

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS E CEMITÉRIOS: histórias entrelaçadas no Recôncavo da Bahia

RAILWAY STATIONS AND CEMETERIES:
intertwined histories in the Recôncavo of Bahia

João Vitor dos Santos e Santos¹
jvssvitorsantos@aluno.ufrb.edu.br

Fabiana Comerlato²
fabianacomerlato@ufrb.edu.br

Resumo: O presente artigo tem por objetivo analisar as estações ferroviárias e os cemitérios das cidades de Cachoeira e São Félix, buscando compreender as necrópoles, enquanto vestígios remanescentes relacionados com a história ferroviária da região do Recôncavo da Bahia. As ferrovias marcam uma época de crescimento econômico e do auge do trem como principal meio de transporte, conectando a região portuária às áreas produtoras do interior. A implantação da ferrovia mobilizou o deslocamento de pessoas, nacionais e estrangeiras, levando ao crescimento das cidades e vilas ao longo dos caminhos de ferro e das estações, além de introduzir novas mudanças na mentalidade e no modo de viver das comunidades locais. A pesquisa compreende a leitura desses espaços pela perspectiva teórico-metodológica da Arqueologia Industrial e dos Estudos Cemiteriais. A metodologia incluiu pesquisa bibliográfica, análises de fontes imagéticas e mapas, visitas a campo e análise e descrição da estrutura arquitetônica das estações ferroviárias. A partir dos resultados, é possível concluir que os cemitérios fizeram parte da modernização das cidades que passaram pelo processo de industrialização; nota-se também que as estações da Estrada de Ferro Central da Bahia e os cemitérios compartilham entre si a presença marcante de uma materialidade de matriz industrial que traz para as cidades de economia rural marcas e dispositivos da modernidade.

Palavras-Chave: Arqueologia Industrial. Cemitério. Estação Ferroviária. Modernidade. Recôncavo da Bahia.

Abstract: The aim of this article is to analyze the railway stations and cemeteries in the towns of Cachoeira and São Félix, seeking to understand the necropoleis as the remaining traces of the Recôncavo of Bahia region's railway history. The railways mark a time of economic growth and the heyday of the train as the main means of transport, connecting the port region to the productive areas in the countryside. The introduction of the railway mobilized the movement of nationals and foreigners, leading to the growth of towns and villages along the railways lines and stations, in addition to introducing changes in mentality and the way of life of local communities. The research comprises reading these spaces through the theoretical-methodological perspective of industrial archaeology and cemetery studies. The methodology includes bibliographic research, analyses of image sources and

¹ Graduando no Bacharelado em Museologia pela Universidade Federal do Recôncavo da Bahia - UFRB. Membro do Grupo de Pesquisa Recôncavo Arqueológico CAHL/UFRB.

² Historiadora. Doutorado em História (concentração em Arqueologia) pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Professora da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia.

maps, field visits, and analysis and description of the architectural structure of the railway stations. From these results, we may conclude that the cemeteries formed part of the modernization of the towns which experienced the industrialization process; it also noted that the Estrada de Ferro Central da Bahia (Central Railway of Bahia) stations and cemeteries share the striking presence of an industrial materiality which brings brands and devices of modernity to towns with a rural economy.

Keywords: Industrial Archaeology. Cemetery. Railway station. Modernity. Recôncavo of Bahia.

1. Introdução

Este trabalho de pesquisa³ encontra-se centralizado na sub-área da Arqueologia Histórica, circunscrita em um passado/história recente, especificamente no que tange aos domínios da Arqueologia Industrial — conceito norteador teórico-metodológico presente em todo o nosso trabalho com as estações ferroviárias. Ao mesmo tempo, insere-se nos estudos cimiteriais, uma vez que analisaremos as escolhas de implantação por detrás das construções das estações de trem paralelamente com a construção dos cemitérios, buscando entender como estes dois espaços são lidos e interpretados dentro do desenho urbano das cidades estudadas e quais relações podem ser percebidas nesse contexto. Assim, nosso principal objetivo é analisar os espaços cimiteriais enquanto vestígios materiais representativos da história ferroviária e da modernidade no Recôncavo Baiano.

A hipótese principal deste trabalho é a compreensão de que tanto as estações ferroviárias quanto os cemitérios são espaços influenciados e caracterizados pela introdução dos ideais de modernidade, uma vez que as escolhas por detrás dessas construções estavam apoiadas numa nova reformulação de sociedade moderna e de base industrial. Esta pesquisa contribui para o alargamento das interpretações desses remanescentes materiais e permite compreender como a modernidade chega a essa região e propõe uma nova configuração das cidades e vilas, com uma forma de organização social, espacial e econômica distinta do modelo colonial.

Beatriz Thiesen (2006) – em um de seus textos sobre a problemática da conceituação e as abrangências dos conceitos da Arqueologia Industrial por parte dos arqueólogos e demais pesquisadores dos processos de industrialização – coloca que este modelo mais amplo de produzir Arqueologia está para além dos estudos com os remanescentes materiais

³ O artigo faz parte dos resultados do projeto de pesquisa “Os cemitérios a partir das ferrovias do Recôncavo e Vale do Jequiçá - Bahia”, contemplado no Edital PIBIC/PIBIC AF 02/2022 da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, com bolsa de Iniciação Científica da Fundação à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB).

propriamente ditos, envolve sobretudo o próprio fenômeno industrial (vivenciado por boa parte do globo a partir da Revolução Industrial) e os seus efeitos dentro do meio social, econômico e cultural. Portanto, para a autora:

[...] a arqueologia industrial deve ser entendida como o estudo das mudanças sociais, econômicas e culturais decorrentes do crescimento da organização capitalista da indústria, a partir da interpretação das suas evidências materiais (Thiesen, 2006, p. 2).

