

N414r
15292/BC

ZANONI E. R. NEVES

OS REMEIROS DO RIO SAO FRANCISCO:

TRABALHO E POSIÇÃO SOCIAL

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Antropologia Social

ORIENTADOR: PROF. CARLOS RODRIGUES BRANDÃO†



INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

CAMPINAS - 1991

A memória do

Comandante Joaquim Borges das Neves

A

Apoena Cotta Neves

e

Maira Coutinho Neves

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não seria possível sem a colaboração das pessoas abaixo relacionadas, a quem o autor, de todo o coração, agradece:

* em Barra do Rio Grande (BA):

- Júlio José Rodrigues, ex-bargueiro;
- Júlio Pereira Nascimento, ex-remeiro;

* em Barreiras (BA)

- Antônio Ambrósio Pereira, aposentado da Cia. de Navegação do São Francisco;
- Marlan Rocha, Administrador de Empresas;

* em Bom Jesus da Lapa (BA)

- Nicolau Soares da Silva, ex-remeiro;

* a bordo da "Barranqueira", descendo o rio São Francisco:

- Benedito dos Santos, lavrador e pescador;

* em Euritizeiro (MG):

- Joaquim Carvalho (Joaquinzão), ex-remeiro, falecido;

* em Campinas (SP):

- Professor Dr. Carlos Rodrigues Brandão;

* em Carinhanha (BA):

- Camilo Menezes de Oliveira, funcionário da Prefeitura Municipal;

* em Cocos (BA):

- Aloísio José da Silva, carreiro;

* em Januária (MG):

- José Antônio do Vale Filho (Dr. Vale), médico;
- Manoel da Rocha Lima, pescador;
- Octacília Andrade, do lar;
- Olegário Martins dos Passos, ex-barqueiro;

- Teodorico Bispo de Oliveira, pescador;

* em Juazeiro (BA):

- Antônio Xavier de Souza (Antônio Cachoeira), ex-remeiro;
- Benvindo Francisco de Souza, ex-remeiro, aposentado da Cia. de Navegação do São Francisco;
- Ermi Ferrari Magalhães, ex-barqueiro, jornalista;

* em Petrolina (PE):

- Antônio Padilha, contador e escritor;
- Gonçalo Adriano da Silva, ex-remeiro;

* em Pirapora (MG):

- Emília Roque Neves, do lar, falecida;
- Francisco Leobas, aposentado da Cia. de Navegação do São Francisco;
- João Francisco de Souza (João de Félix), ex-remeiro;
- Joaquim Borges das Neves, aposentado da Cia. de Navegação do São Francisco, falecido;
- José Vicente, ex-remeiro;
- José Quirino (mestre Petrolino), aposentado da Cia de Navegação do São Francisco, entrevistado a bordo da "Barranqueira";

* em Remanso (BA):

- Antônio Joaquim dos Santos, ex-barqueiro;
- Wilson Castelo Branco, idem;

* em Salvador (BA):

- Wilson Lins, escritor;

* em Santa Maria da Vitória (BA):

- Emídio Lopes da Silva, ex-remeiro;
- Fernando Santana, ex-barqueiro;
- Francisco Biquiba Guarany, marceneiro e escultor, falecido;
- José Moreira Neto (Zezinho Moreira), ex-barqueiro;
- Manoel Afonso de Queiroz, ex-barqueiro;

* em Santa Rita do Rio Preto (BA):

- Aniceto Patrício Nogueira, ex-mestre de barca;

- Feliciano Patrício Nogueira (Felicinho), ex-mestre de
barca;

* em Xique-Xique (BA):

- Agripino Gregório da Silva, ex-remeiro;
- Berto Abilino Barbosa, idem;
- João Custódio de Moraes, ex-bargueiro;
- Joaquim Marques de Souza, ex-remeiro;

OBS.- A grande maioria das entrevistas que tornaram
possível esta dissertação, foi realizada em 1980 e
1986.

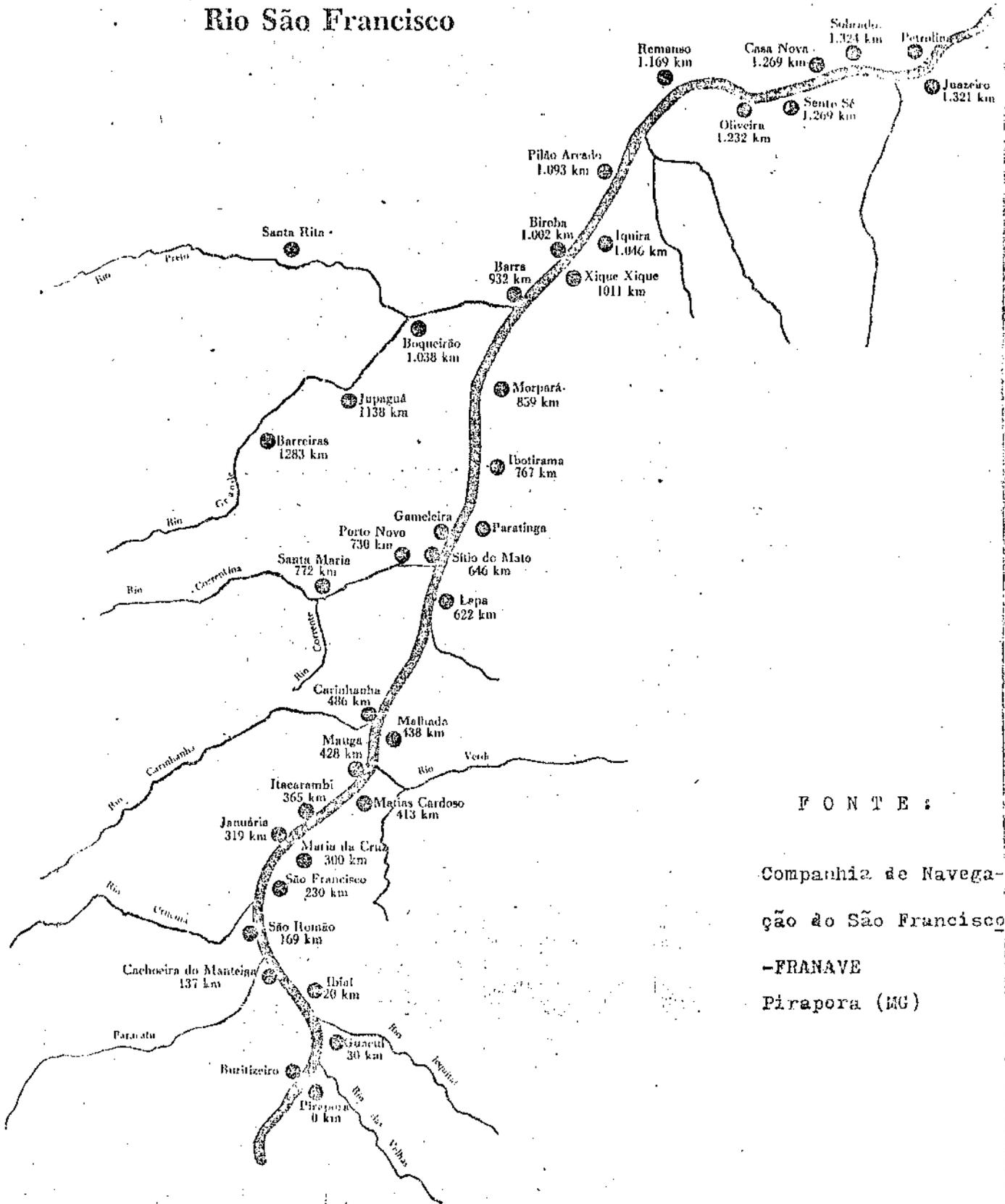
SUMARIO

Introdução	01
Primeira parte - A História da Navegação	13
Cap. I - As Missões, a pecuária extensiva e a navegação	14
Cap. II - A região - aspectos naturais e sociais	31
1 - A paisagem rural são-franciscana	31
2 - Núcleos urbanos: lugares privilegiados da integração	35
2.1. Barra do Rio das Velhas (Barra do Guaicuí)..	36
2.2. Paracatu (Paracatu do Príncipe)	41
2.3. São Romão	45
2.4. Salgado (Januária)	48
2.5. Morrinhos (Matias Cardoso)	51
2.6. Santa Maria da Vitória	54
2.7. Barra do Rio Grande	56
2.8. Barreiras	58
2.9. Santa Rita do Rio Preto	61
2.10. As povoações salineiras	63
2.11. Juazeiro	69
Cap. III - As barcas	75
Cap. IV - Médio São Francisco: Integração ou isolamento?	92
Segunda Parte - Análise do processo de trabalho	99
Cap. V - Os trabalhadores da região	100
1 - Os trabalhadores do rio	101
2 - Trabalhadores em transportes terrestres	114
3 - O campesinato do Médio São Francisco	120
4 - Outras categorias de trabalhadores	126
Cap. VI - As relações sociais de produção	129
Cap. VII - O processo técnico do trabalho	152
Terceira parte - "Remeiro na areia"	179
Cap. VIII - A presença dos mozos nas cidades ribeirinhas	180
1 - Desqualificação e posição social	183
2 - A resistência	199

SUMARIO - continuação

Conclusão	218
Anexos	223
Bibliografia	234
Pesquisa em arquivos	241

Rio São Francisco



F O N T E :

Companhia de Navegação do São Francisco
 -FRANAVE
 Pirapora (MG)

INTRODUÇÃO

Seria difícil para nós introduzir o leitor ao presente trabalho, sem mencionar a afetividade que envolveu a sua elaboração. Podemos afirmar que as origens mais remotas desta dissertação de mestrado encontram-se na socialização do seu autor em longas viagens de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA), a bordo do "Afonso Arinos", do "Benjamim Guimarães", do "Raul Soares", do "Wenceslau Braz" e de outros vapores da Companhia Mineira de Navegação e da Cia. de Navegação do São Francisco. Ali, ouvíamos estórias contadas por velhos fluviários ("vapozeiros") acerca das barcas de figura e de seus tripulantes: eram anedotas, casos e lendas que estimulavam nossa imaginação de criança e adolescente. Mas aprendemos a conhecer também a bravura dos remeiros (ou *moços*) em sua luta contra a natureza hostil: a descrição de cenas trágicas que o leitor terá oportunidade de conhecer, nós a ouvíamos de interlocutores que estiveram nas coxias das barcas, fazendo a história da região e do país. E que bela história! Escrita com muito suor, dor e sangue!... Mas também ao som das toadas, no embalo das sátiras e com o humor singelo da gente beiradeira, que esperamos estar à altura de retransmitir ao leitor. Destarte, estabelecemos com a categoria dos moços e com sua história uma relação afetiva, mesmo porque, como barranqueiros, somos beneficiários de seu trabalho secular cujo resultado daremos a conhecer nos primeiros capítulos. Por este motivo, manifestamos nossa gratidão que, vale enfatizar, está consubstanciada nesta dissertação de mestrado.

Ao longo de nossa vida escolar, encontramos desafios que instigaram a nossa vontade de conhecer mais sobre a categoria dos remeiros. Vejamos um deles, presente na obra monumental de Donald Pierson acerca da vida social do homem ribeirinho:

"Durante numerosas décadas, um tipo ocupacional e social conhecido como 'barqueiro', ou 'remeiro', utilizou jangadas e outros barcos relativamente leves no São Francisco e seus tributários. A viagem rio acima era amiúde árdua e exigia grande dispêndio de energia até mesmo dos mais fortes, robustos e resistentes. Segundo soube o autor, nenhum estudo adequado foi jamais feito sobre o barqueiro, indivíduo

tão pitoresco como economicamente importante durante o período em que trabalhou no São Francisco. (...)"
(1)

Assumimos esta tarefa de realizar um estudo sistemático acerca da vida social dos remeiros no intuito de suprir esta lacuna a que se refere o autor.

Em 1976, começamos a entrevistar velhos fluviários do São Francisco, em Pirapora (MG), na tentativa de conhecer mais profundamente o trabalho dos remeiros. Em 1978, encaminhamos ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, da UNICAMP, um ensaio cujo conteúdo estava fundamentado em nosso trabalho de pesquisa. Logramos aprovação nos exames, iniciando nossos estudos de pós-graduação em 1979. Em outubro e dezembro de 1978 e em fevereiro de 1979, já publicávamos alguns artigos sobre o trabalho e a vida social dos remeiros. (2) Em 1980, retornamos ao trabalho de campo, visitando 13 cidades do Médio São Francisco. Em 1986, fizemos as últimas entrevistas em Pirapora e Januária. Em dezembro de 1984 e fevereiro de 1987, levamos ao conhecimento de um público mais amplo o resultado (parcial) da pesquisa bibliográfica e do trabalho de campo que vínhamos realizando: publicamos em Belo Horizonte dois artigos sobre o tema acima mencionado. (3) Em março de 1989, encaminhamos à UNICAMP a presente dissertação de mestrado, sendo sugeridas pelo Professor Orientador algumas modificações (bibliografia teórica) que resultaram na versão atual.

Para melhor conhecermos o trabalho e as relações sociais em que se envolviam aqueles tripulantes das barcas, julgamos importante adiantar ao leitor algumas informações fundamentais. Na literatura dos viajantes e cronistas, salvo algumas exceções, aqueles trabalhadores ficaram conhecidos como barqueiros. Na linguagem regional, entretanto, este termo designava precisamente os seus patrões, os proprietários das barcas de figura. Já os

-
- (1) Pierson, Donald - *O Homem no Vale do São Francisco*. Rio de Janeiro, Ministério do Interior/Superintendência do Vale do São Francisco (SOVALE), 1972, tomo II, p. 311/2 (Tradução de Euy Jungmann).
- (2) Neves, Zanoni - *Os Remeiros do São Francisco* (I, II, III) - In: *Jornal Corrente*, de Pirapora, nºs 11, 13 e 15, respectivamente.
- (3) Neves, Zanoni - *Os Remeiros do São Francisco na Literatura* - In: *Suplemento Literário do "Minas Gerais"*, de Belo Horizonte, nº 348 (dezembro/1984);
Neves, Zanoni - *Os Remeiros do São Francisco: Trabalho e Integração Regional*, in: *Jornal "Minas Gerais"*, de 21.02.87, série "Pelos Caminhos de Minas".

referidos trabalhadores eram identificados pelas populações ribeirinhas como remeiros. A palavra *moço* (ou a expressão *moço de barca*) era amplamente utilizada pelos membros da categoria para se auto-identificarem. No capítulo VIII, procuraremos mostrar a origem destes e de outros termos, usados para designar os trabalhadores das barcas de figura.

Concordamos com a Professora Eunice Ribeiro Durham, quando ela afirma:

"Devemos partir, por conseguinte, da constatação da existência, em nossa sociedade, de uma heterogeneidade cultural produzida por uma deferenciação das condições de existência que se prende à estrutura de classe e resulta da reprodução de um modo de produção. Mas deve-se considerar também que esta diversidade está permeada, por sua vez, por distinções regionais associadas a peculiaridades de recursos naturais e a condições demográficas e históricas particulares que lhe dão conteúdos e formas específicas." (4)

Para que possamos analisar a vida social dos *moços*, será necessário conhecermos a estrutura de classes em que se inseriam e a reprodução do modo de produção predominante no Médio São Francisco. Cabe ressaltar que teremos sempre em mente a especificidade da cultura regional cujos traços mais marcantes estão estritamente relacionados às condições ecológicas ou, mais especificamente, à presença do rio que garantia a sobrevivência do povo ribeirinho.

A propósito, vale citar o conceito de cultura proposto pelo antropólogo Claude Lévi-Strauss, o qual deverá nortear o nosso trabalho de interpretação da realidade social são-franciscana:

"(...) Toda cultura pode ser considerada como um conjunto de sistemas simbólicos em cuja linha de frente colocam-se a linguagem, as regras matrimoniais, as relações econômicas, a arte, a ciência, a religião. Todos estes sistemas visam a exprimir certos aspectos da

(4) Durham, Eunice Ribeiro - *A Dinâmica Cultural na Sociedade Moderna*, in: *Ensaio de Opinião* n° 2 + 2. Rio, Editora Inúbia, 1977, p. 34.

realidade física e da realidade social e, ainda mais, as relações que estes dois tipos de realidade mantêm entre si e que os próprios sistemas simbólicos mantêm uns com os outros. (...)" (5)

Ressalvamos, entretanto, que deveremos adotar também, para fins de análise, as proposições teóricas formuladas pelo Prof. Antônio Arantes:

"Embora os símbolos culturais tenham existência coletiva, eles são passíveis de manipulação. Articulam-se no interior de uma mesma cultura, concepções e interesses diferentes ou mesmo conflitantes. Os eventos culturais não são "coisas" (objetos materiais ou não materiais) mas produtos significantes da atividade social de homens determinados, cujas condições históricas de produção, reprodução e transformação devem ser desvendadas." (6)

Com os capítulos I, II, III e IV, pretendemos contribuir para o conhecimento da história da navegação no rio São Francisco desde os primórdios da colonização até as primeiras décadas deste século. É evidente que não poderíamos elidir dos nossos estudos uma referência ao contexto econômico em que essa navegação se inseria. Nesse sentido, é importante enfatizar que, desde o século XVII, a navegação esteve estritamente vinculada ao transporte de cargas e ao comércio.

Mas não se esgota aí o nosso objetivo ao introduzir o leitor à história da navegação, pois, quando os viajantes e cronistas do século passado mencionam em seus relatos os ajoujos e barcas, estão falando, de maneira subjacente, do trabalho naquelas embarcações. E é precisamente a importância desse trabalho que pretendemos também abordar nos primeiros capítulos, explicitando a contribuição dos remeiros à integração econômica do Médio São Francisco, inclusive a nível interregional. Destarte, podemos afirmar

(5) Lévi-Strauss, Claude - *A Obra de Marcel Mauss*, in: Mauss, Marcel - *Sociologia e Antropologia*. São Paulo, E.P.U/Editora da Universidade de São Paulo, 1974, vol. I, p. 9. (Trad. de Lambert Puccinelli)

(6) Arantes, Antônio Augusto - *O que é Cultura Popular*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1981, p. 50/1.

que iniciamos a nossa dissertação estudando a história da navegação bem como os resultados do trabalho daquela categoria social ao longo de, pelo menos, dois séculos: de meados do século XVIII até os anos 50 deste século. Elegemos esse período histórico com base em informações acerca da introdução das barcas e de seu desaparecimento, esclarecendo, entretanto, que em décadas precedentes os ajoujos e balsas já operavam o transporte de cargas.

Os dados que utilizamos nos primeiros capítulos, são basicamente oriundos de relatos de viajantes e cronistas dos séculos XVIII e XIX. Buscamos também as informações de arquivos que subsidiariamente serviram aos nossos propósitos de conhecer a história da navegação. Estão igualmente presentes nesta primeira parte as informações provenientes de entrevistas que muito contribuíram para confirmar e ampliar o conhecimento legado pelos viajantes.

Cumprе ressaltar que, ao privilegiarmos a História em nosso trabalho, não tencionamos apenas atender a uma exigência acadêmica. Muito pelo contrário! Concordamos com o Prof. José Luiz dos Santos quando afirma:

"... é enganoso pensar que a história da sociedade seja irrelevante para entender a sua cultura. O conhecimento acumulado e suas manifestações são um produto histórico da vida de uma sociedade e de suas relações com outras sociedades. É a história de cada sociedade que pode explicar as particularidades de cada cultura, as maneiras como seus setores, suas concepções, formas, produtos, técnicas, instituições se relacionam, formando uma teia que condiciona seu próprio desenvolvimento." (7)

E é precisamente o desenvolvimento econômico da região do Médio São Francisco, em sua fase embrionária, que pretendemos também correlacionar com a história da navegação e, por conseguinte, com o trabalho dos remeiros. Teremos então a oportunidade de estudar a integração campo/centros urbanos, promovida pelas barcas que, juntamente com outros meios de transporte, possibilitaram também as articulações interregionais. Nesse sentido, conheceremos a função das principais cidades e vilas da

(7) Santos, José Luiz dos - *Quem é Cultura*. 3ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1985, p. 76.

região, do ponto de vista econômico. É nosso propósito questionar as teses de autores contemporâneos acerca do "isolamento" do Médio São Francisco, pois os dados e informações de que dispomos, mostram a integração da região, ao longo dos séculos, à sociedade brasileira como um todo.

No capítulo V, estudaremos as principais categorias de trabalhadores que integravam a força de trabalho a nível regional. Nossas informações não se limitam apenas aos fluviários, ou seja, às diversas categorias de trabalhadores em transportes fluviais, mas se estendem a outras categorias cujo trabalho, não diretamente relacionado ao rio, produziavam a riqueza da região que em grande parte circulava nas barcas impulsionadas pelos remeiros. Conheceremos a matriz básica das relações sociais vigente no campo cuja população representava 85% do total da região.

Em que condições os trabalhadores das barcas implementaram a integração regional e interregional e contribuíram para o desenvolvimento sócio-econômico do Médio São Francisco -- eis o tema dos capítulos VI e VII, nos quais pretendemos analisar o processo de trabalho.

É nosso objetivo caracterizar a reprodução, nas barcas, das relações sociais de trabalho vigentes no campo. Uma análise exaustiva das relações de dependência pessoal, sem se perder de vista a sua expressão política, constitui, portanto, o âmago do capítulo VI. Quando mencionamos as relações de dependência pessoal, estamos referindo-nos a apenas um componente estrutural de uma totalidade mais ampla que inclui também a tensão, o conflito, a resistência. Ademais, a perspectiva teórica do nosso trabalho nesse capítulo se fundamenta basicamente na análise desenvolvida pelo antropólogo indiano Hamza Alavi em seu estudo do campesinato:

"Por último, encontramos que el modelo de política faccional de las sociedades campesinas no es un rechazo del modelo del conflicto de clases; ambos representan distintos modos de alineamientos políticos, en distintas condiciones. Además, las lealtades primordiales, tales como las del parentesco, que preceden a las manifestaciones de la solidaridad de clase, no excluyen a estas últimas; más bien median en los procesos políticos complejos mediante

los cuales éstas cristalizan. Sobre todo, las lealtades primordiales y las estructuras de parentesco no existen en sí mismas en aislamiento "funcional". Están moldeadas por las relaciones de clases, como hemos descubierto al constatar diferentes manifestaciones de la solidaridad de parentesco, o bien su ausencia, en los casos de distintos estratos del campesinado y entre los propietarios. Las mediaciones complejas de los procesos mediante los cuales se crea y se manifiesta la solidaridad de clase escapa a la atención de aquellos marxistas que se centran exclusivamente en las manifestaciones dramáticas de la solidaridad de clase de los campesinos en la acción revolucionaria. Por otra parte, la idea de la separación "funcional" de las estructuras y del análisis aislado de las lealtades primordiales, fuera de la matriz de la estructura de clases, vicia los resultados de la sociología política y de la antropología social." (8)

Estudaremos, sob esta concepção, a lealdade dos moços de barca aos barqueiros (patrões) e sua contrapartida: a proteção destes aos trabalhadores.

O conflito, a resistênciã, consubstanciados no discurso, nas atitudes e na produção artística dos trabalhadores, merecem também a nossa reflexão, de vez que se nos apresentam como componentes estruturais da vida social da categoria em suas relações com os barqueiros e com a sociedade envolvente.

A descrição da faina diária nas barcas -- seus aspectos técnicos, com ênfase no conhecimento das condições de navegabilidade -- é tarefa a que nos propomos no capítulo VII. Pretendemos conhecer também a especificidade que assumia nas barcas a superexploração da força de trabalho: as longas jornadas de trabalho e sua ampliação, a utilização de instrumentos de trabalho contundentes, a iniciação dos "recrutados" ao trabalho, a má remuneração da força de trabalho. A reprodução das relações de dependência pessoal explicaria, a nosso ver, a vigência do processo técnico do trabalho, especialmente no que concerne

(8) Alavi, Hamza - *Las Clases Campesinas y las Lealtades Primordiales*. Barcelona, Editorial Anagrama, 1976, Cuadernos Anagrama (Serie: Sociología y Antropología), p. 119/20 (Trad. de Antonio Desmonts).

às condições de trabalho passíveis de serem transformadas pela ação organizada dos trabalhadores. Ocorre, entretanto, que essas condições de trabalho, examinadas no capítulo VII, se preservaram com suas características básicas ao longo de dois séculos. Pretendemos demonstrar que, limitados em sua ação pela lealdade aos patrões, os trabalhadores submetiam-se às longas jornadas de trabalho (12/14 horas por dia) e à sua ampliação, a instrumentos de trabalho contundentes, enfim a um processo técnico de trabalho estafante e penoso. Estudaremos a resistência da categoria nos locais de trabalho, mas conheceremos os limites dessa resistência.

No capítulo VIII, pretendemos estudar a natureza das relações sociais que os remeiros estabeleciam nas vilas e cidades ribeirinhas. Tencionamos conhecer a desqualificação e a discriminação social a que estavam submetidos, bem como o seu corolário: os conflitos, a resistência, a sátira dos trabalhadores. Estas informações, relacionadas às dos dois capítulos anteriores, tornarão possível traçar os contornos da posição social da categoria no sistema social mais amplo.

Mas, por outro lado, é nosso propósito mostrar a admiração dos barranqueiros pela arte dos trabalhadores (as cantorias, o repente, os casos, as lendas, etc) e por suas demonstrações de força física. Pretendemos conhecer, também, a forma como eles veiculavam sua arte em toda a região.

O conceito fundamental com que trabalhamos no capítulo VIII, é o conceito de ideologia, entendido aqui como conjunto de representações, sem se perder de vista o que nos ensina o antropólogo Clifford Geertz:

"(...) Tanto a teoria do interesse como a teoria da tensão vão diretamente da análise das fontes à análise das consequências, sem nunca examinarem seriamente as ideologias como sistemas de símbolos interatuantes, como padrões de significados entrelaçados." (9)

(9) Geertz, Clifford - *A Interpretação das Culturas*. Rio, Zahar Editores, 1978, p. 177/8 (Tradução de Fanny Wrobel).

A discriminação social que constatamos no discurso de membros da sociedade envolvente, será interpretada à luz desse conceito de ideologia, concedendo-se especial atenção ao significado das metáforas.

Ao elegermos as categorias analíticas da Antropologia Social para interpretarmos o nosso *objeto*, pensamos precisamente no seu valor interpretativo, sem perder de vista a valiosa contribuição que outras disciplinas poderão trazer ao nosso trabalho. Destarte, acreditamos que seja necessário superar alguns limites interpostos à reflexão sistemática no campo das Ciências Sociais a exemplo do que afirma Georges Balandier:

"... é preciso reconhecer que a partilha dos domínios 'antropológico' e 'sociológico' é enganadora; é mais reveladora de uma incapacidade de reconhecer e tratar as diferenças em seu nível (isto é, em toda a sociedade), do que da natureza das coisas sociais. Trata-se de uma maneira de ceder ao sócio-centrismo. Ao contrário, não é insensato colocar o princípio de que a 'Antropologia' constituída a propósito das sociedades e culturas exteriores aclare o conhecimento de nossa própria sociedade e torne nossa sociologia mais operatória." (10)

Um raciocínio semelhante certamente aplica-se à Ciência da História: a Antropologia pode servir à produção do conhecimento histórico. O conceito antropológico de cultura, os estudos acerca da questão da identidade, sem se perder de vista a produção simbólica dos grupos e categorias sociais, etc. são contribuições que consideramos relevantes ao conhecimento histórico. Vale lembrar, como exemplo, a profusão de estudos que lidam com a memória social.

(10) Balandier, Georges - *Antropo-lógicas*. São Paulo, Cultrix/Ed. da Universidade de São Paulo, 1976, p. 15 (Tradução de Oswaldo Elias Xidich).

O cotejo com trabalhos produzidos sobretudo por antropólogos, mas também por sociólogos, historiadores, economistas, etc, objetiva superar uma visão autocentrada e, por conseguinte, estreita. Ademais, utilizando esse recurso interdisciplinar, procuramos confirmar e demonstrar regularidades na observação dos dados de pesquisa.

Na manipulação dos referidos dados, encontramos inicialmente dificuldades em formular hipóteses sobretudo porque trabalhávamos apenas com a memória dos nossos informantes (ex-remeiros), engajados então em outras atividades ou já aposentados: as barcas de figura, vale esclarecer, desaparecem da paisagem são-franciscana nos anos 50. Com elas, desaparece também a categoria dos remeiros. Destarte, entre o passado mais remoto dos nossos informantes como tripulantes das barcas de figura e o presente, interpunha-se um passado mais recente, seja como "vapozeiros", seja como pescadores, etc. Buscamos então o recurso de outras fontes: a literatura de cronistas e viajantes, o folclore regional, o romance regionalista, a confrontação dos nossos dados de pesquisa com o trabalho de estudiosos da região, etc. Em seguida, retornamos ao trabalho de campo (1986) realizando novas entrevistas com ex-remeiros e com outros moradores da região. Pudemos selecionar, desta forma, as hipóteses que norteariam a nossa reflexão. O romance e o conto regionalista, por exemplo, foram fundamentais para compreendermos a desqualificação ou discriminação social a que estavam submetidos os remeiros. Esta característica de sua vida social fica delineada em *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro (v. bibliografia). Mas, neste particular, vale citar também *Remeiros e Remeiros do São Francisco*, de Accioly Lopes (v. bibliografia), dentre outros. Confrontada esta literatura de ficção com o discurso de sujeitos de pesquisa, esperamos poder comprovar, com segurança, as nossas hipóteses. Com outras fontes secundárias, procedemos da mesma forma, procurando cotejá-las com as informações de nossos entrevistados.

Por fim, vale esclarecer que, quando mencionamos a região do Médio São Francisco, estamos referindo-nos à área compreendida entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA) e seus afluentes. Interessam-nos particularmente as relações sociais preponderantes nessa área porque seus habitantes eram favorecidos pela navegação de grandes barcas, vapores e embarcações de menor porte (pequenas barcas, paquetes, balsas e canoas). As barcas de figura, nas quais trabalharam os nossos entrevistados (ex-remeiros),

navegavam sobretudo no rio São Francisco e em seus afluentes Paracatu, Corrente e Grande. As embarcações menores adentravam os demais tributários do grande rio.

O trecho do São Francisco a jusante de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE) até Jatobá (PE) era conhecido entre os navegantes como "Rio de baixo". Adotamos, no presente trabalho, este topônimo, ressaltando, entretanto, que a navegação nessa área, realizada em pequenas embarcações, não foi objeto de pesquisa sistemática. As referências a esse trecho são ocasionais -- resultado de informações subsidiárias prestadas por nossos entrevistados.

Ressalvamos que o conceito de região, no presente trabalho, não é um conceito meramente geográfico. Tem como pressuposto básico a relação do homem com a natureza e dos homens entre si -- uma relação dinâmica que se transforma ao longo da História. Consideramos, na formulação desse conceito, a existência de um espaço físico determinado e meios de comunicação e transporte que permitem a interação de grupos, categorias e classes sociais, partilhando e manipulando um mesmo sistema simbólico. A unicidade cultural de uma região está estritamente relacionada à difusão cultural que se observa com as migrações e com a ação de categorias e grupos sociais integrados aos meios de comunicação e transporte. Portanto, para uma contribuição ao desenvolvimento do conceito antropológico de região, enfatizamos a importância de dois outros conceitos: processo social, isto é, o conjunto das relações sociais, incluindo-se aqui as relações de conflito, aliança, etc, entre classes e categorias sociais; e cultura no sentido proposto por Lévi-Strauss e Arantes, anteriormente citados. Cabe esclarecer que não estamos elidindo de nossa interpretação a existência da *diferença*, da identidade de grupos e categorias sociais que interagem num mesmo espaço físico. Longe de nós a idéia de propor o conceito de região pensando em homogeneidade: a totalidade existe, mas é constituída pela diversidade, pela pluralidade. É possível que, numa determinada região, cada categoria, cada grupo manipule um mesmo estoque simbólico. Seus interesses, porém, são de um modo geral diferentes e, em muitos casos, antagônicos. Daí, a existência de acordos, alianças, mas também tensões, conflitos, etc.

Vale acrescentar que concordamos com Marshall Sahlins, quando ele refuta o determinismo geográfico enfatizando, de maneira evidente, o poder dinâmico e transformador da cultura: a "cultura age seletivamente" sobre o meio natural, "explorando determinadas

possibilidades e limites ao desenvolvimento, para o qual as forças decisivas estão na própria cultura e na história da cultura." (11)

(11) Selins, Marshall - "A Cultura e o meio ambiente: o estudo da ecologia cultural", in: Sol Tax (Org.) - Panorama da Antropologia. Rio, Fundo de Cultura, s/d, p. 160/161.
Dizemo-nos cientistas da contribuição que a vertente cultural-ecológica trouxe à Antropologia. Vejamos, a seguir, a essência do seu pensamento resumido por Kaplan e Hammers: "(...) O homem, ao adaptar-se ao seu ambiente, não sofre alterações genéticas totais, mas responde, desempenhando um papel "ativo". Em outras palavras, enquanto todas as formas infra-humanas de vida adaptam-se a seu ambiente tal como ele é, o homem cada vez mais modifica e adapta a si mesmo o seu ambiente." (Kaplan, David, e Hammers, Robert A. - Teoria da Cultura. Rio, Zahar Ed., 1975, p. 121, trad. de Zilda Kacelnik)

Primeira Parte

A HISTORIA DA NAVEGAÇÃO

Capítulo I

AS MISSOES, A PECUARIA EXTENSIVA E A NAVEGAÇÃO (Séculos XVI e XVII)

Nos primeiros anos da colonização, o grande alvo da cobiça internacional era o pau brasil. Como de resto em largas faixas do litoral brasileiro, o baixo São Francisco tinha matas desta árvore nativa (1) cujas propriedades na tintura de tecidos provocaram a sua valorização nos mercados europeus.

As primeiras tentativas de penetração mais profunda no "hinterland" da colônia, superando a vocação lusitana de "caranguejos" estabelecidos ao longo do litoral, encontraram no rio São Francisco uma das vias de fácil acesso. Mas era inevitável o choque entre as duas culturas que então se defrontaram: de um lado, os portugueses e, de outro, as nações indígenas ribeirinhas, "das quais foi (o rio São Francisco) sempre muito povoado". Assim, frente a frente se encontraram respectivamente conquistadores intrépidos e guerreiros contumazes. Nas primeiras incursões, um certo Sebastião Alves e mais "15 ou 20 homens" foram dizimados pelos Tupinambá. Já a expedição de João Coelho de Souza "chegou acima do sumidouro mais de cem léguas" (2), atravessando o território hoje denominado Baixo São Francisco e, acreditamos, parte do curso médio.

É necessário esclarecer que este sumidouro, muito mencionado nas páginas dos primeiros cronistas e historiadores metropolitanos, não existiu senão como lenda,

(1) Salvador, Frei Vicente do - *História do Brasil*. Rio, Ed. Capistrano de Abreu, 1918, p. 104.

(2) *Collecção de Notícias para a História e Geographia das Nações Ultramarinas*, vol. V, cap. 20. Lisboa, 1589 - Arud Silva, Ignacio Accioli de Cerqueira e - *Informação ou Descrição Topographica e Política do Rio de São Francisco*. Rio, Typographia Francaza de Frederico Arvedson, 1860; p. 130/2

criada pela imaginação dos portugueses.

O que se deve reter de importante, entretanto, é a constatação a que chegaram os primeiros colonizadores, ainda no século XVI, acerca da possibilidade de navegar o São Francisco acima da Cachoeira de Paulo Afonso até o seu curso médio:

"No inverno (o rio São Francisco) não traz tanta água nem corre como no verão e no cabo destas vinte léguas (para o interior a partir da foz) faz uma cachoeira por onde a água se despenha e impede a navegação; porém daí por diante se pode navegar, em barcos que lá se armarem, até um sumidouro, onde este rio vem dez ou doze léguas por baixo da terra. E também é navegável daí para cima oitenta ou noventa léguas, podendo navegar barcos, ainda mui grandes, pela quietação com que corre o rio quase sem sentir-se, e os índios Amaupirás navegam por ele em canoas."
(3)

Esta primeira referência às canoas dos Amcipiras faz pensar no avanço da empresa colonial pelo interior do território são-franciscano: é certo que um dos meios de transporte utilizados pelos portugueses foi a conoa apropriada dos índios, conforme teremos oportunidade de comentar mais adiante.

No texto citado acima, o autor constata a possibilidade de se navegar em "barcos ainda mui grandes". O trecho conhecido popularmente como "rio de baixo", localizado entre a Cachoeira de Paulo Afonso e a cidade de Juazeiro (BA), só permite o tráfego de pequenas embarcações em virtude das corredeiras e de outros acidentes fluviais. Daí, a nossa suposição de que o autor se refira ao Médio São Francisco, isto é, ao trecho do rio localizado acima de Juazeiro (BA), onde é possível o trânsito de grandes barcas, vapores, etc.

A navegação no trecho compreendido entre a foz e a cidade de Piranhas (AL) é amplamente favorecida pela ausência de obstáculos e pela incidência de ventos regulares, dos quais se utilizam até hoje alguns moradores

(3) Salvador, Frei Vicente do - Op. cit., p. 104;

ribeirinhos (especialmente pescadores), em suas embarcações à vela. Este fato, ou seja, as boas condições de navegabilidade -- em que pese a dura resistência das nações indígenas -- tornou possível uma penetração de maior alcance na região são-franciscana, ainda no século XVI:

"(...) Navega-se este rio com caravelões até a cachoeira, que está da barra 20 léguas pouco mais ou menos, onde tem muitas ilhas, que fazem espriar muito mais que na barra, por onde entram navios de cinquenta tonéis pelo canal do sudoeste, que é mais fundo que o do nordeste; (...)" (4)

Cumpre esclarecer que os "caravelões" não chegavam exatamente até a "cachoeira" (de Paulo Afonso), mas, talvez, a uma distância aproximada de 70 km daquele acidente fluvial. Esse pequeno trecho não é propício à navegação.

Em 1553/4, fez-se também uma tentativa de reconhecimento do "hinterland" da colônia, avançando-se 350 léguas até o São Francisco, a partir de Porto Seguro. Essa expedição, constituída de 13 brancos e vários índios anteriormente contactados, tinha por objetivo "descubrir si avia alguna nación de más calidad", conforme a afirmação, de cunho etnocêntrico, do Pe. Juan de Azpicueta Navarro. Em virtude das escassas referências a acidentes geográficos, não foi possível localizar, com exatidão, o trecho do rio percorrido pela expedição. Em linha reta, os lugares ribeirinhos mais próximos de Porto Seguro são as cidades de Manga e Itacarambi, ambas no norte de Minas Gerais, localizadas nas proximidades da divisa com o Estado da Bahia. O Pe. Azpicueta Navarro menciona o rio Monayl, afluente do São Francisco, em cujas margens teria acampado. É possível que esse rio seja o Verde Grande, que deságua abaixo de Manga. Para fugir aos "Tapuzas (tapuias), que es um género de indios bestial y fiero", a expedição construiu barcos, nas quais desceu o São Francisco:

"... nos embarcamos con mucho cuydado y fuymos por el rio abaxo, mas no pudimos continuar la navegación, y assi fué necessario tomar consejo de nuevo acerca de nuestro camino, por

(4) *Collecção de Noticias para a Historia e Geographia das Nações Ultramarinas*, op. cit. - *Acad Silva, Ignácio Acioli de Cerqueira e - Op. cit.*, p. 130;

ser toda la tierra poblada al
derredor de diversissimas
generaciones de Indios muy bárbaros y
crueles." (5)

Nas primeiras décadas do século XVI, acreditamos que não havia homens brancos na região do Médio São Francisco. A orientação acerca do caminho a seguir foi obtida pelos índios da expedição em contato com as tribos autóctones. É curioso notar que, nessa fuga, foi utilizada pela primeira vez no Médio São Francisco a resina de jatobá para calafetar os referidos barcos -- uma prática que, mais tarde, seria incorporada à cultura do homem ribeirinho, constituindo-se em importante recurso para a construção de embarcações até os nossos dias:

"En una aldea destas hallé una cosa como pez, y cae de unas árboles que están en las campiñas, y estillando assi por la árbol como por las hojas haze una pasta dura en la tierra. Llevé una cantidad para los barcos, y quando llegué hallé dos casi acabados; y los compañeros enbiaron por más pez de aquella para calafetear dos barcos que estaban quasi hechos. (...)" (6)

Os barcos assim construídos pelos portugueses e índios da expedição foram abandonados em algum barranco ou "coroa", retornando a expedição por terra. Possivelmente, eram embarcações feitas de diversas peças de madeira, unidas talvez por encaixe e com cravos e calafetadas com resina à maneira dos atuais paquetes que navegam o São Francisco. Acreditamos que esses barcos construídos às pressas pelos carpinteiros da expedição não serviram de modelo à cultura autóctone que se utilizava das funcionais canoas feitas de um único tronco. Nos séculos subsequentes, conforme veremos mais adiante, quando se estabelece um sistema produtivo na região articulado à metrópole, é que as embarcações de tipo europeu foram introduzidas, em caráter definitivo, no São Francisco.

No último quartel do século XVII, já havia -- ao que parece -- embarcações portuguesas no baixo São Francisco.

(5) Navarro, Pe. Juan de Azpilcueta - Carta de 24 de junho de 1555. In Leite S. I., Serafim - Cartas dos Primeiros Jesuítas do Brasil. São Paulo, Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo/Serviço de Comemorações Culturais, 1954, p. 244/50;

(6) *Ibidem*, p. 244/50;

especializadas apenas em navegação fluvial, diferentes, portanto, dos "caravelões" e "navios de cinquenta tonéis" mencionados anteriormente, os quais, por certo, eram embarcações marítimas especializadas em navegação de longo curso. Vejamos, nesse sentido, o que afirma o Pe. Martinho de Nantes, pregador capuchinho que viveu entre os cariri do São Francisco, no século XVII:

"... encontramos outra ocasião que aproveitamos e chegamos felizmente a Penedo, pequena vila a sete léguas acima da embocadura do rio. Daí subimos o rio num barco até vinte léguas adiante, onde está situada a aldeia dos Aramurus, com os quais o padre Anastácio, capuchinho, se havia estabelecido durante minha permanência na Paraíba.

.....
Depois de dois meses ou pouco mais de estada, a divina providência me proporcionou os meios de continuar a minha viagem, para fundar uma missão entre os cariris." (7)

A expressão utilizada pelo missionário é "barco", reconhecidamente uma embarcação menor do que um navio ou uma barca e maior do que a canoa. Já este último termo (canoa) é amplamente utilizado para designar o meio de transporte indígena. É possível que o barco mencionado pelo Pe. Martinho seja uma das primeiras embarcações fluviais, de tipo europeu, construída no Brasil.

Em sua segunda *relação*, escrita na Europa muitos anos depois de sua experiência no São Francisco, o missionário relembra um fato que consideramos importante para o conhecimento histórico da navegação naquele rio:

"O senhor governador, informado da assistência que (Pe. Anastácio) vinha proporcionando aos portugueses, deu-lhe uma canoa novíssima, que podia levar até vinte pessoas, a fim de lhe facilitar as viagens no rio, onde ele chegava até vinte léguas de distância, para assistir os portugueses e os índios de algumas aldeias; (...)" (8)

É evidente que a "canoa" mencionada pelo padre

(7) Nantes, Pe. Martinho de - *Relação de uma Missão no Rio São Francisco*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional/Brasília: INL, 1979 (Tradução e comentários de Barbosa Lima Sobrinho), p. 34/5;

(8) *Ibidem*, p. 50;

capuchinho não era propriamente a canoa indígena, embarcação monóxila que obviamente não comporta vinte pessoas. Trata-se -- ao que parece -- de um barco construído nos moldes das construções navais metropolitanas. É comum utilizar-se, no Baixo São Francisco, o termo "canoa" em substituição à palavra "barca", de uso mais comum no Médio São Francisco.

Cabe destacar, no texto acima citado, o alcance da ação missionária do ponto de vista geográfico e cultural, facilitada pelas boas condições de navegabilidade e pelo transporte fluvial que, além de contar com as canoas indígenas, era fomentado por doações do Estado cuja orientação nos parece ser a de manter a unidade cultural das áreas colonizadas e, ao mesmo tempo, expandir suas fronteiras.

Se considerarmos ainda o fato de que outras missões, de capuchinhos e franciscanos, levavam também a cultura ocidental e cristã "aos portugueses e índios" em vastas áreas do São Francisco, inclusive em seu curso médio, teremos uma idéia, mesmo que aproximada, da profundidade do processo colonizador.

É necessário esclarecer que o Pe. Martinho se estabeleceu entre os cariris do São Francisco muito acima da cachoeira de Paulo Afonso, na aldeia de Aracapá, nas proximidades da atual cidade de Cabrobró (PE).

Mas já havia um número significativo de portugueses na região com seus escravos nativos preados em guerra e -- acrescente-se com destaque -- escravos negros. (9) A presença do elemento africano, muito valorizado pelo seu desempenho no trabalho, indica a existência de atividades rentáveis no São Francisco. E, nesse contexto, a pecuária assume predominância: os currais, ao longo das duas margens do rio, já existiam em quantidade bastante significativa. (10) Vide o Anexo II no fim deste trabalho.

A orientação do Estado colonial era direcionada no sentido de estimular a colonização do São Francisco com objetivos econômicos bastante precisos:

"(...) Fui visto como um inimigo e não como um missionário, visto que me

(9) *Ibidem*, p. 52;

(10) *Ibidem*, p. 51/52;

opunha ao bem do Estado e às ordens, que o rei havia dado, para povoar as terras do rio para a subsistência das cidades da Bahia e de Pernambuco. Foi assim que Dias me apontou." (11)

Aqui, o que se deve reter de fundamental é precisamente a articulação entre o São Francisco e "as cidades da Bahia e de Pernambuco", verdadeiras cabeças de ponte do processo colonizador. A região são-franciscana passa a contribuir para o abastecimento dos grandes centros econômicos da colônia que, por sua vez, suprem a Metrópole daqueles produtos altamente valorizados no mercado internacional como a cana de açúcar. Já existia, portanto, um sistema produtivo no São Francisco diferente do mero extrativismo, característico do chamado "Ciclo do Pau Brasil".

A interrelação do São Francisco com aquelas cidades não se dava apenas a nível sócio-econômico. Em diversos momentos do relato do Pe. Martinho, constata-se a presença do Estado, seja municinando os portugueses para a guerra contra os cariri, seja nomeando capitães-mor na região ou arbitrando os conflitos entre a igreja e os donos da terra e do gado. (12)

Demonstrar essa articulação bastante remota e, de alguma forma, significativa entre o São Francisco (incluindo-se aqui o seu curso médio) e dois centros dinâmicos da Colônia constitui para nós um primeiro movimento no sentido de questionar as teses acerca do isolamento da região, defendidas por alguns autores contemporâneos, conforme teremos oportunidade de comentar mais adiante.

Barbosa Lima Sobrinho esclarece-nos, em nota aposta no livro do Pe. Martinho, sobre o alcance do processo colonizador do Médio São Francisco:

"(...) A aldeia de Aracapé estava situada a cento e três léguas da barra do rio S. Francisco, segundo o cálculo de Frei Martinho. Se os índios levantados estavam cem léguas acima de Aracapé, deviam estar localizados numa região próxima do que se chamava o Sobrado. E, como

(11) *Ibidem*, p. 61;

(12) *Ibidem*, p. 40/1, 75, 83.

eles alcançavam até quarenta léguas para cima desse ponto extremo, estavam, então, aproximados da região da barra do Rio Grande e da atual cidade da Barra do Rio Grande. Mais uma demonstração da profundidade do povoamento, no chamado médio S. Francisco." (13)

Face à necessidade de comunicação e transporte entre as diversas aldeias, "currais" e missões, situados ao longo de toda essa extensão, é possível que os *ajoujos* já fossem utilizados.

O *ajoujo*, vale esclarecer, é uma embarcação típica do São Francisco, constituída por duas ou três canoas ligadas entre si por paus roliços e amarradas a estes por meio de tiras (ou cordas) de couro cru. Há ainda, por cima das *canoas ajoujadas*, um estrado de tábuas que serve ao transporte de cargas, ficando os espaços laterais (coxias) da embarcação assim formada livres para o trabalho dos tripulantes nas viagens rio acima, quando se faz necessário o recurso às varas (ou *varas ferradas*) destinadas a impulsioná-la (14).

As canoas indígenas eram inclusive utilizadas pelos portugueses para a perseguição, escravização e extermínio de cariris, conforme se pode constatar no trágico relato do Pe. Martinho que a seguir transcrevemos:

"Depois de cinco dias de descanso, atravessou-se o rio, os portugueses em pequenas canoas que encontraram e os índios e cavalos a nado. Acompanhamos as pegadas do inimigo, que foi encontrado nesse pequeno lago, ou brejo, no interior da terra. Estava quase sem armas e morto de fome. Renderam-se todos, sob condição de que lhes poupassem a vida. Mas os portugueses, obrigando-os a entregar as armas, os amarraram e dois dias depois mataram, a sangue frio, todos os homens de arma, em número de quase quinhentos, e fizeram escravos seus filhos e mulheres. Por minha felicidade, não assisti a essa carnificina; não a

(13) Lina Sobrinho, Barbosa - In: Mentes, Pe. Martinho de - Op. cit, p. 115;

(14) O *ajoujo* se nos afigura um caso típico de apropriação cultural, ou seja, a cultura dominante (européia e cristã) se apropria de um objeto material da cultura que a ela se contrapõe e o redefine face às suas necessidades de conquista, expansão, abastecimento, etc.

teria suportado, por injusta e cruel, depois de se haver dada a palavra de que lhes seria poupada a vida." (15)

É importante esclarecer que esse genocídio perpetrado por Francisco Dias de Avila e seus homens, ocorreu à altura do rio Salitre, afluente do São Francisco, um pouco acima, portanto, do lugar onde hoje se localiza a cidade de Juazeiro (BA).

Gradativamente, as canoas passam do âmbito de uma economia fundada na coleta, caça e pesca para uma outra que funcionava como "retaguarda econômica da metrópole", conforme bem definiu o Prof. Fernando A. Novais:

"... a *colonização* do Novo Mundo, na Época Moderna, apresenta-se como peça de um sistema, *instrumento da acumulação primitiva* da época do capitalismo mercantil (...)" (16)

Sem se perder de vista a articulação do Médio São Francisco ao sistema social mais amplo, podemos afirmar que a relação entre os diversos grupos e categorias sociais atuando num meio ambiente de características ecológicas bastante específicas, é que define a região do ponto de vista cultural. As canoas apropriadas dos índios serviram como instrumento para o colonizador consolidar a unidade cultural da região, na medida que se estabelece um intercâmbio entre missões, povoados, etc. Nesse particular, o século XVII parece ser um momento crucial na história da navegação com a introdução dos ajoujos, "as embarcações de carga mais antigas do rio São Francisco", conforme registra a memória social do povo ribeirinho. Desconhecemos, entretanto, a existência de documentos que confirmam, com exatidão, o momento histórico em que tal invenção passou a ser utilizada. É evidente que essa mudança de funções das canoas, trasladando-se de uma cultura para outra, avança paralelamente ao processo de contatos interétnicos, afugentamento e/ou extermínio dos

(15) Nantes, Pe. Martinho de - op. cit., p. 53;

(16) Novais, Fernando A. - *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (Séculos XVI - XVIII)*, Caderno CEBRAP nº 17. São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, 1974, p. 12;
O uso das canoas, na atualidade, afigura-se-nos um testemunho da apropriação cultural que se instaurou nos primeiros contatos entre portugueses e índios -- apropriação com redefinição, vale repetir, uma vez que, de instrumento de uma cultura fundamentada na propriedade comunal, as canoas indígenas passam à condição de um bem organicamente integrado à cultura dominante que, no período entre os descobrimentos marítimos e a revolução industrial, se integrava, por sua vez, a um sistema econômico de âmbito universal: o mercantilismo. (Sobre o Mercantilismo e o sistema colonial, leia-se: Novais, Fernando A. - Op. cit.;)

cariris e de outros grupos nativos. Preferimos falar aqui de dominação cultural ao invés de aculturação: ocorreu a imposição do sistema simbólico de uma cultura à outra. (17) Ou, simplesmente, o genocídio.

A colonização assume uma orientação predominante desde o século XVI: o desenvolvimento da pecuária extensiva, o que requeria novos espaços, conquistados à custa da vida e da liberdade dos índios.

Uma das formas mais evidentes que o processo de dominação concretamente assumiu, foi a escravização, conforme se pode inferir dos relatos do Pe. Martinho. Mulheres cativas passavam à condição de concubinas dos colonizadores: é o que sugerem alguns comentários do missionário capuchinho. (18). Destarte, a miscigenação parece ter ocorrido em grande escala desde os primórdios da colonização, especialmente se considerarmos o fato de que os colonizadores não traziam famílias, sendo muitos deles "criminosos, condenados seja pelo Tribunal de Inquisição, seja pela justiça comum". (19) Podemos afirmar que, em nossos dias, a tez do caboclo ribeirinho é um testemunho da miscigenação que ocorreu ao longo da História.

A ação da Igreja -- em que pese os conflitos com os donos da terra -- servia, de alguma forma, aos criadores de gado, na medida que tornava os índios mais dóceis ao projeto colonial:

"Esse capitão (Antônio de Oliveira),
havendo obtido dos índios liberdade e

(17) A aculturação implica uma situação de contato entre grupos sociais portadores de culturas distintas. Ocorrem, neste caso, empréstimos culturais, internalização de signos e símbolos pelos grupos sociais em interação. Mas vale atentar para o que afirma o antropólogo Jean-Marie Auzias: "...os americanos, com Herkovits, dão da aculturação uma definição muito objetiva, científica (anestesiada), datada de 1935: 'A aculturação abrange os fenômenos resultantes do contato direto e contínuo entre os grupos de indivíduos de culturas diferentes, com as modificações subsequentes nos tipos culturais originais de um ou de outro desses dois grupos.' Definição perfeitamente neutra e antidialética, que esquece que os contatos entre culturas começam geralmente pelos afrontamentos entre soldados. E que, instruída pela experiência, teria podido saber que quando não há conquista não há contato. Esqueceu os missionários, dir-se-iam. É que, precursores ou seguidores, eles estão sempre ligados aos poderes políticos de que dependem. (...)" (Auzias, Jean-Marie - *A Antropologia Contemporânea*. São Paulo, Cultrix, 1978, /tradução de Carlos Alberto da Fonseca/, p. 107). Referindo-se à aculturação dos grupos indígenas brasileiros, o Prof. Roque de Barros Larzia esclarece: "(...) no caso dos índios brasileiros, representou uma verdadeira catástrofe." (Larzia, Roque de Barros - *Cultura: um conceito antropológico*. Rio, Jorge Zahar Editor, 1986, p. 100)

(18) Antes, Pe. Martinho de - Op. cit., p. 20 e 43/4;

(19) Antes, Pe. Martinho de - Op. cit., p. 55;

segurança, para a colocação de rebanhos, depois de lhes haver oferecido alguns pequenos presentes, veio incontinenti a Pernambuco, à procura de algum missionário, que quisesse estabelecer-se entre esses índios, para melhor proteção do gado que lhe pertencia." (20)

Se por um lado não se pode negar a ação humanitária da Igreja entre os cariris do São Francisco, evitando um processo de dominação ainda mais traumático do que o já referido, por outro lado há de se reconhecer que sua ação, a nível ideológico, contribuiu para a expansão e realização de objetivos do Estado e da chamada "empresa colonial", conforme se depreende do texto acima citado. Nesse particular, a apropriação cultural que então se processa, inclui a utilização das canoas indígenas pelos missionários para a catequese de aldeias localizadas ao longo do rio.

Os padres se utilizavam, inclusive, dos serviços que os índios podiam prestar, ampliando o trabalho de catequese na região com o auxílio de grupos já contactados:

"Tapicuru diligenciou imediatamente para me arranjar uma canoa, que ele levou de Pambu, com dois outros índios, até Uracapá. O rio estava muito cheio e perigoso pela sua violência e pela quantidade de rochedos, que tornavam as correntes mais impetuosas em alguns trechos. Ainda estou espantado de que pudesse conduzir a canoa entre essas correntes e rochedos, até porque ela estava furada em alguns lugares, que eles tapavam com terra gorda. Enfim, atravesssei o rio diante da ilha de Uracapá, extensa de mais de mil passos, sentindo grande medo, à vista de tantos perigos." (21)

Cabe ressaltar, ainda, um dado de significativa importância para os nossos estudos: a habilidade e o conhecimento das condições de navegabilidade, demonstrados pelos índios para espanto do missionário, foram herdados pelo mestiço são-franciscano que se alugava nas barcas de figura e, posteriormente, nos vapores e barcas motorizadas.

(20) *Ibidem*, p. 1;

(21) Rauten, *Martinho de, Fe.* - *Op. cit.*, p. 36;

A missão do Pe. Martinho teve lugar, sobretudo, no trecho do São Francisco conhecido pelos barraqueiros como "rio de baixo", expressão popular que designa o curso do rio entre Juazeiro (BA) e Petrolândia (PE). Curiosamente, dessa região ribeirinha bem como da área contígua de Sobradinho, saíram os mais hábeis moços de barca (especialmente, *proeiros*), *mestres* (pilotos) e *práticos* (timoneiros) do São Francisco, conforme averiguamos em entrevistas e segundo o testemunho de viajantes do século passado, citados no capítulo VII.

O saber e o fazer atinentes à navegação no Médio São Francisco remontam, portanto, ao conhecimento produzido secularmente pelos índios que transmitiram ao homem ribeirinho miscigenado esse conjunto de signos e símbolos tão fundamental ao trabalho no rio. (22) Dentre as categorias sociais beneficiadas por essa herança cultural dos indígenas, se destacam os moços (ou remeiros).

Mas julgamos oportuno avançar mais o conhecimento relativo ao substrato em que se inseria a navegação: a economia regional.

Antonil nos fornece informações adicionais acerca do alcance do processo colonizador nos albores do século XVIII. Aponta-nos uma outra articulação, não mencionada pelo Pe. Martinho de Nantes: a da região são-franciscana com as Minas Gerais:

"Uma rês, ordinariamente, se vende na Bahia por quatro até cinco mil réis: os bois mansos, por sete para oito mil réis. Nas Jacobinas vende-se uma rês por dois mil e quinhentos até três mil réis. Porém, nos currais do rio de São Francisco, os que têm maior conveniência de venderem o gado para as minas o vendem na porteira do curral pelo mesmo preço que se vende na cidade. (...)" (23)

(22) Estamos cientes da interpretação proposta pelo Prof. Darcy Ribeiro quando ele se refere à contribuição do índio para a adaptação ecológica dos chamados "povos novos", resultantes "da conjugação de matrizes étnicas diferenciadas como o colonizador ibérico, indígenas de nível tribal e escravos africanos." Na região ribeirinha, essa adaptação ecológica incluía o conhecimento do rio, transmitido ao homem barraqueiro miscigenado. (Ribeiro, Darcy - *Os Brasileiros* (Livro I - Terra de Brasil. 3ª ed., Petrópolis, Vozes, 1978, p.72;)

(23) Antonil, André João - *Cultura e Civilização do Brasil*. 3ª ed., Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo; 1982, p. 202;

Darcy Ribeiro enfatiza a importância das minas para a formação do mercado interno e para a constituição do Brasil como nação:

"(...) A constituição dos núcleos de mineração de ouro lançara as bases deste mercado interno em que as trocas se faziam com moeda e ouro em pó. Seu desenvolvimento é que proporcionaria a integração progressiva das diferentes regiões até então isoladas e voltadas para o exterior. Assim começa a estabelecer-se um sistema econômico que, ao unificar-se, viabiliza a organização do Brasil como sociedade nacional, com interesses opostos aos da metrópole." (24)

Antonil confirma, com novos detalhes, as informações do Pe. Martinho acerca da articulação entre o São Francisco e a Bahia:

"... do rio de São Francisco acima, vindo para Capoame, alguns dos que tomam à sua conta trazer boiadas alheias querem seis ou sete tostões por cada cabeça, e mais, se for maior a distância." (25)

Cumprido esclarecer que Capoame era uma feira de gado distante da Bahia, atual Salvador (BA), oito léguas, para onde convergiam os vaqueiros e criadores, com suas boiadas, e os marchantes, com o capital.

