada pela linha de trens, constituiu-se numa referência moderna para a mudança da ordem das coisas e dos papéis sociais. No fim do século XIX e início do século

⁴ Neste momento percebo que a Escola era voltada para as meninas que podiam pagar por sua permanência, e que eram direcionadas a uma escola feminina (pelo menos no seu internato). Desta forma, a co-educação acontecia nas escolas públicas, particulares e/ou subvencionadas.

XX, o trem era visto como um elemento civilizador. A estação ferroviária era a agência de urbanidade por excelência.

Desta forma, essas cidades privilegiadas com a linha férrea, eram vistas como zonas de expansão comercial. Nazaré e Jequié, cidades - extremo da EFN, por volta do ano de 1930, eram cidades de primeira ordem:

As duas eram voltadas para o mercado exterior: ‘porto do mar ou da terra’. Tornaram-se capitais regionais importantes, em tempos diferentes. Nazaré, na década de 30, e período da criação da *Escola Normal de Nazaré* a qual viveu o final de sua melhor fase, enquanto centro regional do Sul do Recôncavo que influenciava até o Sudoeste da Bahia, exibindo inclusive o surto de industrialização, tornando-se uma cidade prestadora de serviços regionais, dotada dos melhores colégios, hospitais, meios de comunicação e lazer (ZORZO, 2001, p. 113). (Grifo nosso.)

A esse respeito, Carletto (1979) afirma que:

[...] em 1936 a E.F.N. atingira ‘o maior saldo’ de toda a sua existência [...]. Comparando-se a taxa de utilização dos seus vagões com a de outras cinco maiores estradas de ferro do Brasil – Sorocaba, Mogiana, Leopoldina, Great Western e Rede de Viação Cearense – a de Nazaré era o maior: 67,46% (CARLETTO apud TAVARES, 2003, p. 56).

Associado ao progresso trazido através da EFN ao comércio local e regional, a educação também recebeu influência em seu desenvolvimento. É importante destacar que, para qualquer cidade, a presença de uma escola normal era um importante símbolo de progresso, modernidade e civilização, como chama a atenção (SOUSA, 2001).

Nazaré, naquele período, influenciada pelo progresso ali instaurado, criou a Escola Normal para preencher uma lacuna no âmbito educacional, em decorrência das exigências criadas pelos moradores e por residentes de localidades circunvizinhas sedentos por uma educação de qualidade que eliminaria a necessidade de mandar suas filhas para a capital.

Assim, D. Maria Clarice Souza Passos afirmou que:

Devido *ao fato de* nossa irmã mais velha já estar estudando em Salvador e a despesa era muito maior, nós fomos estudar em Nazaré. *Relatou ainda que:* Eu adorava a Escola, o internato e tudo *D. Clarice*, já minha irmã não, só falava em ir embora, tanto foi que no ano em que me formei ela deixou os estudos, só dormia comigo no mesmo quarto, mesmo sendo mais nova. Sabe por quê? Porque ela deixou o namorado em Amargosa (risos) [...].⁵ (Grifo nosso.)

⁵ Entrevista com D. Maria Clarice Souza Passos, ex-aluna da Escola Normal de Nazaré, Nazaré, 2008.

Deste modo, a relação da EFN e o internato feminino da Escola Normal foi abordada constantemente pelas alunas internas, fazendo com que se perceba a importância deste elo entre escola, a EFN e o internato feminino; assim afirmou a entrevistada:

Minha mãe nunca foi nos visitar, meu pai foi, mas qualquer familiar que saísse de Amargosa para Salvador, que passasse em Nazaré, você sabe que o trem passava por Nazaré, não é? Ia até São Roque do Paraguaçu para pegar o navio. Quando passavam sempre iam nos visitar e trazer ou levar cartas. D. Guiomar deixava a qualquer hora, mas tinha que saber se a carta era mesmo dos pais.⁶

Ao longo dos anos, a linha férrea de Nazaré foi perdendo sua função relevante e diversos fatores contribuíram para a desativação gradativa deste importante meio de transporte. Em 1930, foi construída a estrada de rodagem de Nazaré a Santo Antonio de Jesus, fator que também influenciou na substituição gradativa da ferrovia e, desse modo, os acontecimentos locais e regionais mudaram de rota, surgindo novos centros urbanos, que, independentes da linha férrea, conseguiram permanecer em desenvolvimento e se destacaram como novas capitais regionais, a exemplo de Santo Antonio de Jesus.

A instalação da EFN, em São Roque do Paraguaçu, em 1942, um porto da Baía de Todos os Santos, fez com que Nazaré perdesse a característica de ser a estação inicial da linha férrea. Somada a esse fato, na década de 1960, houve a desativação gradativa da linha férrea que culminou com sua extinção total no ano de 1972. Dessa forma, a cidade recebeu o impacto desse processo, pois não estava o município preparado para manter-se independente do seu maior meio de comunicação com o sudoeste baiano.