Nesse sentido, considera-se que os processos de industrialização impactaram diretamente nas dinâmicas sociais das cidades, estabelecendo novas formas de vivências entre os sujeitos, construindo nas urbes uma sociedade forjada pela matriz industrial.

Nesta pesquisa, nossos esforços norteiam-se na perspectiva de, primeiro, analisar as estações de trem das cidades de Cachoeira e São Félix, sob os parâmetros da Arqueologia Industrial e, em seguida, analisar mutuamente a relação destes espaços com os locais dedicados à morte. Foram selecionados para o estudo o Cemitério dos Alemães (localizado em Cachoeira) e o Cemitério Municipal de São Félix. Portanto, nos valem do conceito de Cidade-Sítio, elaborado por Cressey e Stephens, em 1982, que considera os espaços urbanos como sítios arqueológicos em potencial e as construções como artefatos, que se relacionam diretamente dentro da cidade (Roedel; Soares, 2015). Assim sendo, tanto as estações ferroviárias quanto os cemitérios são entendidos como artefatos, ou seja, são caracterizados enquanto fontes de pesquisa arqueológica capazes de fornecer informações históricas, de si e, sobretudo, da cidade onde se encontram.

Para alcançarmos os objetivos delimitados e constatar nossa hipótese detemo-nos em pesquisas bibliográficas referentes ao processo histórico e formativo das cidades de Cachoeira e São Félix e da Estrada de Ferro Central da Bahia (EFCB). Em paralelo à pesquisa na literatura, realizamos estudos por meio de fontes visuais e iconográficas, que nos auxiliaram no entendimento das mudanças ocasionadas nas cidades e na compreensão de que ambos os espaços – estações e cemitérios – encontram-se dentro do perímetro urbano. Por fim, as pesquisas de campo foram essenciais, uma vez que nos permitiram verificar as técnicas construtivas empregadas nas estações, o seu estilo artístico e a sua estrutura arquitetônica; ter melhor compreensão do espaço e da disposição das salas; como também fazer o registro fotográfico mais detalhado das edificações.

2. A Estrada de Ferro Central da Bahia e as cidades de Cachoeira e São Félix

As cidades de Cachoeira e São Félix – localizadas respectivamente às margens esquerda e direita do rio Paraguaçu, na região do Recôncavo da Bahia – possuem elevada importância histórica devido aos empreendimentos econômicos ali realizados ao longo dos séculos, participações decisivas e influência política na Independência, entre tantos outros motivos (Fig. 1). Aqui será apresentada, simultaneamente, os processos formativos das cidades de Cachoeira e São Félix, abordando especificamente os aspectos históricos, econômicos e culturais. Cidades vizinhas, que outrora se relacionam de diferentes formas, tem sua primeira conexão pela Ponte Imperial Dom Pedro II.



Figura 1: Mapa da localização de Cachoeira e São Félix. **Elaboração:** Rafael Alves Moreira Nascimento, 2023.

Antes de os portugueses chegarem nestas terras, a região que hoje abriga as cidades acima mencionadas era território de grupos indígenas das etnias tupinambás, payaias e kiriris, os quais, no processo de colonização, tiveram que migrar para outras regiões como estratégia de sobrevivência. Com o povoamento colonial, Cachoeira elevou-se ao posto de Vila em fins do século XVII, em 1698, ficando conhecida como Vila de Nossa Senhora do Porto da Cachoeira (Neves, 2008).

O primeiro empreendimento a ser realizado nesta localidade pelos portugueses, ainda no período colonial, é a plantação e o cultivo da cana-de-açúcar, por meio da instalação dos

engenhos e da utilização da mão de obra de pessoas escravizadas. Logo em seguida, investe-se em um novo produto, o fumo, que rapidamente ganha destaque dentro do contexto econômico do país. Então, a indústria fumageira desenvolveu-se nas duas cidades, tornando-as umas das mais prósperas do Recôncavo; algo influenciado também pelo acesso por meio dos portos, o que, para além de facilitar a exportação dos materiais aqui cultivados, favorecia o contato mais rápido com a capital da província, Salvador, e com os sertões (Neves, 2008).

A economia que movimentou as cidades foi, por muito tempo, baseada na agroexportação. Devido a isso, ambas tornaram-se um poderoso centro comercial, por onde circulavam mercadorias das mais diversas partes do interior da província. O transporte era feito, majoritariamente, por meio dos navios a vapor que atracavam nos portos de Cachoeira e seguiam através das águas do rio Paraguassú até a Baía de Todos-os-Santos. Para além de embarcações para transporte de mercadorias, os navios serviam também como um instrumento de conexão entre o interior e a capital da província, promovendo a circulação das pessoas (Santos, 2009).

O destaque de Cachoeira dentro do contexto mercadológico ocasionou no seu rápido processo de desenvolvimento, principalmente no que tange ao crescimento populacional. Assim, no ano de 1837, uma lei provincial concede o título de cidade a Cachoeira, que fica amplamente conhecida pelo seu papel administrativo e jurídico, sendo, até mesmo, por período temporário, sede do governo.

Já São Félix, em 1857, passa a ser considerada uma Freguesia, sob o nome de Freguesia do Senhor Deus Menino de São Félix, recebendo apenas em 1890 a condição de cidade (Schneider, 2017). Tal feito se deu devido ao papel que a freguesia ocupava no desenvolvimento da indústria fumageira. Um dos grandes nomes responsáveis por construir uma São Félix industrial e assim elevá-la ao posto de cidade foi o alemão Geraldo Dannemann, dono da fábrica Dannemann. Nomeado pelo governador da província, Geraldo Dannemann foi o primeiro gestor público da então cidade de São Félix. Ele realizou melhorias no perímetro urbano e ergueu novos espaços com a perspectiva de construir uma cidade com aspecto mais industrial e moderno. Nessa perspectiva, Fabiana Comerlato (2021) nos traz que:

Ao título de cidade, agregou-se o fato de que São Félix foi idealizada e projetada sob os auspícios da industrialização. Em oposição, na outra margem do rio, Cachoeira era vista como colonial e imperial, sob a alcunha

de cidade heróica, enquanto São Félix advogava-se como uma cidade industrial e republicana (Comerlato, 2021, p. 85).