No final deste trabalho, transcrevemos, em anexo (II), um texto de Antonil que fornece informações esclarecedoras sobre o número de currais do rio São Francisco bem como sobre as articulações entre essa região e a Bahia, Recife e Olinda incluindo-se os engenhos cuja produção -- vale repetir -- se destinava ao mercado externo. É importante ressaltar, no referido texto, o avanço do processo colonizador. Além do rio São Francisco, Antonil cita alguns de seus afluentes como o rio das Velhas, o rio das Rãs, o Corrente, o Verde, o Preto, o Carainhaém (que supomos seja o Carinhanha), etc. Em suma, no início do século XVIII, os portugueses já se encontravam estabelecidos com sua escravaria e o gado ao longo de todo

(24) Ribeiro, Darcy - Op. cit., p. 101;

(25) Antonil, André João - Op. cit., p. 202;

o Médio e baixo São Francisco e seus afluentes, contribuindo de maneira significativa para o abastecimento das populações do Recôncavo, de Olinda e Recife, dos engenhos, bem com das Minas Gerais.

É lícito supor que, a nível regional, as populações ribeirinhas mantivessem também algum intercâmbio econômico, servindo-se do transporte fluvial.

Sem se referir às missões de Rodelas, Pambu e Uracapá, presentes no relato do Pe. Martinho, Antonil menciona, entretanto, o povoado de Centocê (grafia atual: Sento Sé) e o Arraial de Matias Cardoso, este último no "caminho da cidade da Bahia para as Minas do Rio das Velhas". (26)

A existência deste arraial comprova, mais uma vez, a profundidade do processo colonizador: fundado possivelmente em meados do século XVII, Matias Cardoso se localiza em Minas Gerais, a aproximadamente 100 km de Januária rio abaixo. O seu fundador, que lhe emprestou o nome, é um típico exemplo da casta dos bandeirantes que, partindo de São Paulo, desbravaram o sertão do Médio São Francisco, fundando inclusive outros povoados.

No capítulo II, dedicaremos maior atenção aos principais povoados e vilas fundados nos séculos XVII e XVIII.

A Carta Régia de 07 de fevereiro de 1701 determinava que as capitanias da Bahia e Pernambuco não se comunicassem com as "Minas de S. Paulo". Por sua vez, os habitantes das Minas ficavam proibidos de buscar mantimentos e gado nas mencionadas capitanias (27). Cabe aqui um esclarecimento: em 1701, a Província das Minas Gerais ainda não existia do ponto de vista legal. Daí, a referência às "Minas de São Paulo" no documento acima mencionado. Por outro lado, é necessário lembrar também que, até 1824, o limite da Capitania de Pernambuco ao sul era o rio Carinhanha. Os pernambucanos estavam, portanto, mais próximos das "Minas de São Paulo".

Para ser editado um documento desta natureza, a condição *sine qua non* era a existência de intercâmbio entre

(26) Antonil, André João - Op. cit., p. 100;

(27) Arquivo Público Nacional: Códice 952, volume 12, fls. 96;

as referidas capitânicas. Acreditamos que, no final do século XVII, o Médio São Francisco testemunha o incremento no transporte de cargas e boiadas, seja ao longo do caminho da cidade da Bahia para as Minas do Rio das Velhas passando por localidades ribeirinhas, seja ao longo de seu próprio curso utilizando-se os ajoujos e canoas.

É possível que a Carta Régia tenha sido cumprida com rigor nos primeiros anos, mas em seguida -- ao que parece -- se fez letra morta face à necessidade de abastecimento das populações mineiras: é o que se pode concluir da leitura de Antonil (*Cultura e Opulência do Brasil*), consubstanciada no texto que transcrevemos anteriormente, sobre o comércio do gado. Não se deve perder de vista, também, que as grandes distâncias entre as três capitânicas tornavam difícil a fiscalização do intercâmbio entre as mesmas.

Outro indicio de que o comércio existia no Médio São Francisco e entre regiões adjacentes, é a introdução de uma "barca de passagem" nos anos 20 do século XVIII. No capítulo III, mencionamos o caráter pioneiro dessa embarcação no Médio São Francisco e, em seguida, examinamos o desenvolvimento da navegação comercial na segunda metade do século XVIII.

O que se depreende da leitura atenta da Carta Régia, é no mínimo intrigante: a integração regional e interregional da colônia não estava nos planos da Metrópole. Havia interesse em manter a fiscalização sobre a atividade econômica nas diversas regiões; cobrar pesados tributos de sua população; etc. Não sendo possível tal controle, impunha-se-lhes o isolamento sobretudo no plano das relações interregionais. Há, portanto, claras implicações geopolíticas na Carta Régia.

A orientação metropolitana, condizente com a política mercantilista, era, a de drenar recursos das colônias sem implementar o seu desenvolvimento, obstando, se possível, a formação de um mercado interno como bem exemplificam as determinações da Carta Régia.

A política colonial para a região do Médio São Francisco obteve uma dura resposta na localidade de São Romão e adjacências. Não temos dados para postular uma relação causal entre a Carta Régia e o Movimento Revolucionário de 1736 em São Romão, mas é evidente a conexão entre a política econômico-financeira, de caráter

extorsivo, adotada pela Metrópole, e a chamada *Revolução do Sertão*. Como em Vila Rica 50 anos depois, a causa mais imediata do movimento parece ter sido a cobrança de impostos escorchantes pela administração colonial. (Vide capítulo II - item 2.3)

Nesse cenário sócio-econômico e político que tentamos caracterizar, é que se deve pensar a navegação e os meios de transporte fluviais: estabelecendo ligação entre povoados, currais e missões religiosas, os canoeiros e remeiros que singravam as águas do grande rio em canoas, ajoujos e balsas, cumpriam a tarefa histórica de conformar a região são-franciscana sob o prisma cultural.

Sabemos da existência de grupos indígenas ao longo de todo o Médio São Francisco, desde a cachoeira de Pirapora, onde havia uma aldeia cariri, até o "Rio de Baixo" de cujas tribos nos dá notícias o Pe. Martinho de Nantes. Muitos desses grupos, estabelecidos numa extensão de aproximadamente 2.000 km, não mantinham comunicação entre si evidentemente. Com o avanço do processo colonizador, são gradativamente exterminados, afugentados ou dominados, conforme já mencionamos. Em sua essência, a nova cultura que então se forma -- a cultura do colonizador -- tende a valorizar o maior intercâmbio entre os núcleos populacionais ribeirinhos: de início, com o transporte de cargas e, em seguida, com o comércio ambulante. Opera-se assim, ao longo dos séculos, uma crescente integração cultural de toda a região ribeirinha e adjacências. Nesse particular, remeiros e canoeiros assumiram um papel de destaque como força de trabalho e como agentes da difusão cultural.

Levas de bandeirantes, desde o século XVII, avançam de São Paulo para o São Francisco. Os paulistas mais conhecidos são Matias Cardoso, Januário Cardoso, Manoel Francisco Toledo e Manoel Pires Maciel. Em sentido contrário, baianos e pernambucanos seguem a trajetória do gado, interiorizando-se até alcançar as margens do rio e de seus afluentes. Dentre estes, se destaca a família Garcia Dávila. Não se pode perder de vista que a escravaria acompanhava os seus senhores.

Assim, podemos afirmar que outra tarefa relevante dos remeiros e canoeiros do São Francisco foi a de contribuir para esse encontro de culturas, ou melhor, de variantes de uma mesma cultura: grupos sociais do sudeste e do nordeste se encontraram no São Francisco, utilizando-se da força de trabalho daquelas categorias sociais que, do

ponto de vista étnico, eram constituídas de índios, negros, e mestiços. Com a contribuição dessas categorias, acreditamos, foi consolidada a unidade cultural que tornou possível a existência do Brasil como nação. Mas estamos cientes de que os grupos e categorias preservaram, dentro dessa unidade política mais ampla, a sua identidade.

Cabe um esclarecimento. Ao mencionarmos, neste capítulo, a categoria dos remeiros, estamos nos referindo aos tripulantes dos ajoujos que utilizavam grandes remos para impulsionar suas embarcações rio abaixo. Em sentido contrário, isto é, rio acima, era mais comum usarem as varas ou varejões. Neste século e no século passado, a palavra *remeiro* designava, sobretudo, os tripulantes das barcas de figura. Estes últimos herdaram parte significativa do acervo cultural daqueles primeiros navegantes: o conhecimento das condições de navegabilidade, a tecnologia de navegação (especialmente os instrumentos de trabalho) e, até mesmo, o termo *remeiro* que os identificava.

As duas últimas décadas do século XVII e a primeira metade do século XVIII constituem um período histórico de transformações qualitativas sem precedentes na história do Médio São Francisco. Até 1750, muitos povoados são fundados e o comércio se intensifica. Na segunda metade do século XVIII, são introduzidas as barcas no transporte de cargas entre povoados. Até então, esse transporte esteve a cargo dos ajoujos. Nos próximos segmentos, tentaremos examinar essas mudanças, sem perder de vista a navegação e as articulações regionais e interregionais. É nosso propósito, também, descrever a região: o meio natural exercendo sua influência sobre o homem e sendo por ele transformado. Conheceremos um pouco da história dos povoados ribeirinhos, tendo em vista sua importância nas articulações regionais e interregionais.

Capítulo II

A REGIAO - ASPECTOS NATURAIS E SOCIAIS

1 - A paisagem rural são-franciscana

Os barranqueiros do Médio São Francisco vivem ao longo de, aproximadamente, 1.371 km entre as cidades de Pirapora (MG) e Juazeiro (BA)/Petrolina (PE). Cabe mencionar também a grande área geográfica banhada pelos afluentes. Relacionamos, a seguir, os principais: à margem direita, o rio das Velhas, o Jequitaiá, o Pacuí, o Verde Grande, o rio das Rãs, o Santo Onofre, o Verde, o Jacaré, o Salitre; à margem esquerda, o Paracatu, o Urucuia, o Pardo, o Pandeiros, o Carinhanha, o Corrente, o Grande. Dentre estes, são considerados navegáveis o Paracatu, o Corrente e o Grande. Na primeira metade deste século, as barcas de figura cuja capacidade podia alcançar até 60 toneladas, faziam o comércio ambulante nas cidades, vilas e sítios desses três afluentes. Os demais eram visitados apenas por embarcações menores: canoas, paquetes, balsas e pequenas barcas.

Essa vasta região que abrange terras dos estados de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco, está incluída no chamado "Polígono das Secas", tendo em vista a baixa precipitação pluviométrica.

Do ponto de vista da vegetação, a região pode ser classificada como área de transição do *cerrado* para a *caatinga*. Na área mineira do Médio São Francisco, predominam os cerrados. Mas os chamados *carrascais* onde vicejam o marmeleiro, o umbuzeiro, a umburana, a favela, o ouricuri, são encontrados por quem percorre a sub-região a montante de Januária (MG). Vale ressaltar que muitas das espécies vegetais encontradas nos carrascais o são também na caatinga: umbuzeiro, marmeleiro, favela, etc. A partir de Carinhanha (BA), a vegetação de caatinga pode ser observada com mais frequência: jurema, quebra-facão, espinheira, cumaru, angico, macambira, caroá, mandacaru, xique-xique, cabeça de frade, favela, juazeiro, oiticica e

os cactos. Vale enfatizar que, na micro-região de Pirapora (MG), por exemplo, nos deparamos frequentemente com muitas de macambira coexistindo com a vegetação típica do cerrado. A jurubeba pode ser encontrada em Buritizeiro (MG) e em Juazeiro (BA). A existência, na região, de espécies vegetais comuns ao cerrado e à caatinga leva-nos a classificar sua vegetação como de transição. Mas há também a vegetação de vazante, que cresce nas margens do São Francisco e à beira de lagoas e ipueiras. Cabe citar, por exemplo, os angaris, vegetação espinhosa que -- diga-se de passagem -- fustigava as pernas dos tripulantes nas coxias das barcas.

O vale do rio Corrente apresentava uma paisagem diferente. Esta sub-região caracterizava-se pela existência de matas onde as madeiras de lei (cedro, pau d'arco, pereira, aroeira, etc) eram encontradas em abundância. Na atualidade, essa cobertura vegetal encontra-se rarefeita em virtude da exploração predatória que se consumou em décadas passadas. Dali, por exemplo, partiam as balsas de madeira que demandavam os mercados de Juazeiro (BA)/Petrolina (PE). Estas embarcações serão descritas no capítulo V.

A jusante de Barra (BA), a paisagem é também bastante característica: os carnaubais coexistem com a vegetação esparsa e rasteira das dunas que caracterizam a margem esquerda do São Francisco. (1)

Em que pese a ação predatória do homem ribeirinho, a fauna da região ainda apresentava, até os anos 60, uma grande variedade de espécies, que -- diga-se de passagem -- mereceu páginas significativas de viajantes e cronistas a exemplo de Spix e Martius. O intenso comércio de couros, peles e plumas, realizado pelas barcas no final do século passado e neste século, não conseguiu destruir totalmente a fauna são-franciscana. Era possível admirar bandos de garças ao entardecer, procurando abrigo nas árvores e arbustos que se debruçavam sobre o rio. Até mesmo o belo colhereiro, com sua plumagem rósea, podia ser visto, mas sua presença não era muito comum na ribeira. Dos vapores e barcas, podia-se observar o vôo fugidio e solitário do martim pescador, do pato selvagem, do curiango. Aos

(1) Estes parágrafos sobre a vegetação são-franciscana foram elaborados a partir das observações do autor "in loco" e do material de entrevistas, bem como de informações encontradas no livro do geógrafo Jorge Zarur: *A Racia do Médio São Francisco*. Rio, IBGE/Conselho Nacional de Geografia, 1946, p. 42/44)

bandos, as ribaçãs e ariris mostravam toda a beleza das formações de seu vão, tendo como pano de fundo as cores do arrebol são-franciscano, indescritível por sua grandiosidade. Era comum avistar-se também as lontras, as ariranhas, os jacarés, que paulatinamente foram dizimados pela avidez do comércio. Nas margens, via-se as capivaras e queixadas aos bandos e, até mesmo, a anta, alvo preferido dos fuzis de bordo. A fauna ictiológica sofreu também um crescente processo de extermínio ao longo da história recente, em face da pesca predatória e da construção de barragens. Teremos oportunidade de conhecer as modalidades de pesca no capítulo V. A seguir, relacionamos os peixes do São Francisco mais conhecidos: o surubim (surubi), o dourado, a curimatá (curimatã), o mandim ou mandí (açu e amarelo), o pacu, a piranha, o cari, o pirá, a piaba, a curvina, a matrinxã, o piauí (jeju e verdadeiro), a traíra (louceira), o bagre, o pacomã (pacamão), o sarapó, etc. Os barranqueiros enfatizam uma distinção anatômica dos peixes do São Francisco: de um lado, ficam os "peixes de escama"; de outro, os "peixes de couro". Estes últimos, a exemplo do surubim, do cari, do bagre, são considerados "remosos" (corruptela de reimosos) e não devem ser consumidos por pessoas portadoras de processos infecciosos (doenças venéreas, por exemplo).

Antes da construção das grandes barragens, as cheias do São Francisco iniciavam-se em outubro e prosseguiam até março. Em abril, de um modo geral, já era tempo de vazante. Cabe esclarecer que, sendo uma região assolada pelo fenômeno das secas, nem sempre observava-se essa periodicidade. As enchentes do São Francisco eram sempre sinônimo de fertilização natural de suas margens e ilhas. As águas barrentas traziam a matéria orgânica que, depositada ao longo da ribeira, formava uma camada de humus muito propícia à nutrição vegetal. Na vazante, o camponês ribeirinho fazia o plantio. E as colheitas eram quase sempre abundantes. É evidente que, na atualidade, este processo continua, mas bastante modificado, pois as barragens de Três Marias e Sobradinho alteraram consideravelmente o regime das águas.

Vale mencionar também que, na vazante, as atividades de pesca se intensificavam: as lagoas e ipueiras que se formavam em consequência das enchentes, retinham grandes cardumes após o refluxo das águas. A pesca era, então, uma tarefa fácil e bastante produtiva.

A vazante propiciava a formação da paisagem humana

característica do Médio São Francisco: as *culturas de vazante* ao longo da ribeira e nas ilhas, ou seja, as lavouras do chamado "lameiro". Sendo a pecuária extensiva uma das atividades básicas da região, era comum ver-se as plantações protegidas por cercas de mourões (de aroeira, por exemplo), para que o gado não invadisse essas áreas cultivadas. Cabe esclarecer que, até os anos 50, não era difundido na região o uso do arame farpado. Plantava-se o feijão, a mandioca, o milho, a abóbora, a banana, a melancia, o coentro, etc. Vale acrescentar aqui uma informação que consideramos importante para os propósitos desta dissertação: as barcas de figura compravam do camponês o "excedente" produzido nessas plantações ribeirinhas. (2)

Desde o século XVII, encontram-se referências sobre a pecuária praticada às margens do São Francisco. Sobre a importância da pecuária nos séculos XVII e XVIII, sugerimos a leitura do Anexo II no final do presente trabalho. Essa vocação tão precoce da região se perpetuou até os nossos dias. Nos anos 50, a paisagem humana caracterizava-se pela existência dos currais toscamente contruídos, não muito distantes da ribeira: escolhia-se, de preferência, os terrenos mais elevados a salvo das enchentes. Na falta de fontes nas proximidades dos pastos, o "gado curraleiro" ou "pé duro", como se dizia na época, vinha beber no rio. Em cima do barranco, podia-se avistar o vaqueiro todo encourado, bem protegido contra a áspera vegetação das caatingas e dos carrascais. É possível que esta breve descrição da pecuária sirva também para os tempos pioneiros: dos tempos coloniais até os anos 50, as mudanças não devem ter sido muito substanciais.

A presença de caprinos em toda a região, sobretudo na Bahia e em Pernambuco, era também uma característica digna de nota. Não eram conhecidos os métodos de estabulação: os animais eram criados soltos e não tinham bom aspecto. Eram magros e doentios. Viviam no barrancô e nas ruas das vilas, misturados às crianças, aos porcos e às galinhas. Numa de nossas viagens de vapor pelo Médio São Francisco, ouvimos o topônimo jocoso "Sítio dos Bodes", utilizado para designar a vila de Sítio do Mato (BA):

(2) Não se trata, aqui, de um excedente destinado à acumulação de capital, mas do excedente destinado ao consumo. Lembremos um exemplo: o camponês vendia ao barqueiro parte de sua produção de milho e comprava, com o dinheiro recebido, um facão ou uma enxada, etc. Era comum também o escambo: parte da produção de feijão, por exemplo, era trocada nas barcas por sal que os barqueiros comercializavam ao longo do rio. Vide fala do Sr. João Francisco de Souza no capítulo VI.

trata-se de um gracejo dos "vapozeiros" (tripulantes de vapor) referindo-se à grande quantidade de bodes e cabras existente no perímetro urbano do lugar.

Outro aspecto marcante da paisagem social do Médio São Francisco eram os "portos de lenha". Empilhava-se lenha por metro cúbico ao longo do barranco. Os vapores aportavam e se abasteciam. As goelas insaciáveis de suas caldeiras estimulavam a indústria extrativa da lenha que, ao longo de um século, contribuiu para a destruição da cobertura vegetal ribeirinha. A partir dos anos 60, vale acrescentar, os vapores foram paulatinamente substituídos pelos "empurradores" movidos a diesel.

Os caboclos são-franciscanos moravam em casas de pau a pique que, dos vapores e barcas, podia-se divisar nas proximidades das roças ou nos lugares mais altos do barranco, ao abrigo das enchentes. Utilizava-se palha para a cobertura dessas residências. A carnaubeira, por exemplo, fornecia excelente palha, utilizada para cobrir casas, barcas e paquetes. Havia, também, as construções de adobe, mas não eram tão comuns quanto as primeiras.

Das embarcações que singravam o São Francisco e seus afluentes navegáveis, podia-se igualmente avistar engenhocas de cana de açúcar, movidas por parselhas de bois. Próximo aos pequenos engenhos, ficava o barracão onde se fazia o melado e a rapadura. Não era incomum ver-se também um pequeno alambique onde se produzia a cachaça.

As casas de farinha ou oficinas de farinha compunham, igualmente, a paisagem rural são-franciscana, localizando-se próximo à margem ou distante dela. Vale mencionar que esse produto era o alimento básico dos barranqueiros.

Rapadura, cachaça e farinha de mandioca eram mercadorias amplamente comercializadas pelas barcas ao longo do Médio São Francisco e de seus afluentes.

2 - Núcleos Urbanos: Lugares Privilegiados da Integração

Os núcleos urbanos por se constituírem em escoadouros da produção agrícola e artesanal da região, assumiram uma função crucial nas articulações regionais e interregionais. Utilizando-se amplamente, ao longo da

história, de canoas, ajoujos, balsas, paquetes, batelões, barcas e vapores para o transporte de cargas e passageiros e para o comércio ambulante, o povo ribeirinho do campo e dos povoados alcançou uma crescente integração a nível regional. As tropas de bestas que chegavam às comunidades ribeirinhas e ali faziam o comércio, provinham da própria região ou de regiões adjacentes. Mas não se pode perder de vista outros meios de transporte: os carros de bois, as carroças, os animais de montaria.

Destarte, acreditamos que o desenvolvimento das cidades e povoados do Médio São Francisco está estritamente relacionado ao desenvolvimento dos meios de transporte. Conheceremos, nos próximos segmentos, os principais núcleos urbanos da região, estudando sobretudo o seu envolvimento nas articulações regionais propiciadas pelo transporte fluvial.

2.1. Barra do Rio das Velhas (Barra do Guaicuí).

Acreditamos que Barra do Rio das Velhas seja um dos povoados mais antigos do Médio São Francisco. Situado na confluência do rio das Velhas com o São Francisco, sua posição geográfica é, sem dúvida, estratégica: ali se iniciava o trecho navegável do Médio São Francisco. Por outro lado, pode-se falar de proximidade relativamente a Sabará e ao Tejuco (Diamantina).

Reportando-nos a Antonil, tentamos mostrar, no capítulo anterior, a articulação entre as minas e o São Francisco. É possível que Barra do Rio das Velhas servisse, no século XVIII, como empório intermediário entre as duas regiões: local para onde convergiam tropeiros e remeiros. No século XIX, essa vocação fica claramente comprovada no texto dos viajantes, conforme teremos oportunidade de comentar mais adiante.

Ao mencionar Barra do Rio das Velhas, localizada à margem do "caminho da cidade da Bahia para as minas do rio das Velhas", acreditamos que Antonil se refere não apenas ao acidente geográfico, isto é, à foz do afluente do rio São Francisco, mas também ao povoado ali existente:

"Os que seguiram o caminho da Tranqueira, à mão direita, chegando ao arraial de Matias Cardoso, vão longo do rio de São Francisco acima, até darem na Barra do rio das Velhas,

e daí, como está dito, logo chegam às minas do mesmo rio." (3)

Antes de se referir a Barra do Rio das Velhas, Antonil cita diversas "pousadas" (povoados), a começar por Cachoeira. É lícito supor que, na foz do Rio das Velhas, já houvesse o povoado (Barra) -- o último no caminho descrito, antes de se chegar às minas. Era comum atribuir-se aos povoados o nome do acidente geográfico ou fenômeno da natureza que os identificava: Barra do Rio Grande, por exemplo, é ainda hoje o nome da cidade ribeirinha localizada na embocadura (barra) do rio Grande, afluente do São Francisco. Remanso e Morpará (Morro do Pará) são cidades ribeirinhas cujos nomes guardam também estrita relação com características do meio ambiente.

Richard Burton se refere ao passado colonial daquela localidade sem precisar o século, mas sua importância histórica na região fica evidenciada. O viajante inglês contribui, também, para esclarecer-nos sobre o topônimo:

"Nos antigos tempos coloniais, a junção dos dois rios e a povoação perto dela se chamava Barra do Guaicuí, e formava um julgado, ou sede judicial, que foi extinto há cerca de cinquenta anos. As últimas gerações traduziram o nome tupi para Barra do Rio das Velhas (...)" (4)

Uma vila para alcançar o *status* de "julgado" ou "sede judicial", devia ter alguma importância sócio-econômica a nível regional. É o que tentaremos comprovar, comentando os textos de outros viajantes. Burton acrescenta outras informações que contribuem para o conhecimento do passado colonial de Barra do Guaicuí:

"(...) O único prédio digno de nota, cujo telhado alto, espalhafatoso e inclinado chama logo a atenção do viajante, é a Igreja de Bom Jesus de Matosinhos; (...) Construída de pedra de cantaria e cal, mostra que, no tempo da colônia, o lugar conheceu melhores dias; (...)" (5)

Ainda hoje, há ruínas de um templo setecentista que

(3) Antonil, André João - Op. cit., p. 186;

(4) Burton, Richard Francis, Sir - Viagem da Bahia de Seborá ao Oceano Atlântico. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; S. Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1977, p. 159 (Tradução de David Jardim Junior);

(5) *Ibidem*, p. 160;

impressiona o visitante por suas dimensões quiçá representativas de uma população numerosa no passado.

Monsenhor Pizarro cuja obra publicada em 1822 demonstra um significativo conhecimento do autor sobre a região, apresenta-nos algumas informações de natureza econômica, ressaltando as articulações regionais e interregionais que então se operavam naquela localidade, chamada pelo autor de "Freguezia da Barra":

"... se conserva nesse lugar mui florente commercio, sendo o maior dos generos o sal transportado do Rio S. Francisco."

.....
(...) Foi esta povoação a primeira do sertão na margem oriental do Rio das Velhas, mui populosa e comerciante, quando os habitantes das Geraes, e Goiás, faziam por ahi caminho para a Bahia ..."

(6)

Ao mencionar o sal "transportado do Rio S. Francisco", implicitamente o autor se refere aos meios de transporte que então se utilizava: as barcas e ajoujos; e aos seus tripulantes: os remeiros. Na seção 2.10, fica evidenciada a importância do transporte fluvial para a comercialização daquele produto.

As articulações regionais e interregionais apontadas por Monsenhor Pizarro são confirmadas por outros viajantes do século passado.

Sem ter visitado a Freguesia da Barra, Saint Hilaire acrescenta outros dados sobre as articulações a que nos referimos, estribado possivelmente em informações verbais de beiradeiros residentes em Salgado (atual Januária, MG) onde ele esteve:

"(...) Devo lamentar, todavia, não ter visto a povoação de Barra, que está situada na confluência do Rio das Velhas e que, estando mais perto que Salgado e S. Romão de Tejuco, Vila do Príncipe, Vila Rica, recebe maior número de tropas de cargueiros e entretém um comércio importante com a região das salinas. (...)"

(7)

(6) Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e, Mons. - Memórias Historicas do Rio de Janeiro e das Provincias Annexas à Jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil, Tomo VIII. Rio, 1822, Typographia de Silva Porto, p. 175;

(7) Saint Hilaire, Augustin - Viagem pelas Provincias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Belo

Fica comprovada a posição estratégica do povoado, relacionando-se com centros urbanos importantes. O viajante francês não menciona, entretanto, o povoado de Sabará, na região das minas, localizado às margens do rio das Velhas. É possível que houvesse comunicação entre os dois povoados ribeirinhos, ambos situados às margens deste afluente do rio São Francisco. A citação de Saint-Hilaire presta-se também ao questionamento das teses acerca do "isolamento" da região. (Vide capítulo IV)

No texto acima, a importância do sal no comércio regional está patente. Os remeiros levavam o produto e, possivelmente, outras mercadorias até a Freguesia da Barra. Ali, chegavam também os tropeiros em busca de produtos regionais que eram transportados para o Tejuco, Vila Rica, etc.

Ao descrever algumas localidades do Médio São Francisco nos anos 40 do século passado, Ignácio Accioli Silva menciona em primeiro lugar a vila de Barra do Rio das Velhas, enfatizando sua importância econômica e regional:

"Começão essas povoações pelo arraial da barra do Rio das Velhas, ora villa, assentado, no angulo boreal da foz do mesmo rio com o de S. Francisco, entreposto de quasi todo o comércio da parte superior deste grande rio." (8)

Parece que Pirapora -- neste século, um entroncamento hidro-rôdo-ferroviário de significativa importância -- não existia à época da viagem do autor ou não tinha qualquer importância do ponto de vista econômico e demográfico. Não se justifica outro raciocínio, uma vez que sua localização, próximo à embocadura do rio das Velhas, não faltaria à observação percuciente do autor.

Quando menciona o comércio da parte superior do São Francisco, Ignácio Accioli certamente se refere à navegação do alto e do Médio São Francisco. Das nascentes até a cachoeira de Pirapora, a navegação se fazia precariamente em pequenas embarcações: certamente em canoas e ajoujos.

Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975, p. 354 (Tradução de Vivaldi Moreira);

(8) Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira e - Informação ou Descrição Topographica e Politica do Rio do São Francisco. Rio, Typographia Francaza de Frederico Ervedson, 1860, p. 15;

Abaixo deste acidente, é franco o tráfego de embarcações maiores: barcas, no passado; empurradores e "chatas", na atualidade. O fundamental, entretanto, é consignarmos a possível relação comercial do povoado de Barra do Rio das Velhas com a população ribeirinha do Alto São Francisco. Richard Burton confirma a existência dessa articulação interregional:

"(...) O comércio, no entanto, preferiu o São Francisco, a partir da foz do Paraopeba; acima dessa confluência, mal desce o rio cada ano uma dúzia de ajoujos, e muitos barqueiros, temendo por suas vidas, negam-se a trabalhar; (...)" (9)

É possível que o principal produto desse comércio entre as regiões do alto e médio São Francisco fosse o sal trazido dos povoados salineiros, na Bahia, pelas barcas e ajoujos. Vale lembrar que a pecuária já era então a base da economia do Alto São Francisco: o sal era indispensável para a alimentação do gado. As canoas e ajoujos que desciam o rio a partir da embocadura do Paraopeba, certamente traziam produtos para serem trocados em Barra do Guaicuí e adjacências. De volta, levavam o sal.

Referindo-se ao Porto de Manga, pertencente à vila de Guaicuí, Burton -- vinte anos depois da viagem de Ignácio Accioli e Silva -- nos transmite a impressão de que "no tempo da colônia, o lugar conheceu melhores dias". Fica evidenciada em seu texto, entretanto, a integração da vila ao circuito comercial das barcas nos anos 60 do século passado:

"(...) O valor elevado desse último (do surubim salgado) é devido ao preço do sal, que tem de ser importado do curso inferior do rio..." (10)

É importante esclarecer que, face à inexistência de caixas frigoríficas, a conservação e exportação do pescado só eram possíveis depois de salgado o referido produto. Barra do Guaicuí importava o sal em escala significativa, mas, por outro lado, exportava em lombo de burros o pescado para os centros urbanos mencionados anteriormente. Os remeiros e tropeiros é que tornam possíveis essas

(9) Burton, Richard Francis, *Sir* - Op. cit., p. 183;

(10) Burton, Richard Francis, *Sir* - Op. cit., p. 160;

articulações tão importantes para a integração sócio-econômica de regiões distintas.

2.2. Paracatu (Paracatu do Príncipe)

O historiador paracatuense Olympio Gonzaga, estribado em documentos antigos encontrados na igreja matriz de sua cidade, menciona 1734 como sendo o ano de fundação do arraial de Paracatu. Seu fundador teria sido o bandeirante Caldeira Brant. (11) Saint Hilaire, entretanto, atribui aos paulistas a descoberta das minas do Córrego Rico. Estes bandeirantes -- ao que parece -- não se fixaram na região, mas suas notícias da existência do ouro chegaram ao conhecimento de outro paulista, José Rodrigues Fróis, que, em 1744, se estabeleceu naquela localidade, iniciando uma exploração sistemática das minas em cuja área se tornaria guarda-mor. (12)

Logo, entretanto, se tornaria imperativa a necessidade de comunicação com outros povoados, para suprir carências de um arraial que apenas nascia, mas... sob o signo da exploração febril do ouro:

"Fróis na sua viagem às Minas de Paracatu havia tocado em São Romão, povoação fundada pelo paulista Januário Cardoso e que já contava muitos habitantes, uma capela dedicada a Santo Antônio da Manga e um julgado do mesmo nome. O povo das duas bandeiras, necessitando de ferramentas, fazendas e varios artigos indispensáveis, começou a comerciar com São Romão e porto do Salgado (hoje Januária), correndo perigo de ser denunciado ao Governador da Capitania. (Arquivo da Matriz de Paracatu)." (13)

Frente à inexistência de estradas e às dificuldades de comunicação daí decorrentes, é lícito supor que o meio de transporte utilizado tenha sido o fluvial. As canoas dos índios e caboclos, é possível que existissem em

(11) Gonzaga, Olympio M. - *Memória Histórica de Paracatu*. - Edição do Autor, 1910, p. 3;

(12) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975, p. 147 (Tradução de Regina Regis Junqueira);

(13) Gonzaga, Olympio M. - *Op. cit.*, p. 7;

significativa quantidade por toda parte, à disposição dos bandeirantes para formação de ajoujos, utilizados na região no transporte de cargas, conforme mencionamos anteriormente.

O texto acima exemplifica o comentário que fizemos a propósito da Carta Régia de 1701: nem sempre as decisões de governo eram cumpridas pelos cidadãos que viviam nas longínquas regiões da colônia. Apesar das proibições, os pioneiros de Paracatu mantinham intercâmbio comercial com São Romão e Porto do Salgado.

Se por um lado levamos em conta a importância econômica que Paracatu passa a ter na colônia, por outro lado estamos tomando como exemplo a sua história para melhor caracterizar a capilaridade, a nível sócio-cultural, que se estabelece no São Francisco e em seus afluentes: a necessidade de articulação entre os diversos povoados se impõe face às carências materiais de cada arraial, de cada área ecológica, de cada micro-região. O caso de Paracatu vem, portanto, em reforço de nossas teses: do ponto de vista cultural -- vale repetir -- a região se transforma no sentido de uma maior integração. Nesse sentido, os meios de transporte fluviais cumprem um papel relevante: integrar os diversos povoados, fazendas de gado, etc. Destarte, podemos afirmar: canoeiros e remeiros -- alguns deles na condição de escravos -- deram valiosa contribuição à unidade cultural dos beiradeiros no Médio São Francisco e em seus afluentes.

As primeiras notícias de exploração do ouro provocaram intenso movimento migratório para as lavras de Paracatu. Em pouco tempo, o povoado alcançaria, na região, status de importante centro econômico cujo consumo de bens e serviços parece refletir a opulência dos grupos sociais dominantes. Vejamos, nesse sentido, o que afirma A. Saint Hilaire:

"Pagando altas tarifas, eles importavam vinhos e outras mercadorias da Europa, que ali chegavam varando os sertões. Grandes somas de dinheiro eram despendidas com as festas da igreja, contratavam-se músicos, construiu-se um pequeno teatro, e os próprios escravos, em suas folganças, espalhavam -- segundo se conta -- ouro em pó sobre as cabeleiras de

suas melhores dançarinas." (14)

Spix e Martius confirmam essas articulações entre o Médio São Francisco e os países europeus: no Anexo I, que apresentamos ao final deste trabalho, os cientistas alemães mencionam "objetos de fabricação européia" registrados na Alfândega de Malhada, os quais adentraram a Província de Minas Gerais, por via fluvial, nos anos 1816/7.

Segundo informações legadas por Mons. Pizarro, era de 12.000 habitantes a população do povoado de Paracatu em 1766 -- um número que consideramos significativo se comparado a outros povoados da colônia. (15) Constituiu-se, portanto, em Paracatu um mercado consumidor bastante amplo que contribuiu certamente para fomentar o comércio no Médio São Francisco e adjacências.

Além do ouro encontrado em seus córregos, Paracatu passa a produzir, no século XVIII, gêneros alimentícios cujo excedente era exportado para o Médio São Francisco e áreas adjacentes. Vejamos, nesse particular, o que afirma Saint Hilaire, que esteve na região em 1819:

"Depois que os habitantes da região de Paracatu passaram a cultivar regularmente suas terras, os que habitam as margens do S. Francisco vêm sempre comprar em suas mãos o milho, o feijão, o açúcar e a aguardente, trazendo em troca o sal de Pilão Arcado. Durante o tempo que passei em Paracatu encontravam-se ali vários comerciantes de Caiteté, empenhados em comprar víveres." (16)

Para evitar mal-entendidos, cabe esclarecer: Caiteté (BA) não é cidade ribeirinha; localiza-se, na verdade, a uma distância de, aproximadamente, 180 km do porto de Bom Jesus da Lapa (BA). Igual distância a separa de Carinhanha (BA), outro porto fluvial do Médio São Francisco.

Paracatu não só produzia, mas também recebia mercadorias de outras povoações não ribeirinhas, como é o caso do Julgado de Araxá, servindo, inclusive, de empório intermediário para a exportação dos produtos daquela localidade. Nesse particular, é importante atentar para as afirmações de Antônio Paulino Limpo de Abreu, Ouvidor em

(14) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco*, cit., p. 140;

(15) Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e, Monsenhor - *Op. cit.*, p. 213;

(16) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco*, cit., p. 152;

Paracatu na segunda década do século XIX:

"(...) As criações do Paiz (Araxá) exportam se para a Província do Rio de Janeiro, e os generos de plantação para a Villa de Paracatu, e pelo Rio São Francisco abaixo." (17)

Demonstra-se mais uma vez, com o texto acima, que não se sustentam as teses sobre o isolamento do Médio São Francisco. A produção de diversas localidades, às vezes distantes, chegavam à gente ribeirinha. É evidente que os carreiros e tropeiros, comerciantes ambulantes e vaqueiros, que operavam o transporte e as transações, estabeleciam contato com aquelas populações, permitindo uma integração interregional. Mas não só a nível econômico. As notícias e os costumes, a arte popular e o conhecimento da natureza, enfim traços do acervo cultural das diversas categorias sociais envolvidas nesse processo interativo, eram possivelmente difundidos, contribuindo para conformar a região são-franciscana sob o prisma cultural.

Mons. Pizarro cuja obra publicada em 1822 foi escrita com base em informações colhidas antes da viagem de Saint Hilaire, contribui para esclarecer-nos sobre a importância da Vila de Paracatu e sobre a navegação nos rios São Francisco e Paracatu, no início do século XIX:

"(...) O lugar em que teve seu assento último, tomou o nome do Rio (Paracatu), distante 12 legoas do Porto de Bezerra, onde as barcas do Rio S. Francisco, e as canoas, levam o sal, pelo qual permutam o assucar, o toucinho, aguardente, café, queijos, e varios outros generos de exportação. (...)" (18)

Faz-se necessário um esclarecimento: Paracatu não é porto fluvial; localiza-se, na verdade, a uma distância de, aproximadamente, 50 km do povoado de Buriti, considerado "o porto de Paracatu". Monsenhor Pizarro possivelmente se refere à mesma localidade que, em sua época, tinha o nome de Porto de Bezerra. Quanto à distância mencionada pelo mesmo autor, lembramos aqui uma expressão popular que os barranqueiros utilizam para indicar o exagero ou otimismo

(17) Abreu, Antônio Paulino Lima de - Reflexões, apud Gonzaga. Olympio M. - Op. cit., p. 30;

(18) Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e. Monsenhor - Op. cit., p. 218;

na avaliação de distâncias: "légua de beijo".

Nessa localidade (Buriti) é que chegavam em suas embarcações os comerciantes. Em seguida, dirigiam-se, por terra, ao povoado de Paracatu, para tratar de negócios. Assim, articulava-se, por exemplo, a próspera Caiteté (BA), "a corte do sertão", em plena caatinga, com a região ribeirinha do São Francisco, possivelmente com Carinhonha ou Bom Jesus da Lapa (BA) onde se fretavam as barcas que levavam os comerciantes até Buriti, no rio Paracatu.

2.3. São Romão

O arraial de São Romão foi fundado em 1719. As primeiras notícias de sua história dão conta de lutas sangrentas entre indígenas, que viviam na região, e um exército de índios (anteriormente contactados) sob o comando dos paulistas Januário Cardoso, Manuel Francisco Toledo e Manoel Pires Maciel. (19)

Entre 1719 e 1736, é possível que o arraial tenha adquirido alguma importância do ponto de vista sócio-econômico a despeito das determinações da Carta Régia de 1701.

A verdade é que, em 1736, São Romão lidera no Médio São Francisco a chamada "Revolução do Sertão", um movimento precursor da independência. Vejamos o que nos revela a *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*:

"Em 1736, foi São Romão teatro da primeira ação de um movimento de revolta contra as autoridades da metrópole portuguesa que vinha, através de seus prepostos, sugando a economia regional, a pretexto de captação de tributos cada vez mais pesados.

.....
De posse do arraial (São Romão), os revoltosos formaram uma espécie de governo provisório nomeando-se secretários de estado e demais autoridades, como juizes de julgado, etc. Como houvesse abusos disciplinares constantes, por parte

(19) *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, Volume XXVII. Rio, IBGE, 1959, p. 272;

dos revoltosos, muitos julgamentos foram feitos, sendo aplicada inclusive a pena capital aos que abusaram do direito de conquista, desvirtuando a campanha libertadora. O plano geral do levante determinava que o distrito de ouros, ou seja, a região do Rio das Velhas e do Sabarabuçu se juntaria aos revoltosos, assim que dominado o sertão do São Francisco.

O Governo da Província, depois de muito sangue, dominou o movimento que reservou a São Romão um lugar de destaque e de honra na história de Minas." (20)

Desse movimento revolucionário, participou Dona Maria da Cruz que hoje empresta seu nome a uma localidade ribeirinha do Médio São Francisco.

A análise desse levante tão pouco mencionado na história não pode prescindir do estudo da economia regional, em processo de crescente integração, que despertara a ganância dos prepostos da Metrópole. Não se deve perder de vista, também, o trabalho dos remeiros nessa dinâmica da economia regional. Estamos nos referindo evidentemente aos trabalhadores dos ajoujos e balsas.

Acreditamos que o impacto da derrota, com a possível pilhagem dos vencidos, tenha submetido São Romão a alguns anos de ostracismo. Mas, no princípio do século XIX, o povoado ressurgiu nos anais da história, agora na condição de um núcleo urbano onde se operavam articulações interregionais. Vejamos, nesse sentido, as notícias que o Monsenhor Pizarro nos legou sobre aquela localidade nos primeiros anos do século XIX:

"Do producto das salinas cultivadas nas Capitánias da Bahia, e de Pernambuco, sobem para ahí (São Romão) carregadas muitas barcas, e canoas, cujo genero compram os negociantes tropeiros para leva-lo ás povoaçoens das Geraes, e ás Minas de Goiás." (21)

(20) *Ibidem*, p. 271;

(21) Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e, *Monsenhor* - Op. cit., p. 220;

Cabe enfatizar que o sal produzido nos povoados salineiros não era consumido apenas no Médio São Francisco, mas exportado para outras regiões. São Romão, a exemplo de outras localidades ribeirinhas, funcionava como um empório, intermediando as transações comerciais. Possivelmente, outros produtos estavam envolvidos nessas operações, pois o escambo era a forma mais comum que o comércio assumia na região.

O texto acima transcrito é lapidar na medida em que, explícita ou implicitamente, se refere a três categorias sociais que contribuíram de maneira decisiva para conformar a região do Médio São Francisco do ponto de vista cultural. Estas categorias, integradas no setor de transportes, são os remeiros, tropeiros e canoeiros. Em geral, os canoeiros faziam o transporte do "excedente", produzido no "lameiro das ilhas" ou nas "culturas de vazante", para as feiras e mercados dos núcleos urbanos mais próximos. Era, portanto, um transporte a pequenas distâncias. Os remeiros e tropeiros, ao contrário, percorriam distâncias maiores para levar as mercadorias ao consumidor ou ao intermediário (vendeiro, grossista, etc).

No princípio do século XIX, Santa Luzia de Goiás era uma das localidades que recebia o sal produzido no Médio São Francisco. São Romão, articulando-se com aquele povoado e com outras localidades, monopolizava o comércio.
(22)

Nos anos 60 do século passado, São Romão devia apresentar sintomas de decadência, a julgar pela adjetivação pouco lisonjeira que lhe foi atribuída por Richard Burton. (23) O mesmo autor, entretanto, descreve o seu porto e nos faz supor que a vila continuava integrada ao movimento comercial do Médio São Francisco:

"(...) No "porto" havia uma canoa encostada e meia dúzia de outras na água; o único "estaleiro" fica no alto do barranco. Estava encostada uma boa barca trazendo a bandeira imperial. Sua tripulação, incluindo o piloto, era de sete homens, e a tonelagem de 4.000 a 5.000 rapaduras, ou seja 10.000 a 12.500 quilos de peso." (24)

(22) Burton, Richard Francis, Sir - Op. cit., p. 201;

(23) Ibidem, p. 199;

(24) Ibidem, p. 199;

É lícito supor que a barca mencionada pelo viajante inglês tenha feito o seu carregamento em Januária (MG), o maior centro produtor de rapaduras do Médio São Francisco, partindo em seguida para o comércio ambulante rio acima. Mas, por outro lado, não há razão para excluir a hipótese de que a carga fosse originária de Paracatu e a embarcação a transportasse para os mercados baianos. As barcas, de um modo geral, subiam o rio carregadas de sal e desciam-no com uma carga diversificada, em que predominava a rapadura.

2.4. Salgado (Januária)

Salgado (atual Januária, MG) cuja fundação remonta aos primórdios do século XVIII, conheceu -- ao que parece -- alguma prosperidade na segunda metade daquele século. Saint-Hilaire, que visitou o povoado em 1817, presta-nos algumas informações sobre o seu passado:

"Antigamente cultivava-se o algodão nas vizinhanças de Salgado. Os comerciantes vinham buscá-lo fiado em tecido grosseiramente, e traziam em troca os objetos de que os habitantes necessitavam." (25)

É possível que, entre os comerciantes citados pelo viajante francês, estivessem os mercadores do sal em suas barcas.

Cabe lembrar também que, no século passado, havia um comércio de tecidos, implementado por barqueiros ao longo do rio. Vejamos, nesse sentido, as informações de Durval Vieira de Aguiar sobre o compartimento das barcas onde eram acomodadas as peças de tecidos:

"... o *camarote* forma como que uma grande arca quase do comprimento da barca, a fim de melhor abrigarem as fazendas." (26)

As origens desse comércio de tecidos, é possível que sejam localizadas nas transações mencionadas por Saint-Hilaire.

(25) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, cit., p. 346;
(26) Aguiar, Durval Vieira de - *Província da Bahia*. 2ª edição, Rio: Catedra; Brasília: INL/NEC, 1979, p. 32;

Mas o viajante francês se surpreende, sobretudo, com as atividades agrícolas por ele próprio observadas, as quais -- cumpre ressaltar -- só confirmam a existência da navegação em escala significativa, na medida em que constituem a base do comércio regional:

"Para além da povoação, a planície, insinuando-se pelo meio delas, forma uma espécie de alça onde o terreno é inteiramente cultivado, e, onde se vêem por toda a parte habitações que, na maioria, possuem engenhos de açúcar. Desde o Rio de Janeiro, não vira ainda tão considerável extensão de terreno cultivado." (27)

Mons. Pizarro vai mais longe e informa o número exato de engenhos existentes em Brejo do Salgado: 38. Um número bastante significativo, diga-se de passagem. Situada a uma légua de distância do rio São Francisco, Salgado mantinha um porto fluvial onde se localizavam os armazéns dos proprietários de engenhos. (28)

Em Salgado e em outras localidades ribeirinhas, havia, portanto, uma infraestrutura, ainda que rudimentar, de produção, armazenagem e transporte, o que favorecia certamente o desenvolvimento do comércio.

Produzia-se um excedente destinado à troca, conforme se pode inferir das afirmações de Saint-Hilaire:

"O açúcar e a aguardente são os principais gêneros que Salgado oferece em troca aos mercadores de sal, e é fácil compreender que vantagens deve fruir desse comércio uma localidade que, por sua lavoura, constitui no deserto uma espécie de oásis." (29)

Informados pelo Mons. Pizarro acerca do número de engenhos existentes em Salgado, bem como sobre a existência de uma infraestrutura de armazenagem, podemos afirmar que sua produção de aguardente e açúcar, destinada à exportação, era um excedente que servia à acumulação capitalista; diferente, portanto, do "excedente" produzido

(27) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, cit., p. 346;

(28) Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e, Monsenhor - *Op. cit.*, p. 224/5;

(29) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, cit., p. 347;

no "lameiro das ilhas" onde, em geral, predominavam culturas de subsistência. O camponês do "lameiro" trocava, nas barcas, parte de sua produção por mercadorias que serviam à sua sobrevivência. Mas o objetivo primeiro de sua produção de gêneros era a sua própria subsistência. Com referência ao proprietário de engenho em Salgado, por exemplo, a sua produção parece ser destinada precipuamente ao comércio e à acumulação. Esta hipótese se confirma se pensarmos na indústria de aguardente e rapadura de Januária, neste século.

Estabelecida numa área ecológica de terrenos especialmente propícios ao plantio de cana de açúcar, Salgado se distinguiu pela qualidade de seus produtos: a aguardente e a rapadura ali produzidas eram consideradas de superior qualidade. Neste século, conforme entrevistas, outras localidades faziam concorrência a Januária no fornecimento de rapadura às populações ribeirinhas e de regiões adjacentes. Santa Maria da Vitória e Barreiras, por exemplo, eram locais de produção, visitados pelas barcas. Mas a rapadura de Januária era preferida pela qualidade, pelo sabor.

Nos anos 40 do século passado, Ignácio Accioli Silva se referiu à "importante villa de Januária, outrora Brejo do Salgado" (30), confirmando -- sem mencionar pormenores -- a descrição minudente e elogiosa de Saint-Hilaire.

Curiosamente, o mesmo adjetivo utilizado por Accioli foi repetido por Richard Burton, ao descrever a vila. (31) O movimento de seu porto evidencia toda a importância comercial que Januária então assumia no Médio São Francisco:

"Encontramos no porto um certo número de canoas e oito barcas movidas com as varas habituais. A praia, como a margem do rio é chamada, imediatamente trouxe-me ao espírito um mercado africano, e a cantoria monótona dos negros medindo feijão não concorria para diminuir a semelhança com cenas do distante Zanzibar." (32)

(30) Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira e - Op. cit., p. 15;

(31) Burton, Richard Francis, Sir - Op. cit., p. 208;

(32) *Ibidem*, p. 209;

Em geral, as barcas traziam da Bahia o sal e levavam, na volta, a rapadura e a cachaça produzidas em Januária, conforme já nos referimos. Mas, cabe lembrar, outros produtos regionais também participavam do comércio ambulante: o "excedente" das culturas de vazante, como o feijão e o milho; a farinha, alimento básico do barranqueiro, produzida nas primitivas "casas de farinha" de sítios e fazendas; couros e peles; etc.

Não só a nível regional Januária desempenhava uma função de grande relevância. No princípio deste século e, é lícito supor, no século passado, ali chegavam carreiros e guieiros em busca do seu principal produto de exportação: a rapadura. Os januarenses sabiam distinguir os "carros goianos": eram maiores, com maior número de "juntas de bois". (33)

Com referência ao comércio do sal, acreditamos que, no século passado, as articulações entre o Médio São Francisco e Goiás tinham lugar em Januária -- a exemplo de São Romão. Até ali, o produto seria levado pelos remeiros nas barcas; dali adiante, o transporte ficaria a cargo dos carreiros. De qualquer maneira, é importante enfatizar, o comércio do sal existia em grande escala, a nível interregional, e os viajantes do século passado o mencionam. (Vide item 2.7) 2.10

As canoas mencionadas por Burton no texto acima eram possivelmente de propriedade dos "catrumanos" (roceiros) do Gerais de São Felipe, área de grande fertilidade, vizinha do município de Januária e localizada à margem direita do São Francisco. Sua produção tinha como escoadouro natural o porto de Januária.

2.5. Morrinhos (Matias Cardoso)

Antonil, no princípio do século XVIII, menciona "o arraial de Matias Cardoso", a meio caminho entre "a cidade da Bahia" e "as minas do rio das Velhas." (34)

Fundada pelo bandeirante paulista que lhe emprestou o nome, aquela localidade devia ser um entroncamento de

(33) Entrevista com D. Octacília Andrade, 90 anos, em Januária - MG (1980);

(34) Antonil, André João - Op. cit., p. 136;

alguma importância, tendo em vista o fato de que o rio São Francisco já se prestava à navegação de canoas e ajoujos.

Não eram muitas as estradas que permitiam o acesso ao interior da colônia na primeira década do século XVIII. É possível que aquele caminho da Bahia para as minas passando por Matias Cardoso, fosse um dos mais frequentados em virtude das condições que oferecia ao transeunte:

"Este caminho da Bahia para as minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgaduras e para as cargas." (35)

Este texto de Antonil parece sugerir que o caminho da Bahia para as Minas era frequentado por boiadas e tropas, possivelmente -- acrescentamos -- na duas direções: a região do Médio São Francisco fornecia gado para corte e outros produtos regionais para a cidade da Bahia e para as Minas do rio das Velhas; e, possivelmente, recebia da Bahia produtos de origem européia, ainda que em pequena escala. (Vide Anexo I)

Os viajantes que visitaram a região no início do século XIX, não mencionam esse caminho citado por Antonil. Acreditamos que a introdução das barcas, no século XVIII, e o incremento do comércio ao longo do rio diminuíram a sua importância a nível regional.

Referindo-se com certeza ao século XVIII, Monsenhor Pizarro menciona o povoado de Morrinhos para onde mineiros e goianos se dirigiam em busca do sal. (36) Cabe esclarecer que o topônimo Matias Cardoso foi substituído naquele século por Morrinhos.

Nos primeiros anos do século XIX, a freguesia de Morrinhos contava com uma densidade populacional bastante significativa, segundo Spix e Martius:

"... atualmente, o trecho de território entre o Rio Verde Grande e o Rio São Francisco, que foi elevado a freguesia de Nossa Senhora da

(35) *Ibidem*, p. 187;

(36) Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e, Monsenhor - *Op. cit.*, p. 176;

Conceição de Morrinhos no ano de 1795, conta quase 10.000 almas, das quais uns 4.000 paroquianos podem vir de quando em quando à Igreja de Contendas." (37)

Havia, portanto, um mercado consumidor no Médio São Francisco e regiões adjacentes para os produtos que circulavam ao longo do rio. A freguesia de Morrinhos é um exemplo indiscutível.

Cabe lembrar que Capistrano de Abreu se refere ao São Francisco como condensador de gente, tendo em vista sua importância demográfica nos séculos XVIII e XIX.

Aquela mesma área geográfica, descrita pelos cientistas alemães, onde se localiza o fértil Gerais de São Felipe, despachava para Salgado (Januária) tropas de mulas carregadas de produtos de sua lavoura cujo destino final eram os mercados ribeirinhos da Província da Bahia. (38) O meio de transporte utilizado eram as barcas e ajouços, impulsionados pela força física dos remeiros. Seus patrões operavam o comércio ambulante ou a frete.

As referências do viajante inglês Sir Richard Burton são especialmente reveladoras:

"(...) Essa serra do Gerais de São Felipe é excepcionalmente rica, e abastece o rio de toucinho, fumo e farinha de milho." (39)

A importância histórica dessa área para o abastecimento das populações ribeirinhas remonta, pelo menos, aos primeiros anos do século XIX, conforme se pode inferir dos relatos de Spix e Martius. (40) Meio século depois, Richard Burton confirma as informações dos cientistas alemães e acrescenta, de maneira subjacente, uma informação que julgamos relevante: se o Gerais "abastece o rio", o meio de transporte utilizado eram as barcas movidas pela força de trabalho dos remeiros, pois elas é que estavam aptas a chegar, sem dificuldade, àquelas localidades mais isoladas da região, operando a integração de povoados, vilas, fazendas e sítios.

(37) Spix e Martius - Viagem pelo Brasil (1817-1820). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, Vol. 2, p. 85;

(38) Ibidem, p. 86;

(39) Burton, Richard Francis, Sir - Op. cit., p. 209;

(40) Spix e Martius - Op. cit., p. 91;

2.6. Santa Maria da Vitória (BA)

As notícias sobre a existência de um intenso comércio em Santa Maria são remotas. Em 1882, Durval Vieira de Aguiar visitou a vila, atribuindo-lhe uma adjetivação bastante lisonjeira. Vejamos um trecho do seu relato em que vale ressaltar as informações sobre o movimentado porto daquela localidade, situada às margens do rio Corrente:

"(Santa Maria da Vitória) ... possui um animado comércio, um excelente porto frequentemente visitado por barcos de todas as procedências, e que fazem ali grandes negócios de compra, venda e permuta de gêneros; tem muitas e regulares casas de negócio, duas boas igrejas, uma no alto da colina, por trás da vila, e outra mais moderna, edificada em uma aprazível praça; uma sofrível casa da câmara, um edifício menos mau, alugado para cadeia e quartel, onde sempre existe um destacamento mais ou menos numeroso, etc, etc." (41)

As *barcas de figura* ali chegavam em grande número. Mas entre as embarcações a que se refere o autor no texto acima, se inclui o *Saldanha Marinho*, o primeiro vapor a singrar as águas do Médio São Francisco. (42)

O comércio de Santa Maria era favorecido pela existência de uma produção agrícola de significativa importância em termos regionais. Plantava-se ali a cana de açúcar, destinada à fabricação de rapadura, cachaça e açúcar. (43) Aproveitando a excepcional fertilidade que caracteriza o solo da microrregião do Corrente, outras lavouras garantiam a subsistência de sua população: feijão, mandioca, frutas, etc.

Santa Maria (BA) e Januária (MG) eram os grandes centros produtores/exportadores de rapaduras na região do Médio São Francisco. Alimento básico dos beiradeiros, a rapadura produzida nessas localidades contribuía, em grande escala, para o abastecimento de toda a região.

(41) Aguiar, Durval Vieira - Op. cit., p. 28;

(42) Ibidem, p. 27;

(43) Ibidem, p. 9;

Tão importante quanto a rapadura para o comércio regional é interregional, o sal dos povoados salineiros chegava a Santa Maria a bordo das *barcas de figura*.

Favorecida pela existência de exuberantes matas em toda a microrregião do Corrente onde as madeiras de lei vicejavam em abundância, Santa Maria especializou-se também na produção de embarcações: paquetes, batelões e barcas de figura eram construídos em seus estaleiros. Vale mencionar especialmente o estaleiro do *Tamarindo de Cima*. (44)

Nas primeiras décadas deste século, residiam em Santa Maria balseiros, armadores e barqueiros (proprietários de barcas) a exemplo de José Moreira Neto (Zezinho Moreira) e Manoel Afonso de Queiroz, dois dos nossos entrevistados.

O acesso ao porto de Santa Maria não era uma tarefa fácil. O rio *Corrente*, como aliás o próprio nome indica, oferecia dura resistência aos ajoujos e barcas nas viagens "cabeça arriba" (rio acima). Os remeiros enfrentavam os "trechos de água dura" daquele afluente, despendendo muita energia e proferindo palavrões. (45) Vejamos, a seguir, a preciosa descrição de Aguiar acerca da faina na barcas de figura:

"As barcas fazem dificilmente esse trajeto de subida, gastando três e mais dias, conforme a força das águas, para o que valem-se do auxílio dos croques, das varas ferradas, de cabos e dos próprios galhos das árvores, em muitos lugares em que a laje do rio não oferece firme apoio às varas, as quais chegam a vergar de encontro aos calosos peitos dos barqueiros, que frequentemente caem ao rio quando alguma delas se quebra. Um acontecimento desses faz logo a embarcação retroceder arrebatada pela correnteza; mas a prática das tripulações evita sempre os desastres." (46)

O autor se refere a "barqueiros" como sinônimo de

(44) Entrevista com o Sr. José Moreira Neto (Zezinho Moreira), em Santa Maria da Vitória (BA), nascido em 1902; (1980).

(45) Entrevista com o Sr. Enidio Lopes da Silva, ex-remeiro, em Santa Maria da Vitória (BA), nascido em 1918; (Entrevista realizada em 1980);

(46) Aguiar, Durval Vieira de - Op. Cit., p. 27;

remeiros, que é o termo utilizado na região para identificar os trabalhadores das barcas de figura.