O professor Vieira (1996), relata com sentimento a dor de ter presenciado a extinção da EFN:

Noite amena de setembro. 7 horas da noite (mais ou menos) Tênuve nevoeiro. Noite de lua espargindo luz sobre os campos e prados. Morros bem visíveis na luz da lua. Bairro da Muritiba, dirigia-me ao Colégio Estadual Governador Luiz Viana Filho. Caminhava pela rua Cônego Getúlio Rosa. Bordeja uma encosta ao lado direito. O trem apitou. Uma locomotiva e duas classes. Apitava ao entrar na cidade. Sentido oposto ao meu. Meditava sobre a extinção. Um absurdo. Foi o último trem. Soube no dia seguinte (VIEIRA, 1996, p. 102).

A desativação da EFN está relacionada ao conceito de “antieconômico”, ou seja, sem mais sentido para a sua existência, justificativa encontrada pelos políticos da época para a sua

⁶ Entrevista com D. Maria Clarice Souza Passos, ex-aluna da Escola Normal de Nazaré, Nazaré, 2008.

extinção.⁷ A desarticulação da EFN ocorrida integralmente em 1971, gerou diversos debates a respeito, mesmo sendo comprovadamente inviável financeiramente desde 1945 e os fatos políticos e sociais reafirmarem as exigências do seu fechamento.⁸

4 Considerações Finais

É importante ressaltar que, o advento do fechamento da EFN é posterior ao recorte temporal da dissertação, entretanto, a criação do internato feminino da Escola Normal beneficiou-se da EFN e a desativação do internato não teve ligação com a Estrada de Ferro e sim com o falecimento da professora Guiomar Muniz Pereira, no ano de 1957. Assim, ela contribuiu para sua localização e fortalecimento, mas não para o fechamento do internato e a extinção da escola normal.

Sabe-se que a EFN proporcionou a criação e expansão da Escola Normal, porém as leituras, pesquisas e reflexões delas decorrentes mostraram que a linha férrea não foi a responsável pela involução do número de alunas matriculadas na Escola, e sim houve estreita relação com o falecimento de D. Guiomar Muniz Pereira após 1957, momento anterior à extinção da EFN em 1972. O fato é que o internato feminino perdeu a sua função em virtude da diretora não mais estar presente para cuidar, zelar e representar as famílias abastadas do sudoeste baiano em sua Escola Normal.

Pode ser claramente percebido durante a pesquisa que o Estado, em relação ao período em estudo, não promoveu uma política de expansão escolar, - nível do ensino normal, visto que, concentrou-se em uma política de equiparação e, por conseguinte, de subvenções, na qual eram somente beneficiadas as escolas equiparadas, como foi o caso da ENN.

Apesar de não ter vivido a fase áurea de Nazaré e presenciado a existência da EFN, sinto-me motivada a escrever sobre a sua importância, pois, como afirma Joutard⁹ “[...] a História é capaz de instaurar uma distância, pois, na maioria dos casos o historiador não viveu o passado que ele escreve”. Atualmente, posso percorrer o centro urbano de Nazaré e perceber que o passado está presente através das denominações das personalidades da política ferroviária do período imperial, como lembra Zorzo (2001) tomando como exemplo a Av. D.

⁷ A esse respeito ver discurso do Dep. Federal Walson Lopes, em 10 maio 1971 e o debate ocorrido em planária a respeito da desativação da EFN. Ver Vieira, 1996 apud LOPES, 1971.

⁸ A esse respeito Tavares (2003, p. 57) cita alguns fatores que influenciaram a desativação da EFN: o prolongamento da extensão da linha férrea até o povoado de São Roque, a concorrência do transporte rodoviário e o golpe de 1964.

⁹ Conferência proferida no I Encontro Franco-Brasileiro de História Oral, na Escola de Administração/UFBA (29 ago. 2002).

Pedro II, Rua Conselheiro Saraiva, Av. Rui Barbosa e Dr. José Marcelino, o presidente da Província Barão Homem de Melo, um dos fundadores da Tram Road de Nazareth, Alexandre de Barros Bittencourt.

Referências

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Planejada e Orientada por Jurandyr Pires Ferreira. Rio de Janeiro, 1958. v. XXI.

PASSOS, Elizete. *Guiomar Muniz Pereira*. Salvador: EDUFBA-FACED, 2005. (Coleção Educadoras Baianas).

SOUSA, Ione Celeste de. *Garotas Tricolores, deusas fardadas: as normalistas em Feira de Santana: 1925-1945*. São Paulo: EDUC, 2001.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *Fontes para o estudo da educação no Brasil-Bahia*. 2. ed. Salvador: UNEB, 2001/2002.

_____. *Nazaré das farinhas: cidade do rio moreno*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2003. (Coleção Cidades da Bahia).

TEIXEIRA, Cid. Nazaré no vale do Jaguaripe. In: SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DE NAZARÉ, 1., 2001, Nazaré.

VIEIRA, Lamartine Augusto. *Porta do Sertão*. Nazaré: Gráfica Anísio Melhor, 1996.

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede ferroviária urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.