Em virtude do prestigioso local que Cachoeira e São Félix ocupavam em meados do século XIX, especialmente no cenário econômico, logo o governante da província voltou seu olhar para o Recôncavo com a intenção de construir uma estrada de ferro na região. No ano de 1861, é enviada uma comitiva, sob ordem do presidente da província, para fazer o reconhecimento do local e dar início à elaboração do projeto. O plano inicial que se tinha em mente era a construção de uma estação na localidade de São Félix, a qual partiria para a Chapada Diamantina, no sertão da Bahia, e de lá seguiria em direção ao Rio São Francisco — o que nunca veio a acontecer —; além disso, seria feito um ramal que conectaria Cachoeira a Feira de Santana. Entretanto, a construção não saiu conforme o planejado, ocorrendo mudanças no percurso que o trem seguiria.

Com aval concedido para a implantação da estrada de ferro no Recôncavo da Bahia, em 1867 é montada a companhia *Paraguassu Steam Tram Road Company Limited*, localizada em Londres, a qual o engenheiro John Charles Morgan era o responsável legal conforme o contrato assinado, obtendo, assim, todos os privilégios sobre a empresa ferroviária. A Estrada de Ferro Central da Bahia – como ficou popularmente conhecida até os dias presentes, embora já tenha sido chamada de *Paraguassu Steam Tram Road Company* e *Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company* – teve seu início construtivo no mesmo ano, começando pelo ramal que ligava Cachoeira a Feira de Santana (Zorzo, 2002).

Em decorrência de problemas econômicos e operacionais, a Companhia de Morgan, caminhando para a falência, entrou em processo de liquidação, foi quando o engenheiro Hugh Wilson, em 1870, comprou dos acionistas de Londres a massa falida da empresa. Wilson ficou responsável por finalizar o trecho do ramal a Feira de Santana, como também a ponte entre Cachoeira e São Félix (Zorzo, 2002).

Após a finalização do ramal de Cachoeira a Feira de Santana, dá-se início à construção da linha principal da estrada de ferro, partindo de São Félix para o centro da Bahia, a Chapada Diamantina. Como já acima mencionado, o projeto inicial previa que o trecho de São Félix partisse para a região da Chapada Diamantina e que depois fosse em direção ao Rio São Francisco, conectando a região ao transporte marítimo e à Estrada de Ferro da Bahia ao São

Francisco (primeira a ser implantada na província). Entretanto, devido a mudanças nos planos, a ferrovia deveria dar continuidade para o Norte de Minas Gerais.

A Estrada de Ferro Central da Bahia foi inaugurada oficialmente em 1868, com uma cerimônia, mesmo estando boa parte da sua malha ferroviária ainda incompleta. A EFCB foi a segunda ferrovia a ser construída na província da Bahia, e tornou-se uma das mais rentáveis (Zorzo, 2001). A estação ferroviária de Cachoeira foi aberta aos serviços em 1876, e a de São Félix foi inaugurada em finais de 1881. Ambas as cidades imprimem, por meio do seu patrimônio arquitetônico, um passado rico e próspero, mas também de disputas. Hoje, as duas cidades são consideradas patrimônio nacional e as respectivas estações ferroviárias estão inscritas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), conforme consta em sua última atualização (05/05/2023), disponível no site do instituto.

3. Arquitetura Ferroviária

No século XIX, na Inglaterra, paralelamente ao surgimento do transporte ferroviário, surge também uma nova tipologia arquitetônica: a arquitetura ferroviária, que tinha nas estações o principal local para experimentações. A primeira estação construída de que se tem registro é a *Crown Street*, da linha férrea que partia de Liverpool a Manchester, sendo esta a responsável por “criar” um modelo de arquitetura ferroviária do qual os engenheiros se utilizaram como referência para aprimorar suas técnicas construtivas e arquitetônicas (Moreira, 2007).

Por ser um estilo de construção novo, não existia um padrão único que todas as estações deveriam seguir; portanto, cada uma delas servia como uma nova oportunidade para empregar novos materiais, novos estilos, entre outros. Embora não houvesse um padrão a ser seguido, algo se apresentava como central e era comum a todas as estações: a otimização e a distribuição dos espaços, uma vez que eram lugares de intensa movimentação de passageiros, trabalhadores, cargas, bagagens e das próprias locomotivas (Moreira, 2007).

Outro aspecto que influenciava diretamente na construção das estações ferroviárias e que ditava, de alguma maneira, como seria o seu partido arquitetônico e os materiais construtivos a serem utilizados era o modelo da estação. Perdonnet (1856 *apud* Moreira, 2007) faz a distinção das estações em dois grupos: as estações de extremidade/terminais e as

intermediárias/de passagem; essa distinção interferia diretamente nas decisões dos engenheiros responsáveis pelas obras.

Os condicionantes locais também pesavam nos momentos de decidir os rumos construtivos dessas obras. Por exemplo, uma cidade que já possuísse determinada relevância, sobretudo econômica, receberia uma estação maior, mais equipada e ornamental, que oferecesse outros serviços (telégrafo, por exemplo), ou seja, esse tipo de estação apresentava uma construção mais complexa.