Transcrevemos o importante texto de Durval Vieira Aguiar, acima, como um testemunho da contribuição dos remeiros ao desenvolvimento e à integração regional. Mas a citação serve também como uma introdução ao *processo técnico do trabalho* do qual nos ocuparemos no capítulo VII.

É importante conhecer agora, numa cantiga dos próprios trabalhadores, a referência às "águas duras do Corrente":

"Quem se for para o Corrente
Que passar no Quebra Butão
Cinco léguas de água dura
Lavandeira e Domingão
....." (47)

Os topônimos, vale esclarecer, indicam trechos de correnteza muito forte que, entretanto, não impediam a presença, em Santa Maria, de "barcos de todas as procedências".

2.7. Barra do Rio Grande

O arraial de Barra foi fundado no final do século XVII. Em 1754, passou à condição de vila possivelmente sob a influência da expansão comercial que a região do Médio São Francisco então experimenta.

Situada à margem esquerda do São Francisco, próximo à foz do rio Grande, afluente francamente navegável, Barra devia ser, já no início do século XIX, um empório comercial muito frequentado por barcas e ajoujos. Ignácio Accioli Silva que lá esteve nos anos 40 do século passado, carrega na adjetivação ao se referir àquela localidade:

"... a importante Villa da Barra, a maior e mais civilizada de todas as adjacentes ao rio de S. Francisco..."
(48)

O mesmo autor inclui Barra entre as "passagens" (de

(47) Entrevista com o Sr. Eudício Lopes da Silva, acima qualificado;

(48) Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira e - Op. cit., p. 16;

tropas e boiadas) do Médio São Francisco. (49)

Cabe acrescentar apenas uma informação: essas "passagens" não eram muitas. Havia, com certeza, uma em Juazeiro desde o século XVIII, conforme veremos mais adiante. Utilizavam-se, nesses entroncamentos, barcas e/ou ajouços que serviam para transportar, de uma margem à outra, o gado e as mercadorias. Assim, parece evidente a importância comercial dessas localidades nas articulações regionais e interregionais.

É possível que o sal conduzido nas barcas pelos remeiros até a cidade da Barra fosse transportado pelos tropeiros para outras povoações não ribeirinhas -- a exemplo das articulações que ocorriam entre São Romão e Goiás, conforme item 2.3 deste Capítulo.

As referências encomiásticas de Accioli relativamente à Vila da Barra devem ser pensadas não apenas em face de sua importância econômica a nível regional. A história de Barra não apresenta uma trajetória de conflitos sangrentos a exemplo das localidades vizinhas: Xique-Xique, Pilão Arcado, Remanso, Carinhanha, etc. Santa Maria da Vitória, por exemplo, vivia fustigada por bandos de jagunços homiziados no rio das Éguas. Em Barra do Rio Grande, sua população vivia em relativa paz. Daí, acreditamos, a qualificação que lhe foi atribuída por Ignácio Accioli: "a mais civilizada ...". Vale acrescentar, também, que a vila se projetou no Império como berço de nobres e letrados: o Barão de Vila da Barra, por exemplo, foi o tradutor da *Divina Comédia*; o Barão de Macaúbas foi médico de prestígio. Assim se justifica o verso do *ABC do São Francisco* "Barra só dá barão", criado pelos barrenses em substituição ao verso dos remeiros "Barra só dá ladrão". (Vide Anexos III, IV e V e o capítulo VIII)

O Mercado Municipal de Barra localiza-se nas proximidades do cais. Na primeira metade deste século, para lá se dirigiam "brejeiros" e tropeiros em busca das oportunidades de venda e troca. De lá, saíam os vendeiros, quando as barcas de figura se anunciavam no porto: o suprimento das bancas e vendas do mercado era, em parte, garantido pelas transações comerciais realizadas nas barcas.

(49) *Ibidem*, p. 17;

A cerâmica artesanal produzida em Barra pelas "louceiras da Caatinguinha" era valorizada em todo o Médio São Francisco pela sua durabilidade. Potes, quartinhas, porrões, etc, eram comercializados pelos barqueiros nas cidades, vilas e sítios. A bordo da barca *Vencedora*, Manuel Umbelino, seu proprietário, levava para o rio Corrente potes, moringas e saeta fresca (buriti). (50)

Confrontados o relato de Durval Vieira de Aguiar, do século passado, e a descrição de nossos entrevistados neste século, pensamos que as características culturais do porto de Barra não se alteram de maneira substantiva em meio século. Vejamos o que nos diz Aguiar:

"(...) O comércio é bastante animado, e se bem que tenha boas e sortidas casas de negócio, o mais importante do mercado se acha no porto, onde se faz, quer nas barcas, quer na praia, uma perpétua feira, na qual tudo se encontra em profusão e barateza, especialmente o peixe da melhor qualidade." (51)

Vale acrescentar que, até os anos 50 deste século, chegavam ao porto de Barra balsas de buriti, carregadas de frutas e cereais. Até mesmo porcos e galinhas chegavam nessas embarcações, provenientes da microrregião do rio Preto e do rio Grande. Cabe ressaltar que esse comércio era animado pela presença de "brejeiros" e plantadores dos "lameiros das ilhas" (vazante), sem se perder de vista; também, a presença de tropeiros e barqueiros, mencionados anteriormente. (52)

2.8. Barreiras (BA)

Localizada às margens do rio Grande, Barreiras se distinguiu desde o século passado como cenário de importantes articulações regionais e interregionais. Vejamos, nesse sentido, o que nos conta Durval Vieira de Aguiar:

"Todos esses produtos (cachaça,

(50) Entrevista com o Sr. Júlio Pereira Nascimento, ex-remeiro, em Barra (BA), nascido em 1894; (Data da entrevista: 1980)

(51) Aguiar, Durval Vieira de - Op. cit., p. 44;

(52) Entrevista com o Sr. Júlio Pereira Nascimento, qualificado anteriormente;

rapadura e açúcar) são exportados pelas "Barreiras", que é o verdadeiro porto de comércio do termo e onde já se fazem avultadas transações de compra e venda de borracha da mangabeira, que é trazida pelos habitantes dos Gerais de Minas e Goiás, os quais aí suprem-se dos produtos naturais, especialmente do sal da terra que é artigo de muito negócio para exportar. Esse negócio da borracha já se vai engrandecendo de tal forma que já descem barcas com milhares de arrobas; não sendo, portanto, para admirar o passar-se para as "Barreiras" a sede da vila, que onde está, é de uma extrema penúria, por nada se encontrar para comprar, nem mesmo cereais, que é preciso mandá-los procurar na roça." (53)

Cabe ressaltar que essas barcas carregadas de borracha de mangabeira tinham um único destino: os mercados de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), cidades gêmeas do Médio São Francisco. No final do século passado e no princípio deste século, o comércio desse produto contribuiu de maneira decisiva para a acumulação de capital em mãos de um grupo de parentesco muito influente na região: os Padilha, de Petrolina (PE). O grande mentor desse grupo foi o Cel. José Rabelo Padilha, falecido em 1934. (54) Nessa família, cabe acrescentar, se casou o Cel. Octacílio Nunes de Souza, de Juazeiro (BA), que se tornaria grande exportador de produtos regionais em Salvador (BA).

É importante conhecer, agora, as articulações entre Barreiras (BA) e o sertão de Goiás neste século:

"(...) O Município tem muitas estradas para todas as direcções, para cargueiros e carros. Por vezes o Coronel Wolney tem trazido seus carros de bois a esta cidade, carregados de mercadorias e do mesmo modo os tem levado á Villa de Duro no Estado de Goyaz, demonstrando que facilmente se pode construir uma estrada para ser trafegada por automóveis. (...)"

(53) Aguiar, Derval Vieira de - Op. cit., p. 48;

(54) Entrevista com o Sr. António Padilha, escritor, em Petrolina (PE), nascido em 1906; (Data da Entrevista: 1960);

"(...) A travessia dos geraes seria diminuta e correria em Goyaz, n'uma zona povoada, de lavoura e criação de muito gado, d'onde nos vem muita carne, gado, couros e borracha de mangabeira." (55)

Depreende-se do texto acima que a borracha de mangabeira continuava sendo um produto valorizado. Depois de passar por Juazeiro, seguia para o mercado de Salvador onde era exportada. Couros e peles eram também produtos importantes no comércio das barcas. Seu destino era, igualmente, a capital baiana.

Vale apontar, no texto acima, uma articulação de natureza não apenas econômica, mas também sócio-política: o Cel. Abílio Wolney, da Vila do Duro (GO), pertencia à mesma oligarquia a que se integrava o grupo de parentesco liderado pelo Sr. Francisco Rocha, chefe político de Barreira (BA) no princípio do século. O Cel. Wolney se exilou em Barreiras depois de perder o mando em Goiás. (56)

Julgamos importante conhecer, agora, as características do porto de Barreiras neste século:

"(...) O seu commercio é com razão tido como um dos melhores do sertão da Bahia. Seu porto é ponto terminal da navegação do Rio Grande, e é frequentado por vapores, lanchas a vapor, barcas, paquetes e canoas. A sua exportação representa a melhor parte da receita Municipal. (...)" (57)

Dentre os produtos exportados no porto de Barreiras, cabe citar também a rapadura, a cachaça e o açúcar.

Localizado a, aproximadamente, 12 km da sede, o povoado de Buracão produzia a cana de açúcar em grande escala, contando também com engenhos e alambiques onde era beneficiada a produção. Outros povoados, nas proximidades da sede, dedicavam-se também à lavoura: Santana, Melancias, etc. A exportação, por via fluvial, dos produtos acima mencionados se destinava às cidades ribeirinhas e aos

(55) O Município de Barreiras e a Bacia do Rio Grande (Anônimo), Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia. Salvador, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia/Imprensa Oficial do Estado, 1916, p. 480;

(56) Entrevista com o Sr. Marlan Rocha, ex Barreiras (BA), Administrador de Empresas, 49 anos, residente em Brasília (DF); (data da entrevista: 1980)

(57) O Município de Barreiras e a Bacia do Rio Grande, op. cit., p. 478/9;

sítios e fazendas da região.

2.9. Santa Rita do Rio Preto (BA)

O rio Preto, afluente do rio Grande, é francamente navegável desde o Boqueirão, localizado em sua foz, até Formosa (BA), nas proximidades da divisa com o Estado de Goiás. Santa Rita fica a meio caminho desse percurso.

No século passado, as barcas já faziam esse trajeto, operando o comércio ambulante. (58)

Nas primeiras décadas deste século, as transações possivelmente aumentaram, na medida em que se incrementa a demanda por produtos regionais. Nesse sentido, é importante conhecer o relato de Americo Correia da Silva acerca do município de Santa Rita:

"Commercio e industria - O commercio do Municipio de Santa Ritta é um dos mais prosperos da zona sanfranciscana. Contando com os abundantes recursos naturaes das suas terras fertilissimas; frequentado por grande parte das populações do Norte de Goiaz e Sul do Piauhy, que nelle vêm se abastecer dos generos de que têm necessidade, como se desfazer, vendendo, dos produtos das suas industrias, esse Municipio sempre possuiu um commercio activo e em optimas condições economicas. Exportando para a capital do Estado a borracha de maniçoba e de mangabeira, o couro de gado bovino, as pelles de cabra, ovelha, veado, caeteté, etc, a resina de jatobá e angico, as plumas de garça, a cera de carnaúba, a carne secca (do sertão); para as localidades do S. Francisco e para todo o Norte de Goyaz e Sul do Piauhy as produções da sua lavoura, os cereaes, o assucar, a rapadura, a aguardente, a farinha de mandioca e outros mais, o Municipio sempre gosou de grande prosperidade financeira."
(59)

(58) Aguiar, Duval Vieira de - Op. cit., p. 53;

(59) Silva, Americo Correia da - *História Historico-Geographica do Municipio de Santa Rita do Rio Preto*. Anais do 58 Congresso Brasileiro de Geographia. Salvador, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia/Imprensa Oficial do Estado, 1918, p. 596;

As exportações para a capital do Estado eram implementadas por via fluvial. As barcas cumpriam um importante papel no transporte das mercadorias até Juazeiro. A partir daí até Salvador, o meio de transporte utilizado era o ferroviário.

Cabe igualmente enfatizar, no texto acima, as interrelações econômicas de Santa Rita com Goiás e Piauí. É possível que os habitantes desses Estados limítrofes à Bahia chegassem a Santa Rita em busca de produtos locais, mas também à procura de mercadorias que eram comercializadas pelas barcas.

A microrregião do rio Preto caracteriza-se pela fertilidade do solo. Plantava-se ali a mandioca que propiciava a produção de farinha de superior qualidade. A produção de frutas (lima, laranja, banana) e grãos era, em parte, exportada em "balsas de buriti" para Barra e Xique-Xique. (60)

O acesso ao porto de Santa Rita era um trabalho penoso para os tripulantes das "emas" (barcas de figura). O rio Preto caracteriza-se pela existência de trechos com fortes correntezas, que exigiam da tripulação um esforço redobrado. Recorria-se a todos os instrumentos de trabalho, que -- diga-se de passagem -- serão descritos no capítulo VII: o ferrão, o boi, o gongo (ou gancho) e a corda ("bate coco"). Na volta, as dificuldades não eram menores: sendo o rio Preto estreito e cheio de curvas, as embarcações corriam o risco de serem arremessadas contra o barranco; contra os "pés de pau" que ficavam à margem. A força da correnteza era intensa. Somente a habilidade de mestres experientes, auxiliados pelos proeiros, evitava os acidentes. Era comum ouvir-se a advertência: "Olha que vai arrumar nos paus!" O *Barroço*, por exemplo, era temido por barqueiros e trabalhadores: são "nove curvas fechadas" onde as águas correm excessivamente. Outros topônimos indicavam igualmente trechos de curvas e "águas vexadas": por exemplo, *Tamanduá* e *Rasga Saco*. Este último nome tem uma explicação: os grãos e outros produtos, transportados pelas barcas rio abaixo, eram acondicionados em sacos, que se rasgavam no contato com os galhos das árvores localizadas à margem. (61) Se a embarcação seguia na direção certa, o

(60) Entrevista com o Sr. Aniceto Patrício Nogueira, ex-mestre de barca, nascido em 1918; e Joaquim Marques de Souza, ex-ribeiro de barca, ex-Xique-Xique (BA); Data da entrevista: 1990.

(61) Entrevista com o Sr. Aniceto Patrício Nogueira, já qualificado:

proceiro gritava para o *mestre* que ficava à popa: "Boa proa!" Face à necessidade de mudança de rumo, ele prontamente advertia: "Vem ao norte!", "Vem ao sul!" (62)

2.10. As povoações salineiras

Pilão Arcado e Sento Sé eram localidades do Médio São Francisco que, a partir do século XVIII, assumiram grande importância a nível regional. Ali se produzia o sal cujo destino eram as províncias de Minas Gerais, Goiás, Piauí, Pernambuco e, naturalmente, Bahia onde se localizavam aquelas povoações. A Vila de Campo Largo, situada às margens do rio Grande, era também um importante centro produtor de sal. (63)

No capítulo III, citamos os viajantes e cronistas cujos relatos comprovam a presença das barcas na segunda metade do século XVIII. É lícito supor que, nesse período histórico, tais embarcações tivessem iniciado o transporte de cargas a longas distâncias. As "barcas de passagem" continuaram a prestar serviços aos transeuntes, mas já não eram exclusivas.

Não temos informações sobre o início do comércio ambulante propriamente dito. Dentre as funções que o transporte fluvial assumiu ao longo dos anos no Médio São Francisco, o comércio ambulante realizado nas barcas se nos apresenta como o grande fator de integração regional. Em cada povoado, sítio ou fazenda, as embarcações aportavam, vendendo seus produtos e comprando o excedente disponível. É possível que, já no século XVIII, esse intercâmbio tenha-se iniciado.

As primeiras notícias sobre a presença das barcas na região coincidem com o início ou com o incremento da produção salineira. Acreditamos, mesmo, que a necessidade de se ampliar a comercialização do produto determinou a introdução daquelas embarcações. No capítulo III, citamos Paranhos Montenegro que menciona a primeira barca lançada às águas do Médio São Francisco: Santa Maria I cujos

(62) Entrevista com o Sr. Feliciano Patrício Nogueira (Felicinho), em Santa Rita do Rio Preto (BA), mestre de barca, nascido em 1911; data da entrevista: 1980;

(63) Saint-Hilaire, Augustin - Viagem às Nascentes do Rio São Francisco, op. cit., p. 51; e Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, op. cit., p. 348; Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira e - Op. cit., p. 25; Aguiar, Durval Vieira de - Op. cit., p. 46

proprietários residiam em Sento Sé, um dos povoados salineiros -- cabe enfatizar.

Ignácio Accioli Silva cita o naturalista José Vieira do Couto, que teria visitado a região em 1800/1, consignando em seus escritos ser "este genero (o sal) o objeto principal da riqueza do Rio de S. Francisco". Etribado nas informações do mesmo naturalista, Accioli assevera com ênfase: "Naquele tempo a produção era em maior escala do que actualmente". (64) É lícito pensar na existência de um mercado consumidor pelo menos proporcional a essa produção.

Acreditamos ter demonstrado a existência do comércio do sal no século XVIII. Mas, em apoio às nossas afirmações, sugerimos consultar o Anexo I referente ao quadro de importações da Província de Minas, fornecido pela Alfândega de Malhada aos cientistas alemães Spix e Martius em 1817. Era bastante significativo o volume de sacas e bruacas de sal que adentravam aquela província. É lícito supor que esse intercâmbio remonta ao século XVIII.

Sento Sé é uma das povoações do Médio São Francisco mais antigas. A maioria das localidades da região foi fundada ao longo do século XVIII. Já a fundação de Sento Sé remonta ao século XVII. Sem se deter em pormenores, Antonil se refere a Centocê, que julgamos seja a mesma localidade, hoje submergida nas águas da barragem de Sobradinho. (65)

Em sua viagem no início do século XIX, Spix e Martius mencionam apenas o Distrito de Pilão Arcado, sem citar as demais povoações que produziam o sal:

"(...) Pecuária e sal constituem a riqueza desse extenso distrito (Pilão Arcado), e este último artigo anima, sobretudo, o comércio em Carinhonha e no posto da fronteira de Minas Gerais do outro lado, Malhada." (66)

Está implícita no texto dos viajantes alemães a existência do transporte fluvial integrando as províncias de Minas Gerais, Bahia e Pernambuco.

(64) Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira e - Op. cit., p. 27;

(65) Antonil, André João - Op. cit., p. 199;

(66) Spix e Martius - Op. cit., p. 114;

Cabe lembrar que Antonil -- um século antes dos viajantes acima citados -- menciona os currais do "rio Carainhaém" como fornecedores de boiadas para "a cidade e o Recôncavo da Bahia". (67) É lícito supor que se trata do rio Carinhanha, atual divisa de Minas com Bahia, cujos colonizadores já se integravam ao sistema social mais amplo. Destarte, criavam-se de forma embrionária as condições para o desenvolvimento da produção salineira e para o incremento do transporte fluvial.

Com referência ao fornecimento de sal para os "currais" estabelecidos à margem do São Francisco e de seus afluentes, Saint-Hilaire confirma, em seu relatório de viagem a Paracatu, as informações de Spix e Martius:

"Na região de Paracatu é necessário dar sal ao gado. Mas como parece haver ali terras um pouco salitrosas, a distribuição só é feita de três em três meses. O sal usado para esse fim é o de Pilão Arcado, chamado na região de *sal da terra*. O proveniente do mar devia ser caro demais, e à época de minha viagem não era nem mesmo encontrado em Paracatu." (68)

A julgar com base nas informações do viajante francês, conclui-se que a vila de Paracatu do Príncipe, localizada no cerrado mineiro, a considerável distância do rio que lhe empresta o nome, era beneficiada pelo fornecimento regular do sal produzido na distante Pilão Arcado. O texto parece indicar, também, a existência de uma regularidade no transporte fluvial implementado pelos remeiros.

Ignácio Accioli Silva, que percorreu o Médio São Francisco nos anos 40 do século passado, informa sobre o processo de produção do sal na área salineira de Santo Sé, Brejo do Zacarias e Campo Largo:

"Eis aqui em resumo o processo actualmente empregado no fabrico do sal. -- Logo que começam a secar as lagoas que referi, precipita-se o sal nas suas beiradas, onde a pouca altura da água torna por conseguinte

(67) Antonil, André João - *Op. cit.*, p. 199;

(68) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco* - *Op. cit.*, p. 151.

maior o efeito da evaporação: de dias em dias reúnem os salineiros este sal misturado com o lódo, em todo o espaço que fica descoberto da enchente, formão dessa massa diversas camadas, e lexivião-na depois em grandes coches ao sol ou em tachas ao fogo, seguindo-se a isto o enfardamento do mesmo sal em sacos de couro, alli chamados surrões." (69)

A exemplo das culturas de vazante, a produção do sal era beneficiada pelas grandes cheias do São Francisco. O transbordamento do rio ocasionava o aumento do volume das águas nas lagoas. Quando estas baixavam, apresentavam-se as condições propícias para a extração do produto.

Cabe ressaltar a significativa integração entre a indústria extrativa do sal, de um lado, e a pecuária, de outro. Considerando-se as duas tabelas de importação, reproduzidas no Anexo I ao final deste trabalho, pode-se ter uma idéia da importância do comércio do sal para a pecuária: no período de abril de 1816 a março de 1817, só a Província de Minas Gerais importou 25.228 sacas e buacas de sal. As embalagens eram feitas de couro, oriundo da pecuária ribeirinha. Ademais, vale lembrar que o produto destinava-se sobretudo à alimentação do gado.

Outra atividade estritamente vinculada ao comércio do sal era a produção de "peixe seco": a secagem do pescado só era possível utilizando-se o sal (e sol), indispensável à conservação do produto. O "peixe seco" destinava-se, em geral, ao comércio em regiões não ribeirinhas. Era um produto de exportação. O transporte fazia-se em tropas de burros, carros de bois e barcas.

É importante considerar o significativo mercado de trabalho que então se constitui: na pecuária extensiva se empregavam os vaqueiros; do artesanato de couro, ocupavam-se os artesãos que confeccionavam os surrões e buacas, bem como a vestimenta do vaqueiro; na extração do sal, trabalhavam os salineiros em grande número; por fim, transportando esse produto, os remeiros, tropeiros e carreiros contribuíam para integrar as populações do Médio São Francisco e de áreas adjacentes.

Vejamos, a seguir, a descrição de Ignácio Accioli

(69) Silva, Ignácio Accioli de (Cerveira e - Op. cit., p. 29;

Silva sobre a intensa atividade nas áreas salineiras do Médio São Francisco:

"É durante os referidos quatro meses (julho a outubro) de semelhante fabrico que aquelas salinas, até então desertas, apresentam a maior vitalidade, e um aspecto commercial que se aproxima ao das grandes feiras." (70)

A comparação do autor é bastante significativa e denota toda a importância do sal para a economia do Médio São Francisco e de regiões adjacentes: em geral, uma "grande feira" atraía comerciantes de regiões circunvizinhas, operando-se transações de grande vulto. Numa sociedade predominantemente rural, era uma *instituição* básica do ponto de vista econômico. Assim se nos afiguram as salinas.

É evidente que os barqueiros compareciam aos povoados salineiros em busca do principal produto que animava o comércio regional:

"(...) De Sento Sé desce grande parte do sal de suas salinas para os lugares que lhe ficam inferiores, para o centro da Jacobina, e para o Piauí, além do que sobe para Minas Geraes conduzido em barcas e ajoujos aos seus entrepostos do Salgado, ou villa da Januária, villa de São Romão, e a da barra do rio das Velhas." (71)

Este texto de Accioli Silva aponta claramente a importância do trabalho implementado pelos remeiros sob o prisma da integração regional. Mas, de maneira subjacente, fica evidenciada também a existência de navegação no chamado "rio de baixo", isto é, no trecho do São Francisco abaixo de Juazeiro (BA): são "lugares que ficam inferiores" a Sento Sé, rio abaixo. Ali, em face das corredeiras, o transporte fluvial se fazia em pequenas barcas e paquetes, impulsionados pela força física dos remeiros.

Mas as articulações que o comércio do sal propiciava, não se limitavam ao rio São Francisco, Piauí e Jacobina. Estendiam-se a outras regiões adjacentes:

(70) *Ibidem*, p. 26/7;

(71) *Ibidem*, *idem*.

"O (sal) das salinas porém de Campo Largo, além de igualmente seguir para algumas das partes supraditas, e para todas as que ora formão as comarcas do Rio de S. Francisco e Urubu, é alli comprado e conduzido para os antigamente arraiaes da Conceição, Cavalcante, S. Félix, Natividade, Chapada, Carmo, Almas, e outros lugares da província de Goiaz, a troco de ouro, café, assucar, solas, arroz pilado, tabaco, e mais alguns generos dalli trazidos pelos que vem annualmente compral-o." (72)

No princípio do século XIX, cabe lembrar, alguns comerciantes em São Romão intermediavam o comércio do sal com o sertão de Goiás. O produto das povoações salineiras era transportado até São Romão pelas barcas. (Vide item 2.3) De lá, seguia para Goiás em carros de bois e/ ou tropas. Acreditamos que esse caráter intercomplementar dos meios de transporte não se observa nas relações sócio-econômicas entre Campo Largo e os povoados goianos acima mencionados. É lícito supor que apenas os meios de transporte terrestres fossem utilizados, em face da proximidade entre Goiás e a microrregião do rio Grande. Nos primeiros anos deste século, Barreiras (BA) recebia a visita de carros de bois goianos, que traziam mercadorias daquele estado e levavam em troca produtos regionais a exemplo da rapadura. (Vide item 2.8)

Da segunda metade do século XVIII até, pelo menos, os anos 60 do século passado, ou seja, ao longo de um século, o *sal da terra* foi o principal produto que animou o comércio regional implementado nos ajouços e barcas. Mas a concorrência do sal marinho já se fazia sentir até mesmo nas proximidades da área produtora:

"(...) Estávamos, então, nas proximidades das grandes formações salinas, o que não impedia que o sal fosse importado do litoral, via Juazeiro. (...) Visitamos, mais abaixo no rio, vários lugares onde o sal fora plantado, isto é, misturado com a terra, com o fim de espalhá-lo e, de certo modo, ser cultivado. Os salineiros o coletam entre os meses de julho a outubro. (...)" (73)

(72) *Ibidem*, p. 39.

(73) Burton, Richard Francis, *Sir - Op cit.*, p. 255.

Fica delineada, por outro lado, a importância da produção nas "grandes formações salinas", conforme Richard Burton cuja viagem data de 1837.

Acreditamos que o Ciclo do Sal da Terra, tão fundamental para a história econômica do Médio São Francisco, se esvai em definitivo com a inauguração da Estrada de Ferro Juazeiro-Salvador em 1896: o transporte regular do sal marinho, de qualidade superior, torna obsoletas as salinas de Sento Sé, Campo Largo, Pilão Arcado, etc.

2.11. Juazeiro

Não encontramos nos livros do Pe. Martinho (fim do século XVII) e de Antonil (início do século XVIII) qualquer referência ao povoado de Juazeiro. Este último autor menciona apenas Centocê (grafia atual: Sento Sé) -- hoje sob as águas da represa de Sobradinho -- que se localizava a apenas 100 km de distância do lugar onde atualmente está a cidade de Juazeiro.

Nas últimas décadas do século XVII, já deveria existir, entretanto, um pequeno povoado, talvez inexpressivo, conforme nos ensina o historiador juazeirense Edson Ribeiro, citando Pedro Calmon. (74)

Ao se estabelecer naquele lugar a primeira "barca de passagem" do Médio São Francisco nos anos 30 do século XVIII, fica evidenciada a existência da povoação. (V. capítulo III) Esta embarcação servia aos transeuntes do caminho que estabelecia a ligação entre a Bahia e o sertão de Pernambuco e do Piauí. Daí, o topônimo que no século XVIII identificava o lugar: *Passagem do Juazeiro*.

O povoado surge, portanto, à margem de dois caminhos: o fluvial, frequentado por canoas e ajoujos; e o terrestre, calcado pela andadura das tropas e boiadas. Assim se desenvolve Juazeiro: sob o signo do transporte comercial. Esta vocação -- tão precoce! -- marcaria toda a sua história.

(74) Ribeiro, Edson - *Juazeiro na Estrela da Terra*. Salvador, Ed. Mensageiro da Fé, 1968, p. 14;

Na segunda metade do século XVIII, observa-se um incremento na produção do *sal da terra*, com objetivos comerciais. Ajoujos, barcas e tropas passam a demandar as povoações salineiras, conforme já mencionamos no segmento anterior. Face à proximidade dessa área, Juazeiro -- é lícito supor -- cresce em importância como núcleo de articulações regionais e interregionais. O produto das salinas, que era distribuído rio abaixo, passa por seu porto. As articulações entre os povoados salineiros e o sertão do Piauí se operavam em sua jurisdição em face da existência da "passagem" e do caminho a que nos referimos anteriormente. Os surrões de sal com destino ao Piauí deveriam utilizar dois meios de transporte: as barcas e ajoujos no percurso de Sento Sé/Pilão Arcado a Juazeiro; e, daí adiante, as tropas levavam o produto ao longo da caatinga até o Piauí.

Temos notícias da existência, neste século, de um caminho de tropeiros ligando a velha Remanso (BA) -- hoje sob as águas da grande barragem -- ao sertão do Piauí. (Vide cap. V) Não se sabe, entretanto, quando este caminho começa a ser utilizado. As referências ao caminho de Juazeiro são mais remotas. Burton, por exemplo, não especifica datas quando afirma que Juazeiro "mantinha, antigamente, ativo comércio com Oeiras (oitenta léguas), ex-capital do Piauí..." (75) Acreditamos, entretanto, que o viajante inglês se refira à segunda metade do século XVIII e às primeiras décadas do século XIX.

Nos anos 40 do século passado, Ignácio Accioli Silva se refere à vila como "a passagem mais frequentada deste rio, por estar fronteira à estrada principal de Piauby..." (76)

Juazeiro -- e, diga-se de passagem, todos os povoados baianos do Médio São Francisco -- articulava-se à província de Minas Gerais por via fluvial, para suprir suas carências de alimentos: "Um lugar chamado Brejo, distante da vila (Juazeiro) cerca de quatro léguas, para sudoeste, é o celeiro local e, como é pequeno, os mantimentos têm de ser importados do curso superior do rio." (77)

Conforme tivemos oportunidade de comentar, Paracatu,

(75) Burton, Richard Francis, *Sir - Op. Cit.*, p. 293;

(76) Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira - *Op. cit.*, p. 17;

(77) Burton, Richard Francis, *Sir - Op. cit.*, p. 293;

Januária, o Gerais de São Felipe e outras áreas ribeirinhas da Província de Minas exportavam para os povoados baianos e pernambucanos do Médio São Francisco o excedente de alimentos que produziam. Em troca, recebiam o *sal da terra* produzido em Pilão Arcado, Santo Sé, etc. Nos relatos dos viajantes, Juazeiro já aparece então como um polo econômico importante. Essa situação privilegiada se perpetuaria até este século.

Cabe enfatizar a integração regional que essa interdependência de vilas e povoados propiciava. Outro fator de integração eram as correntes migratórias.

A posição estratégica de Juazeiro, como importante entroncamento, não passou despercebida à observação percuciente do viajante inglês Sir Richard Burton:

"A situação de Juazeiro é, comercialmente, boa -- um ponto onde se encontram quatro vias principais: o curso superior do rio, o inferior, a grande estrada real para a Bahia e as estradas para as províncias do Norte." (78)

As províncias do norte a que se refere o autor, eram sobretudo o Piauí e Pernambuco, mas é possível que Juazeiro já mantivesse algum intercâmbio com o Ceará.

Com referência ao curso inferior do rio, cabe repetir, um esclarecimento que prestamos anteriormente: de Juazeiro a Belém de São Francisco e Jatobá, trecho conhecido pelos remeiros como "rio de baixo", a navegação comercial se fazia em pequenas barcas com capacidade para duas ou três toneladas e três tripulantes, conforme já nos referimos.

Diversamente, o comércio no "rio de cima", isto é, no chamado Médio São Francisco (de Juazeiro a Pirapora), esse comércio era implementado em barcas de maior porte, com capacidade de até 30 toneladas. Neste século, a maior barca transportava 60 toneladas.

Vale acrescentar que, no século passado, os tropeiros faziam a ligação entre Juazeiro e a cidade de Cachoeira, ponto final da navegação a vapor no Recôncavo Baiano. (79)

(78) *Ibidem*, p. 292;

(79) *Ibidem*, p. 293;

Em 1896. é inaugurada a Estrada de Ferro do São Francisco, estabelecendo a ligação entre Juazeiro e Salvador. Criam-se assim as condições para o incremento do comércio no século XX. Vejamos, a seguir, o volume das mercadorias embarcadas na estação de Juazeiro, sobretudo, com destino a Salvador, no período de fevereiro a dezembro de 1915:

Borracha	1.295.925 kg
Couros de gado	1.956.976 kg
Peles cruas	310.232 kg
Fumo em corda	172.209 kg
Algodão	53.681 kg
Diversos	582.734 kg

(80)

Os três primeiros produtos acima referidos eram comprados pelos barqueiros nos sítios, vilas e cidades do rio São Francisco e de seus afluentes. Em seguida, eram transportados nas barcas de figura até Juazeiro. (Vide itens 2.8 e 2.9) É possível que o fumo em corda, conhecido na região como "fumo de rolo", fosse originário de Brotas (BA). Neste caso, o porto de embarque era Norpará, localizado à margem direita do São Francisco, nas proximidades de Barra do rio Grande. O meio de transporte do "fumo de Brotas" eram igualmente as barcas. (81)

Notícias de 1916 dão conta da perda de importância do sal extraído das salinas de Pilão Arcado, Santo Sé. Campo Largo, etc. Realçando a relevante função assumida pela Estrada de Ferro do São Francisco, Anísio de Queiroz escreveu:

"... todo o commercio do São Francisco e afluentes, comprehendido nas zonas norte deste Estado e limitrophas de Minas, Goyaz, Piauhy e Pernambuco se abastecem por intermedio desta Estrada, sendo que somente de sal o consumo annual está calculado em 50.000 saccoes de 68 kilos. que por si só produz uma renda superior a Rs. 100:000\$000." (82)

Nessa época, as barcas continuavam sendo o meio de

(80) Queiroz, Anísio de - Município de Juazeiro. Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geographia. Salvador, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia/Imprensa Oficial do Estado, 1919, p. 641

(81) Entrevista com o ex-moço de barca Nicolau Soares da Silva, em Bom Jesus da Lapa (BA), nascido em 1913; (Data de entrevista: 1980)

(82) Queiroz, Anísio de - Op. cit., p. 641;

transporte mais importante para a comercialização do sal e de outros produtos na região do Médio São Francisco, incluindo-se os afluentes navegáveis. Os vapores operavam o transporte a frete entre cidades e vilas, ao passo que as barcas faziam, sobretudo, o comércio ambulante no campo e nos centros urbanos. Vale acrescentar algumas informações do autor acima mencionado, acerca das barcas e de sua função:

"(...) As barcas têm arqueação média de 28 toneladas; algumas, porém, chegam a conduzir mais de 40 toneladas. O carregamento destas embarcações quando destinadas ao alto São Francisco e afluentes, é especialmente sal, kerosene e alguns artigos de molhados, quando de descida dali o carregamento é sempre de rapaduras, fumo, couros, cereais e borracha." (83)

O "alto São Francisco" a que se refere o autor, é a área ribeirinha entre Juazeiro (BA) e Pirapora (MG). Em nosso trabalho, esse trecho do rio constitui, juntamente com os seus afluentes, a região do Médio São Francisco.

O Alto São Francisco é, na perspectiva do presente trabalho, a região compreendida entre as nascentes do rio, no Chapadão da Zagaia, e a cidade de Pirapora, incluindo-se os afluentes.

Os textos de Anísio de Queiroz, citados anteriormente, dão conta do caráter intercomplementar dos meios de transporte. Em diferentes estágios de desenvolvimento tecnológico, a barca e o trem de ferro assumem funções relevantes em face da necessidade de expansão capitalista.

Demonstrando desconhecer, em sua tese, o importante texto de Anísio de Queiroz que comentamos nesta seção, bem como o quadro de importações apresentado por Jorge Zaver (v. Anexo VII), Bernardo Mata-Machado escreve:

"... a situação de isolamento e atraso persistiu mesmo após as estradas de ferro terem alcançado o Rio São Francisco e a navegação a vapor ter sido implantada." (84)

(83) Ibidem, p. 646

(84) Mata-Machado, Bernardo - História da Sertão Mineiro de Minas Gerais (1500-1930). Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991, p. 27;

Não se sustentam as teses acerca do "isolamento", quando confrontadas com os dados insofismáveis das estatísticas.

Ao se referir ao "atraso e ao isolamento" da região, o autor nos induz a pensar na existência de um setor "desenvolvido" ou "moderno". Optando pela dualidade subjacente ao seu texto, Bernardo Mata-Machado perde de vista a essência do fenômeno:

"(...) o processo real mostra uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado "moderno" cresce e se alimenta da existência do "atrasado", se se quer manter a terminologia."
(85)

A realidade mostra a "simbiose" e a "organicidade" entre a região sudeste e o Médio São Francisco: a primeira absorvendo a mão de obra jovem de imigrantes (capítulo IV) bem como matérias primas a baixo custo, provenientes do Médio São Francisco. Este era também mercado consumidor de produtos industriais oriundos, sobretudo, de São Paulo. (Vide Anexo VII)

Podemos afirmar que Juazeiro, na condição de entroncamento hidro-rodô-ferroviário, propiciou à região uma maior integração ao sistema social mais amplo.

(85) Oliveira, Francisco de - A Economia Brasileira: Crítica à Visão Dualista. S. Paulo, Brasiliense/CENRAP, 1975, Coleção CENRAP 1, p. 9.

Capítulo III

AS BARCAS

A primeira embarcação do Médio São Francisco, de proporções maiores do que as canoas indígenas e os ajoujos, foi -- ao que parece -- uma *barca de passagem*.

Cabe um esclarecimento sobre esse tipo de embarcação: a barca de passagem estabelece a ligação entre as duas margens de um rio; em geral, transporta pessoas e cargas. Era comum encontrar essas embarcações nos rios cortados por estradas ou caminhos que estabeleciam ligações regionais e interregionais.

O caminho que ligava a cidade da Bahia ao sertão de Pernambuco e do Piauí, atravessava o rio São Francisco à altura das atuais cidades de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE). Ali se estabeleceu a primeira barca de passagem. Cabe atentar para o contido no documento histórico *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*:

"A barca de passagem do Juazeiro se estabeleceu por ordem do Governador e Capitão General Duarte Sodré Pereira, que foi destas Capitânicas." (1)

O referido Capitão General esteve à frente do governo pernambucano no período de 1727 a 1737. A Ordem Régia que referendou sua decisão, data de 1731. Portanto, entre 1727 a 1731, a barca de passagem entrou em atividade, prestando serviços aos transeuntes. É evidente que sua introdução no Médio São Francisco se pautou por objetivos fundamentalmente comerciais.

Desconhecemos o lugar onde foi construída essa primeira embarcação. Tê-la-tam trazido do litoral? Vale lembrar as referências de Antonil acerca da existência de um caminho ligando a Bahia às Minas, à margem do qual se localizavam alguns povoados são-franciscanos. A nosso ver,

(1) Anais da Biblioteca Nacional, Vol. LXVIII, p. 279/280;

a hipótese mais plausível é que a barca de passagem foi construída ali mesmo, na chamada *Passagem do Juazeiro*. Afinal, uma embarcação desse tipo não requer hábeis marceneiros para a sua construção. Basta um eficiente carpinteiro e alguns ajudantes para fazê-la. Neste século, as barcas de figura eram construídas em Santa Maria da Vitória e em Juazeiro.

A introdução dessa barca não pode ser observada de maneira isolada. O século XVIII é um século de grandes mudanças na região do Médio São Francisco como um todo. Possivelmente sob o impulso de um desenvolvimento comercial embrionário, surgem muitos povoados ao longo da ribeira. É importante lembrar também que nos primeiros anos do século XVIII, conforme Antonil, o caminho da Bahia para as Minas do Rio das Velhas, passando por povoações ribeirinhas, já existia e favorecia o intercâmbio comercial da região com aqueles dois importantes polos da sociedade colonial. (Vide Cap. I) A barca de passagem serviu ao incremento do comércio na região.

É possível que a primeira *barca de passagem* tenha servido de modelo às barcas que, na segunda metade do século XVIII, seriam introduzidas no transporte de cargas e no comércio ambulante ao longo do Médio São Francisco.

É necessário enfatizar que a fundação de novos povoados, na primeira metade do século XVIII, faz parte desse processo mais amplo no qual se inscreve não só o desenvolvimento do comércio ao longo do rio, mas também a expansão dos "currais" em suas proximidades e os movimentos migratórios.

Todo esse processo desencadeou uma transformação qualitativa sem precedentes na navegação do Médio São Francisco: a introdução das barcas no transporte de cargas e no comércio ambulante, conforme já nos referimos. Em comparação com outras embarcações até então utilizadas (ajoujos, balsas, canoas), as barcas configuram significativa incorporação de progresso técnico ao transporte de cargas. Basta pensar nas dificuldades que um ajoujo, formado por três canoas (por exemplo), enfrentava para transpor os trechos de "água dura" e as longas "travessas" do São Francisco e de seus afluentes, e chegaremos à conclusão sobre a maior funcionalidade das barcas, para vencer grandes distâncias.

Sob o prisma sócio-econômico, a região experimenta

uma maior integração. Na verdade, toda a cultura da região assume, com o transcorrer dos anos, contornos de maior unidade; seja em termos linguísticos, seja a nível de outros traços culturais como, por exemplo, a circulação de notícias, a arte popular, etc. Os remeiros, levando as barcas a todos os trechos navegáveis do rio e de seus afluentes, contribuem para essa maior integração cultural. É verdade que não se pode perder de vista, também, a importância dos movimentos migratórios.

A data precisa em que foi introduzida a primeira barca no Médio São Francisco, não foi possível localizar. Julgamos inverídicas, entretanto, as informações do viajante inglês Sir Richard Burton, que visitou a região em 1867:

"Em Manga, vimos pela primeira vez a "barca", que fez com que meu companheiro se lembrasse da "Yawl" do Mississipi. Só apareceu nos últimos quarenta anos; antes daquele tempo, todo o serviço era feito por ajoujos e canoas. (...)" (2)

A afirmação de Burton nos induz a pensar que a introdução das primeiras barcas teria ocorrido nos anos vinte do século passado. Entretanto, esta informação pode ser contestada com base no texto abaixo transcrito, de autoria do Sr. Thomaz Garcez Baranhos Montenegro, que viveu na região -- ou mais precisamente em Barra do Rio Grande -- e, como homem público do segundo Império, se destacou na defesa da criação da Província do São Francisco. Referindo-se possivelmente à segunda metade do século XVIII, Montenegro relaciona as primeiras barcas introduzidas no curso médio do rio:

"A primeira barca que houve no rio S. Francisco pertenceo a João Mauricio da Costa e a seu irmão José de Mattos, de Santo Sé, e chamava-se SANTA MARIA I; depois appareceu outra de nome CLARO DIA, propriedade de António de Souza, e Mendonça da Cunha; a terceira, chamada S. JOSÉ, pertenceo a José Lopes, da fazenda Jaquitiba, de Santo Sé. Já no principio d'este século (século XIX) appareceram CONCEIÇÃO DE MARIA, de D. Anna Michsella, do Termo de Pilão Arcado; SANTA BARBARA, de José

(2) Burton, Richard Francis, etc - Op. cit. p. 171;

Mariani, da Barra do Rio Grande; SANTO ANTONIO DE VALENÇA, de D. Anna do Patrocínio, de Barro Alto, as quaes foram construídas por Francisco Longuinhos; BAMBUHY, de Estevam Pereira, de Chique-Chique; LAMPADOSA, de Manuel Aniceto da Passagem; FUMAÇA, dos Guerreiros de Pilão Arcado; MOSSUNGU, do portuguez Luiz Antonio, que era a maior, e muitas outras, podendo-se calcular em mais de duzentos o número das que actualmente navegam neste rio e seus afluentes." (3)

Monsenhor Pizarro cuja obra publicada em 1822 teve seus dados coletados possivelmente nos primeiros anos do século passado, confirma a informação de que as barcas foram, de fato, introduzidas no século XVIII, de vez que são muitas as referências do autor a respeito daquelas embarcações: tem-se a impressão de que o seu uso era amplamente difundido e estava, há alguns anos, solidamente incorporado à cultura do povo barranqueiro. Vejamos um pequeno trecho em que o autor menciona as barcas e o comércio do sal entre as províncias de Pernambuco e Minas Gerais:

"(...) Por elle (pelo rio São Francisco) navegam as barcas conductoras do sal fabricado nos sertões de Pernambuco, de que se utilizam os povos mineiros." (4)

Refletindo sobre os textos de Pizarro e Montenegro, citados anteriormente, é lícito supor que o comércio do sal tenha sido um fator de grande relevância para o desenvolvimento da navegação no Médio São Francisco: sintomaticamente, cabe enfatizar, as primeiras barcas são introduzidas na região por iniciativa de proprietários radicados em Santo Sé, povoado cujas salinas atendiam parte significativa das necessidades de consumo do povo ribeirinho e de regiões adjacentes, conforme tivemos oportunidade de comentar no capítulo anterior.

Cabe lembrar também que, 50 anos antes da viagem de Richard Burton, os cientistas alemães Spix e Martius encontraram as barcas, em sua viagem ao Médio São

(3) Montenegro, Thomaz Garcia Paranhos - A Província e a Navegação do Rio São Francisco. Bahia. Imprensa Econômica, 1878, p. 134/5;

(4) Anzão, José de Souza Azevedo Pizarro e, Moserhos - Op. cit., p. 22;

Francisco. Sua descrição é sucinta, mas pode-se constatar semelhança entre as embarcações do princípio do século XIX e as deste século:

"Daí (de Pirapora) até Salgado, as barcas tocadas só com a força dos remos, raras vezes à vela, fazem a viagem em quatro ou cinco dias. Essas embarcações são compridas e estreitas, sem cobertura, simplesmente providas de uma pequena câmara na popa, e são três ou quatro os homens que as dirigem." (5)

A mesma observação que elaboramos para as referências do Mons. Pizarro às barcas, cabe também para os textos de Spix e Martius: a impressão que esses cientistas nos transmitem, é a de que a utilização daquelas embarcações se fazia em escala bastante significativa. Ao final deste trabalho, transcrevemos em apêndice a tabela da *Alfândega de Malhada* referente aos anos de 1816/7, que informa sobre o significativo volume de mercadorias importado pela Província de Minas. As barcas certamente cumpriam uma função relevante no transporte dos produtos.

Acreditamos que o uso de um bem cultural, como as barcas, leva alguns anos para ser amplamente difundido. Daí, a nossa crença de que aquelas embarcações foram de fato, introduzidas nas últimas décadas do século XVIII.

Mas, conhecer o número de embarcações, ainda que em termos aproximados, deverá servir para reforçar as nossas convicções de que sua incorporação à cultura do povo ribeirinho já se operava de longa data. Neste sentido, cabe citar Ignácio Accioli Silva que nos informa sobre a quantidade de barcas existente nos anos 40 do século passado:

"Contavam-se naquele tempo cinquenta e uma das tais barcas de diversos proprietários, desde Joazeiro até a barra do rio das Velhas; as grandes canoas para ajojos eram em grande número, e infinitas as de menor porte." (6)

É evidente que não se contavam apenas cinquenta e uma barcas.

(5) Spix e Martius - *Op. cit.*, p. 91;

(6) Silva, Ignácio Accioli de Oliveira e - *Op. cit.*, p. 10;

Com base em textos, já citados, dos viajantes que antecederam Accioli, podemos inferir que as referidas embarcações adentravam os afluentes, para fazer o comércio. Na citação acima, o autor menciona apenas as barcas do rio São Francisco "desde Joazeiro até a barra do rio das Velhas", sem levar em conta os seus tributários. É possível que a avaliação mais correta seja a de Thomaz Garcez Paranhos Montenegro, citado anteriormente, cujo livro foi escrito alguns anos depois da viagem de Accioli: eram mais de duzentas as barcas que transitavam no rio São Francisco e em seus afluentes. (7) Vale lembrar também que a navegação no rio Paracatu mereceu referências de Saint-Hilaire e Mons. Pizarro. (Vide item 2.2 do Capítulo II)

O mesmo Ignácio Accioli Silva, que não levou em consideração as barcas dos afluentes, certamente por não tê-los visitado, presta-nos informações sobre a navegação em alguns tributários. O rio Verde Grande, por exemplo, afluente da margem direita que deságua à altura do município de Manga (MG), era frequentado por "pequenas barcas e canoas até 30 legoas acima da sua foz..." Já o rio Grande em cuja embocadura se localiza a cidade da Barra (BA), "proporciona navegação para barcas e canoas até quarenta e oito legoas acima da sua foz", segundo o mesmo autor. (8) É importante enfatizar que, na primeira citação, Accioli menciona "pequenas barcas", ao passo que, na segunda, não consta o adjetivo. Acreditamos que as barcas de capacidade entre 10 e 30 toneladas já aproveitavam as excelentes condições de navegabilidade do rio Grande. (Vide capítulo II, item 2.8)

O rio Carinhonha que, na atualidade, faz a divisão entre Minas e Bahia, era frequentado por barcas de menor porte. (9)

Já o rio Preto, afluente do rio Grande, proporciona também boas condições para a navegação de barcas. Até hoje, algumas barcas motorizadas chegam ao seu principal porto: Santa Rita (BA). Sobre a navegação nesse rio, vide capítulo II - item 2.9.

Com referência ao Urucuis, que -- diga-se de

(7) Montenegro, Thomaz Garcez Paranhos - Op. cit., p. 135;

(8) Silva, Ignácio Accioli de Casqueira - Op. cit., p. 3/19;

(9) Melzer, com o exemplo de Iguaçu Antônio Xavier de Souza (História Colectiva), em Juazeiro, nascido em 1200; (Nota de referência, 1210)

passagem -- localiza-se a pequena distância de São Romão, as informações sobre a navegação em seu curso inferior nos foram legadas por Teodoro Sampaio:

"(Sobre o Urucuaia) ... estamos informados que dá navegação para barcas até CAMPO GRANDE cerca de 25 1/2 léguas rio acima, podendo-se ir mais longe de canoa. As suas margens são férteis, têm muitas fazendas e culturas, extensos campos, e mattas importantes." (10)

A capacidade dessas barcas não deveria ultrapassar 5 toneladas. Cabe mencionar, também, que a navegação no Urucuaia é especialmente favorável no período das cheias.

Com referência à navegação no rio Corrente, afluente francamente navegável, julgamos ser necessário reportar-nos a dados históricos mais remotos para melhor caracterizá-la, tendo em vista a sua importância a nível regional e interregional. É importante lembrar que, no início do século XVIII, Antonil mencionou os currais do rio Corrente como fornecedores de boiadas para "a cidade e o Recôncavo da Bahia". (11) Portanto, a colonização daquele afluente do São Francisco, cujas terras -- diga-se de passagem -- se caracterizam pela grande fertilidade, já se processava há pelo menos 140 anos antes da viagem de Ignácio Accioli Silva. A julgar pelo tráfego de barcas, bastante intenso nas últimas décadas do século passado, é possível que o referido autor deixou de contar algumas embarcações ao longo do rio Corrente.

Em 1882, Durval Vieira de Aguiar visitou Santa Maria da Vitória (BA), localizada às margens do rio Corrente. Sua descrição revela toda a importância da vila para o comércio regional e comprova a integração dos afluentes no circuito comercial das barcas. O porto de Santa Maria é classificado de "excelente" pelo referido viajante. As barcas que ali chegavam "de todas as procedências", deveriam ser dos mais variados tamanhos, pois o Corrente oferece excelentes condições de navegabilidade. (12)

(10) Sampaio, Teodoro - O Rio São Francisco - Trechos de um Diário de Viagem. 2ª edição. Rio, 1936, p. 366;

(11) Antonil, André João - Op. cit., p. 153;

(12) Aguiar, Durval Vieira de - Op. cit., p. 23

Entrevista com o Sr. João Francisco de Sousa, já qualificada.

A Santa Maria da Vitória chegava o sal produzido nos povoados salineiros, mas o movimento de seu porto era animado sobretudo pelos produtos dos engenhos e alambiques localizados em sua jurisdição:

"Todo o comércio do termo é feito no porto de Santa Maria, por onde se exporta especialmente o açúcar de excelente qualidade, que regula o preço médio de 1\$600 a arroba, a raspadura que é a melhor daquelas regiões e acreditadas pela origem -- *raspaduras do Corrente*, pesam 4 libras e gozam do preço de 100 a 200 réis, e a cachaça que se vende a 500 ou 600 réis a canada!!!" (13)

A grande concorrente de Santa Maria da Vitória era Januária (MG), outro grande centro produtor de cana de açúcar. Ali se produzia rapadura e cachaça de ótima qualidade -- uma tradição que se inicia no princípio do século passado e tem continuidade na primeira metade deste século, sem interrupção. Mas, Santa Maria contava com uma vantagem: a proximidade do mercado baiano, pernambucano e piauiense. Cabe lembrar que a rapadura faz parte dos hábitos alimentares dos nordestinos. Desde o século passado até os anos 50 deste século, o consumo diário desse produto ocorria em maior proporção do que na atualidade: a grande produção de açúcar em escala industrial substituiu em parte a rapadura na mesa dos nordestinos. (Sobre Santa Maria da Vitória, vide capítulo II - item 2.6)

A navegação no rio das Velhas é um caso à parte. Em que pese o fato de ser um dos grandes afluentes do Médio São Francisco, o rio das Velhas possui alguns trechos de seu curso caracterizados por obstáculos, o que dificultava o livre tráfego de embarcações. É possível que, no período das cheias, a navegação fosse franca desde Sabará até Barra do Guicuí. É importante lembrar que a viagem inaugural do *Saldanha Maranhão* se inicia em Sabará, no ano de 1871. Depois de singrar livremente as águas do rio das Velhas, o *Saldanha* alcança o São Francisco, fazendo o percurso de Sabará a Boa Vista sem acidentes. Vale acrescentar que esse vapor tinha capacidade para transportar 30 toneladas. (14) Destarte, acreditamos que embarcações de menor porte

(13) Aguiar, Israel Vieira de - *Op. cit.*, p. 23.

(14) Fochs, Geraldo - *O Rio S. Francisco: Entre Povoados da Associação do Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Ed. Cosmopol; Brasília: COPELSE, 1983, p. 15.

Breitas, Victor Figueira de - *Na Bacia do São Francisco*. Belo Horizonte, 1980, p. 73.

navegassem o rio das Velhas sem dificuldades.

Na atualidade, depois de dois séculos de mineração predatória em suas margens, a situação se agravou: novos fatores como o assoreamento do seu leito contribuíram para tornar a navegação absolutamente impraticável.

Mas vejamos a descrição de Richard Burton que, partindo de Sabará, viajou ao longo daquele afluente a bordo do ajoujo "Elisa":

"(...) Descemos ao longo da margem esquerda da ilha e atravessamos a água, avançando sobre pedras submersas; ali, em junho de 1866, naufragou uma embarcação que transportava material para um engenho, no caminho de Sabará para Januária." (15)

Esse obstáculo (*Cachoeira das Ilhotas*) mencionado pelo viajante inglês é apenas um exemplo dos numerosos acidentes fluviais que dificultavam a navegação no rio das Velhas. Mas, por outro lado, a referência do autor à embarcação que demandava o porto de Januária, nos permite refletir sobre as articulações entre a região mineira (e metalúrgica) e o São Francisco, especialmente Januária, um grande centro produtor de rapadura e cachaça. É lícito supor que o intercâmbio entre essas regiões ocorresse no período das cheias, quando as condições de navegabilidade do rio das Velhas se tornavam mais favoráveis.

Se alguns trechos de pedras e corredeiras constituíam sérios empecilhos à navegação, havia, entretanto, grandes percursos em que as barcas transitavam sem dificuldades:

"... encontramos o barco "Jaguara", carregando enormes troncos seculares para Morro Velho. Essa grande embarcação chsta, com 34 metros e meio de comprimento por 14 e meio de largura e outro tanto de pontal, construída com vinhático e casela, com rebordo de pau d'arco e fundo forrado de ferro, é triangular na proa e na popa. Seu peso é de aproximadamente 18.000 quilos, correspondendo a maior parte ao

(15) Burton, Richard Francis, *Op. cit.*, p. 140.

metal. Descarregada, tem o calado de dez centímetros, que aumenta cerca de dois centímetros e meio para cada quatro toneladas; transporta 72 toneladas descendo o canal, de 55 centímetros de profundidade, entre Macaúbas e Jaguará, e vai deste último lugar a Sabará em doze dias, regressando em dois ou três." (16)

Essa embarcação, com capacidade para transportar 72 toneladas, superava a maior barca do Médio São Francisco, a MISSISSIPI, que, neste século, fazia o comércio ambulante e cuja capacidade não ultrapassava 60 toneladas.

Mas, mesmo antes de Burton, há registro da existência de navegação em alguns trechos do rio das Velhas. Em 1810, Rugendas -- em visita a Sabará -- fez um belo desenho de seu porto onde aparece, com destaque, uma embarcação a vela. Cabe enfatizar que há semelhanças entre essa barca e as que, no século passado e neste século, navegavam ao longo do rio São Francisco.

Mas retomemos a descrição das barcas.

Em meados do século passado, o engenheiro Henrique Halfeld mencionou a existência de "barcas de todos os tamanhos de 60 até 105 palmos de comprimento, de 12 até 16 de largura e de 3 1/2 até 6 palmos de fundura; e segundo se me tem informado, existe uma barca no rio São Francisco, denominada *Nossa Senhora da Conceição da Praia*, que tem 112 palmos de comprimento e 8 palmos de fundura e a largura proporcional; (...) " (17)

Uma barca de 112 palmos deveria medir, aproximadamente, 28 metros.

Uma embarcação dessas proporções não representava, de fato, a média da região. Nos anos 60 do século passado, o comprimento médio das barcas era de, aproximadamente, 15 metros, por 5 de largura, segundo nos informa Richard Burton. (18)

Com referência ao calado daquelas embarcações, é ainda Halfeld quem esclarece:

(16) *Ibidem*, p. 17;

(17) Halfeld, Henrique Guilherme Fernando - *Viagem e Arqueologia Concomitantes à Exploração do Rio São Francisco, desde a Capoeira de Ilheus até o Delta Atlântico*. Rio, 1899, p. 1.

(18) Burton, Richard Francis, *etc* - *Op. cit.*, p. 171;

"Ordinariamente as barcas demandam 6 palmos d'água sendo completamente carregadas; porém (como me disseram) algumas ha como a barca *Nossa Senhora da Conceição da Praia*, que cala 7 1/2 palmos." (19)

Na linguagem específica de navegação, o termo *calado* significa a distância, medida verticalmente, entre a superfície do rio em que a embarcação flutua, e a extremidade submersa de sua quilha. Seis (6) palmos de calado, por exemplo, correspondem a 1,50 m aproximadamente.

Halfeld apresenta outros pormenores de grande importância sobre a navegação no Médio São Francisco. Informa-nos, por exemplo, que as barcas eram construídas "com fundo raso, chato ou vulgarmente denominado *de prato*, o que é mais conveniente pelo motivo de conservar-se maior equilíbrio, tanto quando navegam sobre as águas do rio, bem como quando acontece ficarem sobre um banco de areia; (...)" (20)

Os *bancos de areia* são formações de areia submersas, resultantes de alteração do nível do rio: uma maior descarga de água pode formar um depósito de areia no canal navegável, em sentido transversal, constituindo-se assim em obstáculo à navegação no momento em que o rio volta a vazar. Os bancos de areia eram responsáveis por encalhes de barcas e vapores. Até mesmo acidentes fatais, no caso de canoas e paquetes, podem ocorrer: o contato da embarcação com o monte de areia submerso pode provocar o seu rápido deslocamento, formando-se, na superfície, um redemoinho que traga a canoa em questão de segundos. Estes esclarecimentos se fazem necessários especialmente porque no capítulo VII voltaremos ao tema dos obstáculos e acidentes fluviais.

Julgamos relevante prosseguir citando Halfeld, bem como outros viajantes, tendo em vista que sua descrição das barcas corresponde às características das embarcações deste século. Vale enfatizar, entretanto, que as figuras de proa não são mencionadas em seus relatos, que datam dos anos 50 do século passado. Em 1867, Richard Burton também não menciona as figuras (carrancas), que só serão descritas pelos viajantes dos anos 30 a exemplo de Durval Vieira de

(19) Halfeld, Henrique Guilherme Fernando - *Op. cit.*, p. 2;

(20) *Ibid.*, p. 1.

Aguiar. É possível que tenham sido introduzidas nos anos 70.

Até mesmo nas referências mais remotas a exemplo da descrição de Spix e Martius, citada anteriormente, ficam delineados os caracteres que se preservaram no tempo: a tolda localizada na popa e os instrumentos de trabalho (os remos).

A descrição de Halfeld nos fornece detalhes sobre a tolda, ou seja, o camarote do barqueiro:

"As barcas que navegam sobre a parte do rio, superior às cachoeiras, têm algumas vezes na popa uma tolda de 10 a 14 palmos de comprimento e de largura correspondente á mesma barca; ás vezes ellas são feitas de taboas com gosto e mesmo com luxo, providas de pequenas janelas envidraçadas, e com portas; outras têm sómente a armação de madeira coberta de palha de coqueiro d'Indaiá ou Carnaúba, ou somente capim, e abertas sem porta. Taes toldas servem de residência ao proprietário da barca e de sua família, ou da pessoa que o substitue." (21)

Com referência ao conforto e ao esmerado acabamento de algumas embarcações, Burton confirma Halfeld e cita a *Barcoesa de Minas* como exemplo, acrescentando informações sobre o seu proprietário:

"(...) Sua cabine, que é também sua casa de comércio, é guarnecida de prateleiras para as mercadorias; ele se balança comodamente em uma rede e não faz as refeições em uma mesa sem toalhas." (22)

Era comum o barqueiro levar sua família nas viagens ao longo do rio. Neste caso, a barca, ao mesmo tempo que era casa comercial, cumpria a função de residência familiar. Se o dono da barca tinha um "comércio estabelecido" numa cidade ou vila, sua embarcação podia ser uma extensão ou filial do estabelecimento comercial. O proprietário, neste caso, nomeava uma pessoa de sua confiança, que o substitua nas transações comerciais ao

(21) *Ibidem*, p. 2

(22) Burton, Richard Francis, *Op. cit.*, p. 172;

longo do rio. Este preposto chamava-se *encarregado*. Para os trabalhadores, era simplesmente o *carregado*. (23)

Durval Vieira de Aguiar que, em 1882, viajou numa barca ao longo dos rios São Francisco e Corrente, acrescenta outras informações sobre a tolda ou o camarote:

"Vista de perto assemelha-se grosseiramente a uma das lanchas de nossa cabotagem marítima, porém sem mastros, tendo à ré alto e comprido *camarote*, com portas e janelas, e de um tamanho que absorve, pelo menos um terço da barca, em cujo *camarote* fazem armações internas para os gêneros, se, porventura, a barca é de negócio; havendo algumas em que o *camarote* forma como que uma grande arca quase do comprimento da barca, a fim de melhor abrigarem as fazendas." (24)

É lícito supor que já era bastante diversificado o comércio nas barcas, no século passado. Além de gêneros, os tecidos estavam igualmente incluídos nas transações. Um dos nossos entrevistados se referiu à *Mississippi* como "um bazar" onde era comercializado "até remédio". (25)

O *muzandú* era um outro compartimento das barcas, localizado à proa, de menores proporções do que a tolda. Coberto de palha de caruába, servia para guardar os apetrechos da embarcação: os cabos e cordas, o "gongo", o "boi", etc. Nas noites de chuva, os trabalhadores, que, em geral, dormiam ao relento, ali se abrigavam. (26)

A tolda não ocupava todo o espaço concernente à largura da barca. Dos dois lados, havia espaços, chamados de coxias, onde os tripulantes trabalhavam com as varas. (27)

Halfeld nos informa, ainda, sobre a capacidade de transporte das embarcações:

"(...) O carregamento das barcas, não

(23) Entrevistas: com o ex-barqueiro Manoel Alonso de Queiroz, 83 anos, em Santa Maria da Vitória (BA); e com o ex-ouço de barca João Francisco de Sousa (João de Félix), 68 anos, em Piacaraí-BA, (Data das entrevistas: 1986)

(24) Aguiar, Durval Vieira de - Op. cit., p. 32;

(25) Entrevista com o ex-ouço de barca Genival Antônio da Silva, 63 anos, em Petrolina (PE),

(26) Entrevista com o Sr. João Francisco de Sousa, cita qualificação;

(27) *Idem*.

se contam por toneladas, mas sim pelo número de rapaduras que podem conduzir. Há barcas que carregam 12.000 rapaduras grandes, das quaes cada uma pesa de 4 a 5 libras, ou levam 2.500 bruacas de sal, além dos mantimentos necessários para a tripulação e mais algumas mercadorias." (28)

Ora, se uma libra equivale a 500 gramas, obteremos o peso de cada rapadura: $4 \times 0,50 \text{ kg} = 2 \text{ kg}$; ou $5 \times 0,50 \text{ kg} = 2,5 \text{ kg}$. Uma barca com capacidade para 12.000 rapaduras "e mais algumas mercadorias" poderia transportar, aproximadamente, 30 toneladas. É lícito supor que tais embarcações se classificavam entre as maiores do Médio São Francisco.

Referindo-se à média, Richard Burton estipulou em 400 arrobas a capacidade das barcas. Se uma arroba é igual a 15 kg, a maioria das embarcações teria uma capacidade média de, aproximadamente, 6 toneladas. (29) Mas, apenas alguns anos depois, Thomas Garcez Paranhos Montenegro, morador da região, calculou outra média que pensamos seja a mais verdadeira: 15 toneladas. (30)

Neste século, conforme levantamento que fizemos, estribado em entrevistas, a capacidade média das grandes barcas ficava em torno de 30 toneladas. Mas havia embarcações com capacidade para transportar 40/50 toneladas (*Barcelona, Minas Gerais, Humaitá*, etc.) e, até mesmo, 60 toneladas (*Mississipi*).

Face ao intenso tráfego de pequenas barcas que adentravam os afluentes e faziam, também, a "navegação do rio de baixo", é difícil calcular uma média geral, por ser muito grande o número dessas embarcações e pela absoluta falta de registros.

Essa discussão em torno da capacidade das barcas faz sentido se pensarmos no número de embarcações que transitavam pelo São Francisco (incluindo-se aqui o "rio de baixo") e em seus afluentes: nos anos 70 do século passado, segundo Paranhos Montenegro, seriam 200 (duzentas) com capacidade média em torno de 15 toneladas (ou 6 toneladas,

(28) Alfred Henrique Guimarães Pereira - *Op. cit.*, p. 2;

(29) Burton, Richard Francis, *Sir* - *Op. cit.*, p. 111;

(30) Montenegro, Thomas Garcez Paranhos - *Op. cit.*, p. 140;

conforme Burton).

Esses números dizem muito sobre o trabalho dos remeiros em favor da integração regional e interregional. Mas julgamos ser necessário avançar mais e conhecer a natureza do comércio e sua importância para o homem ribeirinho:

"As vezes, nós trazíamos dois, três mil fardos de rapadura. Chegava... Tinha dono de depósito que comprava aquilo tudo de uma vez.

.....
As vezes, se tinha quinhentos fardos, o Sr. chegava, dizia: 'Olha! Eu quero duzentos! Você faz a tanto... Eu fico com duzentos fardos!' - Ele (o barqueiro) ia; fazia a conta: duzentos fardos?!... dá pra mim ganhar tanto... - 'Põe pra fora aí, menino!' Entregava lá. O sujeito pagava; ia embora. Não vendia só um fardo, não... Vendia de uma (rapadura) até a barca toda, se quisesse comprar...

.....
Vendia uma (rapadura); até meia, vendia. Chegava... As vezes, a gente chegava num lugar daquele. Ou, às vezes, a gente ia passando... Vinha um canoeiro... Um roceiro, sabe?... Porque tinha muitos, não é? Chegava: 'O moço, me vende uma banda de rapadura aí!' A gente... Porque, quando eles fazem a rapadura, eles fazem ela inteira, e também eles fazem ela dividida, não fazem? Vocês já viram isso? Pois é... A gente, às vezes, quando não tinha, assim, ela dividida, a gente pegava uma faca; media ela assim: serrava no meio; tirava uma banda; vendia pro canoeiro." (31)

A fala do Sr. João de Félix (João Francisco de Souza), ex-remeiro, não carece de comentários explicativos, tal a clareza de sua narrativa. Mas cumpre enfatizar, no texto acima, um fato que consideremos relevante: o barqueiro ou o encarregado operava os grandes negócios de compra e venda, ao passo que as pequenas operações (a venda de meia rapadura, por exemplo) ficavam a cargo dos trabalhadores.

(31) Entrevista com o Sr. João Francisco de Souza, já qualificado;

Ao apresentarmos o testemunho de um remeiro deste século, não pretendemos induzir o leitor a pensar que o comércio ambulante seja uma *instituição* da história recente. Na verdade, essa forma de comércio remonta, pelo menos, ao século XVIII. É possível, vale acrescentar, que as barcas tenham sido precedidas pelos ajoujos no exercício desse intercâmbio com as populações ribeirinhas.

Saint Hilaire contribui para dirimir dúvidas acerca dessa questão. Vejamos o seu depoimento sobre a atividade dos "mercadores de sal" no início do século XIX:

"(...) Sobem o rio, deixam o sal nas povoações situadas às margens do Rio S. Francisco, recebem em troca os gêneros de que têm necessidade, e vão assim até a confluência do Rio das Velhas. Parece até que o valor do sal, vendido dessa maneira nas margens do rio pelos mercadores das salinas, é mais considerável que o dos objetos de permuta e que recebem ainda dinheiro de volta. Seja como for, não é unicamente para seu próprio consumo que os habitantes de Salgado e S. Romão compram sal; anualmente vão de Formigas, Contendas, etc. abastecer-se desse gênero nesses povoados, e é lá também que se abastece grande parte da Província de Goiás." (32)

Nesse texto do viajante francês, bem como em outros citados no capítulo anterior, fica evidenciada a articulação do Médio São Francisco com a Província de Goiás. De sua leitura atenta, depreende-se também que o escambo era a modalidade mais usual que o comércio ambulante assumiu nas primeiras décadas do século passado. Havia, também, um sistema de crédito: vendia-se "fiado" na viagem rio acima e recebia-se na volta, quando a barca descia o rio. (33)

Cabe aqui um esclarecimento. Contendas, localidade não ribeirinha do Médio São Francisco, é hoje a cidade norte-mineira de Brasília de Minas. Formigas é o antigo nome da cidade de Montes Claros, o principal centro urbano

(32) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, op. cit., p. 317.

(33) Montenegro, Thozes Gomes Branco - *Op. cit.*, p. 140/1;
Entrevista com o ex-barqueiro Manoel Atencio de Queiroz, já qualificado.

do Norte de Minas na atualidade.

A integração do Médio São Francisco à sociedade nacional é um fato que consideramos incontestável. Comprovam-no de maneira categórica os estudos desenvolvidos nos capítulos precedentes e neste segmento. Mas as articulações daquela região aos centros hegemônicos da economia mundial, é possível que não tenham merecido a ênfase proporcional à sua importância. Por conseguinte, cabe analisar alguns dados que temos à nossa disposição. Ao observarmos atentamente as tabelas de importação por via fluvial, referentes ao período de 1816/7, transcritas no Anexo I ao final deste trabalho, constatamos que o valor total das importações de objetos de fabricação européia supera a soma dos demais valores. Vale acrescentar que o peso daquelas mercadorias (382 arrobas) é pouco expressivo se comparado à quantidade de brucacas de sal (19.535), importadas pela Província de Minas. Se cada brucaca de sal pesasse 30 kg (estamos sub-avaliando possivelmente), as importações do produto teriam alcançado 586.050 kg ou 39.070 arrobas. Altamente valorizadas em comparação aos produtos autóctones, a presença de mercadorias européias na região caracteriza a vinculação das elites são-franciscanas, como consumidoras, ao mercado internacional. Os preços desses produtos europeus revelam, possivelmente, um fenômeno que os economistas chamam de "deterioração das relações de troca": haveria um descompasso nas relações internacionais entre esses preços praticados pelas economias centrais e os preços dos produtos primários (produzidos nas economias periféricas), os quais tenderiam a uma queda relativa. (34)

Por fim, vale consignar que as barcas incorporaram-se de tal forma à cultura da gente ribeirinha que se criou um ditado amplamente reconhecido no Médio São Francisco: "Barca parada não ganha frete". Saul Martins registra em seu livro *Os Barraqueiros* uma variante deste adágio popular: "Barca parada não carrega frete". (35)

(34) *Dinâmica da Economia*. São Paulo, Abril Cultural, 1985, p. 367; (Consultoria de Paulo Sandroni)

(35) Martins, Saul - *Os Barraqueiros*. Belo Horizonte, UFMG/Centro de Estudos Históricos, 1968, p. 215.

Capítulo IV

MÉDIO SÃO FRANCISCO: INTEGRAÇÃO OU ISOLAMENTO ?

Informados sobre a história da navegação no Médio São Francisco, cabe agora indagar dos critérios em que se baseiam autores contemporâneos, a exemplo de Paulo Pardal, quando sustentam teses sobre o "isolamento em que viviam os habitantes do Médio São Francisco" (1), no século passado. Depois de conhecer as articulações regionais e interregionais que caracterizam a integração do Médio São Francisco ao sistema social mais amplo, somos forçados a questionar a afirmação de que se trata "de uma cultura e de uma região isoladas do resto do País e do mundo". (2)

Não é possível desconhecer a importância do livro de Edyla Mangabeira Unger sobre o São Francisco, especialmente o relato de sua experiência em Barra do Rio Grande (BA). Mas suas generalizações, que consideramos especulativas tendo em vista a ausência de dados históricos pertinentes, não se diferenciam das anteriormente citadas. Referindo-se ao povo ribeirinho, a escritora argumenta:

"Quaisquer que fossem suas origens, o fato é que o isolamento em que se encontram até hoje, os perigos que enfrentam e as privações que sofrem, criaram hábitos, tradições e costumes peculiares, formando, por conseguinte, uma situação cultural específica e inconfundível." (3)

Esposamos a idéia de que as articulações entre o

(1) Pardal, Paulo - *Carnauanas do São Francisco*. Rio, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974, p. 20;

(2) *Ibidem*, p. 100;

(3) Unger, Edyla Mangabeira - *O Sertão do Alto Chico*. Rio, Editora Civilização Brasileira, 1978, p. 55.

Médio São Francisco e regiões adjacentes foram, desde o século XVIII, estáveis e duradouras ao longo de sua história. O fundamento dessas articulações eram as relações econômicas -- o comércio determinando a integração interregional, conforme o demonstram nossos estudos nos capítulos anteriores. Outros critérios, entretanto, devem ser considerados.

Não se pode perder de vista a existência de componentes culturais comuns ao homem do Médio São Francisco e aos nordestinos de um modo geral: por exemplo, linguagem e literatura popular; hábitos alimentares e medicinais, etc. Podemos atribuir às imigrações esta integração cultural. Vale mencionar um exemplo neste século: constituída de barqueiros (pequenos proprietários) e pescadores, a "colônia sergipana" que se estabeleceu no Médio São Francisco, especialmente em Juazeiro (BA), introduziu mudanças importantes na economia da região (vide capítulo V). Até mesmo no romance regionalista, a presença dos imigrantes é consignada: em *Pedro e Lina*, o escritor petrolinense Antônio Santana Padilha se refere a caatingueiros que saíram de Ouricuri e se fixaram às margens do rio. (4)

No coice das tropas e boiadas, chegavam ao São Francisco os imigrantes, informados por tropeiros, boiadeiros e carreiros acerca dos recursos naturais, das condições de vida e de trabalho na região. Ademais, não se pode esquecer que o Médio São Francisco era o caminho natural de flagelados nordestinos, tangidos pela seca. Acrescente-se: caminho de ida e volta, pois não era incomum o retirante retornar à terra natal. Dentre esses retirantes, um grande contingente fixou residência às margens do grande rio.

Cabe mencionar também as migrações internas à própria região do Médio São Francisco. Nesse particular, as barcas contribuíram, sobretudo no século passado, para a integração cultural da região, na medida que serviam como meio de transporte de passageiros (migrantes). Alugando-se como força de trabalho nas barcas, os remeiros eram também agentes da difusão cultural entre as populações ribeirinhas. Divulgavam notícias de toda a região em cada porto: nas cidades, vilas e fazendas. Enquanto o barqueiro "retrahava" a mercadoria, permanecendo dois ou três dias naqueles portos mais importantes, os habitantes do lugar --

(4) Padilha, Antônio de Santana - *Pedro e Lina*. Recife, Edição de Autor, 1960, p. 141 e 163.

em geral, trabalhadores da terra -- eram minuciosamente informados pelos remeiros acerca dos acontecimentos de outras localidades. (5) É evidente que a descrição minuciosa das condições de vida e de trabalho, predominantes ao longo da ribeira, favorecia também o afluxo de correntes migratórias, sobretudo, no sentido norte/sul.

Neste século, o transporte de passageiros, inclusive migrantes, era exercido pelos vapores.

Pirapora (MG) é um bom exemplo das migrações internas a que nos referimos: uma parte significativa de sua população é constituída de imigrantes baianos e de seus descendentes. (6) Em *Maleita*, romance cujo tema é a fundação da cidade de Pirapora (MG), Lúcio Cardoso menciona os imigrantes baianos (e "nortistas") que lá se estabeleceram. (7) Jorge Amado, em *Seara Vermelha*, aborda igualmente o tema dos sofridos imigrantes que viajavam rio acima em barcas de figura e vapores. (8)

É comum ouvir-se a referência jocosa de que o mineiro do Médio São Francisco é um "baiano cansado". O sentido desta expressão contribui para revelar a importância das imigrações para a integração cultural da região: os "baianos" (leia-se: nordestinos) que migravam -- via São Francisco -- para as regiões sudeste/sul, "se cansavam" no meio do caminho, fixando residência na área mineira do Médio São Francisco. Outro termo é também utilizado para designar os habitantes dessa área: "baianeiro", isto é, baiano e mineiro ao mesmo tempo.

Vale refletir agora acerca das correntes migratórias que, originando-se no Médio São Francisco, demandavam a região sudeste:

"... dos sertões do São Francisco saem, anualmente, mais de 10.000 homens para Minas e São Paulo."

(5) Entrevista com o ex-remeiro João Francisco de Souza, já qualificado:

Lins, Wilson - *O Médio São Francisco: Uma Sociedade de Escravos e Guaracinsos*. 2ª edição, Salvador, Livraria Progresso Editora, 1960, p. 112/3.

(6) O autor deste trabalho, cujo pai é natural de Filão Arcado (BA), nasceu em Pirapora (MG) onde residia ao longo de 23 anos.

(7) Cardoso, Lúcio - *Maleita*. Rio, Ed. Tecnoprint, s/d, p. 36, 46, 52, 83.

(8) Amado, Jorge - *Seara Vermelha*. - 19ª edição, São Paulo, Livraria Martins Editora, 1960, p. 127 e outras.

.....
".... sempre voltam para rever a terra,
e muitas vezes para não mais tornarem
ao *cativeiro* de São Paulo!" (9)

O primeiro texto caracteriza exemplarmente a integração interregional: a "organicidade" e a "simbiose" a que se refere Francisco de Oliveira (v. Cap. II, item 2.11), estão presentes na relação entre Minas Gerais/São Paulo, de um lado, e o Médio São Francisco, de outro. A região sudeste empregava, na indústria e nos cafezais, os jovens são-franciscanos cuja remuneração servia tão-somente à reprodução imediata de sua força de trabalho. Potenciava-se, desta forma, a acumulação de capital naquela região.

A segunda citação acima apresenta-nos uma outra face da integração interregional: São Paulo impunha ao barranqueiro a aprendizagem de novos padrões culturais, sobretudo, nos centros urbanos. Os migrantes que não se adaptavam ao regime de trabalho, repudiavam o *cativeiro* e retornavam ao barranco: à pesca, à agricultura de vazante. Esse *saber* internalizado no sudeste certamente se difundia, mas não impedia as migrações a cada ano.

Esse amálgama, constituído de influências culturais diversas, se inicia a partir dos contatos mais remotos do homem branco com o indígena. Vale consignar também a presença de escravos negros já no século XVII. (Cap. I) Nos séculos XIX e XX, as correntes migratórias a que nos referimos, contribuíram para a formação do perfil cultural da região.

Alguns historiadores da primeira metade deste século enfatizaram a importância do fator histórico-geográfico para a unidade política e social do país. Nessa particular, o rio São Francisco mereceu desses estudiosos alguns epítetos do tipo "unificador central", "rio da unidade nacional", etc. Consideramos especialmente relevantes estes estudos para o conhecimento da região.

Vejamos, nesse sentido, um texto de Vicente Licínio Cardoso, escrito depois de sua viagem ao longo do São Francisco, de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA), em 1921:

.....
(9) Miranda, Assessor Augusto de - O Rio São Francisco. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1936, p. 13, 139.

"Certamente, a força centrípeta da realeza, revigorada com a vinda inopinada de João VI e 15.000 acompanhantes; reforçada pelo gênio do egrégio patriarca, domando o ânimo varonil de Pedro I; refundida pela energia aspérrima de Diogo Feijó, no momento talvez mais crítico de nossa história, e revigorada depois pela inteligência culta de Pedro II servida pelo braço firme de Caxias e orientada pela visão política de Itaboraí, Paraná, Nabuco e o primeiro Rio Branco; certamente, dizia, foi inestimável a ação do trono na tessitura de nossa unidade política, reagindo aos regionalismos cósmicos veementes, e contrabalançando, com firmeza, o federalismo em seus arroubos insulados, mas violentos. Porém, quanto mais reflexiono, mais acredito que de nada teria valido aquela força de centralização coesiva se não tivesse o trono representado a sua função histórica, movimentando-se num *tablado geográfico* formidável, dentro do qual fora feita a união dos centros básicos de norte a sul mal unidos e mutuamente mal amparados ao longo da costa imensa sem ligações estáveis. Nem invoco a unidade da língua, nem o valor decisivo da unidade religiosa, como forças preeminentes daquela unificação, por isso que o exemplo do fracionamento das nacionalidades espanholas do Pacífico é um atestado insofismável da relatividade de seus valores em face dos imperativos geográficos diferenciadores e categóricos da unidade política dos povos. E o próprio gênio de Bolívar, impotente apesar da cooperação opulenta de seus generais intimoratos é, por si, a confirmação do pouco que nos teria valido a cultura de José Bonifácio, aliada ao ímpeto de Pedro I, se acaso o grande vale do rio São Francisco não tivesse, como *fator histórico-geográfico*, contrabalançado todos os demais fatores cósmicos diferenciadores, pela costa afora, de nossa própria unidade étnica, social e política dos primeiros séculos."

(10)

(10) Cardoso, Vicente Licínio - *A Marca da História do Brasil*. 3ª edição. São Paulo, Cia. Editora Nacional; Brasília, INC/NEC. 1979. p. 3/4;

Bernardo Mata-Machado cita Vicente Licínio Cardoso sem reconhecer a relevância de suas teses para a compreensão da história do Brasil: em particular, a do Médio São Francisco.

Sem reportar-se aos trabalhos de Pardal e Mangabeira Unger cujas referências acerca do "isolamento" da região são anteriores à sua dissertação de mestrado, Bernardo Mata-Machado escreve:

"Com a decadência da mineração, rompem-se os vínculos comerciais entre o sertão e as minas, dando início a um longo período de isolamento daquela região que, sob certos aspectos, perdura até os nossos dias. (...)" (11)

Os viajantes do século passado, entretanto, prestam-nos informações acerca da presença de tropas no Médio São Francisco após a decadência das minas. Richard Burton, por exemplo, refere-se aos tropeiros que encontrou quando de sua passagem por Pirapora. (12) Teodoro Sampaio menciona os 2.000 muares que serviam ao transporte de cargas entre Salvador e Juazeiro. (13)

Bernardo Mata-Machado utiliza apenas um critério para falar de "isolamento": os "vínculos comerciais".

O comércio interregional afigura-se-nos um dado de grande relevância no processo de integração, mas consideramos também outros fatores a exemplo das migrações já mencionadas. Vale citar agora um outro fator não vislumbrado pelo Sr. Mata-Machado:

"Todos os pontos de navegação, excetuando o porto de Santo Sé, na Baía, estão servidos pelo telegrafo nacional; (...)" (14)

Destarte, cabe enfatizar, os portos do Médio São Francisco encontravam-se integrados à sociedade nacional via serviço de telégrafos desde as primeiras décadas deste século.

(11) Mata-Machado, Bernardo - Op. cit., p. 52;

(12) Burton, Richard - Op. cit., p. 162;

(13) Sampaio, Teodoro - Op. cit., p. 226;

(14) Miranda, Agenor Augusto de - Op. cit., p. 15.

As informações acima são do engenheiro Agenor Augusto Miranda, que trabalhou na implantação dos telégrafos ao longo de 25 anos: 1906-1930.

Nesta primeira parte, fizemos uma tentativa de "aproximar as lentes" na observação deste fenômeno: a integração regional e interregional.

A visão, de certa forma especulativa, de alguns autores estudados neste capítulo será substituída nos capítulos subsequentes pela reflexão sobre o real/concreto: o trabalho dos remeiros e as condições em que esse trabalho se produziu, contribuindo para a integração das classes e categorias sociais da região ao sistema social mais amplo.

Segunda Parte

ANALISE DO PROCESSO DE TRABALHO

Capítulo V

OS TRABALHADORES DA REGIÃO

Tencionamos, com o presente capítulo, situar a categoria dos remeiros no conjunto da classe trabalhadora a nível regional. Pertencente ao setor transportes, o trabalho dos remeiros relacionava-se direta ou indiretamente aos interesses e ao trabalho de diversas categorias sociais do Médio São Francisco, na medida que tornava possível o comércio ambulante ao longo da ribeira. Mas, em face das dificuldades de reconstituição do conjunto das relações de trabalho até os anos 50, limitamo-nos a descrevê-las sucintamente, mencionando as categorias de trabalhadores mais importantes na esfera da produção e dos meios de transporte.

Parte significativa do excedente (1) produzido pelo camponês ribeirinho circulava nas barcas ao longo do rio. Por esse motivo, o homem do campo merece um item específico neste capítulo, considerando-se também sua importância em termos demográficos. Vejamos, neste particular, o que nos ensina o geógrafo Jorge Zarur:

"A população da Bacia Média do São Francisco é, na maioria, rural. Do total de 1.638.877 habitantes desta região, 1.386.990 ou 84,6% da população são rurais. A maior parte da não classificada como rural habita centros urbanos de poucos milhares de habitantes cada um." (2)

Cabe aqui um esclarecimento. Jorge Zarur considera

(1) Estamos referindo-nos ao excedente destinado à acumulação de capital bem como ao "excedente" produzido pelo pequeno camponês e que servia ao escambo nas barcas e à aquisição de produtos destinados ao consumo. (Vide capítulo II - item 1)

(2) Zarur, Jorge - Op. cit., p. 19.

como bacia média a área geográfica entre Pirapora (MG) e a Cachoeira de Paulo Afonso, ao passo que, na presente dissertação, o Médio São Francisco compreende a região entre Pirapora e Juazeiro (BA), incluindo-se as micro-regiões banhadas pelos afluentes.

Referindo-nos à região considerada no presente trabalho, é lícito supor que o percentual de sua população rural coincida, em termos aproximados, com o índice citado por Zarur (84,6%).

Destarte, às relações sociais de produção vigentes no campo, concederemos especial atenção, tendo em vista a importância do campesinato em termos demográficos e culturais. Vale acrescentar que a matriz dessas relações sociais se reproduzia, inclusive, entre categorias sociais urbanas, conforme teremos oportunidade de comentar mais adiante. Ademais, conhecer essa matriz básica da vida social no campo implica lançar alguma luz sobre as relações sociais predominantes nas barcas, pois a extração social dos remeiros era o meio rural. Dentre eles, alguns trabalhavam nas barcas e no campo, conforme teremos oportunidade de comentar nos próximos capítulos.

Tendo em vista o caráter intercomplementar dos meios de transporte, descreveremos também as categorias de trabalhadores que contribuíam para a integração regional e interregional, articulando a região do Médio São Francisco à sociedade brasileira como um todo.

1 - Os trabalhadores do rio

Vale lembrar as origens culturais mais remotas dos trabalhadores em transportes fluviais do Médio São Francisco; a cultura indígena, especialmente a dos Cariri que habitavam extensas áreas da ribeira. No século XVII, o Pe. Martinho de Nantes se espantou, conforme suas próprias palavras, com a habilidade dos índios, conduzindo suas canoas por entre rochedos (3) nas corredeiras do "rio de baixo".

No princípio do século XIX, Saint-Hilaire menciona a presença de canoas (e canoairos) nas proximidades de Porto

(3) Nantes, Martinho de, Pe. - Op. cit., p. 36;

do Salgado (atual Januária, MG):

"(...) as canoas que seguem o curso do rio, e as que o sobem lentamente, dão à paisagem movimento e vida." (4)

Com este pequeno texto, o viajante francês permite-nos elaborar a idéia da constituição de um sistema mais amplo, em que os trabalhadores em transportes fluviais gradativamente assumiriam um papel fundamental na economia do Médio São Francisco. Os canoeiros já não eram homens que viviam apenas da coleta, caça e pesca, a exemplo dos seus ancestrais indígenas. É lícito supor que sua atividade já implicasse o plantio, a colheita e relações de troca (escambo), bem como uma circulação monetária, ainda que incipiente.

Não se pode perder de vista, também, as articulações da economia são-franciscana a nível nacional e internacional, conforme já mostramos nos primeiros capítulos deste trabalho.

Na segunda metade do século XIX, a julgar pelos relatos de viajantes, as populações indígenas do Médio São Francisco já haviam sido em grande parte exterminadas ou, com o avanço do processo de dominação cultural e miscigenação, haviam dado origem ao barranqueiro mestiço (caboclo ou cafuzo), senhor do acervo cultural herdado de seus ancestrais indígenas.

O legado cultural indígena que se perpetuou ao longo dos séculos, não se refere apenas ao instrumento de trabalho (a canoa) e ao conhecimento do rio e de seus acidentes; diz respeito também ao conhecimento dos fenômenos naturais (clima, regime fluvial, etc) que direta ou indiretamente interferem na navegação. Esse *saber* é o resultado de um processo secular de internalização de signos e símbolos. (5)

Quem nos informa sobre a importância do rio e das canoas para o homem ribeirinho, é Sir Richard Burton em

(4) Saint-Hilaire, Augustin - *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais* - Op. cit., p. 344

(5) Estazor elenca a existência do conceito de endoculturação, conforme nos ensina o Prof. Roque de Barros Laraia: "Resumindo, o comportamento dos indivíduos depende de um aprendizado, de um processo que chamamos de endoculturação." (Laraia, Roque de Barros - Op. cit., p. 26) Vale acrescentar, entretanto, que esse processo envolve a aprendizagem do sistema de símbolos e signos que distingue a cultura.

1867:

"Todos os homens desta região são mais ou menos 'anfíbios': a canoa, como dizem, é o seu cavalo. (...)" (6)

Esta citação de Burton é verdadeiramente muito valiosa, de teor bastante significativo. Mais importante ainda é a comparação, feita pelo barranqueiro, entre instrumento de trabalho e meio de transporte (a canoa) e o recurso utilizado pelo homem do campo (especialmente pelo vaqueiro): o cavalo. Essa comparação é relevante, entre outros motivos, porque lembra a vocação secular do homem são-franciscano: a pecuária extensiva, na qual o cavalo, como animal de montaria, cumpria uma função importante no amanho do gado. Assim, ao comparar o cavalo à canoa, o barranqueiro enfatiza toda a relevância deste instrumento de trabalho para pescadores e camponeses (sobretudo para plantadores de vazante). Mas, por outro lado, vale pensar também em sua importância para toda a população ribeirinha como meio de transporte a pequenas distâncias.

Cabe esclarecer que, de pescadores e camponeses, nos ocuparemos ainda neste capítulo.

Mas, vale acrescentar um trecho de entrevista que contribui muito para informar sobre a identidade dos canoeiros e a utilidade das canoas:

"As vezes, a gente ia passando; vinha um canoeiro... Um roceiro, sabe?... Porque tinha muitos, não é? Chegava: 'Ó, moço, me vende uma banda de rapadura aí!'" (7)

O trabalhador podia ser identificado pelo moço de barca como canoeiro, mas, na verdade, sua sobrevivência era garantida pela pesca e/ou pelo trabalho na roça: na agricultura de vazante especialmente. Destarte, não podemos considerar os canoeiros neste caso como categoria social. Já os roceiros (os camponeses ribeirinhos) -- estes sim! -- constituíam uma categoria social.

O roceiro podia utilizar-se da canoa como instrumento de trabalho para fazer a travessia de pessoas e

(6) Burton, Richard - Op. cit., p. 173;

(7) Entrevista com João Francisco de Souza, ex-moço de barca, 62 anos, em Pirapora, MG (1984).

cargas no São Francisco e em seus afluentes. Era eventualmente identificado como *passador* ou *canoeiro*. Auferia algum ganho com esse trabalho, mas a sua principal atividade era o trabalho na roça. Acontecia algo semelhante com o pescador, que, para obter algum ganho adicional, desempenhava a tarefa de *passador*.

Não temos notícias de trabalhadores que até a década de 50 vivessem exclusivamente da utilização de canoas como instrumentos de trabalho, mas este fato não diminui a importância de canoeiros e *passadores* a nível do sistema social mais amplo: operavam a ligação campo/cidade; transportavam pessoas e cargas ao longo de pequenos trechos do rio.

O "lameiro" (camponês), por exemplo, utilizava-se da canoa para, no período de vazante, ir até as ilhas onde se fazia o plantio das roças. Em tempo de colheita, a canoa era utilizada para levar o produto à cidade para comercialização: aos mercados, às feiras, etc.

Já o pescador usava a canoa para levar seus instrumentos de trabalho até aqueles lugares mais propícios à pesca: os pesqueiros. Recolhido o pescado, o *canoeiro-pescador* seguia para a cidade onde comercializava sua produção.

A técnica de fabricação das canoas é basicamente artesanal. Utilizava-se um tronco de madeira, em geral, o cedro ou o tamboril, que era escavado com a ajuda de instrumentos rudimentares como o enxó. Na primeira metade deste século, o homem ribeirinho ainda utilizava a técnica dos seus ancestrais ameríndios: escavava-se a madeira com a ajuda do fogo. Vale a referência ao artesanato das canoas pelo fato de o camponês e/ ou pescador participarem, com frequência, da fabricação dessas embarcações.

O manejo da canoa é bastante simples. As menores podem ser conduzidas por um trabalhador apenas: sentado à popa, ele impulsiona a embarcação, com a ajuda de um remo. Já as canoas maiores, de um modo geral, comportam dois tripulantes ou mais: à popa, um rema e "faz o piloto", enquanto que, à sua frente, sentado no meio da embarcação, outro apenas rema, imprimindo-lhe velocidade. Para superar os trechos de correnteza muito forte, o ritmo das remadas se torna mais frequente e enérgico, contrapondo-se à resistência das águas.

Em geral, era conhecido como *balseiro* o tripulante das balsas. Era comum, por exemplo, o camponês descer o rio Preto e o rio Grande nessas embarcações até alcançar a cidade de Barra (BA) onde comercializava a sua produção de frutas, porcos, frangos, etc. Vale esclarecer que as balsas eram confeccionadas de matéria-prima muito comum naquela região (o talo de buriti) e, em geral, serviam apenas a uma viagem rio abaixo. Os balseiros das "balsas de buriti" não constituíam uma categoria social. Eram, na verdade, brejeiros ou roceiros que eventualmente se utilizavam dessas embarcações por eles mesmos contruídas, para transportar o "excedente" de sua produção.

Mas, as balsas mais conhecidas no Médio São Francisco eram feitas de madeira de lei. Ou melhor: a balsa era o recurso que os proprietários e comerciantes de madeira encontravam para transportar o seu produto até os centros consumidores. Vale acrescentar, por exemplo, que a madeira utilizada na construção da catedral de Petrolina (PE) chegou àquela cidade em forma de balsa. Vale acrescentar, também, que Juazeiro (BA) era um importante centro onde se comercializava a madeira produzida na região. Já Santana dos Brejos, Santa Maria, Correntina, Serra Dourada e Coribe eram centros produtores/exportadores de madeira.

Esse tipo de embarcação, a balsa, só era utilizado nas viagens rio abaixo. Chegando-se ao destino, desfazia-se a embarcação. Toda a madeira era então comercializada.

Mas como eram feitas as balsas?

Vale descrever a sua montagem, pois, dela participavam os tripulantes. A tecnologia é bastante simples. Juntava-se, por exemplo, toras de cedro de 4 metros de comprimento por meio metro de diâmetro. Por cima dessa madeira bruta, colocava-se pranchões de cedro, em grande quantidade, às vezes 600 unidades ou mais. Sobre esses pranchões, em sentido perpendicular, dois "paus de travessa" serviam às amarras: utilizava-se, para amarrar a balsa, cipó de Dona Joana, preferido por sua resistência e durabilidade. Mas havia opções: cipó de cururu e de sambaíba. Entre os "paus de travessa", colocava-se táboas de cedro, linhas de pau d'arco, caibros e mastros, vergas e varas para barcas (de malva e pereira). O calado desse tipo de embarcação alcançava um metro ou um pouco mais.

Em geral, os mesmos tripulantes das barcas de figura

-- os moços de barca ou remeiros -- trabalhavam também nas balsas de madeira. Os instrumentos de trabalho eram as varas ou "varas ferradas". Um dos nossos entrevistados, Antônio Xavier de Souza (Antônio Cachoeira), trabalhou num e noutra tipo de embarcação. O número de tripulantes variava entre 8 e 12 homens. No trecho da Cachoeira de Sobradinho, contratava-se mais alguns para ajudarem nas "passagens" e corredeiras. Conheceremos a essência das relações sociais de produção entre os proprietários das balsas e os trabalhadores, estudando o capítulo VI, dedicado à categoria dos remeiros.

As balsas viajavam durante o dia e à noite sob o impulso da correnteza, "soltas de toa", conforme diziam os seus tripulantes. Utilizava-se os instrumentos de trabalho (as varas) nos trechos de obstáculos à navegação: bancos de areia, "raseiras" ou "rasios", corredeiras e cachoeiras. Nos encalhes, as varas serviam para colocar a embarcação em movimento. Como último recurso, para superar o banco de areia ou o "rasio", os trabalhadores desmontavam a balsa. Mais adiante, num trecho mais propício à navegação, refaziam as amarras. E, assim, a viagem podia ter continuidade.

As balsas podiam levar embarcações auxiliares, os paquetes, que, por serem mais rápidos e de menor calado, serviam ao transporte de pessoas e cargas, tendo mais fácil acesso a trechos acidentados ou de pouca profundidade. Os paquetes eram utilizados, também, em pequenas viagens rio acima. Vale citar um exemplo. As balsas que desciam o rio Corrente, paravam na "boca do córrego", ou seja, na embocadura daquele afluente. Dali, o proprietário e alguns tripulantes seguiam para Bom Jesus da Lapa, em visita à gruta sagrada. O meio de transporte era o paquete, pois as balsas não navegam rio acima. Uma vez solicitada a proteção do Senhor Bom Jesus para a longa viagem rio abaixo, os trabalhadores empunhavam os remos e retornavam à foz do rio Corrente. (8)

O tripulante dos paquetes era conhecido pelas populações ribeirinhas como *paqueteiro*. Em geral, o próprio dono trabalhava em sua embarcação, podendo contar com a força de trabalho de um ajudante ou mais. Neste caso, um pequeno comerciante que operava o comércio ambulante, podia ser o proprietário da embarcação. Tão popular quanto a canoa, o paquete servia também ao

(8) Entrevista com o Sr. José Moreira Neto (Zezinho Moreira), em Santa Maria da Vitória (BA), nascido em 1902; (Data da entrevista: 1990)

pescador, ao "plantador de lameiro" nas ilhas, ao passador que fazia a travessia de pessoas e cargas nos rios da região, etc. Era (é) utilizado pelo agregado, por exemplo, em pequenas viagens do campo para a cidade e vice-versa.

Havia, também, os tripulantes de ajoujos, embarcações típicas do São Francisco. Vale refletir mais detidamente sobre esse tipo de embarcação que nos parece ser a mais antiga na história da colonização a nível regional, uma vez que as canoas em suas origens mais remotas pertencem à pré-história da navegação.

Conforme descrevemos no capítulo I, o *ajoujo* -- hoje em desuso na região -- era formado por duas ou três canoas, ligadas entre si por paus roliços e amarradas a estes por meio de tiras (ou cordas) de couro cru. Serviu ao expansionismo sócio-econômico da empresa colonial e, possivelmente, à sua ideologia, veiculada pelas missões religiosas. (Vide capítulo I)

Os trabalhadores dos ajoujos usavam remos nas viagens rio abaixo e varas nas viagens "cabeça arriba" (ou rio acima), sendo o processo técnico do trabalho bastante semelhante ao das barcas de figura, conforme descrito no capítulo VII. As relações sociais de produção eram igualmente semelhantes e podem ser conhecidas no capítulo VI.

Cabe mencionar ainda os trabalhadores que mourejavam nos chamados *batelões*. Os instrumentos de trabalho por eles utilizados eram também os remos e as varas. Mas havendo vento favorável, recorria-se às velas. Esse tipo de embarcação era bastante semelhante às barcas ou "emas", mas, em geral, faltava-lhe precisamente a figura de proa. O Prof. Fernando Altenfelder Silva contribui para esclarecer-nos sobre os dois tipos de embarcação:

"(...) as embarcações que possuem a figura de proa são classificadas como barcas e pagam um imposto municipal maior que as demais, denominadas apenas de batelões. Afirmam os moradores de Xique-Xique que alguns donos de barcas mandaram retirar da proa d seus barcos as curiosas figuras de madeira, transformando-os em simples batelões, passando a pagar 100 cruzeiros anuais em vez de 200. Na cidade, atualmente, só há uma única barca pertencente a morador de

Os moços de barca ou remeiros alugavam-se também nos batelões.

É importante mencionar também os trabalhadores que viajavam nas "canoas sergipanas", introduzidas no Médio São Francisco por barqueiros oriundos do Estado de Sergipe, ao longo dos anos 40/50. A força de trabalho dessas embarcações era recrutada entre os tripulantes das barcas de figura, mas o trabalho, em si, era diferente num e noutro tipo de embarcação. Se comparada à tecnologia de navegação das velhas "emas" (barcas de figura), a introdução das "sergipanas" representa incorporação de progresso técnico num nível mais avançado. O trabalho era, por conseguinte, menos estafante, pois utilizava-se a força dos ventos em larga escala: os dois traquetes e a bolina, introduzidos pelos sergipanos, permitiam aos tripulantes navegar inclusive com "vento atravessado" ou "vento contra". Vale ressaltar que as barcas de figura, diversamente, navegavam apenas com vento favorável: usava-se tão-somente uma "vela latina" que se nos apresenta como uma tecnologia de navegação inferior à tecnologia introduzida pela "colônia sergipana". Na falta de vento favorável, o recurso utilizado pelos trabalhadores eram as varas, nas viagens rio acima, e os remos nas viagens rio abaixo.

O nosso entrevistado Sr. Fernando Santana, ex-barqueiro, constata uma mudança no comportamento dos trabalhadores que serviam num e noutro tipo de embarcação: depois de viajar nas barcas sergipanas, "(eles) não voltavam para a barca de remo de jeito nenhum." (10) As condições de trabalho a que se submetiam nas barcas de figura, explicam essa preferência dos trabalhadores pelas "sergipanas". Nos capítulos VI e VII, conheceremos mais detidamente o regime de trabalho nas "velhas emas".

Vale mencionar, também, que as "canoas sergipanas" empregavam apenas três trabalhadores por "viagem redonda", ao passo que as barcas de figura, com iguais dimensões e mesma tonelagem, empregava entre 8 e 10 trabalhadores. É mais um dado que comprova a superioridade tecnológica do

(9) Silva, Fernando Altenfelder - *Xique-Xique e Marrecas: Duas Comunidades do Médio São Francisco*. Rio, Comissão do Vale do São Francisco, 1981, p. 76

(10) Entrevista com o Sr. Fernando Santana, sergipano, nascido em 1919; residente em Santa Maria da Vitória (BA); (Data da entrevista: 1980)

primeiro tipo de embarcação acima mencionado.

Comparando as tecnologias de navegação das barcas de figura e das "canoas sergipanas", bem como o trabalho num e noutra tipo de embarcação, acreditamos que não estaremos incorrendo em *etnocentrismo* (11) ao enfatizarmos a superioridade tecnológica das embarcações sergipanas sobre as "emas". Para fazermos tal afirmativa, consideramos sobretudo o processo técnico do trabalho: nas barcas de figura, o trabalhador era obrigado a utilizar instrumentos de trabalho contundentes em longas jornadas de trabalho (capítulo VII), ao passo que nas "sergipanas" trabalhava-se com a força dos ventos. Não é possível considerar como *relativo* o sofrimento humano, assim como não se pode *relativizar* a prática do infanticídio em algumas sociedades indígenas. Discordamos, portanto, das generalizações formuladas pelo antropólogo Everardo P. Guimarães Rocha. (12)

Por iniciativa da "colônia sergipana", foram introduzidas também as barcas motorizadas, na década de 50. A força de trabalho, nesse tipo de embarcação, não ultrapassava a casa de dois ou três tripulantes. A exemplo das "canoas sergipanas", de duas velas, que já navegavam no Médio São Francisco desde os anos 40, as barcas a hélice, movidas a motor de 50 HP, introduziram uma verdadeira revolução no comércio ambulante e no transporte de cargas ao longo do grande rio, pois as viagens se tornaram mais rápidas e a produção dos beiradeiros encontrava mais facilmente o mercado.

Vale esclarecer que a migração dos sergipanos, do baixo para o Médio São Francisco, deve ser explicada pela existência dessa produção não devidamente explorada pelo comércio. As barcas de figura, operando o comércio ambulante, eram insuficientes para atender à oferta e à demanda de produtos em toda a região ribeirinha. Esse potencial econômico e a inovadora tecnologia de navegação

(11) Vejamos o que nos diz o Prof. Roque de Barros Laraia acerca do etnocentrismo: "O fato de que o homem vê o mundo através de sua cultura tem como consequência a propensão em considerar o seu modo de vida como o mais correto e o mais natural. Tal tendência, denominada de etnocentrismo, é responsável em seus casos extremos pela ocorrência de numerosos conflitos sociais." (Laraia, Roque de Barros - Op. cit., p. 75) Estamos cientes de que a manipulação do estoque simbólico de uma cultura pode orientar-se no sentido de apontá-la como superior ou única. Aliás, ao tentar descobrir uma nação indígena "de más qualidade" (vide capítulo I), o Pe. Azpigueta Navarro elege a sua cultura, de maneira subjacente, como superior. Estamos em face de uma manifestação tipicamente etnocêntrica.

(12) Rocha, Everardo P. Guimarães - *O que é etnocentrismo*. 3ª edição, São Paulo, 1986;

explicam o êxito comercial dos barqueiros nos anos 50 e 60.

As condições de trabalho nas barcas motorizadas eram evidentemente mais favoráveis do que nas "velhas emas": os motores "Bolinder's" passaram a substituir a força física dos moços. (13)

Vale lembrar também a categoria dos "vapozeiros" do São Francisco: os tripulantes dos vapores conhecidos também como "gaiolas". As origens dessa categoria de trabalhadores remontam à primeira metade do século XIX. O pioneiro da navegação a vapor no rio das Velhas, afluente do Médio São Francisco, foi M. William Kopke, que construiu sua embarcação em Sabará, em 1833-34. Mas, os acidentes fluviais se encarregaram de colocar por terra, ou melhor, sob as águas, o sonho do "negociante hamburguês": "O vapor tendo batido num tronco submerso, afundou." (14)

Nos anos 70 do século passado, dois vapores foram lançados às águas do rio das Velhas e do São Francisco: o "Saldanha Marinho" e o "Presidente Dantas", respectivamente. Com estas duas embarcações, inicia-se de fato a navegação a vapor no Médio São Francisco.

Em meados dos anos 40 deste século, trafegavam aproximadamente 30 vapores no Médio São Francisco, pertencentes a três empresas de navegação: Cia. Navegação Mineira do São Francisco, Cia. Indústria e Viação de Pirapora e Viação Bahiana do São Francisco. Apenas a segunda empresa acima mencionada era particular. As duas outras pertenciam ao Estado de Minas Gerais e ao Estado da Bahia, respectivamente. Na primeira metade deste século, algumas firmas comerciais possuíam também suas embarcações, mas, por outro lado, havia tendência à estatização que culminou em meados dos anos 50 com a criação da Companhia de Navegação do São Francisco, sociedade de economia mista responsável pela encampação das empresas anteriormente citadas.

A Companhia de Navegação do São Francisco empregava trabalhadores em diversas seções: nas oficinas, estaleiros, escritórios e, sobretudo, nos vapores.

Na categoria dos "vapozeiros", isto é, dos tripulantes de vapor, havia diferenciações internas, de

(13) Entrevista com o Sr. Emílio Ferrari Magalhães, 66 anos, ex Juazeiro, BA; (1989)

(14) Burton, Richard Francis, *Sir - Op. cit.*, p. 20.

acordo com a especialidade de cada trabalhador: os marinheiros e moços de convés que assumiam o serviço de embarque e desembarque de carga, estavam subordinados ao contra-mestre; os foguistas e carvoeiros que alimentavam as caldeiras com lenha, estavam vinculados ao maquinista, o responsável pelas máquinas; os taifeiros (copeiros), o dispenseiro, as camareiras e cozinheiros eram supervisionados pelo comissário. Havia, ainda, os práticos (pilotos), conhecidos também como "mestres", cujo trabalho era fundamentalmente o de dirigir a embarcação. E, por fim, cabe citar o comandante que se encarregava da administração geral da embarcação.

Diversamente das categorias de trabalhadores, mencionadas neste capítulo, e de outras que estudaremos mais adiante, os "vapozeiros" das empresas de navegação não mantinham com seus empregadores relações de dependência pessoal. De um modo geral, as relações sociais de trabalho eram basicamente impessoais a exemplo do que ocorre na grande indústria. Nos anos 40, a categoria organizou-se em associação; e, em 23.11.58, fundou o seu sindicato, com sede em Pirapora (MG), vinculado à Federação dos Marítimos, do Rio de Janeiro. Em 1960, foi deflagrada a legendária greve dos 108 dias: de 21 de março a 06 de julho. Algumas conquistas fundamentais tanto a nível das condições de trabalho quanto em termos salariais foram conseguidas pelos "vapozeiros" com este movimento. Em Juazeiro, havia também um sindicato que congregava os trabalhadores em transportes fluviais daquela localidade a exemplo da entidade existente em Pirapora.

O pescador pode ser um trabalhador autônomo que vende o produto de seu trabalho diretamente ao consumidor e/ ou a intermediários nas cidades. Mas, até os anos 60, era comum também vincular-se a um proprietário de terras, se a pesca fosse realizada em lagoas, que no Médio São Francisco oferecem especiais condições de piscosidade durante o período de vazante. Um exemplo de proprietário rural que explorava a pesca em suas propriedades, é o Coronel Franklin Lins de Albuquerque, de Pilão Arcado (EA). É evidente que a cessão da lagoa ao pescador tinha a sua contrapartida: parte da produção pesqueira cabia ao proprietário. (15) Mas outros vínculos sociais, é lícito supor, se consolidavam: a dependência pessoal do pescador, a fidelidade ao "coronel" ou fazendeiro.

(15) Lins, Wilson - Op. cit., p. 92.

A pesca era praticada em suas diversas modalidades. De origem indígena, podemos citar a tinguijada, o arpão e a pesca de arco e flecha. Cabe um comentário sobre a primeira: a tinguijada consiste basicamente na matança indiscriminada e predatória de peixes, utilizando-se a seiva do tingui, árvore muito comum na região, especialmente no cerrado. Matava-se desde o alevino até o peixe ovado, pois, mesmo durante a piracema, essa modalidade de pesca era praticada. Os danos causados pela tinguijada à fauna ictiológica são-franciscana só são comparáveis aos da pesca com dinamite. Em geral, ambas eram praticadas em lagoas, mas na atualidade estão proibidas. Subsiste, entretanto, outra modalidade que consideramos criminosa: a pesca com "malha miúda".

Outro tipo de pesca muito difundido na região é a pesca com *groseira*. Confeccionada com duas cabaças (bóias) ligadas entre si por uma corda de onde pendem linhas com anzóis, a groseira servia à pesca dos grandes peixes do São Francisco (o surubim, o dourado).

A pesca com redes tornava possível aos trabalhadores a produção de um maior "excedente" comercializável. O volume do pescado era (é) consideravelmente maior. Trabalhava-se em grupo com a rede, utilizando-se as canoas ou paquetes para o seu transporte até aqueles trechos do rio mais propícios à pesca. Para recolher a rede e o pescado, utilizavam-se (utilizam-se) também as mesmas embarcações. A propriedade desse instrumento de trabalho podia ser coletiva. Um grupo de vinte pescadores, por exemplo, reunia-se para comprar ou fazer uma rede -- cada um deles contribuindo com uma parte. Neste caso, a divisão do pescado era equitativa, reservando-se, porém, uma parcela do resultado da pesca "para a rede", isto é, para a sua conservação. Mas, por outro lado, havia (há) também os proprietários de redes com os quais os pescadores dividiam o produto do seu trabalho. Se a pesca era realizada em propriedade particular (lagoa, por exemplo), o dono da fazenda reclamava também a sua parte. Na entressafra da pesca, podia ocorrer o endividamento dos pescadores no comércio, estabelecendo-se mais um vínculo de dependência: desta feita, dos trabalhadores para com os comerciantes.

De uso individual, as *tarrafas* são redes em forma circular amplamente utilizadas na pesca artesanal. De sua extremidade superior, pende uma corda que o pescador amarra ao punho. Na parte inferior, há um conjunto de pequenas peças de chumbo (a chumbada), presas à sua borda. O manejo

desse instrumento de trabalho é simples. Prende-se uma das peças de chumbo aos dentes; outras são apoiadas às mãos, de tal forma que a tarrafa fique aberta. Em seguida, deve-se atirá-la à superfície do rio, cuidando para que caia totalmente aberta, em forma circular. Ao ser recolhida a tarrafa, os peixes permanecem presos em suas malhas, pois, na parte inferior, a chumbada se encarrega de impedir sua passagem.

As *manjubeiras* têm a mesma forma das tarrafas, mas são confeccionadas em tamanho menor com malhas mais finas, e se prestam a "pegar isca viva" (pequenos peixes) que serve aos anzóis das groseiras. Vale lembrar que a isca viva é a preferida na pesca do dourado. Essas pequenas tarrafas são importantes também para iniciar as crianças nos trabalhos de pesca. Contribuem de maneira significativa para que os filhos de pescadores e camponeses internalizem o conjunto de signos e símbolos relativos ao trabalho.

Uma modalidade de pesca cujas origens remontam à cultura indígena, era igualmente muito difundida no Médio São Francisco e em seus afluentes: a pesca com cestos a exemplo do jequi e do cofo. Em geral feitos de cipó e varas finas, esses cestos eram colocados nos trechos de correnteza: os peixes que desciam o rio, encontravam facilidade para entrar em seu interior, mas não conseguiam sair, pois a saída ficava impedida por pequenas varetas ponteagudas. Acreditamos que essa modalidade de pesca ainda subsista no Médio São Francisco até os nossos dias.

A canoa servia ao pescador para levar a rede, a tarrafa e a groseira até aqueles pontos mais profundos do rio e/ ou mais favoráveis à pesca (o pesqueiro). Servia-lhe também para levar o pescado aos locais de comercialização: às feiras, aos mercados, ao cais dos portos onde a gente ribeirinha comparecia para comprar "peixe fresco". Um bom exemplo de mercado municipal onde o pescado era comercializado, era o mercado de Barra do Rio Grande. Mas a venda do produto podia ser feita às donas de casa ou às empregadas domésticas no cais do porto onde o pescador-canoeiro "encostava" (isto é, atracava sua embarcação). Mas as feiras eram também instituições muito importantes na região. Da ipueira de Xique-Xique (BA), por exemplo, que produzia peixe em abundância, os pescadores levavam o seu produto para a feira da cidade. Mas havia evidentemente os intermediários. O consumo do pescado não se limitava à região ribeirinha. A prática de salgar o peixe e colocá-lo para secar ao sol tornava possível o seu

consumo em regiões mais distantes. O transporte do "peixe seco", como é conhecido na região, ficava a cargo das tropas de burros, das quais se tem notícias desde o século XVIII.

Vale esclarecer que, em geral, o pescador era também camponês: o plantador de vazante, por exemplo, dedicava-se à pesca -- um recurso para garantir a sua subsistência e a de sua família. (16)

2 - Trabalhadores em transportes terrestres

São bastante remotas as notícias sobre a presença de tropeiros no Médio São Francisco. Vejamos a descrição de Spix e Martius no princípio do século passado:

"Malhada acha-se à beira da estrada principal (...) na qual trafegam anualmente, de um lado para o outro, vinte tropas grandes de mulas." (17)

Vale esclarecer que, no povoado de Malhada, localizado na divisa das províncias de Minas Gerais e Pernambuco, funcionava uma alfândega onde eram taxados os produtos que por lá transitavam.

É possível, entretanto, que os tropeiros já transitassem pela região no fim do século XVII, a julgar pelas informações de Antonil:

"Este caminho da Bahia para as minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e o da vila de São Paulo, porque posto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas." (18)

Localizavam-se à margem do referido caminho pelo menos dois povoados são-franciscanos: Matias Cardoso e Barra do Rio das Velhas (atual Barra do Guaicuí). (19)

É certo que os tropeiros visitavam a ribeira

(16) Entrevista com o Sr. Benvindo Francisco de Souza, pescador e ex-rançeiro, nascido em 1907; Juazeiro, BA (1939)

(17) Spix e Martius - Op. cit., p. 114;

(18) Antonil, André João - Op. cit., p. 187;

(19) *Ibidem*, p. 186.

assiduamente, pois a sua presença está registrada até mesmo em manifestações da arte popular. Vejamos, a seguir, os versos que os moços de barca cantavam no século passado, conforme o viajante inglês Sir Richard Burton:

"Mulher que engana tropeiro
Merece couro dobrado.
Coitadinho do tropeiro, coitado!
(Coro)" (20)

Esses versos parecem indicar alguma aceitação e/ ou integração social dos tropeiros nas cidades ribeirinhas, de vez que percebe-se alguma solidariedade relativamente àqueles trabalhadores.

Ao enfatizar toda a importância econômica de Juazeiro (BA), Teodoro Sampaio se refere às tropas que faziam a ligação entre esta cidade e Salvador (BA):

"(Juazeiro) ... é aqui comumente denominada a praça entre os sertanejos, mantendo com o porto da Bahia um grosso trato, servido por cerca de dous mil muares, que de ordinário fazem a grande travessia para o litoral em quinze dias de marcha regular." (21)

Os números citados pelo engenheiro paulista são possivelmente resultado de uma avaliação anual acerca do contingente de tropas de mulas que operavam a articulação entre Juazeiro e a capital baiana.

A descrição desses viajantes e cronistas leva-nos à constatação de que a presença de tropeiros e de outras categorias de trabalhadores do setor transportes é bastante remota na região, colocando por terra as teses sobre o seu isolamento, conforme procuramos demonstrar nos capítulos anteriores. Bernardo Mata-Machado, por exemplo, parece desconhecer o texto de Sampaio, acima transcrito.