Dentro do contexto nacional, as estações que foram construídas aqui no Brasil a partir de meados do século XIX seguem um modelo europeu em seu estilo, principalmente de padrões ingleses, havendo determinadas variações. Pode-se constatar também, como bem aponta Cristiane Gonçalves Lucas (2010), que a construção das estações no território brasileiro seguia determinada influência regionalista, aplicando, por vezes, um modelo de arquitetura já utilizado em outras construções locais — o que se denomina “imitação de estilos” (Pevsner, 1980 *apud* Lucas, 2010, p. 97).

Grande parte dessas estações apresentam uma planta arquitetônica em formato retangular e são construídas principalmente a partir da técnica da alvenaria (o que podemos observar claramente nas estações do Recôncavo da Bahia). Um outro material muito recorrente neste tipo de construção é o ferro, embora existissem discordâncias sobre sua utilização ou não, muitas estações empregaram o metal nas estruturas do prédio, para sustentar lajes e paredes, para segurar a cobertura de grandes vãos e para servir como elemento ornamental.

Quanto à disposição das estações ferroviárias de passageiros em relação às vias, Moreira (2007) apresenta um quadro com alguns exemplares de diversas formas de construir as estações em contraposição aos trilhos, sendo as mais empregadas no Brasil as disposições laterais (D), bilateral (E) e em “U” (C) (Lucas, 2010) (Fig. 2).

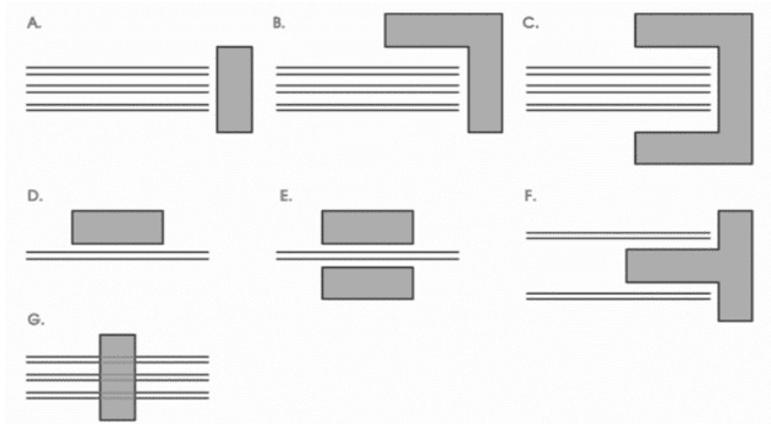


Figura 2: Disposições dos edifícios de passageiros das estações terminais e intermediárias.
Fonte: Moreira, 2007, p. 69.

4. Estudo das relações entre as Estações Ferroviárias e os Cemitérios

As análises arqueológicas das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central da Bahia se iniciaram pela estação da cidade de São Félix, pois é a estação central do principal trecho desta linha. Ela foi inaugurada no final do ano de 1881, em 29 de dezembro (como consta em sua placa de inauguração, ainda no interior do prédio), tendo como empreiteiro responsável Hugh Wilson, engenheiro de natureza inglesa.

A estação apresenta uma planta em formato retangular, algo comum quando se trata de arquitetura ferroviária. No seu período de funcionamento, era um espaço de intenso fluxo de pessoas e mercadorias, um verdadeiro ambiente de socialização da época. Além dos serviços de transporte de passageiros e cargas, ali funcionava também o telégrafo. Como pode ser verificado ainda nos dias de hoje, há no prédio cerca de 24 cômodos, destes podemos afirmar que eram utilizados a sala do diretor da estação, o seu alojamento, a sala do telégrafo, a sala de bagagens, a sala de espera e a bilheteria. A construção espelha-se nos padrões de estações construídas na Europa.

Segundo a divisão das estações propostas por Perdonnet (1856 *apud* Moreira, 2007), pode-se classificar a estação de São Félix como uma estação de extremidade/terminal — consideradas as principais, as estações desse tipo se localizavam nos pontos iniciais e finais da linha férrea. Comumente, foram caracterizadas por apresentarem uma complexidade maior

em termos de arquitetura e costumavam oferecer mais serviços à sociedade. Já quanto a sua posição em relação às vias, a estação é do tipo “U” (vide Fig. 2).

Atualmente, o complexo ferroviário de São Félix se resume ao prédio da estação e a linha férrea. A caixa d'água, feita de alvenaria e em formato circular, é ornamentada com molduras e contém o emblema da linha em moldura localizada ao centro da construção. As oficinas, por exemplo, não foram localizadas durante a pesquisa, assim como galpões, armazéns e a casa da turma, entre outros espaços.

Devido à sua atual condição, foi possível visualizar detalhes da sua arquitetura, como também de alguns materiais ali usados. Para edificar a estação, foi empregada a técnica construtiva da alvenaria com tijolos. Logo no hall de entrada, podemos ver estruturas em ferro que dão sustentação à laje para o pavimento superior – onde se encontrava a sala do chefe da estação e a torre do relógio. Na segunda parte, localizam-se a maioria das salas, o piso de embarque interno (com duas linhas férreas) e dois portões laterais (que dão acesso à parte externa da estação). A primeira sustentação é feita com uma estrutura de tesoura em madeira e o grande vão com estruturas de tesouras metálicas presas nas paredes laterais (Fig. 3). No centro do teto, vê-se uma cobertura com vidros coloridos (verde, azul e amarelo), já o o telhado é feito em duas águas, utilizadas para cobrir o edifício, com telhas cerâmicas.

Na parte externa da estação, no seu fundo, há a caixa d'água e uma boa vista para a gare de estrutura metálica (Fig. 3). Segundo Finger (2013), as gares eram mais presentes nos prédios construídos por empresas inglesas ou brasileiras e geralmente estavam associadas às estações implantadas em locais de considerável importância.



Figura 3: Parte interna da estação ferroviária e vista externa da gare da estação.