Nas primeiras décadas deste século, a situação não se havia alterado substancialmente. Os tropeiros continuaram prestando seus serviços à gente ribeirinha, implementando o transporte a nível regional e interregional. Temos notícias de que o tropeiro Antônio Joaquim "Serenó" das Neves, de Pilão Arcado (BA),

(20) Burton, Richard Francis, *Sir* - Op. cit., p. 174.

(21) Sampaio, Teodoro - Op. cit., p. 324.

estabelecia a ligação entre a ribeira e o sertão do Piauí (São Raimundo Nonato, Floriano, etc). (22) E assim, de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA), as populações ribeirinhas contavam com a presença dos tropeiros que, em nossos dias, vai-se tornando mais rara em virtude da concorrência dos veículos a motor no transporte de cargas.

Mas, como era o trabalho desta categoria?

Os tropeiros são, em geral, camponeses que se dedicam ao trabalho de conduzir do campo para as cidades as tropas de mulas e burros carregados de buracas (ou bruacas) onde acondicionam cereais e outros produtos agrícolas. As feiras, mercados e vendas são o destino da tropa que normalmente é constituída de vinte e um animais sob a liderança da madrinha. Esta distingue-se por ser o guia dos outros animais e pelos adornos que carrega: cincerros, espelhos e arreios enfeitados. É também um animal de boa andadura. Os tropeiros são em geral agregados, camaradas, meeiros, etc (vide item 3 deste capítulo), trabalhando por conta do proprietário da terra que é também o dono da tropa. Este pode assumir o papel de *arrieiro*, viajando em companhia dos demais trabalhadores e operando os negócios. É mais comum, entretanto, que o arrieiro seja um preposto, um homem de confiança do patrão, encarregado de administrar a tropa e comercializar os produtos nas feiras e mercados. Dependendo do contrato verbal entre o patrão e seus tropeiros, estes podem levar nas bruacas o "excedente" de sua lavoura para comercialização nas cidades. Uma vez vendido este "excedente", o camponês-tropeiro pode comprar produtos para o seu consumo e de sua família: instrumentos de trabalho (enxada, facão), roupa, calçado, etc. Mas não é incomum o tropeiro ser um assalariado.

No percurso do campo à cidade, vencidos pelo cansaço, os trabalhadores pousam em ranchos ou palhoças à beira da estrada. Mas não raro o descanso pode ser ao relento sob um juazeiro ou jatobá, ao pé de uma fogueira.

No dia a dia das viagens, a paçoca de carne seca socada no pilão com farinha de mandioca era alimento muito valorizado pelo tropeiro. Vale esclarecer que se trata de alimento não facilmente perecível: pode ser feita em grande quantidade e consumida ao longo de uma semana, por exemplo.

(22) Entrevista com o Sr. Joaquim Borges das Neves, aposentado, filho de tropeiro, nascido em 1906; Pirapora, MG (1976)

Era, portanto, muito adequada às longas viagens que os trabalhadores empreendiam. Utilizava-se também o picadinho de "carne seca" no arroz, o feijão com tocinho, a carne assada no espeto, a farinha, a rapadura, etc. (23)

Temos consciência de que, em nossos dias, se torna difícil escrever a história dos tropeiros na região do Médio São Francisco, mas os indícios de seu trabalho dão conta de uma obra verdadeiramente relevante do ponto de vista da integração regional e interregional.

Outra categoria social cujo trabalho foi igualmente fundamental nas articulações regionais e interregionais, merece destaque: os carreiros. Podemos incluir nesta mesma categoria os seus auxiliares: os guieiros.

O carro de bois incorporou-se à paisagem são-franciscana pelo menos a partir do século passado. A presença dos carreiros não é tão mencionada pelos viajantes e cronistas quanto a dos tropeiros, mas temos testemunhos do trabalho desenvolvido por essa categoria em prol da integração regional e interregional. Nas primeiras décadas deste século, uma estrada carreira tornava possíveis as articulações econômicas entre a área mineira do Médio São Francisco e o sertão de Goiás: os carreiros e guieiros transitavam da vila de Passos (GO) a Januária (MG). É lícito supor que essa integração econômica envolvesse outras localidades de ambos os estados. Os "carros goianos" que chegavam a Januária, eram reconhecidos pelos barranqueiros por serem diferentes dos carros mineiros: tinham um maior número de juntas de bois. (24)

Vale lembrar que o sal trazido pelas barcas até Januária e São Romão, era em seguida transportado ao sertão de Goiás. (Vide capítulo II - itens 2.3 e 2.4) Acreditamos que os carreiros juntamente com os tropeiros já operassem essas articulações.

Outro povoado mineiro servido pelos carros de bois era Jacaré (atual Itacarambi).

Na Bahia, diversas localidades utilizavam-se dos carros de bois no transporte intermunicipal. Cocos, por exemplo, mantinha neste século um intercâmbio com

(23) Entrevista com o Sr. Joaquim Borges das Neves, já qualificado

(24) Entrevista com D. Octacília Anórade, idem.

Carinhanha, localizada à margem esquerda do São Francisco. (25) Os Carreiros que partiam do Buracão, povoado pertencente ao município de Barreiras, transportavam em seus carros de bois os fardos de rapaduras, destinados às barcas. (26) A nível das articulações interregionais, vale lembrar que Barreiras recebia a visita de carreiros goianos que traziam couros e peles, borracha de mangabeira e a "carne goiana" (carne seca). Grande parte desses produtos destinava-se às barcas de figura que operavam o comércio ambulante. (Vide capítulo II - item 2.8)

Cabe agora mencionar a importância dos carros de bois em termos numéricos. Segundo recenseamento federal de 1950, havia em todo o vale do São Francisco 37.750 carros de bois, concentrando-se 60% deste total no Estado de Minas Gerais. A média era de 242 carros por município. Macaúbas (BA), município do Médio São Francisco, era servido por 1.445 veículos. (27) Vale acrescentar que a sede deste município localiza-se a, aproximadamente, 85 km de Paratinga (antiga vila de Urubu), cidade ribeirinha do São Francisco.

Admitindo-se que, para cada carro de bois, houvesse um guieiro e um carreiro, podemos conhecer em termos aproximados o número de trabalhadores: 70 mil.

Mas, em linhas gerais, como era o trabalho de guieiros e carreiros?

O guieiro, que em geral é uma criança de sexo masculino, desempenha a função de guia do carro de bois. Ele segue à frente do carro. E a parrelha o acompanha pela estrada. Se o carro tem mais de uma parrelha, a primeira segue o guieiro, conduzindo as demais. A aprendizagem da criança nesse trabalho permite-lhe ser no futuro um carreiro experiente, conhecedor das estradas e dos mecanismos dos carros de bois. Este conhecimento é fundamental, pois os acidentes atrasavam por demais as viagens, tendo em vista que o peso dos carros e as dificuldades de comunicação a nível regional tornavam difícil o conserto dos referidos veículos. Os pântanos e

(25) Entrevista com o Sr. Moisés José da Silva, em Carinhanha (BA), carreiro e poeta popular, nascido em 1917; (Data da entrevista: 1980)

(26) Entrevista com o Sr. João Francisco de Souza (João de Félix), já qualificado;

(27) Pierson, Donald - O Homem no Vale do São Francisco. Rio, Ministério do Interior/Superintendência do Vale do São Francisco, 1972, tomo II, p. 577 (Tradução de Euy Jungana)

areais, por exemplo, devem ser cuidadosamente evitados, para que o carro não se atole. Por outro lado, é importante cuidar do eixo, lubrificá-lo, para que ele não se queime; evitar que se quebre nos percursos muito acidentados. Outro trabalho importante do carreiro -- e que é fundamental na aprendizagem do guieiro -- é conhecer os bois do seu carro e fazer-se reconhecer por eles. Cada boi tem um nome: marinheiro, rochedo, pintado, caborge, etc. O carreiro trata com cada um individualmente. Mas, faz-se entender também por todos em conjunto, se for necessário. Quando deseja parar o carro, por exemplo, ele grita: "Ôa! Ôa! Ôa!" E é obedecido. (28)

Por fim, vale acrescentar que, de um modo geral, os carreiros não se dedicavam apenas a carrear a produção agrícola do campo para a cidade. Eram também camponeses: trabalhavam a terra; faziam a colheita, etc. Por exemplo: o trabalhador que partia do Buracão, povoado pertencente ao município de Barreiras (BA), e chegava com seu carro de bois carregado de rapaduras à margem do rio Grande, plantava também a cana de açúcar destinada aos engenhos. Era um agregado ou camarada. Os carros, assim como a terra, pertenciam aos "coronéis", fazendeiros, etc.

Sob o prisma da intercomplementaridade dos meios de transporte, outra categoria social merece ser citada: os carroceiros. Estes trabalhadores fazem a ligação campo/cidade a pequenas distâncias, ao passo que o tropeiro, por exemplo, empreendia viagens mais longas. Mas havia os carroceiros que serviam exclusivamente aos centros urbanos. O transporte de lenha do campo para as residências era em geral feito em carroças. Mas, por outro lado, quando os vapores e barcas "encostavam" nos portos, os carroceiros é que faziam o transporte das cargas recebidas pelos destinatários ou das mercadorias adquiridas pelos comerciantes. Neste caso, os trabalhadores prestavam um serviço basicamente urbano.

Havia carroceiros que eram trabalhadores autônomos. Outros, vinculados a proprietários fundiários, não detinham a posse das carroças e dos animais de tração. Eram camponeses.

O carroceiro dedica-se basicamente à tarefa de

(28) Entrevista com o Sr. Aloisio José da Silva, já qualificado.

conduzir os animais que puxam a carroça: em geral, são burros ou mulas que se prestam ao trabalho de tração por serem mais robustos, com melhor desempenho, se os comparamos aos cavalos por exemplo.

A exemplo dos "vapozeiros", os ferroviários constituíam uma categoria social que fugia à regra do sistema vigente em que predominavam as relações de dependência pessoal. As relações sociais de trabalho, nas quais se envolviam aqueles trabalhadores e empresas (estatais), caracterizavam-se por sua natureza fundamentalmente impessoal.

A ferrovia que faz a ligação entre Juazeiro e Salvador, passando por Alagoinhas e outras cidades, foi inaugurada em 1896. (29) A presença dos ferroviários no Médio São Francisco remonta, portanto, ao final do século passado. Uma maior integração da gente ribeirinha à cultura mineira, especialmente à economia do Estado de Minas, ocorre a partir de 1910 com a inauguração da ferrovia Belo Horizonte-Pirapora. (30)

Os ferroviários que chegavam a Juazeiro (BA) e Pirapora (MG), não se organizaram em sindicatos naquelas localidades. Possivelmente, os centros urbanos mais desenvolvidos, a exemplo de Salvador e Belo Horizonte, polarizavam as lutas e a atividade sindical.

3 - O camponato do Médio São Francisco

Em termos numéricos, a categoria social majoritária eram os camponeses. Em meados dos anos 40, a população rural do Médio São Francisco atingia aproximadamente 85% do total. (Vide a introdução deste capítulo)

O camponês recebia denominações específicas em algumas microrregiões do Médio São Francisco. Em Pirapora (MG), ele era conhecido como roceiro ou capiau. Em Januária (MG), era chamado de catrumano. Estes dois últimos termos (capiau e catrumano), vale acrescentar, guardam um sentido claramente pejorativo cuja origem está nas relações entre camponeses e citadinos. Em Pirapora, a

(29) Ribeiro, Edson - Juazeiro na Escalera do Tempo. Salvador, Ed. Mensageiro da Fé, 1968, p. 172;

(30) Álbum de Cinquentenário - Pirapora (1912-1962), 1962, p. 16.

expressão "capiou da roça" é um sinônimo de tolo, bobo, etc. Em Januária, ouvimos anedotas sobre catrumanos do Gerais de São Felipe. Em Barreiras (BA) e Barra (BA), o camponês recebia a denominação de brejeiro -- evidentemente apenas aquele cujas roças localizavam-se nos brejos. Já em Xique-Xique (BA) e adjacências, ele podia ser reconhecido como lameiro. O sentido desta última expressão está igualmente vinculado às condições ambientais em que se inseria o camponês: o lameiro era o plantador de vazante -- aquele que plantava sobretudo no "lameiro das ilhas" ou das "croas" (coroas).

Predominavam no meio rural as relações de dependência pessoal. Esta a característica básica do processo social no Médio São Francisco a exemplo de outras regiões brasileiras. As relações de dependência pessoal configuram uma matriz envolvendo a todos: categorias e grupos sociais. Mostram-se regulares, repetitivas e as mais significativas no conjunto das relações sociais. Constituídas originalmente no meio rural ao longo de toda a história do Médio São Francisco, reproduziam-se no âmbito de outros setores, inclusive urbanos. Mas, basicamente, envolviam proprietários rurais (fazendeiros e/ou "coronéis"), de um lado, e camponeses, de outro: agregados, camaradas, vaqueiros, arrendatários, etc.

Décio Saes propõe o conceito "obrigação subjetiva de lealdade" para explicar a ideologia que submetia os camponeses à classe dominante na época do "coronelismo". Estas instâncias ideológicas seriam a expressão, a nível superestrutural, das "relações de dominação e dependência pessoal" que constituiriam o substrato das relações sociais no campo: o proprietário cede ao camponês a posse da terra (base infraestrutural), gerando-se nesta relação os laços de dependência pessoal. No plano político, segundo o mesmo autor, predominava a "fidelidade ao chefe local", ou seja ao "coronel". (31)

A orientação teórica que postulamos, é a de apreender esses diversos níveis (político, ideológico e sócio-econômico) como uma totalidade indivisível e orgânicamente integrada, pois é desta forma que objetivamente eles se nos apresentam. Julgamos desnecessário fragmentar a realidade na tentativa de captar

(31) Saes, Décio A. M. de - *Coronelismo e Estado Barzúfa: Elementos para uma Reinterpretação*. In *Estudios Rurales Latinoamericanos*. Bogotá (COLOMBIA), 1978, volumen 1, número 3, p. 76.

a sua natureza intrínseca. Nesse sentido, a nosso ver, o conceito "relações de dominação e dependência pessoal", proposto por Karl Marx (32), abrange os diversos níveis da vida social, sendo necessário, entretanto, explicitar a manipulação simbólica que advém da especificidade dessas relações. A cessão da terra pelo proprietário engendra uma *dívida pessoal* para o camponês: o favor, a caridade. O agregado, por exemplo, passa a dever um favor ao "coronel" no momento em que recebe a gleba. A contrapartida dessa relação é precisamente a fidelidade, a obediência, a lealdade do camponês para com o dono da terra; o alinhamento político nas facções, partidos e/ ou grupos paramilitares a que pertence o "coronel". Desse estoque simbólico que caracteriza a relação entre o proprietário da terra e o camponês, cabe destacar a gratidão. Nos momentos cruciais de tensão e conflito entre as partes, a gratidão é reclamada pelo proprietário: trata-se de um recurso poderoso para obter a docilidade do trabalhador.

Vale enfatizar, ainda, que o camponês integrava-se a *grupos de parentesco* sob a liderança do grande proprietário. Legitimado pela Igreja Católica, o compadrio era uma relação de parentesco de natureza espiritual que envolvia direitos e obrigações de parte a parte. O proprietário, por exemplo, obrigava-se a proteger o afilhado; "era o segundo pai". Cabe atentar para a dimensão simbólica dessa expressão (segundo pai) em face da contrapartida nesta relação social: o afilhado tornando-se adulto (ou adolescente), devia ao padrinho obediência e submissão. Na relação entre os compadres, o corolário seria aparentemente uma relação solidária, em condições de igualdade entre as partes, mas cabe ressaltar precisamente a desigualdade entre o proprietário, que detém o poder econômico e o mando, e o camponês que simplesmente trabalha. É evidente que as relações de compadrio envolvem benefícios para o camponês a exemplo da proteção, do acesso à terra, etc, mas por outro lado contribuem para reforçar a matriz básica que caracteriza o processo social no campo: as relações de dominação e dependência pessoal.

Ademais, é necessário acrescentar uma observação que diz respeito a um componente estrutural dessa matriz: a dominação pressupõe o conflito, a resistência. O sistema é, na verdade, uma unidade de contrários.

(32) Marx, Karl - *Fundações Econômicas do Socialismo*. Rio, Ed. Paz e Terra, p. 96.

A exemplo de outros autores, Saes defende a existência de "relações pré-capitalistas" no campo, no contexto político de um estado burguês-democrático. (33) Nos primeiros capítulos do presente trabalho, tivemos oportunidade de estudar a integração da economia são-franciscana aos polos dinâmicos do capitalismo nacional e internacional. Vimos como a produção camponesa integrava-se ao circuito da acumulação capitalista: os barqueiros compravam o excedente das unidades de produção ribeirinhas, o qual era vendido aos atacadistas de Juazeiro (BA). Estes, por sua vez, revendiam a mercadoria (especialmente, couros e peles e borracha de mangabeira) a exportadores de Salvador. O destino final de uma parte significativa da produção ribeirinha era a indústria européia. Ademais, a pecuária do Médio São Francisco, a produção de rapadura e cachaça dos engenhos de Januária (MG), Santa Maria da Vitória e Barreiras (BA), por exemplo, contribuíam para a acumulação de capital em mãos de grandes proprietários e latifundiários da própria região.

A exemplo de outras regiões, os camponeses do Médio São Francisco alinhavam-se em frações de classe: pequenos proprietários, posseiros, arrendatários, agregados, camaradas, meeiros, moradores, etc.

Não era muito usual o registro da posse da terra pelo camponês. Ele simplesmente ocupava terras devolutas e ali permanecia, podendo ser expulso pelo fazendeiro que estivesse próximo à sua gleba. Cabe esclarecer que, até os anos 50, não era conhecido na região o termo posseiro. Mas esta fração do campesinato existia, embora não fosse significativa em termos numéricos. Havia, por outro lado, a ocupação consentida pelo proprietário: "... em terras adjacentes, consideradas de domínio das fazendas, assistem famílias não possuidoras de gado, de escassos recursos, que se dedicam à plantação, os *agregados*." (34)

As formas de retribuição do agregado ou morador ao proprietário variavam conforme a micro-região ou área geográfica. A renda da terra era paga com produtos da lavoura: a palha de milho, a rama de feijão e do algodão, etc. que se destinavam à alimentação do gado. Em algumas

(33) Saes, Décio A. N. de - Op. cit., p. 76.

(34) Rego, Luiz Flores Moraes - O Vale do S. Francisco. Rio. Edição da Sociedade Capiximana de Abreu. 1936, p. 161.

propriedades, exigia-se inclusive um terço da colheita (do algodão, por exemplo). Em algumas fazendas, o trabalhador podia prestar serviços ao proprietário durante alguns dias da semana, recebendo em troca a "feira" que consiste numa remuneração semanal destinada a suprir suas necessidades de consumo mais imediatas: o café, o querosene, etc.

Já o arrendatário utilizava-se da terra e das benfeitorias nela existentes, pagando ao fazendeiro em espécie ou com uma parte de sua produção. Algumas prefeituras também arrendavam glebas de sua propriedade aos camponeses, inclusive aos lameiros. Em Xique-Xique (BA), por exemplo, diversas ilhas municipais eram objeto de arrendamento em tempo de vazante. (35)

Moraes Rego cita outra fração do campesinato que no conjunto da população rural do Médio São Francisco deveria ser significativa:

"(...) Sob a direção do *vaqueiro* trabalham seus filhos e parentes para coadjuval-o nas lides pastoris, e também assalariados por conta do proprietário, *camaradas*." (36)

Constituída de trabalhadores "livres", isto é, desvinculados dos meios de produção, este contingente de camponeses ribeirinhos (os camaradas) podia receber tão somente a "feira" semanal, destinada à reprodução de sua força de trabalho. Dizia-se: só o necessário para "fazer o saco", isto é, prover-se do mínimo indispensável à subsistência. (37)

Já os vaqueiros constituem a categoria social pioneira na história colonial do Médio São Francisco. A interiorização da pecuária extensiva encontrou na região condições propícias para a fixação do gado. A existência de água em abundância e sal da terra favoreceu a expansão dos currais nas áreas ribeirinhas e adjacências. Ao final deste trabalho, transcrevemos um texto de Antonil (Anexo II) que informa sobre o grande número de currais existentes no Médio São Francisco e em seus afluentes. Depreendo-se que um número igualmente significativo de vaqueiros dedicava-se ao amanho do gado no século XVII. Mas, vale

(35) Entrevista com o Sr. Joaquim Marques de Souza, já qualificado;

(36) Rego, Luiz Filipe Moraes - Op. cit., p. 161;

(37) Entrevistas com os Srs. Agripino Gregório da Silva e Deito Abilino Barbosa, em Xique-Xique (BA); data das entrevistas: 1980.

acrescentar, há indícios de que a pecuária foi introduzida na região na segunda metade do século XVI.

Do ponto de vista das relações sociais do trabalho, predominava, até os anos 50, a "sorte" ou quarteação que consiste basicamente na remuneração do vaqueiro: de cada quatro crias do rebanho que ficava sob os seus cuidados, o trabalhador tinha direito a uma. Hoje, esta forma de remuneração do trabalho praticamente desapareceu, sendo substituída pelo salariado.

Um dos subprodutos da pecuária de corte era largamente comercializado nas barcas: o couro. O barqueiro, que fazia o comércio ambulante, comprava-o em toda a região ribeirinha e o revendia aos "grossistas" (atacadistas) em Juazeiro (BA), os quais por sua vez exportavam o referido produto para Salvador (BA). Nos meses de fevereiro a dezembro de 1915, por exemplo, foram embarcados na Estação Ferroviária de Juazeiro 1.956.976 kg de "couros seccos de gado". (38)

Vale lembrar, por conseguinte, que o trabalho dos vaqueiros estava relacionado ao trabalho dos *moços de barca*, na medida em que estes faziam o transporte de produtos da pecuária de corte: o couro e, em menor quantidade, a "carne seca".

De um modo geral, os camponeses não consumiam apenas aqueles produtos de suas roças. Nas feiras e mercados das cidades, eles comercializavam o seu "excedente". Os recursos obtidos nessas transações eram aplicados na compra do sal, café, roupas, querosene, instrumentos de trabalho, etc. O comércio ambulante realizado pelas barcas era uma alternativa importante para o camponês ribeirinho, na medida em que as oportunidades de compra e venda eram-lhe oferecidas a domicílio. Vejamos, a seguir, a natureza das transações levadas a efeito pelo camponês envolvido na exploração da lenha:

"Uma indústria lucrativa para os ribeirinhos é a de vender lenha para os vapores. Eles cortam a madeira e a alinham no barranco por metros cúbicos. O preço varia de 2\$500 a 4\$000 o metro.

Com esse dinheiro compram um pouco das mercadorias que as barcas passam

(38) Queiroz, *Índice de - Op. cit.*, p. 641.

vendendo, especialmente rapadura,
cachaça e sal." (39)

Outros produtos que não serviam ao consumo doméstico do camponês, eram por ele cultivados, atendendo à demanda do mercado:

"Em Remanso do Itacaramby, Minas, visitei uma família de barranqueiros.
- 'Que é que planta?'
- 'Um de tudo, seu moço...'
Um de tudo queria dizer mamona, mandioca, milho e feijão." (40)

A mamona da qual se extrai o óleo, era comercializada nas cidades ribeirinhas e transportada pelos vapores até Pirapora (MG), seguindo para os mercados do sudeste pela ferrovia. Os demais produtos eram consumidos na própria região: reservado o necessário ao seu sustento, o camponês comercializava o "excedente" nos mercados, feiras e barcas.

4 - Outras categorias de trabalhadores

Em primeiro lugar, cabe mencionar a categoria dos carpinteiros e marceneiros. Nesse mister, Santa Maria da Vitória (BA) concentrava trabalhadores de grande habilidade, especialmente no ramo da construção de embarcações: nos estaleiros do Tamarindo de Cima, à beira do rio Corrente, fabricavam-se barcas, paquetes, batelões, etc. (41) Dentre os marceneiros de Santa Maria, um nome ficou conhecido a nível nacional: Francisco Biquiba Guarany. Imaginário e escultor de figuras de proa, o mestre Guarany passou a esculpir carrancas anos depois do desaparecimento das barcas. Na atualidade, seus trabalhos são valiosas peças de museu. (42) Juazeiro (BA) era também

(39) Carvalho, Orlando H. - O Rio da Unidade Nacional: o São Francisco. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1937, p. 93;

(40) *Ibidem*, p. 36.

(41) Entrevistas com os Srs. José Nersira Neto, já qualificado, e Francisco Biquiba Guarany, em Santa Maria da Vitória (BA), este último marceneiro e escultor; (data da entrevista: 1980)

(42) Fazemos uma distinção entre figura de proa e carranca em face da utilização diferenciada dos dois termos na região. A primeira expressão era amplamente utilizada até os anos 40/50 para designar as figuras antropomorfas, zoomorfas e zoo-antropomorfas que identificavam as barcas onde trabalhavam os remeiros. Já o termo carranca cujo uso foi difundido mais recentemente, se refere também às antigas figuras de proa, mas sobretudo diz respeito ao artesanato que, seguindo a tradição das esculturas zoomorfas e zoo-antropomorfas, serve na atualidade como objetos decorativos de residências, escritórios, etc.

um importante centro onde se construiam embarcações, inclusive barcas de figura. Esta vocação, que certamente remonta ao século passado, teve continuidade neste século com a criação do Estaleiro da Ilha do Fogo, destinado à montagem e ao conserto de vapores (até os anos 70) e "empurradores" (na atualidade). Outras cidades contavam também com o trabalho de marceneiros e carpinteiros. Em Januária (MG), por exemplo, fabricavam-se cadeiras portáteis, com assento em couro trabalhado, as quais eram vendidas em outras localidades da região. Outras peças do mobiliário, como as espreguiçadeiras, eram ali fabricadas. O povoado de Sítio do Mato (BA), localizado nas proximidades da "bocama do Corrente" (foz do rio Corrente), concentrava também trabalhadores na indústria da madeira, especialmente em serrarias. Vale lembrar que as matas da micro-região do Corrente forneciam madeira de lei para as cidades do Médio São Francisco a exemplo de Juazeiro (BA). Por fim, cabe acrescentar que marceneiros, carpinteiros e serradores eram, de um modo geral, trabalhadores assalariados. Mas havia também, nesta categoria, trabalhadores autônomos, especialmente entre os marceneiros.

Os seleiros lidavam com o artesanato de couro: selas, arreios, chapéus, perneiras, gibão, buracas. Este conjunto de apetrechos e vestimentas destinava-se sobretudo ao homem do campo (vaqueiros, carreiros, etc), mas os citadinos bem como trabalhadores urbano-rurais também utilizavam os serviços dos seleiros: carroceiros, tropeiros, etc. Os artesãos que trabalhavam o couro, eram em geral trabalhadores autônomos.

Por fim, cabe um comentário, ainda que sucinto, sobre as "louceiras" do Médio São Francisco. Esta categoria dedicava-se basicamente à produção de cerâmica utilitária (artesanal): pote e quartinha (moringa). Mas alguma cerâmica decorativa era também produzida, porém em menor quantidade. A "louça" mais valorizada na região era a de Barra do Rio Grande (BA) pela sua durabilidade e beleza. Pode ser confeccionada na cor vermelha com pinturas em branco. Os desenhos procuravam reproduzir folhas e galhos de árvores. Parte dessa "louça" era comprada pelos barqueiros a baixo preço, e comercializada em toda a região: vendia-se ao pequeno comerciante e/ ou, diretamente, ao consumidor nos sítios, cidades e vilas. As oleiras de Barra do Rio Grande que se dedicam a esse artesanato, são até hoje conhecidas como as louceiras da Caatinguinha. O bairro da Caatinguinha concentra essas

trabalhadoras, que são também autônomas.

Cabe esclarecer que relacionamos neste capítulo as categorias de trabalhadores direta ou indiretamente envolvidas com os meios de transporte, mas certamente muitas outras categorias deixaram de ser mencionadas, tendo em vista que, neste particular, a presente dissertação não se propõe ser exaustiva.

Capítulo VI

AS RELAÇÕES SOCIAIS DE PRODUÇÃO

Os remeiros eram contratados por "viagem redonda". Na linguagem específica de navegação, esta expressão significa que o contrato de trabalho só expira com o retorno da embarcação ao porto de origem. Em outras palavras, um contrato por viagem redonda implica uma viagem de ida e volta. Para uma viagem a Januária (MG), por exemplo, os remeiros contratados em Juazeiro (BA) e que dali partiam, deveriam ir ao porto de destino e retornar a Juazeiro onde o contrato acabava. A duração da viagem variava de acordo com as condições do comércio ambulante e, obviamente, conforme o itinerário. Os barqueiros (proprietários das barcas) ou seus prepostos (os *encarregados*) demandavam aqueles portos onde as transações comerciais eram mais rentáveis. Mas não só as cidades e vilas estavam incluídas no circuito das barcas. Fazia-se o comércio nas fazendas beira-rio; e, até mesmo, com tropeiros nas "passagens" do Médio São Francisco e de seus afluentes navegáveis.

As vezes, os barqueiros optavam por esperar a produção de determinada mercadoria, especialmente se estivesse bem cotada nas vilas e povoados ribeirinhos. A rapadura, por exemplo. Durante alguns dias, aguardava-se a bordo que se ultimasse a produção dos engenhos. Uma vez adquirida a mercadoria, a barca seguia viagem, operando o comércio.

Com referência aos itinerários, os remeiros criaram uma terminologia para classificá-los. Uma viagem de Juazeiro (BA) a Januária (MG) demandava mais tempo. Os remeiros atribuíram-lhe a denominação de "carreira grande". De Juazeiro à cidade de Santa Maria da Vitória (BA), a distância e a duração da viagem eram menores: esse percurso, eles o chamavam de "meia carreira". A viagem de Juazeiro a Barreiras (BA), cidade situada às margens do rio Grande, era considerada também como "meia carreira". Menos frequentado pelas barcas em virtude de razões comerciais, o percurso de Juazeiro a Pirapora era o mais longo: eram

1.371 km a percorrer, "arrastando vara". Os remeiros criaram a expressão "carreira inteira", para nomeá-lo. (1) Esta mesma expressão era também utilizada para designar o percurso de Juazeiro a Januária.

Destarte, a duração de uma viagem a Santa Maria da Vitória podia ser de 1 a 2 meses; a Januária, de 3 a 5 meses. O comércio -- a demora mais ou menos prolongada em cada porto "para retalhar a mercadoria"; nas fazendas "para comprar a produção" -- é que determinava o tempo de viagem. (2)

A remuneração do trabalhador para uma viagem de Juazeiro a Januária era evidentemente maior do que para uma viagem a Santa Maria. Mas, seja para a "carreira grande", seja para a "meia carreira", a tripulação alugava-se por um tempo de trabalho não determinado previamente. No ato da contratação, recebia a metade do salário; ao fim da viagem, a outra metade.

Fomos também informados, por um ex-remeiro, de que os trabalhadores se alugavam nas barcas "mais pela bóia", isto é, o passadio assumia grande importância em face dos baixos salários pagos pelos barqueiros. (3) Durval Vieira de Aguiar confirma de certa forma estas informações ao se referir à "*jacuba* com a qual se resfolegam os nossos barqueiros em uma quantidade capaz de acalmar-lhes a grande sede e soma de fadiga das viagens". E esclarece a seguir: "Desse agradável regalo, ninguém os priva, pois é uma das primeiras condições do contrato..." E conclui categórico: "... sem o que nem mais um passo dão." (4)

Numa região cuja economia era fundamentalmente agrária, os trabalhadores das barcas eram, em sua grande maioria, originários do campo. Um significativo número deles, inclusive, conciliava o trabalho no rio com as lides agrícolas. Eram remeiros-camponeses. Transcrevemos, a seguir, um trecho da entrevista concedida pelo ex-remeiro Sr. João Francisco de Souza (João do Félix):

"(...) Meu pai viajou muito em barca.
(...) Eu comecei em 32. E meu pai em
1902. Ele viajou até 1933. (...)

(1) Entrevista com o Sr. Nicolau Soares da Silva, já qualificado;

(2) Entrevista com o Sr. João Francisco de Souza, *idem*;

(3) Entrevista com o ex-remeiro Berto Abilino Barbosa, 53 anos, em Xique-Xique; (Data da entrevista: 1966)

(4) Aguiar, Durval Vieira - *Op. cit.*, p.36

Aquilo que a gente tinha na roça, que a gente fazia na roça, não dava pra gente comprar roupa, comprar calçado. Nós éramos cinco filhos. Éramos cinco... Com ele e minha mãe, sete. Éramos sete pessoas. Ele plantava a roça e entregava para nós. Ia ganhar o dinheiro pra mode comprar roupa: comprar roupa pra nós; comprar sapato. (...) Ele tomava ao patrão o dinheiro. Sempre ele (o patrão) dava dinheiro adiantado, quando era pra viajar; ele adiantava o dinheiro, a metade, né? Se ele (o pai) ganhava 30 mil réis, ele tomava 20 mil réis; comprava sapato, roupa para nós. Deixava todo mundo vestido. Agora, o que nós fazíamos na roça, era pra comer e vender pro mode ir comprando algumas coisas que a gente tinha precisão, né? (...)" (5)

Em geral, os remeiros-camponeses plantavam na vazante e, em seguida, se engajavam no trabalho das barcas, deixando os cuidados da roça e a colheita por conta da mulher e dos filhos. De um modo geral, eram os preferidos dos barqueiros por seu "comportamento". (6) Incluíam-se possivelmente na categoria dos "exemplares" por oposição aos "maus elementos", conforme classificação etnocêntrica do Sr. Richard Burton. (7)

A preferência pelos trabalhadores que se mantinham vinculados à terra, é explicada no discurso dos patrões pela existência dos laços familiares mencionados na entrevista acima. Aqueles remeiros teriam "mais responsabilidade" face às obrigações que a família lhes impunha. Mas, é importante considerar, também, essa vinculação à terra: no meio rural, predominavam as *relações de dependência pessoal* que se reproduziam no interior das barcas e contribuíam para tornar menos polarizadas as relações de tensão e antagonismo entre os trabalhadores e seus patrões.

Na categoria dos "maus elementos", incluíam-se sobretudo os remeiros que viviam apenas do trabalho nas barcas. Eram trabalhadores de origem camponesa, mas que residiam em Juazeiro, em geral sobrevivendo miseravelmente

(5) Entrevista com o Sr. João Francisco do Souza, já qualificado;

(6) Entrevista com o Sr. Wilson Castelo Branco, ex-barqueiro, 65 anos, em Remanso-B4; (Data da entrevista: 1980)

(7) Burton, Richard Francis, *Sir* - Op. cit., p. 173;

no bairro do Alagadiço, quando não estavam sob contrato nas barcas. Solteiros, não mantinham laços familiares muito estreitos, o que contribuía para torná-los menos dóceis, segundo os seus patrões. Mas, é importante também atentar para o fato de que essa fração dos trabalhadores era mais proletarizada. Daí, a maior tensão nas relações de trabalho e a pecha que lhes era atribuída: "maus elementos".

Ao formular uma classificação para o campesinato, Claude Meillassoux propõe critérios que direcionam nosso pensamento para uma analogia com a situação dos remeiros-camponeses:

"A segunda (fração) é constituída pelo proletariado-lavrador que só recebe do capitalismo os meios de reconstituição imediata de sua força de trabalho, mas não aqueles para sua conservação e reprodução, meios que arranja no quadro da economia doméstica." (8)

Conforme teremos oportunidade de estudar no capítulo VII, os salários pagos aos remeiros eram aviltantes em face da longa jornada e das condições de trabalho a que eram submetidos. Em geral, o remeiro-camponês viajava uma vez por ano, permanecendo sete ou oito meses "em terra", conforme se dizia. Nesse lapso de tempo, a sua subsistência e a de sua família eram garantidas pelo trabalho no campo. As viagens contribuíam para aumentar a renda familiar, permitindo ao trabalhador o acesso à moeda.

Mas desejamos aprofundar o conhecimento da matriz das relações sociais predominantes entre barqueiros e remeiros.

Cumpramos ressaltar inicialmente que a *extração social* dos remeiros (o meio rural) favorecia, no novo ambiente de trabalho (as barcas), a continuidade das relações de dependência pessoal vigentes no campo, nas vilas e povoados. Não se pode perder de vista que a internalização de signos e símbolos atinentes às relações sociais de trabalho -- reproduzindo-se secularmente no meio rural -- direcionava a *praxis* do trabalhador. Daí, a *reprodução* da dependência no interior das barcas. Vale lembrar que a

(8) Meillassoux, Claude - "Os Limites da Superexploração do Trabalho", in: *Antropologia Econômica*, coletânea organizada por Edgar de Assis Carvalho. São Paulo, Ed. Ciências Humanas, 1970, p. 231 (Trad. de Edgar de Assis Carvalho)

condição de "agregado" ou "camarada" no meio rural envolvia em geral uma relação de dependência. Quando o trabalhador se alugava nas barcas, ocorria a reprodução dessa relação, substituindo-se o senhor da terra (o "coronel", por exemplo) pelo senhor da barca (o barqueiro).

Os barqueiros dispensavam aos remeiros alguns favores que contribuíam para reforçar os laços de lealdade e as relações de dependência. Um pequeno comércio, por exemplo, era permitido aos trabalhadores, desde que não afetasse as atividades comerciais do patrão. Não raramente permitia-se-lhes também o transporte gratuito de mercadorias com destino às cidades ou povoados onde residiam. (9)

Outro fator que contribuía para reforçar os vínculos de dependência, era a cessão de metade ou mais da metade dos ganhos salariais no ato da contratação da força de trabalho. Esse adiantamento concedido pelo barqueiro aos trabalhadores destinava-se à subsistência de sua família, conforme entrevista acima. Mas podia ocorrer também que os remeiros reservassem uma pequena parte dos salários adiantados pelo patrão, para adquirir durante a viagem produtos destinados ao consumo doméstico. Curiosamente, o nosso entrevistado afirma que "ele (o patrão) dava dinheiro adiantado". Pelo que se depreende, este adiantamento não era um direito incorporado às relações de produção. Funcionava muito mais como um favor que na verdade representava um risco: de fugas, de acidentes, de doenças, bastante frequentes, conforme veremos mais adiante; mas que tinha a sua contrapartida: a dependência do trabalhador ao patrão.

Alguns favores, entretanto, eram concedidos a apenas um ou dois tripulantes, que, em troca, passavam a desempenhar a função de guarda-costas do patrão, encarregados inclusive da repressão no ambiente de trabalho:

"Eu tinha um remeiro que dormia... Ele chamava-se... Ele morreu em Pirapora. Ele dormia na boca da tolda... Tinha a casa da barca onde o patrão dorme, não é? Ele dormia ali... na boca da tolda. Estava a esteira... Ele era muito meu amigo. Uma certa vez, na Barra, eu comprei

(9) Entrevista com o Sr. Wilson Castelo Branco, já qualificado

um terno, não é? E comprei outro terno pra ele, igual ao meu. Grátis!... Ele era um cabo de guerra que eu tinha comigo, não sabe? (...)
(10)

Aurélio Buarque de Holanda explica: "*Cabo de guerra*. S.m. 1. Antigo oficial superior do exército". (11) Pensamos que se trata de um eufemismo utilizado por nosso entrevistado, em substituição aos termos guarda-costas, cabra, jagunço, etc, se bem que a terminologia militar era utilizada nas barcas, conforme veremos mais adiante. Até 1930, vale acrescentar, algumas barcas -- além de cumprirem funções comerciais -- eram verdadeiras instituições paramilitares.

Mais adiante neste mesmo capítulo, o nosso entrevistado Sr. João Francisco de Souza, ex-remeiro, acrescenta outras informações sobre o papel dos guarda-costas, confirmando também sua presença generalizada nas barcas. Cabe enfatizar que a presença desses *cabras* no ambiente de trabalho é um indicio das tensões e conflitos existentes nas relações entre barqueiros e remeiros.

No vocabulário dos remeiros, há a palavra "protegido", que pode indicar tanto um trabalhador que recebia um maior número de favores do patrão quanto uma pessoa que era dependente ou apaniguado de um "coronel" da região. O "protegido" podia assumir os papéis de "pau mandado", "cabo de turma", etc.

No capítulo VIII, mencionamos as perseguições policiais a que estavam submetidos os remeiros. Neste caso, as relações de dependência pessoal podiam assumir uma outra face: a *proteção* do barqueiro aos trabalhadores das barcas de um modo geral, frente às investidas dos policiais:

"(...) Quando era meia noite, os caras iam fazer bagunça; bebiam cachaça; faziam bagunça; voltavam pra a barca... No outro dia, a polícia vinha atrás. Ai, o dono não entregava. Soldado nenhum tinha o privilégio de chegar e pegar o tripulante, o remeiro, naquela barca,

(10) Entrevista com o Sr. Manoel Afonso de Queiroz, já qualificado.

(11) Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda - *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 1ª edição. Rio, Nova Fronteira, p. 242.

para levar para a cadeia... Não!"
(12)

Vale ressaltar aqui a importância simbólica da atitude dos barqueiros: as barcas assumiam a configuração de nicho protetor para o trabalhador nos portos. Mas a contrapartida exigida pelo barqueiro era a gratidão, a fidelidade, a sujeição a jornadas de até 14 horas diárias de trabalho, conforme teremos oportunidade de estudar no próximo capítulo. Os patrões podiam exigir muito mais: por exemplo, o alinhamento político e paramilitar em suas hostes. Destarte, o jaguncismo é uma expressão das relações de dependência pessoal; é uma forma concreta que as relações de dependência pessoal assumiam -- uma reprodução das relações vigentes no campo.

Os remeiros se referem especialmente a dois barqueiros, Luizinho Miranda e Isidro Pereira (Isidinho), que lhes concediam maior proteção, confrontando os seus perseguidores. Mas, na verdade, era regra geral essa prática de proteger os trabalhadores, conforme se pode inferir da entrevista acima. Seus patrões costumeiramente compareciam às cadeias públicas para libertá-los da prisão, ou intercediam junto aos "coronéis" e chefes locais por sua libertação.

Não basta apenas citar a proteção como um dado a mais na caracterização das relações de dependência pessoal. A proteção dos barqueiros aos remeiros era um dado fundamental, cabe enfatizar, especialmente porque a perseguição policial e a ideologia discriminatória da sociedade envolvente com referência àquela categoria de trabalhadores impunham-lhes uma situação social de tensão e conflitos. A proteção se fazia necessária contra o "soldado de polícia", mas também contra o "paisano do comércio", ou seja, contra o morador da cidade ribeirinha que hostilizava aqueles trabalhadores.

No capítulo VIII, teremos oportunidade de analisar a posição social dos remeiros bem como os conflitos em que se envolviam nas cidades e vilas ribeirinhas onde quase sempre se fazia necessária a proteção dos patrões.

No conto *Vida de Barqueiro*, de D. Martins de Oliveira, a fala do personagem Valério, proprietário da barca "Gaiivota", contribui para reforçar a nossa

(12) Entrevista com o Sr. Roldão Lopes da Silva, já qualificado.

argumentação sobre a proteção dos barqueiros aos trabalhadores:

"(...) Tou cum três remêro no xadrez: já fui pedi ao delegado pra sortá, mas, ele não qué, não, prugê o furdunço foi feio mêmô. Vamincê não inóra qui marinhêro pensa qui é munta coisa e nem pode vê remêro; quando os vapô passa pro perto das barca, é aqueles xingamento, que é um disparate. Siturdia o "Pirapora" encontrou com nós e os marinhêro tocaro a nos insurtá: aí, um dos camarada fez o desafôro maió qui se pode fazê, pra se arrazá a mãe do suplicante, cum licença de vamincê: encheu uma cuia d'água e tornou a derramá. Pra que? Ficaró danado! Juraro que ele havêra de pagá. Ninguém mandou buli cum os outro... Onte de noite, meus remêro tava numa venda tomando um prego, quando chegou a cabruêra do "Pirapora", e foi aquele pá-pu-pá-pu, qui não foi caçoada. Veiu um sordado pra apartá, espeçaro o sordado; só despois que aparêceu um bocado deles, foi qui pudêro prendê meu pescó; os qui tivêro tempo de fugi, abriro o pé e estão aí... quem fô home qui venha tirá eles de dento de minha barca! Mas, quem sabe, seu padre, se vamincê, falando cum o coroné Apriginho, não arranja pra sortá meus camarada logo. pra nós podê viajá amenhá cedo?"
(13)

A proteção do barqueiro ao remeiro está presente em algumas passagens do texto que transcrevemos acima. Em primeiro lugar, fica evidenciada na tentativa de libertá-los, solicitando diretamente ao delegado a soltura dos presos. Em segundo lugar, assume a forma de acolher os fugitivos, resistindo, se necessário, à ação policial: a possibilidade de resistência armada está consubstanciada na frase "quem fô home qui venha tirá eles de dento de minha barca..." Neste sentido, cabe lembrar que cada barca levava um pequeno arsenal. Por fim, a proteção assume a forma, muito usual, de intervenção junto ao chefe político local. No texto acima, busca-se a intermediação de terceiros (o padre), mas era mais comum o contato direto barqueiro-coronel.

Cabe esclarecer também que o Coronel Apriginho a que se refere o barqueiro Valério, é o Sr. Aprígio Duarte

(13) Oliveira, D. Martins de - "Vida de Barqueiro", in Ho País das Carnébas. Rio, Ed. Particular, 1931, p. 18;

Filho, importante chefe político de Juazeiro (BA) no período anterior e posterior à revolução de 30.

O ex-remeiro Sr. João Francisco de Souza, nosso entrevistado, estabelece uma distinção entre o seu tempo (a partir de 1932), como remeiro, e o tempo de seu pai (de 1902 a 1933):

"Tinha barca que eles andavam com 12 homens; eram 12 carabinas ali dentro. Meu pai viajou... Eu, não! Quando eu entrei, já não existia mais isso, não é? Porque naquela revolução de 30, acabou. Getúlio Vargas acabou com aquela... Na revolução de 30, acabou com essa jagunçada que nós tínhamos por esse mundo a fora, aí..."

.....
"Tinha seu Isidro, mesmo... Isidinho! Ele tinha uma barca... Chamava Amaralina. Muito bonita, a barca!... Ele tinha vinte e dois homens. Eram vinte e duas carabinas que ele tinha dentro do camarote dele. Se a gente ia viajar com ele... - Isso, eu vi meu pai contar muito; meus tios... que viajavam muito... - Chegava pra viajar com ele, ele dizia: '- Olha! Você só vai viajar comigo, se você pegar nisso aqui... (Era a carabina!) Você tem coragem de pegar nisso aqui?' - Se ele (o remeiro) tinha, ele (o barqueiro) contratava. Se... - Ah! Eu nunca peguei nisso. Eu não tenho coragem de mexer com isso..." -- "-Então, você não serve. Você não é homem. Porque você não é homem..." (14)

A explicação do nosso entrevistado procede. A partir do movimento revolucionário de 30, o poder local sofre uma inflexão, na medida em que os "coronéis" são desarmados e seus representantes a nível federal são apeados do poder. As relações de dependência pessoal que, ao longo dos séculos, vinham mudando muito lentamente, depois de 30 experimentam uma transformação qualitativa sem precedentes. Os remeiros, que se alugavam como tripulantes e serviam também como jagunços, continuam depois de 30 como dependentes, objeto de favores e proteção, mas esse papel de braço armado do patrão deixa de existir. Um indício

(14) Entrevista com o Sr. João Francisco de Souza, já qualificado.

das grandes mudanças que o movimento revolucionário introduziu, foi a prisão e o desarmamento dos "coronéis" de maior poder no Médio São Francisco: Franklin Lins de Albuquerque, de Pilão Arcado (BA), e Francisco Leobas, de Remanso (BA), dentre outros.

Ao mesmo tempo que constatamos, na entrevista acima, a possibilidade de resistência a propostas de alinhamento em grupos paramilitares, sabemos agora que a recusa do remeiro a pegar em armas podia provocar uma grave ofensa à sua dignidade: eram sanções que se orientavam no sentido de manter o trabalhador no âmbito do sistema, ou seja, no contexto das relações de dependência pessoal. Vale atentar para a dimensão simbólica e coercitiva da frase "Você não é homem" numa sociedade que realçava a importância da virilidade, da valentia, da coragem.

Antes de 30, os barqueiros tinham à sua disposição, nas barcas, um pequeno exército de remeiros-jagunços que podia servir não apenas ao seu poder de dissuasão em cada porto, mas às suas alianças com os "coronéis". Era comum também cada *grupo de parentesco*, liderado por um "coronel", contar com um ou dois barqueiros, membros da família, aos quais se vinculavam os remeiros. Mais adiante, teremos oportunidade de conhecer os grupos de parentesco aos quais alguns barqueiros, nossos entrevistados, se integravam.

Durval Vieira de Aguiar, em viagem pelo Médio São Francisco na segunda metade do século passado, confirma esta disposição dos remeiros para pegar em armas a mando do patrão:

"Por segurança também ninguém deixa de munir-se de algumas armas de fogo, com as quais perfeitamente se ajeita a tripulação. (...)" (15)

Cabe aqui um esclarecimento: até 1930, o Médio São Francisco, incluídos também os seus afluentes, era uma região conflagrada. Os conflitos entre "coronéis", chefes de jagunços, etc, eram frequentes. Daí, a precaução a que se refere o autor acima citado, que -- diga-se de passagem -- esteve em missão de pacificação da Vila de Xique-Xique no Médio São Francisco. Esta característica tão marcante das vilas e povoados ribeirinhos -- a aptidão bélica -- foi eternizada no título de um livro do escritor baiano Wilson

(15) Aguiar, Durval Vieira - Op. cit., p. 34.

Lins: *O Médio São Francisco: Uma Sociedade de Pastores e Guerreiros.*

Mas o que se deve ressaltar no texto acima transcrito, é a predisposição dos remeiros para servirem aos patrões como jagunços. No século passado, ao que parece, seria inerente ao contrato de trabalho o colocar-se em armas ao lado do patrão, pois não se pode perder de vista que o Sr. Durval Vieira de Aguiar era um forasteiro na região.

João Antunes, proprietário da barca "Brasileira", se tornou bastante conhecido no Médio São Francisco pela violência no trato com os trabalhadores que, ao se alugarem em sua embarcação, obrigavam-se também a pegar em armas, caso isso fosse necessário aos propósitos do patrão.

Os versos que transcrevemos abaixo, pertencentes ao acervo artístico dos remeiros, se referem aos atritos entre João Antunes e a *Capitania dos Portos*, órgão pertencente à Marinha de Guerra em Juazeiro (BA), que exigira matrícula da Barca "Brasileira" e de seus tripulantes, sendo contestada em armas pelo barqueiro:

"João Antunes vem descendo
abaixo de Pilão Arcado
nem barca nem remeiro
é matriculado..."

"Meu Deus, faz até medo
Só tendo compaixão
Sordado tudo armado
E remeiro de repetição!"

"Dá meia volta, *Brasileira*,
Pro porto de Juazero
O povo saudava em coro:
- Viva João Antunes, da Barreira!"
(16)

Uma informação importante a ressaltar é que o barqueiro João Antunes se tornaria anos depois "coronel" e chefe político em Barreiras (BA).

A proteção dos barqueiros, que era regra geral, tem a sua contrapartida no verso "E remeiro de repetição!": a lealdade política e paramilitar.

(16) Entrevista com o Sr. Joaquim Carvalho (Joaquinzão), ex-remeiro, nascido em 1904, residente em Buritizeiro (MG); data da entrevista: 1978.

Até mesmo no romance regionalista, é possível perceber indícios da existência de relações de dependência pessoal entre os barqueiros e os trabalhadores. Em *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro, a barca *Lealdade* -- o nome é bastante significativo -- está sob ameaça de naufrágio, "fazendo água", para utilizar uma expressão de um dos nossos entrevistados. Para salvá-la, é necessário um mergulhador experiente que consiga vedar a fenda por onde a água penetrava. O personagem *Jasmim de Cachorro* é o único remeiro com prática suficiente para fazer tal trabalho, mas está à morte com febre e o ventre perfurado. Vejamos o desfecho nas palavras do próprio autor:

"-- Quem sabe fazer esse serviço é Jasmim de Cachorro.

Foi muito tempo alugado nas barcas de carregar cal.

-- Vão ver Jasmim de Cachorro, São Bom Jesus da Lapa vai ter pena de mim, de nós... Berto Nunes manso, falou com Jasmim de Cachorro.

-- Você vai nos salvar, Jasmim de Cachorro, lhe prometo. -- Pondo a mão no ombro do remeiro sentiu o ardor da febre e consolou-o. Não há de ser nada isso. Deus é pai nosso. Os olhos de Jasmim de Cachorro eram brancos como um punhado de farinha. Pasmado, ouvia no automatismo da obediência.

-- Vá com Deus pra mim. Vou lhe dar minha roupa de brim amarelo que fiz no Camerino Vargas, conhece? É bonita, e você vai vestir na Barra. Tomando a faca e a estopa, meteu na mão do doente. Jasmim de Cachorro bateu a cabeça e disse sim.

-- Sim, eu sabia.

Mestre Damião amarrou a corda e afundando no rio o corpo de Jasmim de Cachorro exalou um cheiro penetrante e logo as pancadas começaram.

-- Este negro, mesmo morto, é como lontra.

A água estava sendo tomada e o ruído submerso ascendia na cara magra de Berto Nunes à volta da autoridade. Deu um suspiro. As pancadas continuaram e a corda esticou. Os homens olharam-se e punaram. Mole e desfigurado o corpo de Jasmim de Cachorro foi levantado." (17)

(17) Castro, Osório Alves de - *Porto Calendário*. 2ª ed., São Paulo, Edições Símbolo, s/d, p. 236

E lícito supor que a "obediência" do personagem seja uma manifestação de lealdade, presente no romance; uma expressão das relações de dependência pessoal predominantes nas barcas.

Maria Isaura Pereira de Queiroz afirma que o jagunço "podê servir ao chefe por simples dever de lealdade, mas também pode receber uma paga pelo seu trabalho, e neste caso é um mercenário, sua paga podendo ser em dinheiro ou em benefícios". (18)

A mesma autora esclarece que o termo *jagunço*, utilizado para indicar o mercenário que faz um "trabalho" a dinheiro (ou em troca de benefícios), é de uso relativamente recente e se difundiu, sobretudo, a partir dos conflitos de terra entre grileiros (que contratam o "trabalho") e posseiros. (19)

O que nos interessa mais de perto, entretanto, é a questão da lealdade a que se refere Maria Isaura Pereira de Queiroz. Não há dúvida de que, para se estudar as relações sociais no período de domínio do "coronelismo", há que se conhecer esse "dever de lealdade" ao líder da parentela ou ao "coronel". Mas apenas constatar a existência desse fenômeno não é suficiente.

A "relações patrono-cliente" -- para utilizarmos uma expressão consagrada na Antropologia Social -- são relações sociais que envolvem várias instâncias da vida social, senão todas, organicamente integradas, conforme já nos referimos. A econômica, por exemplo, era de capital importância na relação entre o "coronel" e o agregado: a cessão da terra pelo proprietário era fundamental para estabelecer as relações de dominação e dependência pessoal e as convenções simbólicas geradas no âmbito dessas relações. (Vide capítulo V - item 3)

Conforme já havíamos afirmado anteriormente, o conceito relações de dependência pessoal é um instrumental muito útil para a análise do jagunço, cabra, etc. Em reforço de nossa argumentação, vale citar Duval Vieira de Aguiar que menciona os "*jagunços* (da Vila do Urubu, atual Paratinga), geralmente os próprios servos, alugados ou

(18) Queiroz, Maria Isaura Pereira de - *Jagunços*, In: *O Mandonismo Local na Vida Política Brasileira e Outros Estudos*. São Paulo, Alfa-Omega, 1976, p. 220;

(19) *Ibidem*, p. 226/7;

dependentes dos *influentes* de qualquer localidade". (20) Em 1882, Aguiar certamente desconhecia o conceito acima, referindo-se, entretanto, à dependência dos "próprios servos" (leia-se: agregados e/ ou camaradas).

No campo, a cessão da terra é o dado fundamental para a compreensão das relações de dependência pessoal. Nas barcas, a proteção ao trabalhador é o componente básico dessas relações, em que pese a existência de dívidas pessoais que se originavam de favores, a nível econômico-financeiro, concedidos pelos barqueiros, conforme já mencionamos. A proteção se fazia necessária frente a uma sociedade envolvente que consideramos hostil à categoria dos remeiros. (Vide capítulo VIII)

As relações de dependência pessoal enquanto matriz presente nas diversas instâncias da vida social, se estendiam a outras categorias da sociedade. Funcionavam, de verdade, como um mecanismo envolvente até mesmo entre categorias sociais tipicamente urbanas. Estavam presentes nas relações que proprietários urbanos estabeleciam entre si: por exemplo, nas relações entre os barqueiros sem capital de giro em dívida com os "grossistas", comerciantes atacadistas sediados em Juazeiro (BA). O Coronel Octacílio Nunes de Souza é um bom exemplo, que podemos citar, desta categoria de capitalistas cujo poder econômico gerava relações de dependência.

Alguns barqueiros estavam integrados a grupos de parentesco que dominavam o cenário sócio-econômico e político do vale. Cumpriam, sobretudo, funções econômicas nesses grupos, na medida em que operavam o transporte a frete e o comércio ambulante no interesse da parentela. Não podemos deixar de nos referir, entretanto, às funções políticas e paramilitares a que se submetiam aqueles comerciantes.

Na estrutura social da região, os "coronéis" ocupavam evidentemente posições de dominação e mando. Os barqueiros faziam parte dos grupos dominantes (de parentesco), assumindo aquelas funções econômicas a que nos referimos, sob a liderança dos "coronéis". No mesmo nível, podia estar um rábula, ocupando predominantemente papéis burocráticos e político-partidários. Um *chefe de jagunços* estaria, também, numa posição social semelhante,

(20) Aguiar, Durval Vieira de - Op. cit., p. 167.

desempenhando funções paramilitares. Evidentemente, não estamos postulando a existência de compartimentos estanques no que tange aos diversos níveis da sociedade. Em tempo de paz, por exemplo, o chefe de jagunços dedicava-se sobretudo aos seus afazeres sócio-econômicos, em geral ligados à terra. Já os barqueiros em tempo de guerra podiam reforçar as hostes dos "coronéis" com homens e carabinas de suas barcas.

No grupo de parentesco do coronel Franklin Lins de Albuquerque, de Pilão Arcado (BA), havia dois barqueiros: José Lins, seu irmão, e Constâncio, seu cunhado. O comando do exército de jagunços, em terra, estava a cargo de Antônio Jerônimo, compadre do referido chefe político. (21)

No grupo de parentesco dos Castelo Branco, de Remanso (BA), onde o coronel Anfilófilo foi o grande líder no princípio do século, seu filho, Wilson Castelo Branco, se tornaria barqueiro. (22)

Em Santa Maria da Vitória (BA), o barqueiro Manoel Afonso de Queiroz, originário de Sento Sé (BA), integrou-se ao grupo de parentesco do "Coronel" Clemente Araújo Castro através de relação de compadrio: seu filho foi batizado pelo referido "coronel". Por outro lado, casou-se no grupo de parentesco dos Borba, com a filha do Major Zuza que era comerciante na mesma cidade. (23)

Por fim, cabe citar um tipo de relação social que, por ser amplamente difundida no Médio São Francisco e apresentar regularidade, se nos apresenta como um componente do processo social. Falamos da *amizade instrumental*, categoria analítica proposta por Eric R. Wolf cuja definição transcrevemos a seguir:

"(...) Em contraste com a amizade emocional, que restringe a relação à diáde envolvida, na amizade instrumental cada membro da diáde age com uma ligação potencial com outras pessoas fora da diáde. Cada participante apadrinha o outro. Em contraste com a amizade emocional,

(21) Entrevista com o Sr. Wilson Lins, escritor, filho do Cel. Franklin Lins de Albuquerque, residente em Salvador (BA) - Data da entrevista: 1960;

(22) Entrevista com o barqueiro Wilson Castelo Branco, já qualificado;

(23) Entrevista com o barqueiro Manoel Afonso de Queiroz, já qualificado

associada à limitação do círculo social, a amizade instrumental vai além das fronteiras dos grupos existentes e procura estabelecer pontas de lança em novos grupos." (24)

Destarte, alguns barqueiros, sem condições de acesso direto aos "coronéis", utilizavam o recurso da amizade instrumental. Nas entrevistas, fica evidenciada essa prática: o barqueiro necessitando dos favores de um chefe político, buscava a intermediação de algum "comerciante estabelecido" com quem ele, costumeiramente, mantinha relações comerciais. É também o caso do personagem Valério, barqueiro, cuja fala transcrita anteriormente, exemplifica esse tipo de amizade.

Os barqueiros que detinham em suas mãos um grande poder econômico e/ ou eram integrantes dos grupos de parentesco mais proeminentes do vale, podiam estabelecer relações pessoais, sem intermediários, com os "coronéis" em cada vila ou cidade ribeirinha. Eram comuns neste caso as visitas de cortesia aos chefes políticos locais. Era muito comum as famílias colocarem, após o jantar, "cadeiras de Januária" (portáteis) nas calçadas e ali se assentarem em descanso. Assim, tornavam-se mais fáceis as visitas e os "dedos de prosa" com os passantes.

Aos grupos de parentesco ou às díades de amizade instrumental, os trabalhadores (remeiros) vinculavam-se como *dependentes* e *protegidos* ou, muito raramente, por vínculos de parentesco de natureza espiritual (relações de compadrio, padrinho/afilhado, etc) que, em última análise, implicavam também em relações de dependência pessoal. A propósito, cabe um esclarecimento. Apresentaremos no capítulo VIII os fatores que explicam a não generalização das relações de compadrio entre os barqueiros e remeiros, ao contrário do que ocorria, por exemplo, entre "coronéis" e camponeses.

Em seu importante estudo sociológico sobre o coronelismo, Maria Isaura Pereira de Queiroz defende a tese, bastante polêmica, da inexistência de conflitos entre as "camadas sociais" no interior das parentelas:

"As brigas entre parentelas rivais constituíram por outro lado antidoto contra lutas que poderiam se

(24) Wolf, Eric R. - Parentesco, Amizade e Relações Patrono-Clientela em Sociedades Complexas, Texto de Aula, Antropologia 7, Brasília, Universidade de Brasília, s/d, p. 7.

desencadear entre as próprias camadas internas da parentela, pois fomentam uma solidariedade vertical intensa. Quando a luta tinha lugar no interior de uma parentela, seguia uma linha que cortava a pirâmide em fatias, de alto a baixo, e não uma linha separando as camadas sócio-econômicas, as quais se mantinham coesas; resultavam desta luta, novas pirâmides de parentelas, internamente estratificadas também. Não temos notícia de conflitos que tenham levantado uma camada sócio-econômica contra a outra, no interior da parentela; as disputas contra parentelas rivais serviram justamente para desviar os grupos de lutas deste tipo, de lutas de inferiores contra superiores." (25)

Em nosso trabalho de pesquisa, constatamos a inexistência de organização formal dos trabalhadores a nível sócio-político. Não havia instituições de qualquer natureza que se apresentassem como representantes dos interesses dos remeiros a exemplo de associações, sindicatos, etc. Não temos notícias de greves e outras formas de luta que evidenciem a incidência de movimentos reivindicatórios organizados nas barcas. Vale enfatizar que a grande maioria do campesinato brasileiro, na primeira metade deste século, não mantinha também instituições de classe que representassem seus interesses a nível social e político. Mas, daí, generalizar e afirmar a inexistência de conflitos é, no mínimo, temerário.

Julgamos bastante válido para nossos propósitos de análise o texto de Hamza Alavi que transcrevemos na introdução do presente trabalho. As lealdades primordiais, conforme o referido autor, não existem em isolamento "funcional": estão moldadas pelas relações de classes. Alavi comprova, inclusive, a existência de solidariedade de classe entre os camponeses.

Constatamos nas entrevistas, vale reafirmar, que os remeiros podiam vincular-se a grupos de parentesco e, até mesmo, a facções políticas, nos quais se inseriam os seus patrões, os barqueiros. Mas, por outro lado, fica delineada nas relações de trabalho a resistência daqueles

(25) Queiroz, Maria Isaura Pereira de - O Coronelismo numa Interpretação Sociológica, in O Mandarim Local na Vida Política Brasileira e Outros Ensaios. São Paulo, Alfa-Omega, 1976, p. 189.

trabalhadores contra a opressão e a superexploração do seu trabalho.

Tentaremos demonstrar, a seguir, que os conflitos entre os remeiros e os barqueiros estavam circunscritos pela matriz que caracteriza o processo social: as relações de dependência pessoal. Podemos afirmar que havia uma correlação entre esses dois componentes estruturais: as relações de dependência pessoal e a resistência dos trabalhadores -- as primeiras limitando o campo de ação da segunda. (26)

A nível das atitudes dos remeiros, é importante lembrar que eles empreendiam fugas, individual ou coletivamente. Quando um ou dois remeiros fugiam do trabalho estafante nas barcas, dizia-se: "desertou!" O abandono coletivo do trabalho mereceu, também, uma expressão de uso corrente, que indicava a oposição dos trabalhadores às más condições de trabalho: "deixar a barca amarrada". Nesse sentido, consideramos importante a afirmação do ex-barqueiro Sr. Júlio José Rodrigues:

"Nós tínhamos muito prejuízo com eles... O remeiro, por qualquer coisinha, deixava você amarrado aí, no porto. Pegava o saco; jogava nas costas; ia embora... Depois da Capitania, eles tiveram mais responsabilidade..." (27)

Cabe esclarecer que essa atitude significava, de fato, sérios prejuízos para o barqueiro cujo comércio realizado nas vilas, povoados e fazendas, dependia da força de trabalho que impulsionava sua embarcação. Deve-se acrescentar que a mão de obra mais experiente -- falamos do "remeiro de calo no peito" -- não era facilmente encontrado fora das localidades de Juazeiro, Santa Maria da Vitória

(26) Refletindo sobre a resistência das categorias sociais oprimidas, compartilhamos das idéias elaboradas pelo prof. Antônio Augusto Arantes: "... se a sociedade de classes, inerentemente diferenciada, produz mecanismos 'homogeneizadores' que permitem criar para si mesma uma 'ilusão' de unidade (que é a condição de sua permanência), ela possui, em suas raízes, uma heterogeneidade real que é resistente a esses mecanismos.

É, a meu ver, "resistente" em, pelo menos, dois sentidos. Em primeiro lugar porque, interpretando diferentemente um mesmo conjunto de símbolos, reproduz-se metaforicamente as diferenças que realmente existem e continuam sendo objetivamente reproduzidas. E, em segundo, porque, a partir da reinterpretção de um mesmo material simbólico (portanto, no interior de um campo cultural relativamente homogêneo), recriam-se formas de sociabilidade, modos de organização e expressam-se interesses que podem se contrapor aos padrões e interesses dominantes." (Arantes, Antônio Augusto - O que é cultura popular. São Paulo, Brasiliense, 1981, p.45/6)

(27) Entrevista com o ex-barqueiro Júlio José Rodrigues, nascido em 1904, residente em Barra (1980)

(BA) e Januária (MG). Destarte, não é necessário muito esforço de imaginação para avaliar os apuros de um barqueiro com sua barca "amarrada", longe daquelas localidades.

As fugas, no período escravocrata, constituíam uma forma de resistência dos escravos à opressão e às más condições de trabalho. Vale lembrar, por exemplo, que a expressão "negro fujão" era amplamente difundida entre os donos da terra. Conforme teremos oportunidade de demonstrar no capítulo VIII, a categoria dos moços de barca ou remeiros era majoritariamente constituída de negros. Sem pleitear necessariamente a existência de uma relação causal entre as fugas de escravos e de remeiros, podemos afirmar, entretanto, que em suas culturas essa modalidade de resistência era um recurso fundamental frente à opressão e à exploração de sua força de trabalho.

A Capitania dos Portos, de Juazeiros (BA), criada no Governo Góis Calmon (1924-28), introduziu o "rol de equipagem", ou seja, a relação dos tripulantes de cada embarcação. Esse documento, que era um registro do trabalhador naquele órgão da Marinha de Guerra, deve ter contribuído para coibir as fugas.

A resistência dos remeiros era uma resposta às más condições de trabalho que os seus patrões lhes impunham. A exemplo da possibilidade de violência e maus tratos mencionados, em entrevista, pelo ex-remeiro Sr. João Francisco de Souza (João de Félix):

"Quando tinha um que, às vezes, criava caso, ele (o barqueiro) já tinha dois, três jagunços daqueles que eram empregados, mesmo, da barca, sabe?... Dizia: "Olha! Pega fulano; leva ali no mato e lincha ele, lá..." Chegava lá... Os outros pegavam aquele; batiam, batiam ... às vezes, matavam; abriam o buraco, lá; enterravam..."
(28)

Um exemplo concreto dessa violência foi narrado por um dos nossos informantes que mencionou a *Ilha da Champrona* como o cenário de um assassinato nos moldes da situação caracterizada na entrevista acima.

(28) Entrevista com o Sr. João Francisco de Souza, já qualificado;

A arte produzida pelos remeiros refletia igualmente a resistência às más condições de trabalho. Sua sátira em versos era amplamente difundida ao longo do rio: nas barcas, na "boca do corgo" (na foz do rio Corrente), nos portos ribeirinhos.

Richard Burton, viajante inglês do século passado, assim se referiu àqueles trabalhadores:

"(...) Têm também o hábito do hindu carregador de liteiras que, quando impertinente, improvisa canções acerca do patrão." (29)

Burton cita, pelo menos, um repentista de renome com quem viajou no Médio São Francisco: Manuel Felipe Barbosa, o Manuel das Moças ou Barba de Veneno, que "improvisava versos metrificados" e cuja sátira se caracterizava pela "fluência e virulência". (30)

Em seu texto antológico *Rituais de Rebelião no Sudeste da África*, Max Gluckman cita canções que os povos tribais daquela região entoavam contra os seus governantes, sem, entretanto, questionarem as instituições vigentes. (31) Entre os remeiros, as canções satíricas fustigavam os patrões que violavam os contratos verbais de trabalho. Parece ser universal a utilização de canções e versos para veicular reivindicações das categorias de trabalhadores e de outros grupos militantes. Nos sindicatos e nas passeatas, podemos ouvir palavras de ordem e reivindicações musicadas. Por exemplo: "Se o banqueiro não pagar / o bancário vai parar ..."

O diálogo em versos, abaixo transcrito, colhido em entrevista, faz a crítica do barqueiro sovina que, para evitar maiores despesas, impunha aos trabalhadores de sua embarcação uma dieta à base de peixe (especialmente, matrinxã), pescado durante a viagem. Os versos satíricos foram dirigidos pelos tripulantes da barca de Genuíno, o patrão avaro, à tripulação da "Humaitá":

"Humaitá, eu vou de rolo, minha irmã,
Ando já com as juntas inchadas
Só de comer matrinxã ..."

(29) Burton, Richard Francis - Op. cit., p. 173.

(30) *Ibidem*, p. 219;

(31) Gluckman, Max - *Rituais de Rebelião no Sudeste da África*. Brasília, Ed. Universidade de Brasília, 1974, Cadernos de Antropologia 4 (tradução de Italo Moriconi Júnior)

Com a mesma ironia, responderam os remeiros da barca Humaitá:

"Matrinxã, tu olhas Genuíno
Que anda com a linha n'água
Somente te perseguindo
Comprou uma linha na Lapa
Pra dar de comer aos meninos!" (32)

Cabe aqui um esclarecimento. Apesar de fazer parte da dieta dos remeiros, o peixe era um alimento de interesse secundário, não consumido diariamente. Acreditava-se que o seu valor nutritivo era limitado. Na dura labuta dos remos e das varas, o que "dava sustança" era o consumo das carnes de gado, segundo nossos entrevistados. No capítulo VII, dedicaremos maior atenção à dieta dos trabalhadores nas barcas. A importância concedida pelos remeiros à alimentação de maior teor calórico se justifica pela própria natureza do trabalho: as barcas eram movidas pela força física dos trabalhadores, fazendo-se necessária a adequada reposição de energia dispendida na extenuante faina diária.

Constatamos anteriormente a importância que os trabalhadores concediam à alimentação, inclusive à *jacuba* -- uma mistura de rapadura raspada, farinha e água. "Encostar para jacubar", isto é, atracar a embarcação para, em seguida, comer a jacuba, era um costume diário, parte integrante das condições de trabalho, conforme nossos entrevistados. Durval Vieira de Aguiar, citado anteriormente, menciona a possibilidade de paralização do trabalho, caso essa cláusula, combinada verbalmente, não fosse cumprida. Este fato é, a nosso ver, mais uma comprovação da *resistência cultural* dos remeiros.

Cabe citar, com destaque, um adágio cujo conteúdo servia, inclusive, como advertência ao patrão que, porventura, tivesse o hábito de racionar a alimentação: "O que não sobra, não chegou!" (33) Integrado à cultura dos remeiros, este provérbio orientava o seu posicionamento frente ao patrão sovina. É importante enfatizar que os provérbios resumem e consolidam princípios e idéias fundamentais, vigentes nas diversas culturas.

(32) Entrevista com o Sr. Gonçalo Adriano da Silva, já qualificado.

(33) Entrevistas com os Srs. Manoel Afonso de Queiroz, Benedito Francisco de Souza e Gonçalo Adriano da Silva, já qualificados.

O conjunto de representações elaboradas e veiculadas pelos barqueiros relativamente aos trabalhadores, não era propriamente lisonjeiro. Aliás, muito pelo contrário, o que revela tensão e conflito entre as partes. Nesse sentido, é importante atentar para a reconstituição de um diálogo entre o barqueiro Clemente de Araújo Castro, proprietário da barca *Vitória*, e o Capitão dos Portos Gentil Homem de Meneses em Juazeiro (BA):

"Quando ele (Clemente) chegou em Juazeiro, a primeira vez, ele foi pra a Capitania. Quando chegou lá, ele disse: 'Seu mestre, eu vim aqui matricular minha *Vitória* e oito bandidos.' Aí, a Capitania -- tenha paciência! -- é um órgão federal ... Aí, nesse tempo, o Capitão Gentil era muito brabo, ignorante igual a ele, o velho Clemente... Aí, o Capitão disse: '- Meu senhor, aqui não se matricula bandido! Aqui, não se matricula bandido! Já sei que sua barca vai ficar aí presa...' Aí, ele (Clemente) disse: '- Não quero saber de conversa. Quero que matricule a minha barca e os oito bandidos!' Aí, com muito pelear, foi que o mestre (piloto da barca) foi e arrumou com o capitão que matriculou a barca e os moços." (34)

Os "bandidos" eram, evidentemente, os remeiros. Richard Burton, vale lembrar, faz a distinção entre os "maus elementos" e os "exemplares". Já o Sr. Wilson Castello Branco, ex-barqueiro, generaliza e classifica-os, indistintamente, de "escória". (35) É lícito supor que essas classificações depreciativas estejam de alguma forma ligadas à vigência da discriminação e desqualificação social a que estavam submetidos os remeiros nas comunidades ribeirinhas. No capítulo VIII, tentaremos conhecer a natureza dessas relações sociais marcadas pelo conflito e pelas tensões. Mas, cabe enfatizar, a resistência dos trabalhadores no âmbito das relações sociais de trabalho gerava, com certeza, referências do tipo "bandidos", "escória", etc.

Faz-se necessário acrescentar que o barqueiro Clemente de Araújo Castro se tornaria, alguns anos depois,

(34) Entrevista com o Sr. Emídio Lopes da Silva, já qualificado;

(35) Entrevista com o Sr. Wilson Castello Branco. *Ibid.*

coronel e chefe político de Santa Maria da Vitória (BA). Mas a tensão e os conflitos entre ele e os remeiros teriam continuidade, conforme se poderá constatar no capítulo VIII.

As tensões entre os trabalhadores e seus patrões podiam assumir uma face cômica a exemplo das sátiras, mas havia também o lado trágico das relações sociais do trabalho. Constatamos, em entrevista, que os barqueiros ou seus prepostos (ou encarregados) podiam ser vítimas de agressão física nas barcas. Pelo menos numa oportunidade, ouvimos o comentário acerca do assassinato de um barqueiro de Remanso (BA) cujo nome era Amaro. (36)

Cabe lembrar que dois ou três remeiros em cada embarcação se alugavam como guarda-costas ou jagunços do patrão. Procurava-se coibir, dessa forma, a resistência (às vezes, violenta) dos trabalhadores que quase sempre estava relacionada à superexploração de sua força de trabalho, aos castigos físicos impostos pelos barqueiros; enfim, às más condições de trabalho nas barcas.

A oposição daqueles trabalhadores aos seus patrões assumia, portanto, um caráter pessoal ou, quando muito, se restringia à ação de pequenos grupos organizados improvisadamente no local de trabalho. A categoria, como um todo, não se organizava com o objetivo de, por exemplo, reivindicar melhores condições de trabalho.

(36) Entrevista com o Sr. Wilson Castelo Branco, já qualificado.

Capítulo VII

O PROCESSO TÉCNICO DO TRABALHO

As barcas foram introduzidas no Médio São Francisco na primeira metade do século XVIII, mas as referências aos seus tripulantes e às condições de trabalho só começam a aparecer na literatura dos viajantes do século XIX.

Em 1817, Spix e Martius mencionaram as barcas, impulsionadas por três ou quatro homens, que faziam o percurso entre os povoados de Pirapora e Salgado (atual Januária - MG). Aqueles tripulantes, segundo os cientistas alemães, utilizavam-se de remos para movimentarem as embarcações; raramente, recorriam às velas. (1) Esta nos parece ser a primeira referência ao processo técnico do trabalho.

As razões que explicam a não utilização das velas, nos parecem bastante evidentes: conforme pudemos constatar *in loco* e ao longo das entrevistas com os remeiros, essa área do Médio São Francisco, entre Pirapora e Januária, é muito pouco bafejada pelos ventos. Daí, a pouca utilidade das velas.

Os remos continuaram a ser utilizados para impulsionar as embarcações rio abaixo até a década de 50 neste século. O seu manejo era bastante simples. Sentados frente a frente, dois trabalhadores empunhavam cada remo: enquanto um remeiro o empurrava, o outro puxava, imprimindo maior força ao instrumento de trabalho no contato com as águas do São Francisco. Nas grandes barcas, eram quatro trabalhadores, sentados face a face, para cada remo, em virtude do seu tamanho e peso. Podiam ser, até mesmo, três remeiros: dois para puxar o instrumento de trabalho e um para empurrá-lo.

A navegação fluvial, no rio São Francisco, requer prática e muita habilidade, pois não são poucos os acidentes e intempéries ao longo do rio: pedras, corredeiras, troncos, bancos de areia, "pontas d'água", queda de barreiras, tempestades, "pés de vento", etc. Este conjunto de obstáculos dificultava o trabalho de pilotos e remeiros e colocava em risco as embarcações.

(1) Spix e Martius - Op. cit., vol. 2, p. 91.

Nos anos 40 do século passado, Ignácio Accioli Silva pôde constatar a habilidade dos *mestres* (pilotos) que conduziam as barcas no curso do São Francisco entre Juazeiro (BA) e Jatobá (PE):

"... do Joazeiro em diante já essa navegação principia a tornar-se perigosa, e vencível apenas por barcas dirigidas por bons práticos do lugar. (...)" (2)

Mas não só o mestre dirigia a embarcação. Os dois *proeiros*, isto é, os remeiros que ocupavam a proa da barca, o auxiliavam nessa tarefa, sobretudo por se encontrarem mais próximos dos acidentes fluviais: trabalhando na proa, tinham melhor visão dos obstáculos.

Neste século, apenas as barcas menores, com capacidade de até 3 toneladas, transitavam naquele trecho, conhecido entre os remeiros como "rio de baixo". Sua característica mais evidente são as corredeiras e pedras submersas que constituem sérios obstáculos à navegação. "Nas águas", ou seja, no período de cheias, embarcações maiores também faziam esse percurso, mas com algum risco. Um exemplo é o vapor *Antônio Olinto* que naufragou à altura da vila de Cábrobó (PE) em 1926.

Os mestres e remeiros que navegavam no "rio de baixo", eram contratados também para a "navegação do rio de cima", isto é, no trecho entre Juazeiro (BA) e Pirapora (MG) e em seus afluentes. Muitos deles eram convocados porque eram hábeis navegadores; por seu conhecimento das condições de navegabilidade. (3)

O processo de aprendizagem dos proeiros e mestres de renome, consagrados na tradição oral do povo ribeirinho, ou teve lugar no "rio de baixo" ou na área contígua da "Cachoeira de Sobradinho". Pensamos que seria mais apropriado falar de "cachoeiras de Sobradinho", porque, na verdade, eram várias, localizadas numa mesma área. Preservamos o termo no singular por ser de uso corrente na região.

Em geral, ainda na infância, os futuros remeiros começavam a lidar com as canoas nas atividades de pesca; na

(2) Silva, Ignácio Accioli de Carqueira e - Op. cit., p. 11.

(3) Entrevista com o Sr. Ealdio Lopes da Silva, acima qualificado.

adolescência, já se engajavam no duro trabalho das barcas. Sua habilidade advinha do conhecimento que adquiriam nessas áreas acidentadas, de corredeiras, baixios, "rasios", etc. Era um saber que, em geral, passava de pai para filho; de geração a geração. Mas, o "trabalho de puxar vara", como os remeiros se referiam ao manejo das zingas, era importante para consolidar o saber acumulado anteriormente e preparar o trabalhador para a função de mestre (piloto) que, diga-se de passagem, só os mais hábeis alcançavam. Pelo movimento das águas na superfície do rio, por exemplo, o mestre ou os proeiros sabiam da existência de uma pedra submersa, de um tronco ou de um banco de areia. Em face das constantes mudanças no curso do rio, provocadas pelas "cheias", os mestres aprenderam a conhecer o canal navegável observando a intensidade da correnteza e a cor das águas. Ademais, cabe lembrar: rio acima, os remeiros trabalhavam com as "varas ferradas" ou "varejões" (zingas) que lhes permitiam "medir o rio". Isto é, conhecer a profundidade de cada trecho -- um conhecimento fundamental na hipótese de alcançarem o cargo de mestres. As tempestades e pés de vento eram previstos com antecedência suficiente para fazer-se a atracação das barcas e ajoujos.

Richard Burton menciona um certo Manuel Cipriano, de Boa Vista (PE), que serviu em sua embarcação, como exemplo de piloto (mestre) eficiente:

"... foi o único piloto de verdade que vi no rio; conhecia perfeitamente o ofício ... (...) Havia algo mais interessante mesmo que a beleza, em seu olhar, refletindo o perigo, quando, manejando o remo como a nadadeira de um monstruoso peixe e firmemente plantado na canoa de popa da balouçante e sacolejante embarcação, ele se curvava de leve para a frente, olhava, fixa e tensamente, o sombrio paredão para o qual estávamos sendo arrastados a uma velocidade de vinte nós por hora e, graças a alguns engenhosos toques no leme, no momento exato, fazia a proa curvar-se, quase raspando o rochedo." (4)

(4) Burton, Richard Francis, Sir - Op. cit., p. 305:

Em seu romance *O Navegante*, baseado com certeza em informações etnográficas, Morris West mostra-nos as habilidades náuticas do personagem Kaloni Kienga:

"Kaloni, o Navegante, não usava nem mapas, nem bússola. Para ele, a rota era traçada por outros símbolos, escritos no céu e no próprio mar. Os altos deuses tinham feito um mundo bem ordenado. O sol, a lua, as estrelas moviam-se em rotas traçadas desde o início das coisas. O mar, calmo ou turbulento, tinha uma lei toda sua: as correntezas se curvavam de maneira regular em torno de

Cumpra esclarecer que Boa Vista se localiza no "rio de baixo", ou seja, na mesma área em que o Pe. Martinho de Nantes desenvolveu sua ação missionária entre os cariris cuja habilidade, como canoeiros, mereceu o seu elogio, conforme já mencionamos. (Vide capítulo I) É possível que o mestre Manuel Cipriano tenha herdado dos cariris, através de muitas gerações que se sucederam na história do Médio São Francisco, o conhecimento das condições de navegabilidade, pois, conforme ensina o professor Roque Barros Laraia:

"O homem é o resultado do meio cultural em que foi socializado. Ele é um herdeiro de um longo processo acumulativo, que reflete o conhecimento e a experiência adquiridos pelas numerosas gerações que o antecederam. (...)" (5)

Em sua viagem de reconhecimento pelo Médio São Francisco, Halfeld descreve, com minúcia, o trabalho dos remeiros: sabemos, por exemplo, que nos anos cinquenta do século passado as tripulações variavam de 6 a 12 pessoas, conforme o tamanho da embarcação, e mais um piloto (mestre). Os instrumentos de trabalho variavam também de acordo com as proporções das barcas: as varas, por exemplo, utilizadas nas viagens rio acima, chegavam a medir 7 a 8 metros de comprimento ou 30/35 palmos. (6)

Mas quem presta maiores esclarecimentos sobre os instrumentos de trabalho é o nosso entrevistado Sr. Benvindo Francisco de Souza, ex-remeiro:

"Se pegava uma vara dessas aqui no porto de Juazeiro, pesava na balança 15 kg -- uma vara de cinco braças. Quando ela chegava lá, chegava com a base de 20, 22 kg, de estar pubando

cada ilha que encontravam; os vagalhões falavam do curso das tempestades, próximas ou distantes; madeiras à deriva falavam de terra a barlavento; as algas davam notícia de um recife contra a corrente. A própria luz estava a serviço dos que sabiam. O verde de uma laguna distante se refletia da base de uma nuvem e caía de novo no mar. As nuvens que eram atraídas pelas correntes de ar ascendentes eram pontos de referência melhores que montanhas. As próprias aves, andorinhas do mar, fragatas, atobás e gaivotas migratórias, apontavam o rumo da terra." (West, Morris - O Navegante. 11ª edição, Rio, Record, s/d, p. 115/6, tradução de Pinheiro de Leão)
O acervo de conhecimentos acumulados pelos polinésios nas lides marítimas está contido neste personagem. Os mais habilidosos dentre todos os navegantes, os polinésios chegaram em suas canoas duplas à Nova Zelândia e à Ilha de Páscoa no litoral chileno. Nessas viagens, percorriam até 8.000 km.

(5) Laraia, Roque de Barros - Op. cit., p. 46.

(6) Halfeld, Henrique Guilherme Fernando - Op. cit., p. 1/2.

dentro d'água... Ia encharcando,
encharcando..." (7)

É necessário esclarecer que uma braça equivale a 2.2 metros. Portanto, o instrumento de trabalho media, aproximadamente, 11 metros. Há coerência entre a informação do nosso entrevistado e a do Engenheiro Halfeld. As barcas, em meados do século passado, eram menores do que as deste século. As varas, por conseguinte, tinham menor comprimento.

Confeccionava-se o instrumento de trabalho com madeira da própria região, segundo o mesmo informante: utilizava-se, sobretudo, pau d'arco, malva e pajeú. Este trabalho era atribuição dos remeiros, especialmente durante o período de vigência do contrato, isto é, ao longo da viagem.

De acordo com o acabamento das pontas metálicas, as varas ou "varas ferradas" recebiam nomes específicos. O *ferrão*, por exemplo, guardava semelhança com o instrumento de trabalho dos vaqueiros. Com a ponta metálica apoiada no leito do rio ou no barranco, os remeiros impulsionavam as barcas, firmando a outra extremidade no peito. O ferrão era o instrumento de trabalho mais utilizado nas viagens rio acima ou "cabeça arriba", conforme a linguagem dos próprios remeiros. O *boi* tinha utilidade semelhante: servia para empurrar a embarcação, apoiando-se a ponta metálica, em forma de um chifre de boi, no tronco das árvores localizadas no barranco. Já o *gancho* ou *gongo* era utilizado para "puxar a barca": para "não deixar a embarcação abrir", porque "se abrir, a embarcação vai de toa", conforme o esclarecimento de um dos nossos entrevistados. Na linguagem dos remeiros, "ir de toa" ou "toa" significa descer o rio abaixo ao sabor da correnteza. Com referência ao verbo "abrir", era comum utilizarem-no para se referir ao desvio de rumo que a barca tomava frente a uma correnteza muito forte. Destarte, o gancho, isto é, a vara com a ponta metálica em forma de gancho, servia para corrigir a direção da embarcação: os remeiros prendiam este instrumento de trabalho nos "galhos de pau" ou nos troncos e puxavam-no fortemente, aproximando a barca da margem do rio. (8)

(7) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, já qualificado.

(8) Entrevistas com os ex-barqueiros José Moreira Neto, já qualificado, e Olegário Martins dos Passos, ex-barqueiro (MG), nascido em 1904; data da entrevista: 1960.

Esta terminologia utilizada pelos remeiros para designar os seus instrumentos de trabalho, guarda obviamente estreita relação com a atividade econômica predominante no Médio São Francisco: a pecuária. Até mesmo o gancho tem alguma semelhança com o objeto metálico usado nos açougues e nas fazendas para dependurar a carne bovina. É lícito supor que a explicação para tal analogia seja a *extração social* dos remeiros: o meio rural.

O número de instrumentos de trabalho dependia obviamente do número de remeiros e do tamanho da embarcação. Na barca *Mississippi*, por exemplo, a maior do rio São Francisco, havia 24 ferrões, 3 bois e 1 ou 2 ganchos. Já a tripulação perfazia um total de 25 homens: 24 remeiros, que trabalhavam com as varas, mais o mestre, que manobrava o leme.

Ao se referir a uma barca cuja tripulação fosse constituída de 4 remeiros, o barqueiro dizia: "barca de quatro varas". Ficava implícita a existência do mestre que não trabalhava com as varas, mas, sim, com o leme. Destarte, o total de tripulantes da barca, excluído o patrão, eram 5 pessoas. Nas embarcações de pequeno porte, a exemplo das citadas por Spix e Martius, era comum o proprietário ocupar o leme, evitando assim a contratação de um mestre.

Mas, na expressão que comentamos acima, a referência à quantidade de varas (e não ao número de homens ou trabalhadores) é um dado, no mínimo, curioso. E uma analogia nos ocorre: no princípio do século em São Paulo, a pergunta que se fazia no momento da contratação de famílias para o trabalho nos cafezais, era a seguinte: "Quantas enxadas?" Não estaria implícito, nas duas expressões que privilegiam os instrumentos de trabalho em substituição ao homem, um despreço pelo ser humano? O que, diga-se de passagem, revelaria a natureza intrínseca do sistema que então se desenvolvia...

Outro recurso a que recorriam os trabalhadores, para superar os "trechos de água dura", era a corda. Utilizando-se de embarcação auxiliar, em geral um paquete ou uma canoa, o remeiro levava a corda (sirga) até o barranco. Depois de feitas as amarras num "pé de pau", os trabalhadores, no interior da barca, empunhavam a outra extremidade da corda e puxavam-na, fazendo a embarcação avançar contra a correnteza. Havia uma outra forma de vencer as "águas duras", usando a corda: a fileira de

homens que trabalhava do lado do barranco, continuava em seus postos manejando as varas, ao passo que "os do lado de fora puxavam a corda pelo seco". (9)

Em geral, os viajantes do século passado compararam a utilização de velas no Baixo e no Médio São Francisco, surpreendendo-se com a sua quase ausência no curso médio. Acreditamos que este fato pode ser explicado, em parte, pela incidência dos ventos: no Baixo São Francisco, estes são mais regulares, ao passo que no Médio São Francisco é possível utilizá-los somente entre Juazeiro e Barra do rio Grande. A montante de Barra, os ventos, fracos, irregulares e, às vezes, contrários à embarcação, só esporadicamente eram propícios à navegação, conforme constatamos *in loco* e ao longo das entrevistas com ex-remeiros. Richard Burton confirma essas informações, referindo-se a Pilão Arcado, que se localizava precisamente naquele trecho favorecido pelos ventos: "(...) Como novidade, vimos ali velas aplicadas a uma grande barca de transporte através do rio". (10)

A não utilização de velas no percurso entre Juazeiro (BA) e Jatobá (atual Petrolândia, PE) se justifica em virtude da existência de corredeiras e pés de vento que dificultam a navegação.

Na primeira metade deste século, as "velas latinas" já haviam ganhado maior uso no Médio São Francisco, mas eram amplamente utilizadas apenas no trecho de Juazeiro a Barra. A partir desta última localidade, recorria-se às varas. (11) Essa situação só mudaria nos anos 50, quando foram introduzidos os dois traquetes (velas) que permitiam a navegação com vento contrário. Os responsáveis por esta inovação foram os barqueiros sergipanos, capitaneados pelo Sr. Mancel Vieira da Rocha, os quais se estabeleceram em Juazeiro e em outras localidades da região.

Neste século, as áreas do "rio de baixo" e de Sobradinho eram, de fato, as que ofereciam força de trabalho mais qualificada para o trabalho nas barcas. Mas, em Juazeiro, residia a maioria dos barqueiros são-franciscanos e, por conseguinte, ali tinham lugar as contratações. Em Januária (MG), Xique-Xique e Santa Maria da Vitória (BA), era possível também recrutar remeiros

(9) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, já qualificado.

(10) Burton, Richard Francis, Sir - Op. cit., p. 272;

(11) Entrevista com os Srs. Benvido Francisco de Souza e João Francisco de Souza, já qualificados.

experientes. Em meados do século passado, Halfeld mencionou a possibilidade de contratação de trabalhadores em Barra do Rio das Velhas, um dos povoados que perderia importância neste século.

No século passado, era comum contratar-se trabalhadores por "travessia", que, em geral, tinha a extensão média de 30 léguas marítimas, segundo Halfeld. Este autor, o pioneiro na realização de estudos sistemáticos na região, trabalhou de 1852 a 1854 pesquisando as condições de navegabilidade do São Francisco. Vejamos, a seguir, a sua descrição das travessias (apenas as do Médio São Francisco):

"A 1ª travessia compreende a distância entre a cachoeira da Pirapora e a villa de S. Romão, tendo 30 leguas. A 2ª vai até o Porto do Salgado, que é o lugar onde actualmente está transferida a sede da villa da Januária, tem 26 1/2 leguas. A 3ª até á villa da Carinhanha, que tem 30 1/2 leguas. A 4ª até ao arraial do Senhor Bom Jesus da Lapa, que tem 24 1/2 leguas. A 5ª até ao arraial do Bom Jardim, que tem 26 1/2 leguas. A 6ª até a villa da Barra do Rio Grande, que tem 29 1/2 leguas. A 7ª até á villa do Pilão Arcado, que tem 29 léguas. A 8ª até á villa de Sentocé 31 1/2 léguas. A 9ª até a villa do Joazeiro, que tem 18 1/2 léguas."(12)

Richard Burton legou-nos uma classificação semelhante. Relaciona nove travessias, fornecendo as medidas em léguas: de Guaicuí (barra do rio das Velhas) a São Romão, 24 léguas; de São Romão a Januária, 26,5 léguas; de Januária a Carinhanha, 30,5 léguas; de Carinhanha a Senhor Bom Jesus da Lapa, 24,5 léguas; de Bom Jesus da Lapa ao Arraial de Bom Jardim, 26 léguas; do Arraial do Bom Jardim à Vila da Barra (do rio Grande), 29,5 léguas; da Vila da Barra à Vila de Pilão Arcado, 29 léguas; de Pilão Arcado à Vila de Sento Sé, 31,5 léguas; de Sento Sé à Vila de Juazeiro, 18,5 léguas. (13)

Acreditamos que os contratos por travessia, no século passado, eram regra geral apenas para o transporte

(12) Halfeld, Henrique Guilherme Fernando - Op. cit., p. 2;

(13) Burton, Richard Francis, Sir - Op. cit., pp. 195, 205, 219, 229, 237, 247, 259, 271 e 281.

de passageiros a exemplo das viagens de Richard Burton e Halfeld, é para o transporte de cargas a frete.

Nos contratos de trabalho cujo objetivo era o comércio ambulante, o dono da barca recrutava os remeiros por "viagem redonda", conforme mencionamos no capítulo VI. Citamos, também, a terminologia utilizada pelos trabalhadores para designar cada viagem: "carreira grande", "meia carreira", etc.

Um dos *traços* mais marcantes da cultura dos remeiros é, precisamente, essa terminologia específica relacionada ao trabalho.

Identificar, atribuir nomes, julgar, formar conceitos -- eis algumas etapas da formação do conhecimento humano que, de acordo com as necessidades materiais dos homens, orientam sua ação sobre a realidade no sentido de transformá-la. Em síntese, reflexão e ação, as duas colunas mestras da *praxis*: os fundamentos da *cultura*.

A toponímia revela o empenho dos remeiros em conhecer: conhecer o rio e seus acidentes; desvelar a natureza, suas leis, sua face oculta. E esse conhecimento produzido pelos trabalhadores configura uma tentativa de controle sobre o meio ambiente que lhes era hostil. Os topônimos estão, portanto, relacionados ao trabalho, em geral advertindo o trabalhador para a necessidade, seja de maior esforço, seja de maior prudência frente aos acidentes ou fenômenos da natureza. Destarte, os topônimos estão organicamente relacionados à cultura dos navegantes no sentido de lhes permitir maior discernimento quanto às condições de navegabilidade. Mesmo aqueles nomes aparentemente neutros norteavam a ação dos trabalhadores em sua faina diária. Vale atentar para a dimensão simbólica de alguns desses topônimos. As vezes, o termo contém uma advertência bastante explícita acerca do perigo que um acidente fluvial pode acarretar: *Criminosa*, por exemplo, era uma "passagem" na temida *Cachoeira de Sobradinho*, hoje sob as águas da grande barragem. Acreditamos que algum naufrágio de consequências funestas seja responsável pelo nome do lugar. Ali também se localizava o *Caixão*, citado por Halfeld em seu relatório. Temendo obstáculos desse tipo, os remeiros cantavam:

"Mãe d'água, ai
Mãe d'água, ei
Nas cachoeiras

Em outras palavras ou expressões que não lembram imediatamente tragédia, a advertência está também presente: o topônimo *Mocambo do Vento*, por exemplo, indica uma área do rio, próxima à cidade de Xique-Xique (BA), onde a incidência de "pés de vento" colocava em risco as embarcações. Os velhos fluviários do São Francisco se referem, com temor, àquele lugar onde ocorreram acidentes com barcas e vapores. Outros nomes atribuídos pelos remeiros a "passagens" do rio que representavam sério perigo ao trânsito das embarcações, tinham, por certo, conotação negativa: *Curralinho*, por exemplo, era um trecho de pedras próximo a Sento Sé (BA), hoje sob as águas da barragem de Sobradinho; *Ressaca* é uma área de pedras localizada entre Manga e Jacaré (atual Itacarambi, MG). (15) Havia os nomes neutros ou aparentemente neutros, mas que identificavam acidentes não menos perigosos à navegação: o *Meleiro*, por exemplo, é um trecho de pedras nas proximidades de Boa Vista de Lagamar (BA). Mas havia também os topônimos jocosos, tão ao gosto da personalidade criativa e lúdica dos remeiros! O rio *Corrente* que permite o acesso ao porto de Santa Maria da Vitória (BA), tem em seu curso navegável alguns trechos que foram classificados por nossos entrevistados, de "trechos de água dura", isto é, de correnteza muito forte, que oferecia resistência à navegação rio acima. A um desses trechos, os remeiros atribuíram o nome de *Quebra Botão*: o esforço hercúleo que empregavam para movimentar as barcas, fazia romperem-se os botões das velhas calças dos trabalhadores, transformadas em bermudas. Por motivo bastante semelhante, uma corredeira no *Rio de Baixo*, próxima a Boa Vista (PE), recebeu o nome de *Desata Calção*. Nas proximidades de Barra (BA), havia um grande "banco de areia", considerado por um

(14) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, já qualificado.

No contexto das *Grandes Navegações*, os acidentes marítimos que se constituíam em obstáculos às caravelas e outros navios portugueses e espanhóis, pediam receber nomes condizentes com o perigo que representavam para aquelas embarcações. Vale lembrar os nossos compêndios escolares do 1º grau onde havia referências ao *Cabo das Tormentas*, localizado no litoral sul-africano. Na atualidade, quem navega na costa oeste da Ilha de Fernando de Noronha, deve evitar os "*Reporões*": formações ponteagudas, de origem vulcânica, que representam sério perigo para os navios. Cabe ressaltar a dimensão simbólica deste termo: os esporões são, literalmente, saliências ponteagudas localizadas no dorso de alguns peixes e que podem provocar ferimentos nos pescadores. (As informações sobre os obstáculos à navegação em Fernando de Noronha foram obtidas através do serviço de alto-falante do navio "FUNCHAL", de bandeira panamenha.)

(15) *Curral* é o lugar onde se prende gato, mas no Médio São Francisco significa também armadilha para pegar peixe. Já o termo *ressaca* significa águas agitadas.

dos nossos informantes: "o maior banco de areia do São Francisco". Os remeiros, vítimas de frequentes encalhes naquele local, atribuíram-lhe, significativamente, o nome de *Banco da Fartura*. No rio Paracatu, há um trecho de pedras e lajedos onde as varas utilizadas para impulsionar as barcas, escorregavam no lodo, dificultando o trabalho dos remeiros. Daí o topônimo *Sabãozinho*, presente no vocabulário dos trabalhadores. (16)

O Médio São Francisco conheceu denominações mais genéricas de alguns de seus trechos como a *Banda da Bahia* e a *Banda de Pernambuco*, que indicavam as terras de uma e outra províncias. Até o primeiro Reinado, Pernambuco tinha uma maior extensão de terras no Médio São Francisco: seus limites, ao sul, eram as margens do rio Carinhanha, que faz a divisa com Minas, e não o atual marco: o *Pau da História*, nas proximidades de Petrolina (PE). (17) Aquelles topônimos se perpetuaram na tradição oral ao longo de muitas décadas depois de 1824, data em que Pernambuco perde grande extensão de terras à margem esquerda do Médio São Francisco.

A identificação de trechos e acidentes pelos remeiros não era gratuita, conforme tentamos demonstrar. Obedecia a critérios funcionais e orgânicos à sua cultura: à navegação especialmente. O conhecimento das condições atmosféricas e de navegabilidade recomendava, por exemplo, que se "atracassem" as barcas à margem direita, na Banda da Bahia, ao abrigo dos ventos, firmemente amarradas a um "pé de pau" (de preferência a um vigoroso jatobá ou juazeiro, vale acrescentar). Assim se procedia no caso de ameaça de tempestades ou pés de vento. Esse saber dos remeiros, bastante remoto, se perpetuou até meados deste século e se transmitiu a outras categorias de fluviais a exemplo dos vapozeiros.

A contribuição dos remeiros na atribuição de nomes a lugares e acidentes fluviais foi a mais relevante, na medida em que foram eles os pioneiros no conhecimento prático do Médio São Francisco, dos seus afluentes e do Rio de Baixo, desde os tempos coloniais. O trabalho daquela

(16) Entrevistas com os Srs. João Francisco de Souza, Benvido Francisco de Souza, Berto Abilino Barbosa, Esídio Lopes da Silva, Gonçalo Adriano da Silva, etc;

(17) Lima Sobrinho, Barbosa - *Documentos Históricos sobre a Comarca do São Francisco* (Separata do volume IV e V de "Documentos do Arquivo" - Arquivo Público Estadual). Recife, Secretaria do Interior e Justiça/Arquivo Público Estadual, 1951, pp. III e VII.

categoria, levando o comércio às diversas localidades, permitia-lhes "medir o rio" com as "varas ferradas". E, assim, cada trecho, cada acidente mais significativo ganhou um nome. Registramos, a seguir, os topônimos de acidentes fluviais, responsáveis por naufrágios e/ ou danificação de embarcações, inclusive vapores, conforme entrevistas concedidas por diversos trabalhadores do rio:

- *Cachoeira de Sobradinho* (BA), trecho de aproximadamente 12 km de pedras e corredeiras onde se destacavam as seguintes passagens ("portões"), bastante temidas pelos navegantes: *Criminosa, Sessenta e Três e Dois de Julho*;
- *Crisma*, a montante de Sobradinho (BA) 6 km, trecho de pedras;
- *Curralinho*, nas proximidades da antiga cidade de Sento Sé (BA), trecho de pedras;
- *Cachorrinho*, próximo à antiga Remanso (BA), trecho de troncos submersos, areia e pedras;
- *Tapera*, nas proximidades da velha Pilão Arcado (BA), trecho de pedras;
- *Ilha do Rio*, entre Marrecas e Boa Vista das Esteiras (BA), troncos e pedras;
- *Braço de Xique Xique* (BA), ipueira muito estreita e de difícil acesso sobretudo em tempo de vazante;
- *Mocambo do Vento*, trecho de "pés de vento" e troncos submersos nas proximidades de Xique Xique (BA);
- *Jatobá*, trecho de "pés de vento", próximo a Xique Xique (BA);
- *Meleiro*, entre Morpará e Boa Vista de Lagamar (BA), trecho de pedras;
- *Ressaca*, entre Manga e Jacaré (atual Itacarambi, MG), trecho de pedras;
- *Cachoeira do Manteiga*, nas proximidades de São Romão (MG), trecho de pedras;
- *Barrocoão, Tamanduá, Rasga Saco*, no rio Preto, curvas com fortes correntezas.

Havia evidentemente inúmeros obstáculos à navegação nos 1371 quilômetros entre Juazeiro (BA) e Pirapora (MG). Mas não representavam tanto perigo para as embarcações quanto os relacionados acima. Em seu trabalho de pesquisa realizado nos anos 40, o geógrafo Jorge Zarur mencionou 107 "lugares de obstrução" no mesmo percurso, cuja relação transcrevemos em anexo (VI) no fim do presente trabalho. É necessário, entretanto, fazermos algumas correções e/ ou

acréscimos à relação do prof. Zarur, ressaltando que alguns dos "obstáculos" mencionados no Anexo não constituíam propriamente um empecilho ao trabalho dos experientes mestres e proeiros. Acreditamos que o topônimo relacionado sob o nº 35 (Itiberaba) seja Itaberaba, a jusante de Bom Jesus da Lapa (BA). Entre Januária e Jacaré (atual Itacarambi, MG), o trecho de pedras era identificado como Cabaceiras (e não Cabeceira: nº 10 do Anexo VI). Nas proximidades de Morrinhos (atual Matias Cardoso, BA), o lugar denominado Umburana (nº 18 do Anexo VI) era conhecido também pelo nome Imburana. Acreditamos que o nome Ouro Sé (nº 88) seja uma variante, na linguagem popular, de Erucé (ou Eru Sé) que identificava um trecho de areia e cascalho nas proximidades da cidade de Sento Sé (BA). Em lugar de Pedra da Messalina (nº 106), leia-se Pedra Marcelina, um acidente fluvial localizado a montante de Juazeiro (BA). Presumimos que o nome Intã (nº 84) seja uma corruptela de Itã (substantivo feminino do tupi-guarani), topônimo que indicava a presença de pedra no percurso entre Remanso e Sento Sé (BA). Vale acrescentar à relação do geógrafo Jorge Zarur os seguintes nomes de acidentes: Bom Jardim, nas proximidades de São Francisco (MG); Remansinho, próximo à Barra do rio Pandeiros; Pedra de Fogo e Santa Idália, a jusante de Jacaré (atual Itacarambi, MG); Pagão, a montante de Sítio do Mato (BA); Poço do Mel, nas proximidades de Rio Branco (BA); a jusante de Remanso (BA), Mato Escuro, Imbuseiro, Catela, Chapada, Porto da Fazenda; nas proximidades de Sento Sé (BA), Sequinho, Sangrador, Correnteza, Carnaíba Torta, Barreira.

Cabe mencionar também o vocabulário presente na faina diária dos tripulantes, no interior da barca. Alguns termos e expressões não eram exclusivos da categoria a exemplo de "viagem redonda", "fazer água", "coroa", "baixio", "banco de areia", "passagem", "pontal", etc. Outros foram criados ou ganharam novo sentido em face das necessidades impostas pelo trabalho: "carreira grande", "meia carreira", "carreira inteira", "portão", "rasio", "raseira", "ponta d'água", "riopiquete" (corruptela de repiquete), "croa" (corruptela de coroa), "águas novas", "cabeça arriba", "cabeça abaixo" ou "cabeça baixa", "fazer uma madrugada", "feijão serenado", "cabeça d'água", "puia", "foi pro sal", "vara ferrada", "varejão", "Rio de Baixo", "proa" (proeiro), "prancha" (prancheiro), "contra" (contra-acoite), "boca de tolda", "buzo" (corruptela de búzio), "arrastar vara", "puxar vara", "água dura", "boi" e "gancho" ou "gongo" (instrumentos de trabalho), etc.

O acervo linguístico dos moços (remeiros),

constituído de topônimos e outros termos e expressões relativos à navegação, permite-nos lembrar uma afirmação de Evans-Pritchard em seu importante estudo sobre os Nuer:

"A profusão linguística em determinadas seções da vida é um dos sinais pelos quais pode-se facilmente julgar a direção e a força dos interesses de um povo. É por tal razão, mais do que por sua importância intrínseca, que chamamos a atenção do leitor para o volume e variedade do vocabulário Nuer referente ao gado." (18)

Este conjunto de palavras e expressões produzidas e/ou difundidas pelos moços, reflete evidentemente um saber cujos primórdios remontam a, aproximadamente, três séculos atrás. Importante também é o fato de que esse saber não desaparece com a categoria dos moços de barca (remeiros) na década de 50. Ao se incorporarem à categoria dos "vapozeiros" (tripulantes de vapor), os ex-remeiros transmitiam seus conhecimentos de navegação -- incluindo-se aqui o conhecimento dos acidentes fluviais -- aos seus companheiros de profissão e à geração que os sucedeu. Assim, *mutatis mutandis*, perpetuou-se até os nossos dias aquele saber secular.

Nas barcas, a faina diária começava com o nascer do sol entre 5 e 6 horas da manhã; e terminava com o por do sol aproximadamente às 18 horas. Observava-se uma hora para almoço e uma para a "merenda" (jacuba). Mas era comum a ampliação da jornada de trabalho:

"(Nós) levantávamos duas horas da madrugada e arrastávamos vara no mundo... Ali o dia clareando, encostávamos um pouco; comíamos um pedaço de rapadura... Tornávamos a pegar... para ir comer o feijão, às 7 horas, 8 horas." (19)

Era tão comum essa prática de iniciar de madrugada a jornada de trabalho que os remeiros criaram a expressão "fazer uma madrugada", para designá-la. Mas era necessário um acordo prévio entre o patrão, ou seu preposto (o encarregado), e os trabalhadores. Ampliar a jornada de trabalho no interesse do barqueiro implicava, não raro, algum tipo de concessão aos remeiros:

(18) Evans-Pritchard, E. E. - *Os Nuer*. São Paulo, Editora Perspectiva, 1978, p. 50.

(19) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, já qualificado.

"Uma certa vez, vínhamos eu e um compadre meu, José Barbosa, juntos ... Eu, na barca Vitória, e ele ... -- me passou o nome da barca dele. Era aqui dentro do córrego. Então, eu disse pra o piloto: 'Olhe! Nós precisamos chegar em Porto Novo, cedo, para fazer a praça. Nós vamos sair daqui às quatro horas' (da madrugada). Mas, o piloto achou que devia sair às três, para chegar mais cedo. (...) Então, quando foi às três horas, o despertador deu... Eu botei o despertador para despertar às três horas. Quando o despertador cantou, o piloto... (se chamava Zé Pequeno): 'Rapaziada, acorda!' Todos estavam já cientes de que nós sairíamos às três horas. Aí, levantaram; bateram as esteiras; enrolaram as cobertas, etc. Aí, o meu compadre ouviu e disse: 'Rapaziada, é hora!' Os remeiros responderam: 'Nós não estamos corridos da polícia, não!' (Risos) Aí, embarcou-se; soltou-se a barca e todos os remeiros saíram cantando... da minha barca! Ele (o compadre) ficou lá... Mas eles (os remeiros) tinham disciplina, porque eu disse a eles: 'Olha! Nós vamos sair às três horas, que lá em Porto Novo, vocês ficam à vontade. Se quiser algum dinheiro, eu dou e tal, etc ...' Acertei com os remeiros ... E ele (o compadre) não acertou nada." (20)

A fala do barqueiro Manoel Afonso que transcrevemos acima, contribui também para elucidar a natureza das relações sociais do trabalho: não havia a lealdade cega do trabalhador ao patrão, que alguns autores mencionam nos estudos sobre o coronelismo. As relações de dependência pessoal eram permeadas pela contradição: sem dúvida, havia a lealdade, mas também a sua contrapartida exigida pelo trabalhador: e mais: o conflito e a resistência estavam igualmente presentes no discurso e nas atitudes dos trabalhadores. (21)

(20) Entrevista com o Sr. Mancel Afonso de Queiroz, já qualificado;

(21) A propósito, vejamos o que nos ensina José Sérgio Leite Lopes em seu importante estudo acerca do trabalho dos operários do açúcar:

"(...) Submetidos à cooperação -- reunião de operários trabalhando coletivamente sob as ordens de um mesmo patrão -- imposta pelo capital, os operários defrontam-se com a exterioridade e hostilidade do não-trabalhador, as quais reforçam a exterioridade e hostilidade das próprias condições ambientais de trabalho. No entanto, esta mesma cooperação -- a qual reúne à sua

Em seu trabalho de pesquisa sobre a bacia do Médio São Francisco, o geógrafo Jorge Zarur não menciona esse expediente ("fazer uma madrugada") a que recorriam os barqueiros para a ampliação da jornada de trabalho, mas se refere, de passagem, à duração da faina diária nas barcas:

"Outros remeiros, que não possuem barcos, ... são contratados por viagem redonda de mais ou menos três meses e trabalham, em média, 14 horas ao dia, ganhando de Cr\$ 100,00 a Cr\$ 200,00 (\$ 5 a \$ 10) pela viagem redonda. A comida é fornecida pelo dono do barco. A noite, dormem nas margens onde também cozinham as refeições." (22)

Na média diária de 14 horas, mencionada pelo autor, é lícito supor que estejam incluídas as horas noturnas, de ampliação da jornada de trabalho. O texto de Jorge Zarur, acima, nos permite também aferir o valor dos salários, comparativamente à remuneração dos *vapozeiros* (tripulantes de vapores). Em meados dos anos 40, o salário mensal de um marinheiro ou de um taifeiro não ultrapassava Cr\$ 99,00. (23) Se por viagem redonda, que em geral durava de 3 a 5 meses, os remeiros recebiam salários cujo valor variava de Cr\$ 100,00 a Cr\$ 200,00, é fácil concluir que a remuneração de sua força de trabalho era bastante inferior à dos tripulantes de vapor. Ademais, não se pode esquecer que as condições de trabalho vigentes nos vapores das companhias de navegação eram bem mais favoráveis do que aquelas impostas aos remeiros nas barcas.

Cabe aqui um esclarecimento: os salários por viagem redonda eram fixos, isto é, não dependiam da duração da viagem. A variação salarial (de Cr\$ 100,00 a Cr\$ 200,00) se refere ao trabalho e à função de cada tripulante no

revelia um conjunto de operários de imediato atomizados pela organização fabril --, ao socializar os operários nas regras do trabalho coletivo, na ação combinada entre companheiros de trabalho para o desempenho de determinadas tarefas programadas, pode tornar-se uma arma na luta de classe econômica cotidiana na qual os operários resistem à exploração: os operários podem inverter esses princípios da cooperação capitalista visando à produção de mais-valia com que foram socializados, em princípios de uma cooperação contra a extração de mais-valia. Assim, o mesmo trabalhador coletivo, que multiplica o poderio do patrão pelo simples fato de reunião combinada de trabalhadores individuais e seus efeitos multiplicadores sobre a produção de mais valia, pode inverter a cooperação capitalista em solidariedade combinada dos operários contra a exploração. A reinterpretação de categorias e práticas impostas se desdobra assim na inversão de categorias e práticas que, de impostas, transformam-se em "espontâneas", categorias e práticas espontâneas contra a exploração." (Lopes, José Sérgio Leite - O Vapor do Diabo: O Trabalho dos Operários do Açúcar. Rio, Paz e Terra, 2ª ed., 1978, pp. 8/9)

(22) Zarur, Jorge - Op. cit., p. 26;

(23) *Ibidem*, p. 27;

interior da barca, conforme comprovamos em entrevista. (24) Por exemplo: os proeiros, isto é, os remeiros que ocupavam a proa da embarcação, trabalhavam com varas maiores e mais pesadas. Ademais, o proeiro de boreste (ou o proa de boreste) tinha a seu cargo a administração do pessoal que trabalhava do lado direito da embarcação. Já os tripulantes do lado esquerdo recebiam a orientação e as ordens do proeiro de bombordo (ou proa de bombordo). Cada proa (proeiro) auxiliava, também, o mestre no que tange à disciplina. Assim se justifica a remuneração de Cr\$ 200,00, paga aos proeiros.

Atrás de cada proeiro, trabalhavam os *contra* (contra-proeiros). Numa escala salarial de Cr\$ 100,00 a Cr\$ 200,00, um contra deveria receber Cr\$ 180,00. Imediatamente depois dos contra, vinham os *açoités* cuja remuneração poderia ser de Cr\$ 160,00. Em seguida, os *contra-açoités*. Atrás, os *garajaus*. Depois, os *pranchas* (prancheiros). Por fim, os *bocas de tolda* -- os últimos trabalhadores nas fileiras de homens que ocupavam as coxias (partes laterais) das barcas. Para estes últimos, em geral os mais franzinos, os salários podiam ser de apenas Cr\$ 100,00. Dependendo do tamanho da barca, outras categorias intermediárias se interpunham entre os proas e os bocas de tolda.

O trabalho nas coxias das barcas, que em geral ocupava toda a jornada (14 horas de trabalho), era basicamente o mesmo para cada tripulante: empurrar a embarcação com a vara fincada ao peito e apoiada no leito do rio. Esse processo de trabalho era fundamentalmente cooperativo, mas caracterizado, em sua essência, por uma *cooperação simples*. (25)

Na faina diária, outra tarefa que competia aos remeiros, era a de *cacimbeiro*. Neste caso, havia rodízio, por se tratar de trabalho noturno. Cada noite, um trabalhador desempenhava essa tarefa, ou seja, o trabalho de esgotar a água do interior da embarcação, quando esta "fazia água", e zelar pela sua segurança de um modo geral. O cacimbeiro se incumbia, também, de "fazer a bóia" do dia seguinte que consistia basicamente de feijão com toucinho e

(24) Entrevistas com o Sr. João Francisco de Souza e Benvido Francisco de Souza, já qualificados.

(25) Marta Harnecker esclarece que, na cooperação simples, "todos os trabalhadores realizam a mesma tarefa ou tarefas muito semelhantes." (Harnecker, Marta - *Os Conceitos Elementares do Materialismo Histórico*, p. 42).

carne seca, cozidos num grande caldeirão instalado sob um tripé. O artista plástico Percy Lau criou um belo desenho que retrata as barcas e as atividades dos remeiros, inclusive o cozimento de uma refeição à margem do rio. Por ser preparado ao relento, nos barrancos ou nas "croas" (coroas), atribuía-se àquele alimento o nome de "feijão serenado", isto é, feijão cozido sob o sereno. Adicionava-se-lhe a farinha de mandioca em grande quantidade no momento da refeição.

Não havia um horário fixo para o almoço, que dependia do início da jornada de trabalho. Se esta começava às 2 ou 3 horas da madrugada, o almoço era antecipado para as 7 ou 8 horas da manhã. Se a jornada se iniciava normalmente às 5 horas da manhã, o horário de almoço era mais tarde, ou seja, por volta das 10 horas. Um ex-barqueiro, nosso entrevistado, afirmou que "só dava o almoço quando a negrada começava a suar". (26) O suor excessivo pode indicar falta de nutrientes no organismo.

Vale ressaltar, no discurso do barqueiro, o termo "negrada", de forte conotação pejorativa. Os moços (remeiros) eram, em sua grande maioria, negros, conforme veremos no capítulo VIII.

A "merenda" (jacuba), por sua vez, dependia dessa variação de horários. Era comum servi-la às 13:00 ou 14:00 horas.