Foto: Autor, 2023.

Em um breve estudo da fachada da estação de São Félix, conseguimos destacar alguns elementos ornamentais e arquitetônicos (Fig. 4). Como se observa, a fachada é dividida em três andares: no térreo, há dezesseis janelas, estando oito de cada lado da porta principal de entrada, e uma escada com cinco degraus de granito rosa; no primeiro andar, obedecendo ao padrão da disposição das janelas da parte inferior, há seis janelas, divididas duas a duas por lesenas (algo semelhante a uma “coluna falsa”) encimadas com platibanda balaustrada; já no segundo andar, na torre, tem-se um relógio circunscrito por molduras encimado por ático⁴. Era importante o registro do tempo em cidades caracterizadas pela produção industrial, o relógio com vista para a rua ditava o ritmo do trabalho e da movimentação nas estações. Portanto, o processo de industrialização introduz uma nova relação de controle do tempo, que, ditada pelo relógio, condiciona os habitantes da cidade a novos ritmos além das badaladas dos sinos das igrejas.

Acima tanto nas janelas quanto da porta, nota-se a presença de arcos plenos cobrindo-as. Há um vão central com portas retangulares de duas folhas, com bandeira em gradil de ferro. Essa mesma ornamentação pode ser observada em outras construções singulares da cidade. Por fim, vê-se o letreiro da estação, com a inscrição “CENTRAL DA BAHIA”, feita em laje de mármore branco contendo o nome da estrada de ferro em letras blocadas com volume 3D, na cor preta com sombras brancas. A estação ferroviária apresenta uma arquitetura bastante marcante, apresentando semelhanças com o estilo neoclássico, sendo um dos mais belos edifícios que compõem a paisagem urbana de São Félix.

⁴ O primeiro andar e a torre foram acometidos por um incêndio em dezembro de 2017, danificando suas estruturas, contudo, manteve o elemento metálico do para-raios, cuja terminação é em estrela de cinco pontas.

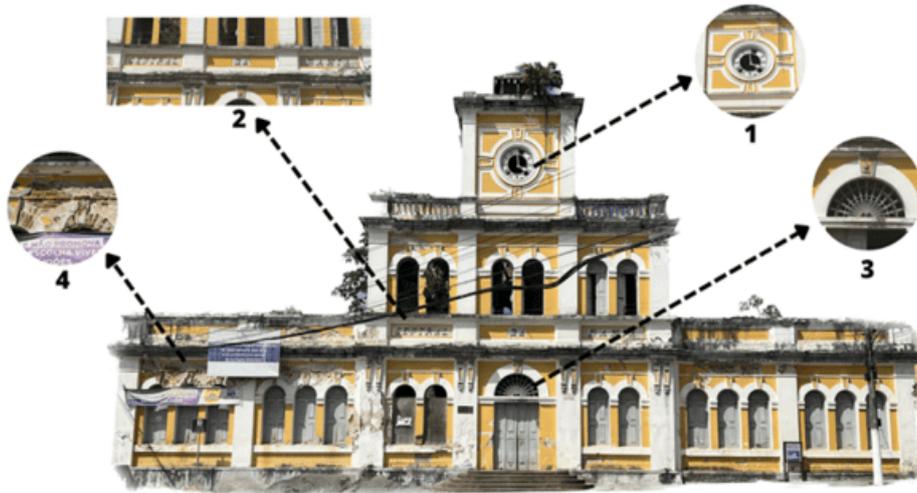


Figura 4: Fachada principal da Estação de São Félix. **Foto e arte:** Autores, 2023.

A estação de São Félix está situada na região sul da cidade, ficando no prolongamento final da porção central da cidade, na Praça Rui Barbosa (Comerlato, 2021, p. 88). Atualmente, mesmo sendo tombada no plano federal em 2010, a estação está em acelerado processo de degradação, sendo suas instalações utilizadas como oficina mecânica, academia de ginástica, serralheria e salão de beleza por moradores da cidade.

Em relação ao cemitério da cidade, este localiza-se na região oposta à estação ferroviária. Sua inauguração remonta ao final do século XIX, em 20 de dezembro de 1889 (Comerlato, 2021), mesmo período em que São Félix se tornou vila, ganhando o título de cidade no ano seguinte. A inauguração está fortemente associada ao projeto de cidade industrial do qual São Félix fez parte, tornando-se a maior cidade exportadora de charutos do Brasil República. A cidade foi projetada, com seus prédios e ruas, para comportar a dinâmica de uma cidade industrial, sendo Geraldo Dannemann um dos nomes por trás deste projeto, que, nesse planejamento da região urbana, incluiu também o cemitério (Fig. 5).



Figura 5: Mapa de São Félix e Cachoeira. **Fonte:** IPAC, 1978. **Legenda:** Em vermelho, a Estação Ferroviária de São Félix e, em amarelo, o Cemitério Municipal.

Como vê-se na Figura 5, podemos observar que a estação ferroviária da cidade de São Félix (em vermelho) e o Cemitério Municipal (em amarelo) ocupam pontos de extremidade na urbe. No período de confecção deste mapa, a estação estava inserida em espaço de constante movimentação, no limite sul do perímetro urbano, próximo do porto onde atracavam os navios e das fábricas que existiam na cidade.

No período da inauguração do cemitério, a região onde se encontrava era um dos eixos de expansão da cidade, que inclusive foi escolhida para construir a Santa Casa. Era uma área afastada do fluxo do setor comercial, seguindo o projeto higienista que pregava a separação entre os vivos e os mortos. Com o crescimento populacional e o conseqüente alargamento da região urbana, as pessoas passaram a ocupar os morros e as partes mais distantes do centro, alcançado, assim, a região do cemitério.