Depois que a barca "encostava" para o pernoite, os remeiros serviam-se de picadinho de carne seca com arroz. O peixe pescado pelos próprios trabalhadores constituía outro alimento a que recorriam, mas o seu consumo não era diário e nem substituiu o "feijão serenado". Este era considerado por nossos entrevistados (ex-remeiros) o alimento básico, responsável pela reposição de energias ao longo da jornada de trabalho.

Esporadicamente, os remeiros utilizavam também, como alimento, a carne de caça: o "churrasco de camaleão" era, de um modo geral, apreciado. A presença desse réptil nas árvores e arbustos que se debruçavam sobre o rio, tornava fácil a sua captura. Com as longas varas que lhes serviam como instrumento de trabalho, os remeiros matavam os animais e, à noite, saboreavam a farofa (por eles conhecida

(26) Entrevista com o Sr. Manoel Afonso de Queiroz, acima qualificado

como "churrasco"), feita com a carne do camaleão. A carne de tatu era também um prato muito apreciado pelos trabalhadores. Nos ermos onde as barcas aportavam, a caça ao tatu contribuía para tornar menos repetitivo o conteúdo do cardápio servido nas viagens.

É importante ressaltar o caráter funcional da distribuição das refeições ao longo da jornada de trabalho. O almoço, servido pela manhã, atendia à necessidade de calorias do organismo que se lançava ao duro trabalho de "puxar vara" e de remar. Era maior o rendimento do trabalho pela manhã em virtude do descanso noturno dos trabalhadores e das condições de temperatura, mais amenas. O calor abrasador das tardes são-franciscanas tornava mais estafante a tarefa de impulsionar a barca. Seria, portanto, inconveniente ao rendimento do trabalho servir-se, após as 12 horas, uma refeição mais substancial, pois reduzir-se-ia ainda mais a disposição dos remeiros para o árduo trabalho. A noite, cessada a intensa atividade na barca, servia-se outra refeição, agora mais leve e condizente com o repouso noturno: em geral, arroz com carne seca e rapadura.

Nas grandes barcas a exemplo da MISSISSIPI, MINAS GERAIS, BARCELONA, etc, o proprietário dispunha de uma cozinheira que fazia suas refeições em separado. É evidente que, neste caso, fica delineada com maior nitidez a diferença entre as duas categorias sociais no que tange às condições de subsistência: de um lado, os trabalhadores com sua culinária rústica e repetitiva; de outro, o patrão (ou seus prepostos), servindo-se de pratos mais elaborados e variados. Nas barcas menores, essa diferença nem sempre era nítida. O proprietário podia desempenhar a função de *mestre* (piloto) e servir-se do cardápio preparado pelos remeiros. Os ganhos de capital, neste caso, eram insuficientes para a contratação da cozinheira.

Ainda no plano das condições de subsistência nas barcas, a diferença entre as duas categorias sociais fica evidenciada também no momento do repouso noturno: os trabalhadores dormiam em esteiras, ao relento, nas "cross" (corcas) e nos barrancos, aquecidos pelo "bitu" (cobertor) e pela fogueira, ao passo que os patrões tinham o seu camarote na barca, onde dispunham de cama ou, pelo menos, de uma rede.

Ao descrevermos a faina nas barcas, mencionamos a longa jornada de trabalho que, inclusive, estava sujeita à

ampliação. Para melhor caracterizarmos o trabalho dos remeiros, não se pode omitir também um dado relevante: as varas que eles utilizavam para empurrar as barcas rio acima, eram instrumentos de trabalho contundentes, isto é, que produziam ferimentos no corpo do trabalhador.

Com uma extremidade da vara apoiada ao peito e a outra fincada no leito do rio, os remeiros empreendiam um grande esforço para fazer a barca mover-se contra a correnteza.

O contato do instrumento de trabalho com a pele do "reculuta" (recruta), ou seja, do remeiro que se iniciava na profissão, provocava o surgimento de pequenas bolhas em seu peito, conhecidas entre eles como "cabeças de prego". Na verdade, iniciava-se desta forma um processo inflamatório. Até consumir-se a cura, o neófito passava por uma longa e dolorosa *iniciação* que podia culminar com a utilização de "toucinho quente, fervendo" (ou cebo quente), aplicado ao ferimento -- meizinha considerada pelos veteranos, de grande utilidade para a formação do calo. As vezes, era necessário segurar o recruta pelos pés e pelas mãos, pois a terapia não era propriamente indolor. Acreditava-se que o toucinho quente "matava aquelas carnes: aquelas carnes morriam ...", formando-se então o calo. (27)

Um ex-remeiro, muito experiente na luta contra o rio, afirmou em entrevista que "o remédio para dor de vara era vara mesmo!" Cabe esclarecer que a expressão "dor de vara" tem duplo sentido: literalmente, significa dor proveniente do contato do instrumento de trabalho com a pele do remeiro; mas havia também um sentido pornográfico que fazia parte dos gracejos lançados aos recrutas pelos veteranos.

Essa ausência de solidariedade entre os trabalhadores, que era ainda mais acentuada entre os veteranos, se explica pela natureza do próprio trabalho: a falta de um remeiro ao trabalho implicava maior esforço e dispêndio de energia para os demais. Daí, não haver contemporização relativamente ao companheiro que "foi pro sal". Esta expressão significava que o trabalhador, vencido pela doença, fora deitar-se sobre a sacaria de sal -- o principal produto que as barcas transportavam nas viagens rio acima. Mesmo doente, o remeiro, às vezes, se submetia ao trabalho para não sofrer a agressão de seus pares.

(27) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, já qualificado.

Outra prática que servia aos chistes dos veteranos e que integrava o conjunto das práticas culturais de *iniciação*, consistia em dar "café sem doce" (café amargo) ao recruta que, desta forma, ficava "batizado".

Um dos nossos entrevistados que não conseguiu ultrapassar essa fase de iniciação, se referiu ao trabalho nas barcas como "cativeiro". Eram comuns nesse período mais agudo de provações as fugas individuais, o que comprova a resistência dos trabalhadores frente às más condições de trabalho.

Ao indagarmos sobre a motivação dos jovens que se engajavam no trabalho das barcas, obtivemos a seguinte resposta: "Era só influência!" (28) Percebemos que o sentido desta afirmação seria melhor explicitado se compreendéssemos um fenômeno de difícil mensuração: o impulso da juventude à aventura ao longo do rio, sem evidentemente perder de vista suas necessidades de subsistência. Os ganhos salariais eram exíguos. O processo técnico do trabalho impunha aos moços instrumentos de trabalho contundentes. Mas havia essa motivação que, talvez, seja melhor compreendida a partir da leitura do texto de Osório Alves de Castro, abaixo transcrito:

"... Salu se fez outro braço direito, ajudando criar os irmãos. Um dia Cipriano Acendedor-de-Lampião avisou: ele anda perdido na ilusão do rio. (...) Salu, meu filho, se foi alugado na barca de Josué Meneses e não tardou.. O piloto Gonçalo espalhou notícia: Salu morreu arrebetado na zinga, botando sangue pela boca na água do Quebra Botão. (...)" (29)

Pensamos que o sentido da expressão "ilusão do rio" aproxima-se do significado da frase colhida em entrevista e de uso corrente na região: "Era só influência!" significa que uma determinada situação ilude sem produzir vantagem. No caso do personagem Salu, a ilusão terminou em tragédia.

Mesmo depois da formação do calo, o remeiro sofria as consequências de uma jornada de trabalho mais prolongada ou de "um trecho de água dura", no qual fosse necessário despendar um esforço maior:

(28) Entrevista com o Sr. Júlio Pereira Nascimento, já qualificado.

(29) Castro, Osório Alves de - *Fortio Calendário*. 2ª edição, São Paulo. Edições Símbolo, s/ d, p. 18/19;

"... o varejão no princípio faz uma chaga enorme no peito do remeiro. Elle pega, então, um pouco de toucinho quente e o derrama sobre a carne viva. Formam-se ali callos pretos e horríveis, que são como duas condecorações no peito desses infelizes. As vezes, como eu vi, o callo se racha e a gente enxerga em baixo a carne viva latejando." (30)

Este texto -- belo e, ao mesmo tempo, lancinante -- faz parte da descrição de uma viagem ao longo do Médio São Francisco. O seu autor, Prof. Orlando M. Carvalho, demonstra a percuciência de um homem sensível ao sofrimento humano; diferente, porém, da descrição fria dos barqueiros, que lidavam diretamente com os remeiros e cujo objetivo era primordialmente explorar a sua força de trabalho.

É inconstestável a visão humanista de Orlando Carvalho, mas ao se referir às "condecorações" no peito dos remeiros, é possível que ele estivesse influenciado pela terminologia discriminatória predominante na sociedade envolvente contra aqueles trabalhadores. O calo, por exemplo, era conhecido como "medalha" (condecoração). A vara, o instrumento de trabalho, era a "caneta". Estas palavras revelam ironia, mas também a discriminação a que estavam submetidos os remeiros e que será o tema central do próximo capítulo.

O calo, que servia de anteparo no contato da vara com o peito do trabalhador, não o poupava totalmente do sofrimento: a cena trágica descrita pelo Prof. Carvalho é por demais reveladora. Mas, para quem não viveu toda a crueza daquele regime de trabalho, cabe lembrar a fala, em entrevista, de um velho remeiro:

"(...) O trabalho (de remeiro), diziam que era bonito ... Era bonito pra você que estava de fora! O Sr. ver seu sangue correr na ponta de uma vara não é brincadeira!" (31)

Com esta afirmação incisiva, o nosso entrevistado questiona, sobretudo, as pessoas que procuram isolar o aspecto folclórico da profissão de remeiro (as toadas, etc), elidindo de suas observações a superexploração e as condições de trabalho.

(30) Carvalho, Orlando M. - Op. cit., p. 87

(31) Entrevista com o Sr. Nicolau Soares da Silva, já qualificado.

Uma comparação bastante significativa, que informa sobre as condições de trabalho, especialmente sobre o dispêndio de energia e força física, foi formulada em entrevista por outro ex-remeiro:

"Sofri muito nesse rio... Só boi de carro é que sofre igual a remeiro das *emas* velhas, vara no peito ..." (32)

Cabe um esclarecimento: *ema*, no discurso dos remeiros, é sinônimo de barca. A cobertura de palha de carnaúba e o acabamento da popa lembram, sem dúvida, a grande ave reiforme.

A importância simbólica da comparação contida no discurso do ex-remeiro é bastante significativa: no meio rural, o animal de tração que maior esforço faz no transporte de produtos do campo para a cidade, é sem dúvida o boi de carro. A exemplo das barcas de figura, o carro de bois é um veículo pesado e moroso, exigindo um grande dispêndio de energia para movimentá-lo. Ademais, o boi de carro é frequentemente golpeado pelo ferrão do carreiro. Vale lembrar que o instrumento de trabalho responsável por ferimentos no peito do remeiro chamava-se também ferrão.

A profissão exigia homens de físico privilegiado, capazes de suportar as longas jornadas. E jovens! Era necessário juventude para o trabalho nas barcas:

"Eu preferia o remeiro que soubesse trabalhar; também, homens novos, porque o velho não aguentava mais aquele serviço: homens novos, de 20 anos, 20 e poucos; com 30 anos, não estava aguentando mais." (33)

As entrevistas dos patrões revelam, sintomaticamente, uma conotação eufemística e parcial com referência às condições de trabalho nas barcas. Vejamos, nesse sentido, o que afirma o barqueiro Manoel Afonso de Queiroz:

"(...) Aqueles homens chegavam a ferir o peito com a vara, quando não tinha o vento ..." (34)

(32) Entrevista com o Sr. Gonçalo Adriano da Silva, já qualificado;

(33) Entrevista com o Sr. Manoel Afonso de Queiroz, já qualificado;

(34) *idem, idem.*

É importante lembrar, mais uma vez, que a incidência de ventos regulares era comum apenas na área compreendida entre Juazeiro e Barra do Rio Grande (BA). Acima de Barra, os ventos, fracos e irregulares, só esporadicamente propiciavam algum descanso, ainda que fugaz, aos remeiros. A ocorrência de ventos era, inclusive, motivo de alegria e algazarra entre os remeiros. Dizia-se: "Hoje é dia de São Lourenço!" Os remeiros perseguiram a rima; procuravam exercitar o improviso, o repente. Daí, a tentativa de rimar a palavra "vento" com "São Lourenço".

As varas utilizadas para impulsionar as barcas rio acima podiam inclusive provocar acidentes fatais. Não era incomum partirem-se ao meio, provocando a morte do remeiro, traspassado na lasca que se apoiava no leito do rio. No capítulo VIII, transcrevemos trechos de entrevistas em que são descritos alguns desses acidentes.

Cabe também uma referência à maleita, responsável até meados deste século por muitas agruras do povo ribeirinho, especialmente no período das vazantes. Os remeiros não estavam livres desse mal. Acometido pela febre, o trabalhador se via forçado a "ir para o sal", conforme entrevista. (35)

Luiz Flores de Moraes Rego mostra em seu livro a presença, nas barcas, do anofelino, o mosquito transmissor da malária:

"Possivelmente a abundância de gado, attrahindo as picadas dos *ancpheles*, contribue para a redução das infecções. A classe dos tripulantes das barcas soffre particularmente: cream-se no fundo das embarcações viveiros de larvas. (...)" (36)

Em seu conto *Sarapalha*, Guimarães Rosa nos transmite a idéia do caráter letal da maleita são-franciscana:

"Ela veio de longe, do São Francisco. Um dia, tomou caminho, entrou na boca aberta do Pará, e pegou a subir. Cada ano avançava um punhado de léguas, mais perto, mais perto, pertinho, fazendo medo no povo, porque era sezão da brava -- da

(35) Entrevista com o Sr. João Francisco de Souza, acima qualificado:

(36) Rego, Luiz Flores Moraes - Op. cit., p. 153;

"tremedeira que não desamontava" --
matando muita gento." (37)

Cabe ainda acrescentar que o romance sobre a fundação de Pirapora (MG), de Lúcio Cardoso, recebeu um título bastante sugestivo, que dispensa comentários: *Maleita*. (38)

Mas retomemos o discurso dos patrões sobre as condições de trabalho. O barqueiro Wilson Castelo Branco, de Remanso (BA), ao formular -- a nosso pedido -- uma explicação para a expressão "foi pro sal", deixa transparecer a tensão e os antagonismos existentes entre as duas categorias sociais (i.e., patrões e trabalhadores):

"... Era quando o sujeito se
acovardava; procurava fugir do
trabalho." (39)

A verdade e a transparência não são, propriamente, um atributo das representações produzidas e veiculadas pelas classes, categorias e grupos sociais dominantes.

No Médio São Francisco, há um ditado que diz respeito às condições de trabalho nas barcas: "Desgraça de remeiro é saber nadar". Fica evidenciado um paradoxo neste adágio popular: numa região ribeirinha, saber nadar é, no mínimo, uma vantagem. Interessa-nos no referido ditado o seu sentido literal: saber nadar era uma das condições básicas para ingressar/permanecer na profissão de remeiro, pois não raramente o trabalhador via-se obrigado a utilizar-se desta habilidade ao longo da jornada de trabalho. Quando o instrumento de trabalho quebrava-se, por exemplo, era comum o remeiro perder o equilíbrio e cair na água. Muitas vezes, era necessário também "fazer a caída" naqueles trechos mais profundos: com os pés presos "na renda da coxia" e a vara apoiada ao peito, o trabalhador mergulhava a cabeça e o tronco no esforço de fazer a embarcação avançar. Os encalhes exigiam também a presença dos remeiros dentro d'água para retirar a barca dos bancos de areia. O significado do adágio pode ser percebido de maneira mais genérica, de vez que é possível associar o exercício da profissão à desgraça, que é sinônimo de infortúnio, desdita, sofrimento.

(37) Roca, João Guimarães - "Sarapalha", in *Sagarana*. Rio, Ed. Nova Fronteira, 1984, p. 133;

(38) Cardoso, Lúcio - *Maleita*. Rio, Ed. Tecnoprint S.A., Coleção Prestígio, s/d.

(39) Entrevista com o Sr. Wilson Castelo Branco, já qualificado.

Chega a surpreender o regime de trabalho dos remeiros, submetidos a longas jornadas de trabalho (até 14 horas), a instrumentos de trabalho contundentes (as varas), a locais de trabalho insalubres (a maleita), etc. A surpresa certamente advém da confrontação com o estágio atual das relações de trabalho, sobretudo, nos grandes centros: a conquista de direitos trabalhistas, o progresso técnico incorporado ao processo de trabalho, etc. Vale lembrar, entretanto, o que nos ensina Claude Lévi-Strauss:

"Não obstante, todo etnólogo que tenha trabalhado nesse campo, sabe que essas possibilidades (do corpo do homem) são surpreendentemente variáveis segundo os grupos. Os limiares de excitabilidade, os limites de resistência são diferentes em cada cultura. (...)"

E, em seguida, acrescenta: "... o homem, sempre e em toda parte, soube fazer do seu corpo um produto de suas técnicas e de suas representações." (40)

Em face das condições de existência que lhes eram impostas, os remeiros desenvolveram uma maior resistência física, adaptando seu corpo ao processo de trabalho nas barcas.

Frente aos barqueiros que lhes impunham as condições de trabalho acima descritas, os moços resistiam. A sátira em prosa e verso, as fugas e, até mesmo, a agressão física aos patrões eram as formas encontradas pelos trabalhadores para manifestar sua resistência, conforme descrevemos no capítulo VI. Era comum o conflito no local de trabalho, isto é, em cada barca, mas a categoria como um todo não se organizava para resistir às más condições de trabalho, por exemplo: não era conhecida a greve nem existiam associações e sindicatos que congregassem os trabalhadores das diversas unidades de produção.

Se estudamos o período histórico compreendido entre a última década do século XIX até os anos 30, podemos constatar que, nas grandes cidades, a situação era diferente. Diversas categorias de trabalhadores se

(40) Lévi-Strauss, Claude - *A Obra de Marcel Mauss*. In: Mauss, Marcel - *Sociologia e Antropologia*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo. 1974, Vol. I, p. 4/5. (Tradução de Lambert Puccinelli)

organizaram em movimentos de natureza social e política. (41)

A explicação que encontramos para as diferentes formas de resistência no Médio São Francisco e em São Paulo, se situa no campo das relações sociais de trabalho. As relações de dependência pessoal, vigentes no meio rural e nos núcleos urbanos ribeirinhos -- e que se reproduziam no interior das barcas -- condicionavam as formas de organização e resistência dos trabalhadores. Vale ressaltar que a proteção dos patrões aos tripulantes e a sua contrapartida, a lealdade destes, são fatores dignos de nota e se nos apresentam como limitativos sob o prisma das lutas sociais.

Não se pretende aqui interpretar as relações sociais de produção e o processo técnico do trabalho com base na inexistência, nas barcas, de características predominantes em outros sistemas sociais. Cabe, entretanto, mencionar a diferença existente nas formas de resistência à exploração e à dominação de classe.

Nos anos 50, quando as barcas desaparecem da paisagem são-franciscana e muitos dos seus tripulantes já se encontravam incorporados à frota dos vapores, foi fundado o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Fluviais do São Francisco que congregava os trabalhadores das empresas de navegação. Esse sindicato foi precedido, em sua organização, por uma entidade que não chegou a ter existência legal, mas liderou greves e outros movimentos reivindicatórios nos anos 30. (42) Nesse período, diga-se de passagem, o grande líder dos "vapozeiros" (tripulantes de vapor) era João Oroco, ex-moço de barca, conforme comprovamos em entrevista. (43)

Na primeira metade deste século, os operários paulistas e os "vapozeiros" do Médio São Francisco eram portadores de culturas constituídas de componentes comuns a uma e outra, especialmente no que concerne à organização, resistência e lutas sociais, ao passo que os moços de barca, seus contemporâneos, não incorporaram tais componentes à sua cultura: os moços não se organizaram como categoria.

(41) Luiz Werneck Vianna, em seu importante estudo sobre liberalismo e sindicato no Brasil, contribui para elucidar nossas dúvidas sobre o assunto:

"(...) A reconstituição da movimentação operária nos anos pré-30 ... não deixa dúvidas sobre sua natureza reivindicante, capacidade de organização e aglutinação de grandes massas operárias. Evidenciou-se também que o sentido da ação não se esgotava numa pauta economicista, incluindo a luta por direitos sociais e políticos." (Vianna, Luiz Werneck - *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. Rio, Paz e Terra, 1976, p. 32;

(42) Entrevista do Sr. José Álvares Ferreira ao *Journal Corrante* nº 21, de Pirapora (MG), em maio/73;

(43) Entrevista do Sr. Joaquim Carvalho (Joazeiro), já qualificado.

Terceira Parte

"RIMEIRO NA AREIA ----"

Capítulo VIII

A PRESENÇA DOS MOÇOS NAS CIDADES RIBEIRINHAS

A presença de populações negras no Médio São Francisco é bastante remota. Em sua *Relação de uma Missão no Rio São Francisco*, o Pe. Martinho de Nantes relata os primeiros contatos do homem branco com os índios cariris do São Francisco no século XVII. De passagem, ele menciona, também, a existência de negros escravos que serviam aos "curralos" ou fazendas à margem do rio. (1)

Desde o início da colonização do São Francisco, os negros ocuparam, portanto, a posição de classe subalterna no sistema social mais amplo. Escravos até 1888, passaram após essa data à condição de trabalhadores remunerados, sobretudo na lavoura, mas também em pequenos ofícios urbanos como ferreiros, oleiros, aguadeiros, etc. Muda, portanto, o regime de trabalho, mas não a posição social na estrutura de classes. Não era outro o destino de mulatos e cafuzos da região, resultantes do caldeamento secular de negros, índios e brancos.

Nos anos 60 do século passado, o viajante inglês Sir Richard Burton percebeu a correlação entre posição social e cor da pele:

"Os habitantes são todos mais ou menos escuros, (...); aqui o rosto mais claro é sempre indício de uma posição social mais elevada." (2)

Na classe dominante, constituída basicamente de criadores e comerciantes, alinhavam-se, sobretudo, os brancos de origem portuguesa. É possível que um ou outro caboclo integrasse também essa classe a exemplo da família Sento Sé, da vila de igual nome.

Não era muito diversa a realidade social da região

(1) Nantes, Martinho de, Pe. - Op. cit., p. 52;

(2) Burton, Richard - Op. cit., p. 161;

nos anos 50 deste século pelo que se depreende da afirmação de Fernando Altenfelder Silva acerca das comunidades de Xique-Xique e Marrecas (BA):

"(...) Varia também a composição racial, predominando na classe dominante elementos com características caucásicas, e sendo os elementos com traços negróides mais pronunciados encontráveis, em proporção maior, na classe inferior." (3)

Na atualidade, passados 120 anos desde a viagem de Richard Burton, a estrutura social das comunidades ribeirinhas tornou-se mais complexa. Mas quem viaja pela região pode ainda constatar a predominância do homem branco na classe dominante e nas categorias sociais intermediárias, ao passo que os negros e mulatos integram a grande massa que forma as categorias subalternas, constituídas de trabalhadores não qualificados, no campo e nos centro urbanos.

Os moços -- termo que designava os trabalhadores das barcas, conforme veremos mais adiante -- integravam esse contingente de negros e mestiços que ocupavam as posições sociais mais inferiorizadas na sociedade da região. Burton, por exemplo, se refere à cor da pele daqueles trabalhadores:

"Os escuros barqueiros, vestidos de coletes sem mangas (jaleco ou camisola) ou saiotos da Costa da Guiné passeavam ou, estendidos no barranco, brincavam com lindas araras, que tinham trazido rio abaixo e cujas penas brilhavam ao sol." (4)

Cabe um esclarecimento. O texto acima não se refere aos barqueiros, os proprietários das barcas, mas, isto sim, aos trabalhadores que as impulsionavam. É comum esse uso do termo em viajantes que percorreram o Médio São Francisco. A descrição do viajante inglês, acima, corresponde a características culturais dos *moços*: o vestuário, por exemplo, era bastante funcional, na medida em que permitia liberdade de movimento aos trabalhadores em sua lida nas *coxias* das barcas. Os saiotos a que se refere

(3) Silva, Fernando Altenfelder - Xique-Xique e Marrecas: Duas Comunidades do Médio São Francisco. Rio, Comissão do Vale do São Francisco, 1961, p. 149;

(4) Burton, Richard - Op. cit., p. 209.

o autor, eram conhecidos entre os trabalhadores como "saiotas" (substantivo feminino): podiam ser confeccionadas de tecidos ou de palha de carnaúba. Já os patrões (barqueiros) se vestiam rigorosamente dentro dos padrões culturais vigentes nas comunidades ribeirinhas: o comércio, a necessidade de contato com "comerciantes estabelecidos", com chefes políticos, etc, impunha-lhes o uso de calças, camisa, gravata, etc.

Para aferirmos, de maneira mais abrangente, a posição social dos *moços*, é necessário analisá-la em dois planos: a nível das *relações sociais de trabalho* e a nível das *representações da sociedade envolvente*.

Antes de 1888, aqueles trabalhadores serviam nas barcas como mão de obra escrava. Mas já havia homens livres que se alugavam como mão de obra assalariada. Depois da abolição da escravatura, altera-se evidentemente o regime de trabalho: do trabalho servil evoluiu-se para o salariado.

Vale acrescentar que a grande maioria dos nossos entrevistados era constituída de negros.

Se se toma os *meios de produção*, em sentido amplo, como critério para avaliar a posição social daqueles trabalhadores, é evidente que eles pertenciam às classes dominadas cujos membros tinham, em comum, a condição de vendedores de sua força de trabalho. (5)

Os *moços* se alugavam aos barqueiros, estabelecendo uma relação tipicamente capitalista: sua mão de obra era remunerada antecipadamente, isto é, no início da "viagem redonda", conforme mencionamos no cap. VI. Diferentemente

(5) "Meios de produção. Conjunto formado pelos meios de trabalho e pelo objeto de trabalho. Os meios de trabalho incluem os instrumentos de produção (ferramentas, máquinas), as instalações (edifícios, silos, armazéns), as diversas formas de energia e combustível e os meios de transporte. O objeto de trabalho é o elemento sobre o qual ocorre o trabalho humano: a terra e as matérias-primas, as jazidas minerais e outros recursos naturais. O termo foi elaborado por Marx, tornando-se de uso corrente na Economia." (Dicionário de Economia/Consultoria de Paulo Sandroni. São Paulo, Abril Cultural, 1985, p. 266)

Nossa análise da posição social dos remeiros tendo como critério os meios de produção, decorre da seguinte afirmação de Karl Marx:

"(...) Já vimos que é tendência constante e lei de desenvolvimento do regime capitalista de produção estabelecer um divórcio cada vez mais profunda entre os meios de produção e o trabalho, e ir-se concentrando os meios de produção em grupos cada vez maiores; isto é, converter-se o trabalho em trabalho assalariado e os meios de produção em capital." (Marx, Karl - Karl Marx: Sociologia/Organizador: Octávio Ianni. 4ª edição. São Paulo, Atica, 1984, p. 100, tradução de Maria Eliza Mascarenhas, Ione de Andrade e Renato W. Pellegrini)

dos seus patrões, que viviam da acumulação de capital e de lucros, a categoria dos tripulantes de barca sobrevivia de seu próprio trabalho -- numa posição social diversa, subalterna.

1 - Desqualificação e posição social

Ao analisarmos, no capítulo VI, os grupos de parentesco, esclarecemos que os moços não se vinculavam a eles senão como dependentes: ao contrário do camponês, por exemplo, que se integrava àqueles grupos através da instituição do compadrio (vínculo de parentesco espiritual). Veremos, a seguir, o porquê dessa não integração, estudando o campo específico das representações, vigente na zona rural e nas cidades ribeirinhas e que determinava a posição social daqueles trabalhadores. (6)

Na literatura descritiva sobre as barcas do Médio São Francisco, diversos termos foram utilizados para designar os seus tripulantes. Cronistas e viajantes dos séculos XIX e XX utilizavam, em geral, a palavra *barqueiros*, quando se referiam àqueles trabalhadores. Conforme já havíamos mencionado, este termo se refere, na verdade, à categoria dos donos de barcas, que operavam o comércio ambulante ao longo do rio. Esse uso, talvez, seja explicado pela existência de barqueiros que eram força de trabalho em sua própria embarcação: nas pequenas barcas, a impossibilidade financeira de contratar um maior número de trabalhadores forçava o proprietário a empunhar o leme ou, até mesmo, as varas.

De uso corrente entre as populações ribeirinhas, o termo *remeiros* servia para identificá-los nas cidades,

(6) Quando mencionamos as representações da sociedade envolvente, estamos nos referindo à ideologia, sem perder de vista a existência das tensões e dos conflitos que são uma decorrência da divisão da sociedade em classes e categorias sociais. Ademais, esse conjunto de representações, em que predominam o discurso, as normas e costumes, as atitudes e gestos, produzidos e veiculados pelas classes dominantes, é abrangido por outro conceito de alcance mais amplo: o conceito de cultura. Podemos afirmar com outras palavras: essas representações são parte integrante do saber e do fazer, partilhados pela sociedade como um todo. Concordamos aqui com o Prof. José Luiz dos Santos, quando ele afirma: "(...) a cultura é a dimensão da sociedade que inclui todo o conhecimento num sentido ampliado e todas as maneiras como esse conhecimento é expresso. É uma dimensão dinâmica, criadora, ela mesma em processo, uma dimensão fundamental das sociedades contemporâneas." (Santos, José Luiz dos - O que é Cultura. 3^a ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 1966, p. 50)

vilas, fazendas e sítios onde aportavam. Este termo foi usado, também, pelos escritores Wilson Lins, Osório Alves de Castro, Accioly Lopes, Edilberto Trigueiros cujos livros mencionaremos ainda neste capítulo.

Menos comum é o uso da palavra *vareiro* para designar o tripulante de barca. Foram poucos os autores que o utilizaram. Dentre eles, o mais antigo é Thomaz Garcez P. Montenegro. (7)

A partir da criação da *Capitania dos Portos*, em Juazeiro (BA), no Governo Góis Calmon (1924-28), quando a navegação no Médio São Francisco foi objeto dos primeiros regulamentos, uma nova expressão ganhou uso: *moços*. Este termo, que passou então a ser utilizado sobretudo pelos próprios membros daquela categoria de trabalhadores para se auto-identificarem, advém -- ao que supomos -- da expressão "moço de convés", introduzida pela instituição e de uso corrente nas empresas de navegação. Quando era necessário mencionar a sua profissão, o trabalhador dizia: "sou moço de barca!" (8)

Na verdade, os trabalhadores das barcas passaram a rejeitar a palavra *remeiros* pelo sentido pejorativo que lhe era emprestado na sociedade envolvente. Já a palavra *moço* e a expressão *moço de barca* passaram a ser os termos-chave de sua identidade. Vale acrescentar que, em alguns contextos, o uso da palavra *remeiro* podia gerar conflito. Conforme teremos oportunidade de demonstrar mais adiante, a presença dos trabalhadores nas vilas e cidades ribeirinhas era quase sempre marcada pela tensão. O ex-moço de barca Sr. Benvido Francisco de Souza ressalva que a reação dos trabalhadores à palavra *remeiro* dependia da maneira como o interlocutor a proferia: se num tom depreciativo, a resposta seria em termos agressivos. (9)

Destarte, podemos afirmar que os termos *moço* e *remeiro* podiam se tornar antípodas e reveladores da tensão existente entre aqueles trabalhadores e segmentos da sociedade envolvente. Não raro, essa tensão descambava para o conflito aberto.

Antes de estudar a natureza desses conflitos, é necessário conhecer o campo específico das representações

(7) Montenegro, Thomaz Garcez Paranhos - Op. cit., p. 136/7;

(8) Entrevista com Antônio Xavier de Souza (Antônio Cachoeira), já qualificado;

(9) Idem com Benvido Francisco de Souza, idem.

que reservava aos trabalhadores uma posição social marcada pela discriminação.

Acreditamos que essa discriminação social é responsável, pelo menos em parte, pela tensão e pelos conflitos que ocorriam nas cidades ribeirinhas.

As referências do Sr. Richard Burton sobre os moços não são evidentemente elogiosas. Muito pelo contrário. Mas, por outro lado, fundamentando-se apenas em suas informações, não é possível traçar os contornos da posição social daquela categoria, nem muito menos caracterizar a discriminação social a que estavam submetidos. Cabe, entretanto, citar o viajante inglês para melhor conhecermos aquele campo específico das representações a que nos referimos:

"... ali (em Juazeiro, BA), o pessoal não gozava, em absoluto, de bom conceito, e contavam-se vários casos de barqueiros roubando de seus patrões e os deixando 'limpos'. Bebem e são perigosos; assim, os homens abaixo de Boa Vista são sempre preferidos a eles. (...)" (10)

É importante lembrar que, ao mencionar os "barqueiros", Burton se refere evidentemente aos trabalhadores, conforme já esclarecemos anteriormente.

É possível que "os homens abaixo de Boa Vista" pertencessem ao grupo dos moços-camponeses, os preferidos dos patrões (barqueiros) em virtude de seu "bom comportamento". (Vide capítulo VI)

Um velho barranqueiro, aposentado da Companhia de Navegação do São Francisco, que não aceitou gravar entrevista, mas acedeu em "escrever algumas linhas", afirmou categórico:

"(...) Diante de todos os sacrifícios, eram repudiados pelas sociedades da região e perseguidos pela polícia como desordeiros." (11)

As "sociedades da região", vale esclarecer, eram constituídas de membros da classe dominante em cada cidade

(10) Burton, Richard Francis - *Op. cit.*, p. 295.

(11) Depoimento de Joaquim Borges das Neves, aposentado, nascido em 1906; Pirapora (1975)

ribeirinha, bem como das categorias intermediárias que gravitavam em seu redor. Podemos abrigar sob essa expressão os proprietários rurais, comerciantes, profissionais liberais, etc.

Mais adiante, conheceremos concretamente a natureza desse "repúdio" a que se refere o nosso entrevistado.

Com referência às entrevistas dos barqueiros, tivemos o cuidado de analisá-las levando em conta o envolvimento daquela categoria nas relações sociais do trabalho e os conflitos daí decorrentes. Mas, em que pese essa ressalva, pensamos que as representações elaboradas e veiculadas pelos patrões, são coerentes com o conjunto das representações predominante nas cidades ribeirinhas, relativamente aos moços. No capítulo VI, podemos citar um exemplo em que um barqueiro classifica seus trabalhadores de "bandidos".

Utilizando-se de um fraseado popular, mas de conotação inequívoca, um outro padrão generaliza o seu conceito acerca de todos os trabalhadores das barcas, indistintamente: "remeiro era caça que cachorro acuava!" (12) Estão implícitos nesta asserção, pelo menos, três juízos relativamente àquela categoria: ferocidade, perigo e resistência. Esse costume de comparar os moços de barca com animais era generalizado. Mais adiante, conheceremos alguns nomes de animais, utilizados pelas "sociedades da região" para identificá-los e discriminá-los.

Quando ouvimos alguém afirmar que "índio vive como bicho no meio do mato", nos ocorre a semelhança entre as duas situações: dos índios e dos tripulantes de barca. Ambos nos parecem alvos de discriminação social. (13) A importância simbólica da comparação entre o remeiro e a "caça que cachorro acuava" merece outras considerações: a "caça acuada" é um animal mais brabo e feroz do que um animal em estado normal. Vale acrescentar: o moço de barca era um "animal" que resistia, conforme teremos oportunidade de analisar mais adiante. Mas cabe a pergunta: quem "acuava" aqueles trabalhadores? A resposta pode ser

(12) Entrevista com o Sr. Antônio Joaquim dos Santos, em Remano (BA), nascido em 1910; (1980)

(13) Em seu estudo do etnocentrismo, Everardo P. Guimarães Rocha contribui para esclarecer a questão: "(...) 'brabos' e 'nansos' são dois termos que muitas vezes foram empregados no Brasil para designar o 'humor' de determinados animais e o 'estado' de várias tribos de índios ou de escravos negros." (Rocha, Everardo P. Guimarães - O que é Etnocentrismo, 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1986, p. 14)

encontrada neste capítulo: nas relações entre eles e a sociedade envolvente, sem se perder de vista também as relações de trabalho, analisadas nos capítulos anteriores.

Outro barqueiro lhes reservou um termo que nos parece condizente com as representações vigentes entre as populações beiradeiras: "escória". (14)

Esta palavra guarda um sentido bastante próximo da expressão "ultima classe", de forte conotação pejorativa, utilizada por um entrevistado, pertencente às categorias sociais intermediárias, para designar os trabalhadores das barcas: "(...) Remeiro era a última classe." Em seguida, o mesmo informante esclarece:

"A pessoa, quando não tinha mais nada a fazer na vida, ia ser remeiro..."
(15)

A nível das representações vigentes nas cidades e no campo, trabalhar nas barcas "arrastando vara" constituía um demérito para o trabalhador em termos sociais.

Quando nos referimos a esse campo específico das representações, não o observamos simplesmente como mero reflexo da chamada infraestrutura. Muito pelo contrário! Nós o analisamos enfatizando o seu carácter determinante, sem perder de vista o funcionamento da totalidade: o conjunto das relações sociais entre os moços, seus patrões e os demais grupos e categorias sociais da região. Enfim, procuramos conhecer a praxis desses grupos e categorias sociais.

Vejamos agora esse mesmo campo das representações coletivas, refletido no romance *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro:

"(...) os dois rapazes se alugaram numa barca e ser remeiro era como se as criaturas perdessem a condição; ..."
(16)

Perder a condição de "criatura", de pessoa humana, parece ter o seu corolário: a discriminação e a desqualificação social.

(14) Entrevista com o Sr. Wilson Castelo Branco, ex-barqueiro, 69 anos, em Remanso-BA; (1980)

(15) Entrevista com D. Emília Neves, do lar, nascida em 1920; Pirapora-MG (1985)

(16) Castro, Osório Alves de - *Porto Calendário*. 2ª ed., São Paulo, Edições Símbolo, s/d, p. 94;

No conto, Accioly Lopes vai mais longe. Seu personagem Miguel Faiscô questiona sobre a sua própria condição humana:

"Miguel cinde o silêncio. Dizendo que eles ficam zangados quando são chamados de bichos d'água. Ele mesmo se sente bicho. Perdido naquele cafundó. Sem pai. Sem mãe. Sem família. Naquele serviço bruto. Sem direito. Sumido na lama. Engolido pelo mato. Envolvido no barro dos barrancos. Coberto d'água. Olhado com indiferença. Sem saber ler -- agora já estava aprendendo. Crendo em Deus quando há paz no seu peito. Remando. Varejando. Sofrendo. Dizendo palavras feias. Sem beira e sem eira. Fazendo da coxia da *Araponga*, ou de outras barcas, o seu único caminho. O seu futuro. E interroga petulantemente como se já soubesse de muita coisa ruim que a vida aloja:

- Quem da gente se sente gente ?"

.....
(17)

Cabe ressaltar também no texto acima, a comparação de caráter depreciativo: aqui, o moço de barca já não é o animal acuado e feroz, mas um bicho d'água, ser indefinido, porém inferior e perigoso.

Ao perguntarmos se os trabalhadores e seus patrões mantinham relações de compadrio, a resposta de um ex-moço de barca foi negativa, acrescentando que os barqueiros os consideravam "uma classe muito baixa". (18)

Essa consciência do trabalhador em relação às representações de seus patrões revela alguma coerência com o discurso destes ("escória", "bandidos", etc) bem como com a fala ("última classe") do beiradeiro não diretamente envolvido na díade empregador/empregado. É possível que a afirmação do trabalhador ("os barqueiros achavam nós uma classe muito baixa") seja eufemística, não evidenciando a segregação social, em seus exatos contornos -- o que nos parece natural se considerarmos a opressão a que sua

(17) Lopes, Accioly - *Remeiros e remeiros de São Francisco*. Rio, Livraria Editora Cátedra, 1978, p. 61;

(18) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, ex-moço de barca, nascido em 1907; Juazeiro (1980)

categoria fora submetida.

A discriminação social fica evidenciada, em toda a sua plenitude, a partir do conhecimento de palavras e expressões de forte conotação discriminatória, utilizadas no campo, nas vilas e cidades ribeirinhas.

A expressão "porco d'água" era amplamente usada para depreciar, do ponto de vista social, os membros daquela categoria. Curiosamente, muitos dos nossos entrevistados não souberam responder sobre a etimologia daquele termo, o que, a nosso ver, não invalida o seu sentido discriminatório. A explicação para a sua origem foi formulada por um ex-moço de barca. As roupas e o corpo do trabalhador, sujos do sangue proveniente de ferimentos provocados pelo instrumento de trabalho (a vara), explicariam, em parte, a origem da expressão "porco d'água". Mas havia, também, as frieiras -- afecções cutâneas localizadas nos entrededos dos pés -- cuja incidência era mais intensa no período das "águas novas" (primeiras enchentes). Seus pés, expostos à ação das águas nas coxias das barcas sobrecarregadas, ficavam inflamados e exalavam mau cheiro. Daí se originou, também, outro termo, de sentido pejorativo, que designava os componentes daquela categoria social: "pé pubo".

A palavra "piauí", aparentemente neutra, servia também para discriminá-los. Conhecendo sua tradução do tupi-guarani para o português, percebemos o seu sentido discriminatório:

"*Piauí* - adj. De pele suja, manchada, falando-se de peixes. (...)" (19)

O piauí é um peixe de água doce que tem duas manchas arredondadas nos flancos. Pertence à fauna do São Francisco e de outros rios brasileiros.

Os instrumentos de trabalho (varas) utilizados nas viagens rio acima formavam calos negros no peito do trabalhador: em geral, um de cada lado. Daí, a comparação com o piauí...

Era comum o beiradeiro associar dois desses termos, formando uma terceira expressão de sentido igualmente

(19) Bueno, Francisco da Silveira - Vocabulário Tupi-Guarani Português. 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1964, p. 250;

discriminatório: "piauí pé pubo", "piauí porco d'água". (20)

Na região, o calo era, de fato, revelador da condição social dos trabalhadores. As "sociedades da região" os identificavam e segregavam ao constatar a existência de calo em seu peito.

Até mesmo no romance, é evidente essa característica da vida social dos moços. Transcrevemos, a seguir, um trecho de bilhete da personagem Lili ao seu namorado Orindo, um ex-moço de barca e principal protagonista do romance *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro:

"Não acredito no que estão dizendo; que você tem no peito uma mancha de vara de remeiro do São Francisco. Tem horas que desejo cortar a língua de muita gente. (...)" (21)

É importante esclarecer que, no convívio social, os boatos de cunho maledicente se referem, sobretudo, às pessoas marcadas pela discriminação. Em Santa Maria da Vitória onde residia Lili, circulavam esses boatos sobre a antiga profissão do personagem Orindo.

Nesse sentido, vale acrescentar também: aqueles trabalhadores eram acusados de feitiçaria. (22)

Se ascendiam socialmente, mudando de profissão, as duas "medalhas" (calos) permaneciam como testemunho de sua antiga condição de "piauí" e "porco d'água". Por este motivo, não a revelavam senão a pessoas de sua intimidade:

"O calo?... Mostrava... mas pra quem eles tinham confiança. O compadre Leônidas, mesmo, mostrava. Agora, o desconhecido, se perguntasse: 'O Sr. foi remeiro?' Eles diziam: 'Não interessa!'" (23)

Depois de passar pela profissão de moço de barca, o Sr. Leônidas, acima mencionado, foi *prático* (timoneiro) dos vapores da Cia. de Navegação do São Francisco à época em que o nosso entrevistado era comandante nas referidas

(20) Entrevista com o Sr. Benedito Francisco, já qualificado.

(21) Castro, Osório Alves de - Op. cit., p. 303.

(22) Entrevista com o Dr. José Antônio do Vale Filho, em Januária (MG), nascido em 1909; (1996)

(23) Entrevista com o Comandante Francisco Leobas, aposentado da Cia. de Navegação do São Francisco, residente em Pirapora (MG); entrevista realizada a bordo do *Rapazancica*. (1980)

embarcações.

O nosso entrevistado Sr. Benvindo Francisco de Souza, ex-moço de barca, referindo-se aos seus companheiros de trabalho nas *emas*, afirma: "... muitos deles aí negam que foram remeiro. Eu, não!" (24)

Cabe esclarecer, entretanto, que só obtivemos estas informações por intermédio de um amigo que estabeleceu uma relação de confiança entre entrevistador e entrevistado.

Ao conhecerem algumas características mais evidentes da posição social dos moços e da discriminação a que estavam submetidos, alguns autores apressadamente os classificaram de "párias", influenciados, talvez, pelo exemplo clássico de sociedades de castas: a sociedade indiana.

Na apresentação do livro *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro, Paulo Rangel assim se refere àquela categoria de trabalhadores:

"Tendo por cenário a cidade de Santa Maria da Vitória, situada à margem esquerda do rio Corrente, cujas águas se misturam com as do São Francisco, são apresentados os párias da região, a casta dos remeiros que empurram rio acima e rio abaixo os barcos com as mercadorias..." (25)

Em seu vocabulário do folclore são-franciscano, o pesquisador Edilberto Trigueiros explica o significado da palavra *remeiro*:

"É o grande proletário, o pária do rio, vivendo uma vida incrível, dispersa entre o mais áspero labor e a miséria mais extrema."
....."
(26)

As afirmações categóricas de Rangel e Trigueiros estão, com certeza, fundamentadas em alguma semelhança entre a condição social dos remeiros e dos párias indianos.

(24) Entrevista com o Sr. Benvindo Francisco de Souza, já qualificado;

(25) Rangel, Paulo - "*Porto Calendário*", um Modelo de Economia para o Brasil, in *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro, op. cit., p. X.

(26) Trigueiros, Edilberto - *A Língua e o Folclore da Bacia do São Francisco*. Rio, Campanha de Defesa do Folclore Brasileiro, 1977, p. 146.

Pensamos, entretanto, que não se pode classificar de *sociedades de castas* as "sociedades da região". A observação do processo social nos permite uma conclusão: era possível aos cidadãos transitarem de uma categoria social a outra em toda a região do Médio São Francisco. O exemplo citado acima, do mestre Leônidas, é mais do que evidente. Assim como ele, muitos moços (remeiros) tiveram a oportunidade de ascender socialmente. Pelo seu conhecimento das condições de navegabilidade, eles eram contratados pelas companhias de navegação: como "vapozeiros" (tripulantes de vapor), já não sofriam discriminação. Se não revelavam a antiga profissão, assim o faziam por excesso de zelo, oprimidos talvez pelo passado de incontáveis sofrimentos; pela lembrança da discriminação a que foram submetidos. Quando os vapores do São Francisco foram encampados pela Comissão do Vale do São Francisco, os vapozeiros ganharam *status* de "funcionários do Governo". Numa região subdesenvolvida, de extrema pobreza, "trabalhar para o Governo" era um privilégio: sinônimo de prestígio social. E os ex-moços de barca se integraram ao sistema social mais amplo, sem aquelas tensões que caracterizavam sua vida social como tripulantes das velhas *emas*: já não "eram repudiados pelas sociedades da região"; já não sofriam a perseguição policial dos velhos tempos.

Numa sociedade de castas, os *estratos sociais* são, em geral, impermeáveis. A prática da endogamia se impõe como norma e costume. É hereditária a condição social do membro de uma casta. Seus componentes professam a mesma religião ou pertencem a um mesmo grupo étnico. (27)

É evidente que este conjunto de traços não se refere ao processo social no campo ou nas cidades ribeirinhas. Nem se pode classificar os moços de párias.

Aos estudiosos que lhes atribuíram a condição de párias, passou despercebido um dado, merecedor de atenção, que talvez os confundisse ainda mais. Tendo em vista o nosso propósito de analisar a posição social dos moços vinculada à discriminação social a que estavam submetidos, achamos importante acrescentar esta informação: nas cidades ribeirinhas, as prostitutas podiam ser alvo de mais uma qualificação negativa, se mantivessem relações sexuais com aqueles trabalhadores. Passavam a ser identificadas pelo

(27) *Dicionário de Ciências Sociais*. 2ª ed., Rio, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1987, p. 157/9

epíteto "mulher de remeiro", uma classificação depreciativa que lhes era imputada pelas "sociedades da região". Mas, qual o sentido de tal expressão ?

Vejamos, a seguir, a explicação de um velho barranqueiro, ex-funcionário de uma empresa estatal e proprietário rural: "Mulher de remeiro era a mulher de segunda, desclassificada..." (28)

No conto literário, percebemos alguma coerência relativamente à explicação do nosso entrevistado:

"(...) Miguel, de tanga, tagarela. Orador de calção. De músculos rígidos. De língua tropeçando nos degraus das palavras. Rebuscando formas para falar de seus intuitos. Os outros descem os beijos ante a torrente daquela tagarelice. Nada igual a sua fala de outrora, do dicionário de Tina Canela de Maçarico, de Augusta Três Talhos -- damas espúrias de remeiros. Marafonas da lama. Mulheres que vendem amor pela beira do rio. (...)" (29)

Cabe atentar para o sentido das expressões "damas espúrias de remeiros" e "marafonas da lama".

Ainda com o propósito de conhecer o campo específico das representações, que determinava a posição social dos moços, caracterizada pela discriminação social, procuramos ouvir, também, alguns casos em que aqueles trabalhadores figuram como protagonistas.

Percebemos que há coerência entre os casos veiculados na tradição oral e o conjunto das demais representações referentes àqueles trabalhadores: sobressai a visão negativa da sociedade relativamente à sua vida social.

Os referidos casos foram contados, em entrevistas, por trabalhadores: mais propriamente, por pescadores e "vapozeiros" (tripulantes de vapor). Portanto, a desqualificação dos moços parece transcender o estrito limite das "sociedades da região": as categorias

(28) Entrevista com o Cnte. Francisco Leobas, já qualificado.

(29) Lopes, Accioly - Op. cit., p. 63;

subalternas também partilhavam a prática e o campo específico das representações, responsáveis pela discriminação social a que estavam submetidos os tripulantes de barca. (30)

A reflexão sobre esse campo específico da ideologia que se caracteriza pela desqualificação e discriminação dos moços (remeiros), não pode perder de vista a totalidade: sua presença nas cidades ribeirinhas era marcada pelo conflito, em que pese a abrangência das representações vigentes.

Antes de estudar a resistência dos remeiros, vamos conhecer os referidos casos que colhemos em entrevistas. Vejamos, a seguir, o relato de um pescador residente em Januária (MG):

"Acima de Morpará, lá tem a *Toca de Santa Luzia*... E todo mundo festejava aquela Toca. Acima de Morpará, questão de uma légua (...) E, um dia, um remeiro vem de lá pra cá... Rumou a vara assim... (Faz o gesto semelhante ao moço manejando a vara) E a Santa estava na porta da gruta. Aí, ele disse: 'Ih! Os olhos da minha rapariga...' -- Valei-me, meu Deus do céu! (leva a mão à boca) -- '... eram bonitos que só os olhos dessa Santa!' Numa ponta d'água, logo na frente, a vara quebrou; atravessou ele de um lado pra outro..." (31)

O moço de barca, neste caso, é visto como profanador do Sagrado: compara os olhos de uma "mulher de remeiro" com os olhos de Santa Luzia. Por este motivo, é imediatamente punido com a morte numa cena trágica e exemplar. Não se pode perder de vista a gravidade da comparação feita pelo

(30) Concordamos com Karl Marx, quando ele afirma: "Os pensamentos da classe dominante são também, em todas as épocas, os pensamentos dominantes, ou seja, a classe que tem o poder material dominante numa dada sociedade, é também a potência dominante espiritual. A classe que dispõe dos meios de produção material dispõe igualmente dos meios de produção intelectual, de tal modo que o pensamento daqueles a quem são recusados os meios de produção intelectual está submetido igualmente à classe dominante. (...)" (Marx, Karl, e Engels, Friedrich -- *A Ideologia Alemã*. Portugal: Editorial Presença; Brasil: Martins Fontes, vol. I, p. 55/6 (Trad. de Conceição Jardim e Eduardo Lúcio Hogueira)

(31) Entrevista com o Sr. Manoel da Rocha Liza, pescador, em Januária (MG), nascido em 1926; (Data da entrevista: 1986)

trabalhador: no contexto do *catolicismo popular*, os olhos de Santa Luzia são venerados com fervor e especial deferência.

Transcrevemos, a seguir, outro caso cujo desfecho, curiosamente, é semelhante ao do relato anterior:

"A história do remeiro de Carinhanha foi o seguinte: eu não sei porque intermédio ele entrou numa vida desgostosa e deu de fazer mudança de Carinhanha. Na própria barca que ele viajava, ele colocou a mudança dele. Na hora que ele embarcou, que ele pisou na prancha, ele tirou a sandália e bateu a poeira da sandália (três toques na cadeira, imitando o gesto do *moço*), dizendo ele que de Carinhanha nem a poeira ele queria levar. Logo adiante de Carinhanha, mais ou menos uma base de dois quilômetros, tinha um pontal... Ele trabalhava ao lado do seco. Na curva desse pontal, que o piloto contornou a barca pra dentro, ele descansou a "bengala"; levou o peito em cima; a vara quebrou... E ele debruçou em cima da ponta que estava lá... Varou ele dum lado pra outro. Dali mesmo, já a barca rodou pra trás... De uma cidade que ele não queria levar nem a poeira, dentro dessa cidade a carne dele foi consumida. (...)" (32)

Neste caso, atribui-se aos moços uma qualificação nada lisonjeira a nível da cultura regional: a soberba, a arrogância; com um agravante, conforme a opinião do nosso entrevistado: "jurar contra a própria terra onde nasceu".

A punição ao trabalhador arrogante foi a morte violenta, acrescida de uma -- digamos assim -- "ironia do destino": seu corpo foi enterrado na própria terra que ele renegava.

O terceiro caso, que ouvimos de um "vapozeiro" (tripulante de vapor), não foi possível transcrevê-lo *ipsis verbis*, pois não houve a oportunidade de fazer a gravação. Passamos ao relato da estória, mantendo a indispensável fidelidade ao seu conteúdo:

(32) Entrevista com o Sr. Teodorico Bispo de Oliveira, em Januária (MG), nascido em 1910; (1966)

Os moços de uma barca enfrentavam as "águas duras" de um pontal. Mas a embarcação não avançava, apesar do esforço.

De repente, a advertência !!!

-- A barca vai toar! -- falou Pilet, o experiente proeiro de bombordo.

-- Deixa toar pra lá! Aqui, é Bertão do Boqueirão!
-- Gritou, com voz possante, o moço Berto que trabalhava a boreste.

Estafados, os trabalhadores perdem o controle da embarcação. Impulsionada pela correnteza, sua proa se afasta da direção que o mestre, ao leme, tenta inutilmente imprimir.

Berto, que ainda resistia, é empurrado contra a tolda -- a vara pressionando violentamente seu peito.

Com os olhos esbugalhados, ele grita novamente -- agora, sua voz sob pressão é fina e revela temor:

-- Tira a barca de cima de mim, Pilet!!! (33)

Neste caso, a atitude do moço Berto denota arrogância e imprudência.

No Médio São Francisco, há um provérbio que pontifica: "cachorro avançado é comida de onça". Em que pese a generalização deste ditado, o personagem do caso, amplamente conhecido entre os fluviários do São Francisco, é um moço de barca. No ideário do povo são-franciscano, seu exemplo não é nada edificante.

A punição ao trabalhador imprudente foi o ridículo: Berto, "que falava grosso, falou fino..."

O último caso, que transcrevemos a seguir, é a estória de um pai, plantador de lameiro em Januária (MG), que decide transferir sua filha da ribeira para outro lugar por um motivo aparentemente fútil: uma toada de barca, cantada pelos moços.

(33) Conversa com Manoel Braz, aposentado da Cia. de Navegação do São Francisco, residente em Pirapora (MG)

"(...) A turma de remeiros passava cantando uma cantiga que diz:
"O, Maria, meu bem, adeus
Sambê-á..."
A filha se chamava Maria. O pai era um camarada... Não era louco! Mas ele tinha aquele sentimento de falta de compreensão. Ele sofismou que devia ser a Maria, filha dele. Então, ele pegou ela; levou lá pro Rio Verde; lá pra onde estavam os parentes. Voltou aqui na beira do rio, depois de casada..." (34)

Além da "falta de compreensão" do pai, o que revelaria este caso ?

Para entendê-lo melhor e, ao mesmo tempo, conhecer um pouco mais da vida social dos moços, é necessário buscar as informações de outra entrevista, que nos foi concedida por uma dona de casa, residente em Januária (MG): "(os remeiros) faziam mal às mocinhas: essas domésticas, pobres ..." (35)

No romance *Porto Calendário*, de Osório Alves de Castro que -- diga-se de passagem -- nasceu e viveu muitos anos em Santa Maria da Vitória (BA), um diálogo entre duas personagens contribui para desvelar a razão dos temores que assaltaram o pai de Maria no último caso acima transcrito:

"-- Será que o tal século virá também fazer filhos nas coitadas ?
-- Hum!... se faz ? Remeiro já está desgraçando donzelas a troco de um pedaço de rapadura. Será que o tal século vinte será pior que os remeiros?"
-- Pior que o remeiro, só mulher desvalida... (...)" (36)

A citação acima pode parecer estranha para quem não leu todo o livro de Osório Alves de Castro. Cabe, portanto, um esclarecimento: aproximando-se o ano de 1900, duas mulheres conversam sobre o advento do século XX, que elas não compreendem muito bem o que é. Daí, a expectativa e a comparação com os moços (remeiros).

O caso de Maria parece refletir uma informação veiculada em algumas cidades ribeirinhas: os moços seriam

(34) Entrevista com o Sr. Teodorico Bispo de Oliveira, já qualificado;

(35) Entrevista com D. Octacilio Andrade, 96 anos, em Januária (MG); (1980)

(36) Castro, Osório Alves de - Op. cit., p. 21.

sedutores de donzelas.

Esses casos que transcrevemos acima, não devem ser analisados isoladamente. É importante captar o seu sentido, sem se perder de vista essa totalidade que é o conjunto de representações, partilhado pela sociedade. Cabe, portanto, correlacionar os casos com outros componentes dessa totalidade, já estudados anteriormente: a dependência do trabalhador, a discriminação, o discurso eivado de preconceito, a caracterização dos moços como pessoas de condição inferior, as metáforas depreciativas, a comparação com animais, a perseguição policial. Vale ressaltar que há coerência entre uns e outros -- o conteúdo dos casos refletindo, de certa forma, o pensamento e a prática da sociedade envolvente relativamente àqueles trabalhadores: predomina uma visão negativa contra os membros da categoria.

Estudando os folhetos de poetas populares do nordeste, o Prof. Antônio Arantes afirma:

"É ponto pacífico, entre antropólogos, que os grupos sociais, em toda parte, utilizavam vários tipos de produtos culturais (tais como mitos, estórias, poemas, "rituais") como agregados de símbolos, através dos quais se expressam atitudes coletivas face às principais áreas da vida social, tais como as relações sexuais, o parentesco dentro e fora da família nuclear, as relações de classe, a dominação política, etc. (...)" (37)

Não é nosso propósito fazer, por exemplo, uma análise estruturalista dos casos, mas, sim, tentar perceber como este produto cultural reflete atitudes coletivas em face da categoria social em estudo. Ademais, é necessário correlacionar tais atitudes (e os casos) à estrutura social a nível regional.

Não se pode perder de vista que, a nível do sistema social mais amplo, predominavam as relações de dependência pessoal, em que era generalizado o exercício da dominação do coronel, por exemplo, sobre o agregado, o meeiro, etc. Numa sociedade desse tipo, os direitos do cidadão, incluindo-se obviamente as liberdades individuais e

(37) Arantes, Antônio A. - *Pelo Estudo dos Folhetos no Contexto da sua Produção*, in "Ariz em Revista" nº 3, março de 1980. São Paulo, Kairós, 1980, p. 45.

coletivas, ficam limitados pela abrangência das relações de dependência pessoal.

Vale repetir que as relações de dependência pessoal compõem uma unidade contraditória na qual está também presente um outro componente estrutural: a resistência, o conflito.

Destarte, podemos afirmar: a discriminação social encontra campo fértil no contexto das relações de dependência pessoal, embora não seja exclusiva dos sistemas sociais em que predomina esse tipo de relação.