Como o cemitério surge em decorrência desse novo desenho urbano industrial, que se desvincula dos padrões das vilas e cidades coloniais, o cemitério já é inaugurado como um espaço laico – em outras palavras, público, sob gestão do município. Isso significava que todos os indivíduos, independentemente de suas crenças religiosas, poderiam ser sepultados no local. Relacionando o campo santo ao contexto ferroviário, a ferrovia, tanto na sua construção quanto na sua operacionalização, necessitava de um grande quantitativo de pessoas para prestarem serviços, muitas delas vinham de fora (até mesmo de outros países) e, na cidade,

faziam seus lares, construía suas famílias e também acabavam falecendo, sendo sepultados neste cemitério público.

É a partir dessa constatação que poderíamos interpretar ambos os espaços – a estação e o cemitério – como elementos materiais representantes dos processos da industrialização. Trata-se de espaços construídos para suprir as demandas na nova sociedade, industrial e moderna.

Atravessando a ponte e seguindo para a cidade de Cachoeira, damos início à análise da Estação Ferroviária de Cachoeira e sua relação com o Cemitério dos Alemães. A Estrada de Ferro Central da Bahia possuía um único ramal: de Cachoeira a Feira de Santana. Esse ramal iniciou seus trabalhos antes de a malha principal estar aberta para o tráfego. No ano de 1876, a estação de Cachoeira é inaugurada, cinco anos antes da de São Félix. Nesse período, não havia ainda uma ponte que ligasse as duas linhas férreas, e a conexão das duas cidades era feita apenas por meio de barcos que atravessavam o rio Paraguaçu. É no ano de 1885, ano de inauguração da Ponte Imperial Dom Pedro II⁵, que ambas as cidades se conectam definitivamente; porém, somente em 1950, ocorre a ligação ferroviária pela ponte entre os ramais, que saem de São Félix e Cachoeira (Santana, 2013).

Assim como a de São Félix, a estação de Cachoeira apresenta uma arquitetura bastante imponente, algo curioso, ainda mais por ser uma estação de um ramal. Contudo, isso se deve ao fato de estar situada em Cachoeira – cidade que era importante para a economia da Bahia à época e que já apresentava uma arquitetura colonial bastante expressiva e monumental, formando um conjunto paisagístico e arquitetônico com suas igrejas, casarões e, depois, com a própria estação.

Por estar localizada à beira do rio Paraguaçu, já na saída da ponte D. Pedro II, as locomotivas de cargas que vinham de São Félix eram obrigadas a realizar uma manobra, conhecida como rabicho. Essa manobra consistia em o trem percorrer cerca de 230 metros dentro de Cachoeira, para que pudesse voltar do rabicho e atravessar por dentro da estação em sentido a Feira de Santana. Apenas trens de carga executavam essa manobra, os trens

⁵ A ponte compõe a paisagem das duas cidades, pelo seu desenho, cor e forma, destacando-se os elementos da estrutura de treliça de aço, os quais foram feitos de ferro pudlado, fabricado na Inglaterra (Ramos, 2020). Em 2007, o estrado de madeira foi substituído por um tabuleiro de placas metálicas (Ramos, 2020). Hoje, a ponte integra a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que opera com cargas ferroviárias (granéis) (Ramos, 2020).

destinados ao transporte de pessoas partiam já de dentro da estação para prosseguirem viagem.

Nesta seção, serão apresentados aspectos do modelo original da estação como também do seu estado atual, pois nosso objetivo não é apenas contextualizar os processos construtivos da estação, mas sim pensar este espaço em relação aos cemitérios, considerando ambos como construções características do período industrial.

O edifício da estação de Cachoeira apresenta uma planta arquitetônica em formato retangular e uma posição em relação às vias não muito convencional para os padrões brasileiros; já a parte destinada ao embarque dos passageiros ficava na posição lateral, no lado direito da estação (onde temporariamente funciona o Museu de Cinema Roque Araújo).

Nesse sentido, algumas considerações podem ser feitas, sobretudo no que tange à técnica construtiva empregada na construção e à sua fachada, que preserva elementos originais e adaptações posteriores. Quanto à sua construção, é possível localizar na sua parte interna a utilização da técnica de alvenaria, contudo, apresentando uma variação: empregou-se a alvenaria com tijolos na torre e nos arcos; nas paredes, a alvenaria foi aplicada com rochas dos mais variados tamanhos e formatos (Fig. 6).



Figura 6: Materiais construtivos da parte interna do edifício da Estação de Cachoeira. **Foto:** Autores, 2023.

Ao se analisar a fachada do prédio, comparando sua versão atual e a presente em fotografias antigas, podemos constatar algumas permanências e alterações provenientes da sua reforma. Uma das alterações mais perceptíveis é o vão por onde o trem passa — no desenho arquitetônico original, o trem, após realizar a manobra, atravessava pelo lado esquerdo; hoje, essa passagem está fechada por uma porta, e o lado direito foi aberto para servir como a nova entrada do trem. Essa nova abertura modificou significativamente a parte interna do prédio e fez com que a manobra não fosse mais necessária, o que facilitou a passagem do trem no interior do edifício e dinamizou a circulação de automóveis e pessoas pela rua da estação.

Observa-se, na Figura 7, a presença de alguns elementos ornamentais, como a utilização de arcos plenos coroando os vãos (no arco da porta principal de entrada, há uma variação, tanto na espessura quanto no modelo); elementos em ferro também acima das duas entradas laterais; o nome de identificação em vermelho, dentro de uma moldura, acima da porta principal; e o emblema no centro da abóbada. Diferente da de São Félix, a estação de Cachoeira possui apenas um pavimento térreo.

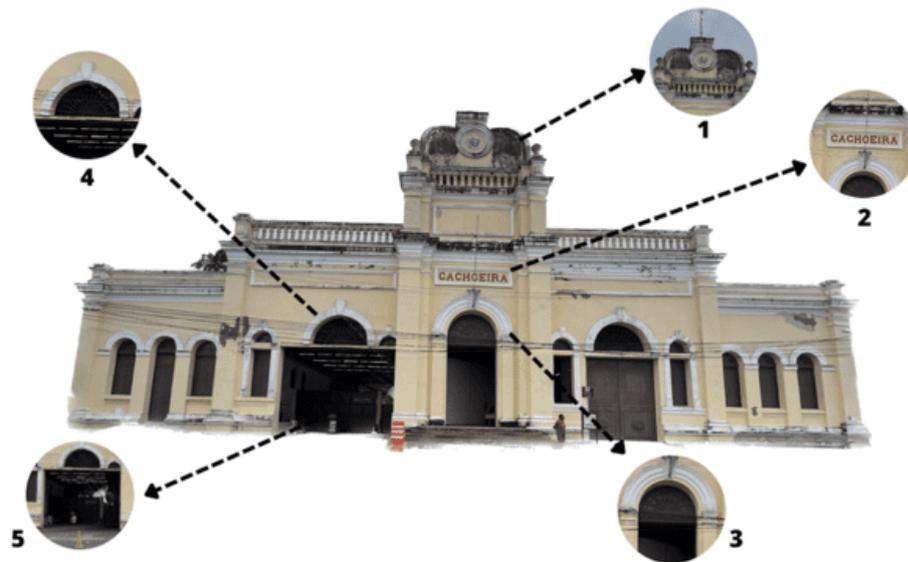


Figura 7: Fachada principal da Estação Ferroviária de Cachoeira e detalhes em destaque. **Foto e arte:** Autores, 2023.

O cemitério escolhido para análise comparativa foi o Cemitério dos Alemães. O Cemitério dos Acatólicos, como também é conhecido, está intrinsecamente ligado ao contexto

das indústrias fumageiras e da operação da Estrada de Ferro Central da Bahia. A região do Recôncavo Baiano, com considerável destaque para as cidades de São Félix e Cachoeira, vivenciou, sobretudo no final do século XIX e início do século XX, a intensa implantação das fábricas de charutos, dentre as quais podemos destacar a Costa Penna, a Suerdieck e a Dannemann.

A imigração alemã para Cachoeira deve-se principalmente à chegada da fábrica Dannemann, pertencente ao citado Geraldo Dannemann, natural da Bremen. Devido à fábrica, esses imigrantes se estabeleceram na cidade; como possuíam outra orientação religiosa – luterana e presbiteriana (Comerlato, 2021) –, não poderiam ser sepultados nos cemitérios já existentes em Cachoeira, já que estes estavam vinculados ao catolicismo, houve então a necessidade de os alemães construírem seu próprio cemitério. A data de inauguração do cemitério é incerta, entretanto, há a hipótese de que tenha sido inaugurado na década de 80 do século XIX e de que tenha pertencido a Igreja Presbiteriana (Lima, 2017).

O campo santo dos Alemães localiza-se no bairro do Morumbi e, segundo Fabiana Comerlato e Fabiane Lima (2021), o espaço do cemitério é consideravelmente pequeno, medindo 34,60m por 17,10m. Em uma breve descrição do seu espaço físico, o cemitério possui um espaço murado em todo o seu perímetro, com um portão de entrada em formato ogival, contendo detalhes do estilo gótico (Comerlato; Lopes, 2021, p. 146). Na construção do cemitério, são utilizados materiais característicos do advento da industrialização, como o ferro fundido, por exemplo.

Ainda em relação à composição espacial do espaço fúnebre, nota-se a presença de trilhos de trem, utilizados para delimitar as sepulturas de forma enfileirada, delimitando também os espaços de circulação (Fig. 8). Podemos constatar que, como o cemitério era de uso exclusivo para pessoas alemãs, inglesas e suíças – as quais estavam diretamente ligadas à produção na indústria e ao trabalho na estrada de ferro –, elas acabavam utilizando materiais comuns a esses dois espaços. Infere-se também que essas pessoas tinham determinado conhecimento sobre o emprego desses elementos industriais.



Figura 8: Uso dos trilhos como delimitação dos corredores, Cemitério dos Alemães – Cachoeira, BA. **Foto:** Cidália de Jesus Ferreira dos Santos, 2015.

A respeito da relação urbana entre o cemitério e a estação ferroviária, ambas as construções se localizam em regiões completamente distantes uma da outra, não havendo conexão entre as ruas que dão acesso a tais espaços.

Por fim, o que podemos concluir é que tanto o Cemitério dos Alemães, de Cachoeira, quanto o Cemitério de São Félix foram concebidos no bojo do projeto de industrialização na região do Recôncavo. Portanto, esses espaços surgiram para suprir novas demandas que a sociedade industrial introduz, principalmente por trazer novas pessoas, imigrantes, compondo um novo grupo social, distinto dos que já residiam nessas localidades. Esse novo grupo social precisava dar continuidade às suas práticas culturais e religiosas, e o Cemitério dos Alemães é um exemplo disso, pois foi um projeto da própria comunidade de imigrantes, e não do governo municipal – como ocorreu com o cemitério de São Félix.

Considerações Finais

A partir dos séculos XIX e XX, começa a imperar, no Brasil, uma tentativa de modernidade; nesse processo, a produção fabril e a introdução do transporte ferroviário foram os principais protagonistas. Decerto, a modernidade que o país visava construir pouco se assemelha àquele ocorrido na Europa, caracterizando-se pela descontinuidade e anseio das elites pelo progresso. A construção de uma sociedade pela perspectiva da modernidade

implica em novas relações sociais e novos hábitos, novas formas de se pensar e de se construir cidades, modernos meios de produção e transporte e, também, outras formas de lidar com a morte e com os espaços destinados ao sepultamento.

É certo que o processo de implantação das ferrovias em todo o território brasileiro foi um fator importante para o desenvolvimento das diversas regiões cortadas pela malha ferroviária. A ferrovia, principal instrumento responsável por introduzir um ideário da modernidade no país, impactou diretamente nas rotinas dessas regiões e estimulou o crescimento urbanístico e a reformulação espacial de diversas cidades, como também levou à construção de outros locais, capazes de suprir as necessidades dessa nova sociedade, que tinha a produção e a economia como o centro.

Devido à realização desta pesquisa, foi possível perceber determinadas relações existentes entre os cemitérios e as estações ferroviárias – a implantação da ferrovia de modo geral. Algumas relações se apresentam mais fortes e marcantes, a depender de cada realidade. Nesse sentido, podemos destacar o contexto histórico comum de surgimento desses cemitérios impulsionados pela ferrovia, uma relação no emprego de elementos símbolos da modernidade e da ferrovia utilizados como materiais na constituição dos cemitérios – como a presença de trilhos de trem para delimitar seu espaço interno. E uma última relação diz respeito à construção desses espaços fúnebres para atender as demandas existentes em uma sociedade industrial e moderna, marcada por novas relações sociais, por uma política higienista, por um novo ideário de cidade, construída por diferentes culturas convivendo em um mesmo espaço.

Portanto, poderíamos chegar a uma consideração que legitima tanto as estações ferroviárias quanto os cemitérios como espaços e construções símbolos dos processos da industrialização. Conforme consta na Carta de Nizhny Tagil, podemos perceber o cemitério dentro da categoria de patrimônio industrial, uma vez que verificamos a relação desses espaços com o contexto de produção industrial e ferroviária (TICCIH, 2003). Podemos concluir que as ferrovias e os cemitérios compartilham entre si a presença marcante de uma materialidade de matriz industrial, como estruturas em ferro fundido, por exemplo, trazendo para as cidades de economia rural marcas e dispositivos da modernidade.

Por fim, esses cemitérios e as respectivas cidades aqui estudadas, apresentam claramente essas relações, sendo espaços construídos para comportar a nova realidade social

que surgiu em decorrência da industrialização e implantação das estradas de ferro no Recôncavo Baiano. Tendo em vista o exposto, reconhecemos nesses espaços cemiteriais um objeto em potencial para o auxílio no estudo e na compreensão da realidade de uma sociedade moderna e industrial.

Referências

COMERLATO, Fabiana. São Félix do Paraguassú: um olhar da arqueologia para uma cidade industrial. In: MAGESTE, L.; AMARAL, A.; CARDOSO, R. (org.). **Arqueologia e Patrimônio: arqueologias históricas e patrimônios**. São Raimundo Nonato: Univasf, p. 85-98, 2021.

COMERLATO, Fabiana. LIMA, Fabiane Lopes Pereira de. Construção, desconstrução e reconstrução do Cemitério dos Alemães da cidade de Cachoeira - Bahia. **Arqueologia e Patrimônio: arqueologias históricas e patrimônios**, São Raimundo Nonato, v. 2, p. 144-160, 2021.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

LIMA, Fabiane Lopes Pereira de. **DOCUMENTAÇÃO DO CEMITÉRIO DOS ALEMÃES DE CACHOEIRA, BAHIA**. 2017. 282 p. Monografia (Graduação em Museologia) - Centro de Artes, Humanidades e Letras, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Cachoeira, 2017.

LUCAS, Cristiane Gonçalves. **Arquitetura ferroviária: materiais e técnicas construtivas do patrimônio edificado do século XIX no Rio de Janeiro**. 2010. 225 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)**. 2007. 313 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

NEVES, Juliana Brainer Barroso. **Colonização e Resistência no Paraguaçu - Bahia, 1530 - 1678**. 2008. 142 p. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH Brasil). **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (2003)**. Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>.

Acesso em: 01 nov. 2023

RAMOS, Fernanda Silveira. **Modelagem computacional do reforço estrutural em obra de arte especial: Ponte Imperial Dom Pedro II**. 2020. 205 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Estruturas) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

ROEDEL, Luísa; SOARES, Fernanda. **Cidade dos vivos e cidade dos mortos:** arqueologia urbana no cemitério do Senhor do Bonfim, Belo Horizonte. *In: Urbana: Revista latinoamericana de arqueologia e história de las cidades.* Buenos Aires: Arqueocoop Ltda, n. 4, p. 23-44, 2015.

SANTANA, Geferson. **As estradas de ferro nos chãos do Recôncavo:** Cachoeira e São Félix no século XIX. Disponível em: https://www3.ufrb.edu.br/lehrb/wp-content/uploads/2013/06/Geferson-Santana-AS-ESTRADAS-DE-FERRO_REC%3%94NCAVO-texto.pdf. Acessado em 01 ago. 2019.

SANTOS, Rubenilda Sodré dos. **Cultura política e participação no Recôncavo Baiano hoje:** uma análise sobre Cachoeira e São Félix. 2009. 165 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

SCHNEIDER, Cristina Seibert. **As cidades de tempos lentos:** o patrimônio cultural entre sinais de letargia e lucidez. 2017. 345 p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

THIESEN, Beatriz Valladão. **Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência.** Patrimônio. Revista Eletrônica do Iphan, n°4, p. 1-6, 2006.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovias e Rede Urbana na Bahia:** Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2001.

ZORZO, Francisco Antônio. O movimento de tráfego da empresa da Estrada de Ferro Central da Bahia e seu impacto comercial: das iniciativas privadas inaugurais à encampação estatal (1865-1902). *Sitientibus*, Feira de Santana, n.26, p.63-77, jan./jun., 2002.