2 - A resistência

Estudaremos nesta seção a forma específica que a resistência à discriminação e à desqualificação social assumia entre os remeiros do São Francisco.

Estamos cientes de que, em outros contextos, as lutas sociais fazem retroceder aquelas formas de opressão. É desnecessário dizer que as associações, os sindicatos, os partidos, a imprensa de categorias e grupos oprimidos são instrumentos fundamentais na conquista dos direitos mais elementares do cidadão. Movimentos sociais deste século têm garantido o exercício desses direitos a minorias e grupos que se organizam a exemplo dos negros americanos; das mulheres e dos homossexuais a nível mundial.

Sem estabelecer comparação de caráter valorativo com outras categorias sociais, pretendemos conhecer a especificidade da organização e resistência dos remeiros. Pensamos que esta referência à organização e resistência de outras categorias e grupos sociais favorece a compreensão do nosso objeto.

A discriminação social, os moços respondiam com resistência em todos os níveis. A resistência dos trabalhadores não se referia, entretanto, à categoria como um todo, tendo em vista a inexistência de entidades que os congregassem. Dizia respeito a cada grupo de trabalhadores nas barcas ou aos *intelectuais* (cantadores, poetas), membros da categoria, que os representavam, ou ainda a cada trabalhador individualmente.

Transcrevemos abaixo alguns versos cantados nas barcas pelos trabalhadores e que revelam, de alguma forma, sua disposição de resistir à opressão:

"Só quero ter vida e saúde
Enquanto for respeitado."
(38)

De muitas fontes partiam pilhérias, apelidos, troças: dos beiradeiros de um modo geral, dos vapozeiros (tripulantes de vapor), etc. Cabe lembrar, por exemplo, que as varas utilizadas para impulsionar as barcas eram conhecidas pelos barranqueiros como "canetas". A ironia está no fato de que os moços, em sua grande maioria, eram analfabetos. Já o calo formado em seu peito pelos mesmos instrumentos de trabalho era a "medalha". Era comum eles ouvirem os vocativos "pé pubo", "porco d'água", "piauí", "burro d'água", etc.

Destarte, os versos citados acima revelam também -- de maneira subjacente -- uma carência na vida social dos moços: o respeito da sociedade. A interpretação desses versos remete-nos também à contrapartida dos remeiros à sociedade: a sátira, a crítica mordaz e, até mesmo, o desrespeito. Nas diversas versões do *ABC do São Francisco*, amplamente difundido na região, inclusive nos afluentes navegáveis, predomina a sátira. Os moços, responsáveis pela sua criação e difusão, qualificam cada cidade ou vila ribeirinha de acordo com características que eles elegiam como marcantes.

Transcrevemos, na íntegra, as versões mais divulgadas na tradição oral, acrescentando citações e comentários em que outras variantes, menos conhecidas, contribuirão para revelar a arte, a criatividade e a sátira daqueles trabalhadores.

Vejam a primeira versão, que colhemos em entrevista:

"Juazeiro da lordeza
Santana do cascalho
Riacho da carestia
Sento Sé da Nobreza
Remanso da valentia
Pilão Arcado da desgraça
Xique-Xique dos bundão
Icatu cachaça podre

(38) Entrevista com Eenvindo Francisco de Souza, já qualificado.

Barra só dá ladrão
Morpará pedra de amolar
Bom Jardim da Rica Flor
Urubu da Santa Cruz
Triste do povo da Lapa
Se não fosse o Bom Jesus
Carinhonha é bonitinha
Malhada também é
Passa Manga e Morrinho
Paga imposto em Jacaré
Januária cachaça boa
São Francisco da arrelia
São Romão da feitiçaria
Extrema dos cabeludos
Pirapora da putaria." (39)

Nesta variante acima citada, faltam versos referentes às seguintes localidades: Petrolina (PE), Oliveira e Boa Vista de Lagamar (BA) e Maria da Cruz (MG).

Há uma versão do *ABC* dos moços em que o segundo verso ("Santana do Cascalho"), acima, é substituído por outro: "Santana da ventania". Ambos se referem ao povoado de Santana de Sobradinho, localizado na Cachoeira de Sobradinho. Cascalho e ventania eram, de fato, duas características daquela localidade, hoje sob as águas da grande barragem.

Cabe enfatizar que a poesia dos moços era modificada pelo povo das cidades ribeirinhas atingidas pela sátira. Assim, o verso "Xique-Xique dos bundão" foi alterado para "Xique-Xique dá violão" e "Xique-Xique dá bordões". No século passado, o termo "bundão" designava um grupo de jagunços que se opunha a outro: os "marrão". Neste século, uma vez desaparecidas as duas facções em luta, o verso passou a designar todo o povo de Xique-Xique.

Em Barra do Rio Grande, introduziu-se também uma mudança na cantiga dos moços: o verso "Barra só dá ladrão" foi modificado para "Barra só dá barão". Há um ditado, igualmente difundido pelos moços, que diz: "Barrista?! Nem fiado, nem à vista!" Os barrenses repudiavam o adjetivo "barrista" pelo seu sentido pejorativo.

Em São Francisco, o *ABC* sofreu outra mudança: o verso "São Francisco da arrelia" foi substituído por outro, elogioso: "São Francisco da alegria". Mas a caracterização criada pelos trabalhadores era, de fato, pertinente: a

(39) Entrevista com o Sr. Joaquim Borges das Neves, já qualificado.

cidade tem uma história de lutas, às vezes sangrentas. Como exemplo, basta lembrar o cangaço de Antônio Dó, descrito no livro do folclorista Saul Martins. (40) No romance, fica igualmente caracterizada a ocorrência de conflitos entre as facções políticas de São Francisco (MG). Em *O Laço Encarnado*, de Geraldo Ribas, a protagonista (Dôzinha) é vítima inocente das lutas que marcaram a vida política da cidade. (41) Por fim, vale mencionar o livro *São Francisco nos Caminhos da História*, de Brasiliano Braz, que descreve a história do município desde o século passado até os anos 70. Acrescente-se que o autor participou ativamente da vida político-partidária da cidade onde ocupou diversos cargos ao longo de, aproximadamente, 50 anos. (42)

Os versos que qualificam a cidade de Pirapora e outras localidades mineiras do Médio São Francisco, são igualmente modificados, agora por um deputado e professor universitário reivindicado de uma moralidade absolutamente questionável. Vejamos a explicação do autor e seus versos adulterados:

"A última quadra continha expressões um tanto fortes e inadequadas às nossas cidades. Resolvemos modificá-las um pouco:

Januária, cachaça boa
São Francisco da pedraria
São Romão da gente atoa
Pirapora da alegria!"
(43)

A citação acima mostra que a dominação de classe atinge níveis verdadeiramente surpreendentes: manipula-se a cultura popular com fins demagógicos ...

O verso "Pirapora da putaria", criado pelos moços, tem um explicação que julgamos ser importante levar ao conhecimento do leitor: nas primeiras décadas deste século, Pirapora como entroncamento hidro-rodo-ferroviário, reunia migrantes, fluviais, ferroviários, mascates e viajantes, mas também prostitutas, em grande número, que mercadejavam o prazer nas "zonas" estabelecidas nas proximidades do porto.

(40) Martins, Saul - *Antônio Dó*. 2ª ed., Belo Horizonte, Interlivros, 1979.

(41) Ribas, Geraldo - *O Laço Encarnado*. Brasília, Ebrasa - Editora de Brasília S.A., 1969, p. 284/5.

(42) Braz, Brasiliano - *São Francisco nos Caminhos da História*. São Francisco, edição do autor, 1977.

(43) Costa, Vasconcelos - *Paizagens Mineiras*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1979, p. 106.

Em outra versão menos divulgada na tradição oral, a última quadra se apresenta bastante modificada:

"Januária da cachaça
São Francisco da arrelia
São Romão da desgraça
Pirapora da folia."

Conforme vimos no capítulo II, item 2.3, São Romão parece ter ocupado uma posição de destaque na região, entrando em decadência no século passado: os relatos dos viajantes fazem-nos pensar neste sentido. Neste século, a vila não se recuperou. Daí, acreditamos, a qualificação corrosiva veiculada pelos remeiros.

A folia é, de fato, uma tradição cultural do povo piraporense. No romance *MALEITA*, de Lúcio Cardoso, sobre a fundação de Pirapora, conhecemos, por exemplo, o batuque que animava os negros do lugar. Na atualidade, o seu carnaval atrai, anualmente, um grande número de foliões.

Vejamos, agora, outra variante do ABC, declamada, em entrevista, pelo ex-moço de barca Nicolau Soares da Silva:

"Juazeiro da lordeza
Petrolina da riqueza
Santana do cascalho
Riacho da carestia
Sento Sé da miséria
Oliveira da precisão
Remanso pra eleição
Pilão Arcado da Valentia
Xique-Xique dos bundão
Icatu cachaça podre
Na Barra só tem ladrão
Morro do fumo podre
Boa Vista do Lagamar
Bom Jardim da Rica Flor
Urubu da Santa Cruz
Triste do povo da Lapa
Se não fosse o Bom Jesus
Carinhonha é bonitinha
Malhadinha também é
Passo Manga e Morrinho
Paga imposto em Jacaré
Januária carreira inteira
Pedra da Maria da Cruz
São Francisco pai do rio
São Romão pra feiticeiro
Pirapora pra vadio."

"Januária carreira grande
Corrente meia carreira
Santa Rita bate prego
E caga mole na Barreira" (44)

(44) Entrevista com o ex-moço de barca Nicolau Soares da Silva, em Bom Jesus da Lapa (34), nascido em 1913; (1990)

Cabe alguns comentários sobre a versão acima transcrita.

Nas primeiras décadas deste século, a "sociedade juazeirense" (45) dedicava-se, com esmero, ao vestir: procurava-se seguir os padrões de elegância que as revistas da moda ditavam. Esta é a explicação que obtivemos para o verso "Juazeiro da lordeza" em substituição a "Juazeiro da lordeza", da primeira versão transcrita anteriormente. Cabe esclarecer, também, que o substantivo *lordeza* é formado da palavra inglesa *lord*. Em português, esta palavra ganhou a letra *e*. Na linguagem popular, conforme Aurélio Buarque de Holanda, *lorde* significa "homem que vive com ostentação". (46) Já o substantivo *lordeza* não é registrado pelos dicionários: acreditamos tratar-se de um regionalismo do Médio São Francisco.

Em outra variante do ABC, o verso "Petrolina da riqueza", que, de maneira subjacente, se refere a grupos de parentesco detentores de grande poder econômico (Padilha, Coelho, etc), foi substituído por outro que alude às tradições religiosas daquela cidade pernambucana: "Petrolina dos missais". Petrolina é sede de bispado. Sua catedral construída há aproximadamente 60 anos é famosa em toda a região.

O verso "Morro do fumo podre" se refere à vila de Morpará. Ali, embarcava-se a produção fumageira de uma grande área, sobretudo de Brotas (BA), localizada em suas proximidades. Em outras versões do ABC, cantada pelos moços, o referido povoado é igualmente satirizado: "Morpará, fora do mapa" ou "Morpará, casa de palha".

Com referência à vila de Malhada, outra variante da poesia dos moços diz exatamente o contrário: "Malhada é que não é".

O quarteto que se refere a cidades mineiras do Médio São Francisco, sofreu a seguinte mudança em outra versão:

"Januária só dá cachaça
Maria da Cruz, algodão
São Francisco é pedraria
Feiticeiro em São Romão."
(47)

(45) Vide conceito "sociedades da região", neste capítulo;

(46) Ferreira, Aurélio Buarque de H. - Op. cit., p. 852.

(47) Entrevista com o Sr. Benvido Francisco de Souza, já qualificado.

Em outras variantes, o verso "Pirapora pra vadio" foi substituído por outros igualmente satíricos:

"Pirapora é terra de fama
Quando não é poeira, é lama!"

A última quadra se refere a Januária (MG), ponto final da "carreira grande", e aos afluentes navegáveis ou a suas cidades ribeirinhas: o rio Corrente que permite acesso a Santa Maria da Vitória, Porto Novo e Correntina; Santa Rita, localizada às margens do rio Preto que deságua no rio Grande, afluente do São Francisco; Barreiras (BA), próxima à divisa com Goiás, situada às margens do rio Grande. Consta que a rapadura produzida nesta última cidade causava diarreia. Daí, a pilhéria contida no último verso.

A propósito, cabe um esclarecimento sobre o comportamento dos moços no contexto das tensões e dos conflitos gerados pela discriminação social. Era tão comum o uso, pelos trabalhadores, de termos considerados chulos que em Xique-Xique (BA) os adultos admoestavam as crianças de rua da seguinte forma, quando estas falavam um palavrão: "Menino, você é filho de remeiro?" Ou então: "Este menino parece que é filho de remeiro!" Sob o prisma das representações vigentes nas cidades ribeirinhas, ser filho de remeiro não era propriamente um elogio...

A versão do *ABC do São Francisco*, cedida em entrevista pelo ex-moço de barca Nicolau Soares da Silva e que transcrevemos anteriormente, apresenta um maior número de versos, caracterizando as principais vilas e cidades ribeirinhas. Em outras variantes, transcritas neste capítulo, não constam versos sobre algumas localidades. É possível que os informantes os tenham esquecido. Ao final deste capítulo, transcrevemos em apêndices outras variantes do *ABC do São Francisco*, colhidas por estudiosos do folclore. Parece haver, nessas versões, a interferência de pessoas cujo grau de escolaridade e/ ou moralidade não correspondem ao *ethos* do grupo social em estudo.

O folclorista Edilberto Trigueiros registra, em seu livro, uma versão do *ABC do São Francisco* que apresenta alguma semelhança com a anteriormente transcrita. Faltam, entretanto, versos que caracterizam Petrolina (PE), Santana, Oliveira e Boa Vista de Lagamar (BA), Manga, Maria da Cruz e Extrema (MG). Ao final deste capítulo, transcrevemos, em apêndice (IV), a referida versão. É lícito supor que, na versão apresentada por Trigueiros, tenha havido interferência de pessoa portadora de algum

grau de escolaridade, pois os moços, em geral analfabetos, não flexionavam os substantivos no plural a exemplo das palavras "bundões" e "ladrões". Ainda com referência à variante apresentada por Edilberto Trigueiros, cabe lembrar que Casa Nova é o atual nome de Riacho (da carestia).

Nas grandes barcas, que empregavam uma tripulação de vinte moços ou mais a exemplo da *Mississipi*, havia aqueles trabalhadores que tocavam viola, pandeiro, caixa, etc. Formava-se um pequeno conjunto musical que desempenhava função relevante no lazer dos trabalhadores e, até mesmo, de moradores das vilas e povoados ribeirinhos, conforme teremos oportunidade de comentar mais adiante. Não faltavam também os poetas, cantadores e repentistas de prestígio. Cantavam o amor, o cotidiano em forma de toadas dolentes ou "ligeiras", de "cocos", etc. E, assim, tornavam a viagem menos monótona e cansativa.

As pequenas barcas levavam, também, os seus artistas, em menor número evidentemente.

Autênticos "intelectuais orgânicos" de sua categoria, aqueles cantadores e poetas faziam a crítica das condições de trabalho, conforme ressaltamos no capítulo VI. Mas seus versos satíricos atingiam, até mesmo, os *coronéis*, senhores da vida e da morte nas barrancas do São Francisco:

"Quem se for para o Corrente
Que passar no Quebra Botão
Duas légua de água dura
Lavadeira e Domingão
Dê lembrança a Quelemente
Que é o homem do dedão."

(48)

Estes versos eram muito cantados na "Boca do Córrego", isto é, no lugar onde o rio Corrente -- chamado eufemisticamente de córrego pelos moços -- deságua no São Francisco. Ali, era comum aportarem as barcas com destino a Santa Maria da Vitória (BA) onde reinava o Coronel Clemente de Araújo Castro cujo defeito físico -- um dedo aleijado -- foi satirizado nos versos acima transcritos. Todo poderoso em seu município, Clemente Araújo exercia, despoticamente, o poder. Os moços, por exemplo, eram submetidos a trabalho forçado e gratuito em sua fazenda durante a estada das barcas em Santa Maria da Vitória. (49)

(48) Entrevista com o ex-moço de barca Enidie Lopes da Silva, em Santa Maria da Vitória (BA), nascido em 1918; (1980)

(49) Entrevista com o ex-barqueiro Antônio Joaquim dos Santos, já qualificado.

Vejamos, a seguir, o ponto de vista daquele chefe político relativamente aos tripulantes das barcas, conforme entrevista do Sr. Emídio Lopes da Silva:

"(...) Luizinho Miranda chegou aqui com a barca dele ... A barca dele chamava, Emídio ?... (Em dúvida) *Humaitá!!!* Ele chegou; mandou comprar uma ossada de gado pra dar os remeiros pra comer. Os remeiros comiam; comiam aqueles ossos... Jogava tudo aí, no cais. Tinha um velho Clemente, aqui, que era o manda-chuva. Valentão danado! Aí, quando chegou... Ele foi e disse... O velho Clemente dizendo pro velho Luizinho: pra mandar os bandidos dele jogar aqueles ossos dentro d'água. (...)" (50)

Não constitui surpresa, portanto, a sátira daqueles trabalhadores contra o mandão local...

O mesmo Clemente foi o responsável pela instalação de luz elétrica em Santa Maria. Quando da inauguração, os moços aproveitaram a oportunidade para fustigar, mais uma vez, o poderoso chefe político. Segundo a versão dos trabalhadores, o Coronel teria comunicado o evento aos seus amigos de Juazeiro (BA) da seguinte forma:

"Amigo Vianna Braga e Cia.
avise a todo mundo
que eu já dei luz
em Santa Maria... (51)

Na linguagem popular, a frase "eu já dei luz" substitui, obviamente, outra do português erudito: "eu já dei à luz".

Os moços contribuíram, também, na difusão de uma anedota bastante conhecida no Médio São Francisco, na qual aparece, igualmente ridicularizado, o mesmo Clemente de Araújo Castro. Consta que o referido chefe político, grande criador da região, decidiu fabricar manteiga para comercialização, à qual atribuiu o nome de *Zuzu* (marca) em homenagem à sua mulher. Para tornar conhecido o produto e oferecê-lo às pessoas, ele perguntava: "-- Você já provou o Zuzu?" Os moços preferiam uma versão menos sutil. Segundo

(50) Entrevista com o ex-moço de barca Emídio Lopes da Silva, já qualificado.

(51) Entrevista com o Sr. Emídio Lopes da Silva, *idem*.

eles, o mandão local teria dito: "-- Você já comeu a Zuzu?"
(52)

Outra anedota muito conhecida entre os moços e barqueiros dizia respeito ao Cel. Franklin Lins de Albuquerque. Sua esposa, D. Sofia, encomendou ao filho, estudante em Salvador (BA), uma imagem de Nosso Senhor Jesus Cristo, conforme se diz mui respeitosamente na região. Teódulo Lins de Albuquerque teria respondido à mãe da seguinte forma:

"Minha mãe, achei por bem comprar a imagem do *Senhor Morto*, porque, se comprasse *vivo*, meu pai mandava matar." (53)

Conhecendo-se os métodos utilizados pelos Coronéis do Médio São Francisco contra os seus adversários, entende-se melhor esta anedota...

Por tudo isso e por muito mais, os moços tinha o seu público.

A nível das representações e da prática vigentes no campo e nas cidades ribeirinhas, os moços eram discriminados socialmente, refletindo-se essa discriminação em sua posição na estrutura social, conforme procuramos demonstrar.

Mas, por outro lado, constatamos, também, que aqueles trabalhadores resistiam em grupo ou através de seus intelectuais: os trovadores, cantadores, repentistas, etc. Em cada porto, em cada barca, eles afirmavam sua identidade e articulavam sua resistência.

Com o Prof. José Luiz dos Santos, acreditamos que "cultura é um território bem atual das lutas sociais por destino melhor." (54) Nesse sentido é que falamos de resistência: contra a opressão, contra a exploração. A resistência dos moços, que pode ser observada também a nível das relações sociais do trabalho, conforme estudamos no capítulo VI, gerava admiração nas pessoas cuja presença nos portos possibilitava um maior contato com a sua arte e com o seu trabalho. Seu público eram os roceiros

(52) Entrevista com o Sr. Camilo Menezes de Oliveira, em Carinhanha, nascido em 1912; (1980)

(53) Entrevista com o ex-barqueiro João Custódio de Moraes, em Xique-Xique, nascido em 1897; (1980)

(54) Santos, José Luiz dos - Op. cit., p. 45;

(plantadorés de vazante) e pescadores que traziam, em canoas, o produto do seu trabalho para vender nas feiras e mercados das cidades ribeirinhas; eram os fregueses dos barqueiros, que compareciam ao cais para suprir suas necessidades de víveres.

Mas havia, obviamente, a arte cujo tema era a mulher, o amor, enfim, o cotidiano. Vale citar um exemplo dessas manifestações que não tratam de resistência à opressão, mas dizem muito acerca do cotidiano, sobretudo das carências dos remeiros em seu trabalho itinerante:

"Uma canoa no rio
uma piranha na brasa
um bitu mode o frio
um amor dentro de casa"

"Águas fina permanente
porto de Santa Maria
quem eu quero não me quer
quem me quer não tem valia." (55)

Em seus próprios versos, os trabalhadores reconheciam a existência de um público de admiradores:

"Ô tempo, ôi meio mundo,
trancilim, cordão, colar
ôi meio mundo
a ligeira bem cantada
faz o povo admirar
ôi meio mundo
meu colega, não me agrava
que eu não quero te agravar
trancilim, cordão, colar
meu mano, não tutubeia
que eu sou capaz de errar
ô tempo, ôi meio mundo
dê de lá,
que eu dou de cá
meu mano, não tutubeia
não me faz tutubiar" (56).

Os versos "a ligeira bem cantada/faz o povo admirar" não deixam dúvida sobre a existência de um público que valorizava a arte dos moços. É importante esclarecer que a ligeira é uma modalidade de toada: a toada ligeira. Havia também as toadas mais lentas e dolentes.

Julgamos oportuno ouvir um artista popular com

(55) Entrevista com Enídio Lopes da Silva, já qualificado.

(56) Entrevista com o Sr. José Vicente, em Pirapera (MG), nascido em 1912, ex-moço de barca;

sensibilidade para apreciar a arte dos moços. Fomos a Santa Maria da Vitória (BA) onde conseguimos entrevistar o mestre Francisco Biquiba Guarany, o mais prestigiado escultor de carrancas de todos os tempos. Vejamos o que ele nos ensina sobre os tripulantes das barcas e sua arte:

" (os remeiros) eram inteligentes, de muito espírito; músicos improvisados... Era bonito eles cantando. No tom da voga, eles cantavam. Eles inventavam... Qualquer fato que se dava com eles, eles inventavam aquela poesia. E era bonito..." (57)

Vale acrescentar que o mestre Guarany foi, também, músico de prestígio em Santa Maria.

Outro barranqueiro de renome nacional, o engenheiro Geraldo Rocha, nascido em Barreiras (BA), atribui ao tripulante de barca um aposto bastante lisonjeiro que nos remete à sua arte: "cotovia ribeirinha". (58)

O viajante Durval Vieira de Aguiar que visitou o Médio São Francisco no século passado, memorizou, dentre "as muitas canções" dos moços, os versos abaixo ressaltando o "tom agradável do canto":

"Dom Pedro quando nasceu
leite da mãe não mamou
só pensando na riqueza
na grandeza
que neste mundo encontrou" (59)

Mencionamos, em capítulos precedentes, os lugares reconhecidos na tradição oral como berço de hábeis mestres (pilotos) e "proas" (proeiros). Agora, vale citar um "lugar de remeiro bom de toada": *Juá*, localizado a montante da cidade de Barra do Rio Grande (BA).

Entrevistávamos um ex-bargueiro à margem do rio Corrente em Santa Maria da Vitória (BA). Não muito distante dali, vale mencionar, ficava o "Estaleiro do Tamarindo" onde, no passado, se construíam barcas e paquetes. O assunto era, naturalmente, a vida social dos

(57) Entrevista com o Sr. Francisco Biquiba Guarany, em Santa Maria da Vitória (BA), 96 anos, escultor; (1980)

(58) Rocha, Geraldo - *O Rio S. Francisco: Fator Decisivo da Existência do Brasil*. 3ª edição, São Paulo, Cia. Editora Nacional; Brasília: CODEVASF, 1983, p. 20.

(59) Aguiar, Durval Vieira de - *Província da Bahia*. 2ª ed., Rio: Livraria Ed. Catedra; Brasília: MEC/INL, 1979, p. 33.

moços, seu "comportamento" em Santa Maria, etc. De repente, aproxima-se um amigo do nosso entrevistado; ouve nossa conversa e, aproveitando um pequeno intervalo, menciona um fato que pensamos ser digno de registro:

Quando criança, ele passeava com sua mãe ali mesmo nas proximidades do cais, e assistiu à partida de uma barca: os moços *soltam* a embarcação *de toa*, e começam a cantar uma bela toada. Extasiado pela beleza da música, a criança fala à mãe: "mãe, quando eu crescer, eu quero trabalhar com aqueles homens, ali!" A resposta veio no ato: "cria juízo, menino!" Nossa imperícia como pesquisador não permitiu que anotássemos o nome do protagonista deste caso. Julgamos, entretanto, que o seu relato diz muito sobre a arte dos moços e, possivelmente, sobre a discriminação social a que estavam submetidos. Afinal, lendo atentamente todo esse capítulo, poder-se-ia questionar: qual a mãe que, inserida na cultura regional, gostaria de ter um filho remeiro ?

Mas a admiração pela sua arte existia. É pela sua força física também! A propósito, vale mencionar alguns apelidos de moços cuja característica era precisamente o físico avantajado: Joaquinção, Bertão do Boqueirão, Zé Grande, João Grosso, Chico Toco, etc.

Os beiradeiros apreciavam *espetáculos de suspense* que, vez por outra, aqueles trabalhadores lhes proporcionavam. Além das cantorias, da literatura (oral), dos recitais de poesia, havia também apresentações, digamos assim, teatrais ou circenses.

Eram comuns no Médio São Francisco os acidentes em que o instrumento de trabalho se quebrava. Os relatos em que trabalhadores morrem traspassados na lasca da vara, se multiplicam nas entrevistas. (Vide *casos* neste capítulo)

Alguns moços, entretanto, desenvolviam tal habilidade no manejo dos instrumentos de trabalho que, propositalmente, eles os quebravam na chegada aos portos, apenas para se exibirem frente ao seu público que se concentrava no cais. Ao questionarmos um dos nossos entrevistados sobre o perigo de acidentes, ele, que nos relatou uma apresentação sua em Barra (BA), argumentou com firmeza: "eu sabia onde quebrava a vara!" (60) Percebemos

(60) Entrevista com o Sr. Antônio Xavier de Souza, já qualificado.

que a habilidade aliada à força física e à postura fazia o instrumento de trabalho arrebentar precisamente num ponto que não provocava desequilíbrio ao trabalhador. Havia, portanto, menor risco de acidentes.

Vale acrescentar que o costume das populações ribeirinhas de acorrerem ao cais para observar o movimento das embarcações, permanece até os nossos dias. As barcas se faziam anunciar com um longo silvar de *buzo* (corruptela de búzio). Já os vapores apitavam em geral três vezes, ao se aproximarem dos portos. O cais ou o barranco onde aportavam as embarcações, era (é) ponto de encontro: constitui um espaço importante da cultura de cada cidade ribeirinha.

A nível do sistema social mais amplo, os moços contribuíam para a integração das populações ribeirinhas. Cabe lembrar que o seu trabalho propiciava, sobretudo, a integração econômica, tendo em vista a função comercial exercida pelas barcas.

Mas não se pode perder de vista esta integração do artista com seu público: o cantador, o poeta, o violeiro, o contador de casos e anedotas interagiam com seu público que, por sua vez, não consumia passivamente a sua arte. Podia até mesmo introduzir mudanças a exemplo do *ABC do São Francisco* cujos versos mais virulentos eram substituídos por outros mais amenos em algumas localidades ribeirinhas. Impressiona também a difusão alcançada pela arte dos moços: um significativo número de pessoas não pertencentes à sua categoria recita seus versos, conta seus casos, etc., conforme tivemos oportunidade de comprovar nas entrevistas.

Destarte, vale refletir sobre a analogia que nos ocorre relativamente ao *Kula*:

"(...) É fácil observar que, no fim de contas, não só os objetos da cultura material, mas também costumes, canções, temas artísticos e influências culturais gerais também viajam ao longo das rotas do *Kula*. O que se verifica, então, é um vasto encadeamento de relações intertribais numa grande instituição que incorpora milhares de pessoas, todas elas unidas por uma paixão comum pelas transações do *Kula* e, em segundo plano, por muitos pequenos laços e

As relações de dependência pessoal eram abrangentes: caracterizavam as relações sociais vigentes em toda a região. Compunham a estrutura social no campo e nos centros urbanos emergentes, conforme já tivemos oportunidade de estudar no capítulo VI.

Mas não é possível deixar de mencionar a violência como um traço fundamental da cultura regional.

Tem razão o Prof. Décio Saes, quando estuda a violência no período do coronelismo em estrita relação com a "dominação ideológica". Mas a violência não se nos afigura apenas "uma intervenção corretiva e exemplar", determinada pela "necessidade de relembrar ao dependente infiel o seu dever de fidelidade para com o 'chefe'" (62) No âmbito dos antagonismos de classe, por exemplo, a violência assume, com frequência, sua face mais cruel: a eliminação física do contestador ou do adversário político. Analisando as relações sociais do trabalho no capítulo VI, citamos trechos de entrevistas em que se pode comprovar esta prática.

No contexto das tensões geradas pela discriminação social, isto é, a nível da relação entre os moços e as "sociedades da região" com o seu braço armado (a polícia), era comum também os conflitos assumirem essa mesma forma: a violência, as cenas sangrentas, a morte.

Vimos, anteriormente, que os moços "eram perseguidos pela polícia como desordeiros". Mas, por outro lado, ouvimos, em entrevista, que "remeiro não respeitava polícia". (63) Outro entrevistado afirmou que "soldado com eles cortava volta". (64) Ouvimos ainda em tom categórico: "a polícia temia eles! (os moços)" Com a seguinte explicação: "Era cada homem forte!!!" (65)

A *desqualificação social* era, sem dúvida, um fator

(61) Malinowski, Bronislaw - *Argonautas do Pacífico Ocidental*. Coleção Os Pensadores. 2ª ed., São Paulo, Abril Cultural, 1978, p. 78 (tradução de Antén P. Carr e Lígia Aparecida Cardieri Mendonça)

(62) Saes, Décio A. M. de - *Coronelismo e Estrada Burguês: Elementos para uma Reinterpretação*, in "Estudos Rurais Latinoamericanos", ed./doz. 1978, Bogotá (COLCHUBIA), 1978, p. 76;

(63) Entrevista com o ex-moço de barca João Francisco de Souza, 68 anos, em Pirapora (MG); (1980)

(64) Entrevista com o Sr. Antônio Ambrósio Pereira, em Barreiras (BA), aposentado, ex-foguista (FRANAVE), nascido em 1917; (1980)

(65) Entrevista com o Sr. Zé Quirino (Meistro Feurclino), aposentado, ex-prático (FRANAVE), residente em Pirapora; (1980)

que acirrava os ânimos. Mas deve-se levar em conta, também, a disposição dos moços para transgredir as chamadas "normas de convívio social". Uma manifestação de resistência ? Possivelmente...

Os casos que transcrevemos neste capítulo, refletem de alguma forma essa vocação daqueles trabalhadores para a transgressão de padrões culturais vigentes na região.

Mas outros exemplos podem ser citados.

Referindo-se à agressividade dos moços, um dos nossos entrevistados afirmou que "aqueles homens, quando chegavam nos cabarés, só eles brincavam..." (66)

Vejamos agora como se reflete, no conto e no romance, a presença daqueles trabalhadores nas cidades ribeirinhas.

O conto *Pedro Barqueiro*, de Afonso Arinos, escritor nascido em Paracatu (MG), se refere ao século passado; mais propriamente a um tempo anterior à abolição da escravatura.

Vejamos, inicialmente, a descrição do personagem:

"(...) Crioulo retinto, alto, troncado, pouco falante e desempenado. Cada tronco de braço que nem um pedaço de arceira. Estou com ele diante dos olhos, com aquela roupa azuleja, tingida no Barro Preto; atravessado à cinta um ferro comprido, afiado, alumiando sempre, maior que um facão e menorzinho do que uma espada. Esse negro metia medo de se ver, mas era bonito. Olhava a gente assim com ar de soberbo, de cima para baixo. Parecia ter certeza de que, em chegando a encostar a mão num cabra, o cabra era defunto. (...)" (67)

A caracterização do personagem corresponde à realidade; ao tripulante de barca: negro, forte, arrogante... Ou melhor: resistente!

Vale esclarecer que o "ferro" descrito pelo grande

(66) Entrevista com o Sr. Benedito dos Santos, lavrador e pescador, a bordo da *Barraqueira* (1980);
(67) Arinos, Afonso - *Pedro Barqueiro*, in "Pelo Sertão". Rio. Ed. Tecnoprint S.A., s/d, p. 94/5.

contista era possivelmente a temida *lambedeira* que os moços costumavam usar nas cidades ribeirinhas. Em substituição a essa faca, era comum utilizarem-se também de um cassetete.

A propósito, cabe lembrar que a descrição do autor em nada corresponde ao barqueiro propriamente dito, isto é, ao dono de barca que operava o comércio ambulante. Mas, sim, ao trabalhador conhecido na região como remeiro. Dentre outros autores, Edilberto Trigueiros apresenta-nos, em seu vocabulário da bacia do São Francisco, o sentido exato dos dois termos: barqueiro e remeiro. (68)

Vejamos, agora, as origens do personagem:

"Daí, ainda contavam muita valentia do Barqueiro, nome que lhe puseram por ter vindo dos lados do Rio S. Francisco. (...)

.....
Um dia, como já lhe contei, apareceu lá em casa um moço pedindo auxílio a meu patrão para agarrar o negro. Era mesmo escravo, o Barqueiro; mas há muitos anos vivia fugido. (...)" (69)

No início deste capítulo, havíamos mencionado o regime de trabalho nas barcas antes de 1888: a ordem escravocrata se fazia presente no interior daquelas embarcações.

Por outro lado, estudamos as fugas no capítulo VI como manifestações de resistência dos trabalhadores às más condições de trabalho.

Por fim, vale conhecer como repercute, no referido conto literário, essa característica marcante da vida social dos moços: o conflito, a violência.

"Chegara uma precatória da Pedra dos Angicos e o juiz mandou prender a Pedro. Deram cerco à casa onde ele estava na noite do batuque. (...)
Quando cercaram a casinha e lhe deram voz de prisão, o negro fechou a cara e ficou feito jacaré de papo amarelo. (...)

Chegaram a entrar na casa três homens da escolta, e todos três ficaram estendidos. (...)" (70)

(68) Trigueiros, Edilberto - Op. cit., p. 48 e 146;

(69) Arinos, Afonso - Op. cit., p. 95/6;

(70) Arinos, Afonso - Op. cit., p. 95.

Em primeiro lugar, cumpre esclarecer que Pedras dos Angicos é o antigo nome da cidade de São Francisco (MG).

O texto acima revela outra característica da vida social dos moços: sua presença nos "batuques", nas chamadas "brigas de jegue" (arrasta-pés), nos cabarés, onde "só eles brincavam", conforme entrevista. Essa presença era tão marcante que um ditado de duplo sentido ensinava: "remeiro na areia / mulher-dama na peia!"

E, finalmente, cabe ressaltar, no texto acima, a perseguição policial (da escolta) e a resistência do trabalhador, às quais nos referimos anteriormente.

Esse belo conto de Affonso Arinos, se não foi inspirado diretamente na vida social de um moço de barca, por certo reproduz o campo específico das representações, veiculado na região sobre aquela categoria de trabalhadores.

Em sua trilogia *Os Cabras do Coronel*, *O Reduto* e *Remanso da Valentia*, Wilson Lins, escritor nascido em Pilão Arcado (BA), retrata a vida social de sua cidade e adjacências nas primeiras décadas deste século. Em *O Reduto* (71), o personagem Pedro Gamela, moço de barca que vive com uma prostituta, comete um assassinato, arremessando um chuço de pesca contra Granjinha, um jovem da "sociedade pilão-arcadense". (72)

Em *Remanso da Valentia*, o mesmo personagem (Pedro Gamela) morre tragicamente numa cena de violência. (73)

Vale lembrar que o título do romance acima citado, é uma apropriação: "Remanso da valentia" é um verso do *ABC do São Francisco*, criado pelos moços.

Cabe esclarecer, também, que, nos romances de Wilson Lins, a palavra utilizada para designar a categoria dos tripulantes de barca, é remeiro -- termo usual na região do Médio São Francisco. Já o personagem de Affonso Arinos é Pedro Barqueiro. Mas a caracterização dos personagens, num e noutro autor, indica que se trata da mesma categoria social: os trabalhadores das barcas de figura.

(71) Lins, Wilson - *O Reduto*. São Paulo, Livraria Martins Editora, 1965;

(72) Vide conceito "sociedades da região", neste capítulo;

(73) Lins, Wilson - *Remanso da Valentia*. S. Paulo, Livraria Martins Editora, 1967, p. 208.

A Prof^a. Alba Zaluar contribui com um texto antológico para a compreensão da vida social dos remeiros nas cidades ribeirinhas:

"Uma das expressões da dominação é a construção da identidade do dominado pelo dominador. E uma das técnicas repressivas é a estigmatização de quem se quer reprimir." (...) (74)

Os remeiros eram portadores de um estigma, conforme tivemos oportunidade de demonstrar neste capítulo. Sua resistência -- às vezes, violenta -- era proporcional à violência da desqualificação e discriminação social impostas pelas "sociedades da região".

(74) Zaluar, Alba - A Máquina e a Revolta. São Paulo, Brasiliense, 1985, p. 169.

CONCLUSÃO

A herança legada pelos remeiros em dois séculos de trabalho parece-nos agora um dado inquestionável: alugando-se como força de trabalho nas barcas, eles tornaram possível a integração regional, na medida que se operava, naquelas embarcações, o comércio ambulante bem como o transporte a frete. Núcleos urbanos de grande importância na região -- a exemplo de Juazeiro (BA) e Januária (MG) -- mantinham intercâmbio comercial através das barcas. Mas não se pode perder de vista a integração campo/cidade: os remeiros, com o seu trabalho, tornaram possível o estreitamento dessa interrelação, transportando o excedente das lavouras ribeirinhas e dos engenhos para as cidades, que, por sua vez, abasteciam a zona rural de produtos industriais (instrumentos de trabalho, tecidos e vestuário, etc), originários da região sudeste, por exemplo. A nível interregional, vale ressaltar o caráter intercomplementar dos meios de transporte -- as barcas conduzindo por via fluvial as mercadorias que os tropeiros e carreiros transportavam ao longo das estradas e caminhos terrestres. Goiás, por exemplo, articulava-se com as cidades ribeirinhas de Barreiras (BA), São Romão, Januária (MG), ao passo que o Piauí mantinha intercâmbio com Juazeiro, Santa Rita do Rio Preto, Remanso (BA), Petrolina (PE), etc. A integração interregional completava-se com as articulações, por via fluvial, do Médio São Francisco com a região do Alto São Francisco: ajoujos e canoas desciam o grande rio a partir da foz do afluente Paraopeba em demanda do comércio implementado em Barra do Rio das Velhas (Barra do Guaicuí). Pequenas barcas permitiam também as articulações entre Juazeiro e toda a região do "Rio de Baixo", trecho do São Francisco entre Jatobá (PE) e Juazeiro (BA).

Mas não se pode perder de vista as migrações provocadas pelo fenômeno das secas e estimuladas pelas notícias acerca das condições ambientais à margem do rio São Francisco, mais propícias à fixação do camponês à terra.

Destarte, este conjunto de informações que mostram a integração do Médio São Francisco à sociedade brasileira e, até mesmo, a nível internacional, permite-nos questionar as teses acerca do "isolamento" da região.

O desenvolvimento da região em sua fase embrionária afigura-se-nos estritamente relacionado à história da navegação, assumindo as barcas, a partir da segunda metade do século XVIII, um papel de relevo, seja no transporte a frete ou no comércio ambulante, conforme já nos referimos. Vale, portanto, ressaltar o trabalho dos remeiros como agentes desse desenvolvimento.

Mas não se pode perder de vista um outro nível da integração regional propiciada pelas barcas. Os remeiros e seus patrões levavam notícias e novidades de uma localidade para a outra, permitindo um estreitamento dos vínculos sociais e ideológicos entre os beiradeiros. Os trabalhadores tinham também, nas vilas e cidades ribeirinhas, um público de admiradores para a sua arte: o repente (poesia improvisada), as toadas, os casos e lendas eram apreciados no cais dos portos, nos "arrasta-pés", etc.

Outro legado histórico desta categoria é, sem dúvida, o conhecimento do rio e de seus acidentes. Nas viagens rio acima, os seus instrumentos de trabalho (as varas) permitiam-lhes "medir o rio", identificando-se cada obstáculo que se interpunha ao livre trânsito das barcas. Assim se consolidou um amplo saber que incluía também o conhecimento de fenômenos da natureza (variações climáticas, o regime das águas, etc). Todo esse acervo transferiu-se para os trabalhadores das empresas de navegação (vapores) e das barcas motorizadas, na medida que os remeiros foram recrutados para servir a essas novas modalidades de embarcações. Na atualidade, os modernos "empurradores" movidos a diesel, que podem transportar até 1.000 toneladas, são conduzidos por *práticos* (timoneiros) cujas habilidades profissionais remontam ao saber produzido nas coxias dos ajoujos e barcas.

As *relações de dependência pessoal* eram a matriz básica das relações sociais vigentes no campo cuja população representava 85% do total da região.

A extração social dos remeiros (o meio rural) favorecia a *reprodução*, nas barcas, das relações de dependência pessoal. Dentre alguns fatores que indicam a vigência desse tipo de relação social, vale destacar a *proteção* dos patrões (barqueiros) aos trabalhadores em face das perseguições policiais (por exemplo) nas cidades e vilas onde as barcas aportavam.

A violência era outro componente estrutural das relações sociais: afigura-se-nos um mecanismo coercitivo

que buscava manter o trabalhador no âmbito das relações de dependência pessoal. Frente à contestação desses vínculos de dependência, acionava-se a violência com o objetivo de preservar-se o *status quo*. As punições eram exemplares, podendo, entretanto, culminar com a eliminação física do trabalhador. Neste particular, vale ressaltar que o patrão tinha o seu braço armado: podia ser o mestre, os proeiros e/ou outros remeiros que se prestavam ao papel de cabras.

Envolvidos nesses vínculos de dependência e lealdade, os remeiros estavam submetidos também à superexploração de sua força de trabalho: a presença dos jagunços nas barcas, os castigos físicos, os baixos salários, os instrumentos de trabalho contundentes, as jornadas de trabalho estafantes e frequentemente prolongadas, os locais de trabalho insalubres, etc.

Mas os remeiros articulavam sua resistência em cada embarcação: não eram incomuns, por exemplo, as fugas coletivas. Ocorria também a resistência individual: a fuga individual, a violência contra o patrão ou seu(s) proposto(s), etc. Em cada barca, viajavam trabalhadores que eram também cantadores, repentistas, contadores de casos e anedotas. Organicamente vinculados aos seus pares, eles expressavam o pensamento dos trabalhadores, na medida que sua poesia e suas estórias podiam caracterizar-se pela sátira aos patrões. Destarte, esses intelectuais orgânicos veiculavam a resistência dos grupos de trabalhadores nas barcas.

A partir de dois critérios básicos, analisamos a posição social dos remeiros. Em primeiro lugar, vale conhecer sua posição social tendo como referência os *meios de produção*. Alugando-se nas barcas como força de trabalho, os remeiros contrapunham-se aos seus patrões (os barqueiros), que detinham a posse das embarcações e do capital comercial. Destarte, podemos afirmar que essas duas categorias sociais pertenciam a classes diferentes: de um lado, os barqueiros vinculavam-se às classes dominantes, detentoras dos meios de produção; já os remeiros integravam o grande contingente das classes subalternas cuja sobrevivência era garantida pelo trabalho. Em segundo lugar, cabe ressaltar a importância da *ideologia* vigente na região como fator determinante da posição social dos remeiros. Nesse sentido, podemos afirmar que a vida social dos remeiros nas vilas e cidades ribeirinhas apresenta uma característica marcante: a desqualificação e a discriminação social. A nível das atitudes e das representações predominantes no discurso dos beiradeiros,

os trabalhadores das barcas eram considerados pessoas de condição inferior ("última classe"), "desordeiros", "escória", etc. Nesse particular, não se pode perder de vista também as metáforas que os comparavam aos animais: "porco d'água", "piauí", etc. Os casos que ouvimos de moradores da região acerca dos remeiros, são igualmente reveladores da desqualificação social, na medida que eles são apresentados como transgressores de normas, crenças e valores vigentes na sociedade envolvente.

As perseguições policiais a que já nos referimos, eram um corolário desse conjunto de representações.

Esse campo específico da ideologia que reservava àqueles trabalhadores uma posição social marcada pela desqualificação, está presente também no romance e no conto regionalista: Wilson Lins, Accioly Lopes, Afonso Arinos, Osório Alves de Castro, são autores cujos livros mostram esta característica da vida social dos remeiros nas vilas e cidades ribeirinhas.

A resistência dos remeiros à discriminação pode ser constatada em sua poesia, em seus casos e anedotas. Neste particular, um bom exemplo é, sem dúvida, *O ABC do São Francisco*, poema satírico que qualifica cada cidade ou vila ribeirinha.

Possivelmente em face da discriminação social a que foram submetidos, os remeiros não tiveram o seu trabalho reconhecido pelas populações ribeirinhas como decisivo para o processo de integração e desenvolvimento regional. Até hoje, as novas gerações aprendem nomes de bandeirantes e pioneiros que visitaram a região, perdendo-se de vista as categorias de trabalhadores que verdadeiramente fizeram a sua história.

Acreditamos que o mérito desta dissertação de mestrado consiste precisamente em resgatar para a ciência histórica e antropológica a importância do trabalho dos remeiros para a cultura regional.

ANEXO I

TABELA DE IMPORTAÇÃO

Nos seis meses secos, abril a setembro de 1816, pela Alfândega de Malhada, para a província de Minas Gerais

Objetos de fabricação européia principal- mente tecidos (Arrobas)	Ferragens (Arrobas)	Escravos	Vinho em pipas	Sal (Bruacas)	Fumo (Arrobas)
362	6	4	14	19.535	49
Valor total: 72:400\$000	54\$000	520\$000	126\$000	12:502\$400	147\$000
Valor de unidade: 200\$000	9\$000	130\$000	9\$000	\$640	3\$000
Importação				85:749\$400	
Exportação				16:408\$320	
Mais importado				69:341\$080	

Nota - Os quatro primeiros artigos foram importados da capitania da Bahia e os dois últimos, da de Pernambuco.

TABELA DE IMPORTAÇÃO

Nos seis meses de chuva, outubro de 1816 a março de 1817, pela Alfândega de Malhada, para a província de Minas Gerais

Sal (Sacas)	Fumo (Arrobas)	Objetos de fabricação européia (Arrobas)	Pipas com líquidos	Ferragens (Arrobas)	Escravos
5.693	42	66	6	6	2
Valor total: 3:643\$520	126\$000	13:200\$000	54\$000	18\$000	30\$000
Valor de unidade: \$640	3\$000	200\$000	9\$000	3\$000	150\$000
Importação				17:341\$520	
Exportação				32:084\$100	
Mais exportado				14:742\$560	

Nota - Sal e fumo foram importados de Pernambuco; os demais artigos da Bahia.

FONTE: Spix e Martius - *Viagem pelo Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981; Vol. II.

ANEXO I - continuação.

TABELA DE EXPORTAÇÃO

Nos meses secos abril a setembro de 1816.

Para a Província	Gado vacum Cabeças	Cavalos Cabeças	Algodão Arrobas	Rapaduras Peças
Da Bahia	542	353	1.352	-
De Pernambuco	-	-	-	64.510
Valor total	2:168\$000	3:530\$000	865\$280	6:451\$000
Valor de unidade	4\$000	10\$000	\$640	\$100
	Aguardente Barrilinhos	Açúcar Arrobas	Fumo Arrobas	Farinha de mandioca Alqueires
Da Bahia	-	-	-	-
De Pernambuco	11	120	9	651
Valor total	33\$000	480\$000	18\$000	1:249\$920
Valor de unidade	3\$060	4\$000	2\$000	1\$920
	Milho Alqueires	Arroz Alqueires	Toicinho Arrobas	Feijão Alqueires
Da Bahia	-	-	-	-
De Pernambuco	192	137	140	205
Valor total	245\$760	263\$040	358\$400	656\$000
Valor de unidade	1\$280	1\$920	2\$560	3\$200
	Têbuas Dúzias	Couroa crus de boi Peças	Couros meio curtidos de boi Peças	Total
Da Bahia	-	-	-	-
De Pernambuco	10 1/2	95	47	-
Valor total	6\$720	45\$600	37\$600	16:408\$320
Valor de unidade	\$640	\$480	\$800	-

FORTE: Spix e Martius - Viagem pelo Brasil. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981; Vol. II.

ANEXO II

Da grande extensão de terras para pastos, cheias de gado, que há no Brasil.

"Estende-se o sertão da Bahia até a barra do rio de São Francisco, oitenta léguas por costa; e indo para o rio acima, até a barra que chamam de Agua Grande, fica distante a Bahia da dita barra cento e quinze léguas; de Centocé, cento e trinta léguas; de Rodelas por dentro, oitenta léguas; das Jacobinas, noventa; e do Tucano, cinquenta. E porque as fazendas e os currais do gado se situam aonde há largueza de campo, e água sempre manante de rios ou lagoas, por isso os currais da parte da Bahia estão postos na borda do rio de São Francisco, na do rio das Velhas, na do rio das Rãs, na do rio Verde, na do rio Paramirim, na do rio Jacuípe, na do rio Ipojuca, na do rio Inhambupe, na do rio Itapicuru, na do rio Real, na do rio Vaza-barris, na do rio Sergipe e de outros rios, em os quais, por informação tomada de vários que correram este sertão, estão atualmente mais de quinhentos currais, e, só na borda aquém do rio de São Francisco, cento e seis. E na outra borda da parte de Pernambuco, é certo que são muitos mais. E não somente de todas estas partes e rios já nomeados vêm boiadas para a cidade e Recôncavo da Bahia, e para as fábricas dos engenhos, mas também do rio Iguaçu, do rio Carainhaém, do rio Corrente, do rio Guaraíra, e do rio Piauí Grande, por ficarem mais perto, vindo caminho direito à Bahia, do que indo por voltas a Pernambuco.

E, posto que sejam muitos os currais da parte da Bahia, chegam a muito maior número os de Pernambuco, cujo sertão se estende pela costa desde a cidade de Olinda até o rio de São Francisco oitenta léguas; (...)

Os currais desta parte (Pernambuco) hão de passar de oitocentos, e de todos estes vão boiadas para o Recife e Olinda e suas vilas e para o fornecimento das fábricas dos engenhos, desde o rio de São Francisco até o rio Grande, tirando os que acima estão nomeados, desde o Piauí até a barra de Iguaçu, e de Parnaguá e rio Preto, porque as boiadas destes rios vão quase todas para a Bahia, por lhes

ficar melhor caminho pelas Jacobinas, por onde passam e descansam. (...)

.....
As (cabeças de gado) da parte da Bahia se tem por certo que passam de meio milhão, e mais de oitocentas mil hão de ser as da parte de Pernambuco, ainda que destas se aproveitam mais os da Bahia, para onde vão muitas boiadas, que os pernambucanos." 1

1 Antonil, André João -- *Cultura e Civilização do Brasil*. 3ª edição, Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; S. Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1982, p. 199/200.

ANEXO III

"Finalmente quero completar esta notícia do rio, incluindo os versos que correm naquelas paragens e que definem pitorescamente os povoados ribeirinhos. Curiosamente se nota que a enumeração das localidades se faz de águas arriba, numa clara indicação da origem nordestina do tropeiro que a compôs:

Joazeiro da lordesa
Petrolina da vaidade
Santana do cascalho
Riacho da carestia
Sentocé da nobresa
Remanso pra valentão
Pilão Arcado da desgraça
Xique-Xique dos Bundão
Icatú cachaça ruim
Barra só dá ladrão
Morpará casa de palha
Bom-Jardim da rica flôr
Urubú da Santa Cruz
Triste do povo da Lapa
Si não fosse o Bom-Jesus
Carinhanha é bonitinha
Malhada também é
Passa Manga e Morrinho
Paga imposto em Jacaré
Januária carreira inteira
Corrente meia carreira
Santa Rita bate o prego
Suja mole na barreira
S. Francisco da arrelia
S. Romão dos feiticeiros
Extrema dos Cabeludo
Pirapora da poeira.

Existem muitas variantes destes versos. Assim é que se fala em "Sentosé do pau-furado", "Pilão Arcado da miséria", "Icatú só dá côco", "Barra só dá barão", "Morpará fora do mapa", "S. Romão da bruxaria" e também aparecem outros nomes como "Boa Vista do Lagamar" e "Casa-Nova da carestia", que é o mesmo Riacho. (...)" (1)

(1) Proença, M. Cavalcanti - Ribeira de S. Francisco. Rio, Gráfica Lacazert Ltda., s/d, p. 145/6
(Biblioteca Militar, vol. LXXVI)

ANEXO IV

"(...) No *ABC do S. Francisco*, por exemplo. O poeta enumera-lhe os portos com a precisão de um roteiro, dando a cada um, com chiste, a sua verdadeira cor local. Há dele várias versões. A que segue foi colhida em Juazeiro, do Com. Manoel Severo:

Juazeiro das lordeza
Casa Nova da carestia
Sento Sé da nobreza
Remanso da valentia.
Pilão Arcado da desgraça.
Xiquexique dos "Bundões",
Icatú só dá cachaça,
Barra só dá ladrões.
Morpará fora do mapa.
Bom Jardim da rica flor,
Urubu da Santa Cruz,
Triste do povo da Lapa
Se não fosse o Bom Jesus.
Carinhanha é bonitinha
Malhada é que não é.
Passo fora no Morrinho.
Pago imposto em Jacaré.
Januária é da cachaça,
S. Francisco é da desgraça,
S. Romão -- feitiçaria,
Pirapora da p...

Há, no último verso, um palavrão que a decência não permite seja transcrito." (1)

(1) Trigueiros, Edilberto - *A Língua e o Folclore da Bacia do São Francisco*. Rio, Campanha de Defesa do Folclore Brasileiro, 1977, p. 25/6.

ANEXO V

"(...) São cidades e vilas e povoações que aguardam que o Brasil se decida a recuperar, econômica, moral e politicamente, o vale profundo onde estão sepultadas. Os seus nomes são antigos e já estão incorporados ao folclore nacional, através do bom humor dos remeiros de suas barcas em um *abecê* que diz:

Juazeiro da lordeza
Petrolina dos missais
Santana dos cascais
Casa Nova da carestia
Sento Sé da nobreza
Remanso da valentia
Pilão Arcado da desgraça
Xiquexique dos Bundão
Icatu cachaça podre
Barra só dá ladrão
Morpará casa de palha
Bom Jardim da rica flor
Urubu da Santa Cruz
Triste do povo da Lapa
Se não fôsse o Bom Jesus
Carinhanha é bonitinha
Malhada também é
Passa Manga e Morrinho
Paga imposto em Jacaré
Januária carreira grande
Corrente meia carreira
Bate o prego em Santa Rita
Pra cagar mole em Barreira
São Francisco da arrelia
São Romão das feiticeiras
Estrema dos Cabeludo
Pirapora é da poeira." (1)

(1) Lins, Wilson - *O Médio São Francisco: Uma Sociedade de Pastores e Guerreiros*. 2ª ed., Salvador (BA), Livraria Progresso Editora, s/d, p. 116/7.

ANEXO VI

LUGARES DE OBSTRUÇÃO NO PERCURSO DE PIRAPORA A JUAZEIRO

Topônimo	Acidente
1.- Raquel	Cascalho, areia e pedra
2.- Finca-Burro	Cascalho, areia e pedra
3.- Extrema	Cascalho, areia e pedra
4.- Manteiga	Pedra
5.- Jatobá	Pedra
6.- Urucuia	Cascalho, areia
7.- Afunda	Cascalho, areia
8.- Rodeador	Madeira, cascalho, areia
9.- Belo-Monte	Madeira, cascalho, areia
10.- Cabeceira	Pedra
11.- Roda-da-Fortuna	Pedra
12.- Mucambinho	Cascalho, areia
13.- Tapera	Pedra
14.- Santo Antônio	Pedra
15.- Beirada dos Gatos	Pedra
16.- Ressaca	Pedra
17.- Morrinhos	Pedra
18.- Umburana	Pedra
19.- Corculho	Cascalho, areia
20.- Esperança	Cascalho, areia
21.- Roncador	Pedra
22.- Ingázeira	Cascalho, areia
23.- Boca do rio Escuro	Cascalho, areia
24.- Cachoeirinha	Pedra
25.- Carrapicho	Cascalho, areia
26.- Espírito Santo	Cascalho, areia
27.- Três Ilhas	Cascalho, areia, árvores caídas
28.- Marimbu	Cascalho, areia
29.- Parateca	Cascalho, areia
30.- Pituba	Pedra
31.- Palma	Cascalho, pedra, árvores caídas
32.- Volta de Baixo	Madeira
33.- Caldeirão	Madeira, cascalho, areia
34.- Lapa	Pedra
35.- Itiberaba	Madeira, pedra
36.- Boca do Rio Corrente	Pedra
37.- Cachoeirinha do Araçá	Pedra

ANEXO VI - continuação

LUGARES DE OBSTRUÇÃO NO PERCURSO DE PIRAPORA A JUAZEIRO

Topônimo	Acidente
38.- Barroso	Cascalho, areia
39.- Sapê	Madeira
40.- Pernambuco	Cascalho, pedra
41.- Marinheiro	Cascalho, areia
42.- Porto do Melo	Pedra
43.- Quebra Linha	Cascalho, areia
44.- Serra Branca	Pedra
45.- Melancia	Madeira
46.- Saco	Madeira
47.- Cachoeirinha do Bom Jardim	Madeira
48.- Joá	Madeira
49.- Limoeiro	Cascalho, areia
50.- Fazenda Grande	Cascalho, areia
51.- Meleiro	Pedra
52.- Toca de Santa Luzia	Pedra
53.- Morpará	Pedra
54.- Timbó	Cascalho, areia, madeira
55.- Tacutiara	Pedra
56.- Icatu	Madeira
57.- Jatobá	Madeira
58.- Ilha dos Bois	Madeira
59.- Mocambo do Vento	Madeira
60.- Amarra Couro	Cascalho, areia
61.- Papa Conha	Árvores caídas
62.- Ilha do Rio	Árvores caídas
63.- Boa Vista	Árvores caídas
64.- Tapera	Pedra
65.- As Pedras	Pedra
66.- Pau Branco	Árvores caídas
67.- Intã	Árvores caídas
68.- Joá	Árvores caídas
69.- Remansinho	Pedra
70.- Boqueirão	Pedra
71.- Campo Largo	Pedra
72.- Ilha do Riacho	Pedra
73.- Morro do Velho	Árvores caídas
74.- Favela	Árvores caídas
75.- Marco	Pedra
76.- Caxambu	Pedra
77.- Araujo	Pedra

LUGARES DE OBSTRUÇÃO NO PERCURSO DE PIRAPORA A JUAZEIRO

Topônimo	Acidente
78.- Tombador	Pedra
79.- Catela	Pedra
80.- Queimada	Pedra
81.- Chapada	Pedra
82.- Mundo Novo	Arvores caídas
83.- Cachorrinho	Areia, árvores caídas
84.- Intã	Pedra
85.- Santarém	Pedra
86.- Curralinho	Pedra
87.- Imbuzeiro	Pedra
88.- Ouro Sé	Cascalho, areia
89.- Encaibro	Pedra
90.- Angico	Pedra
91.- Riacho	Pedra
92.- Crisma	Pedra
93.- Jatobá	Pedra
94.- Sobradinho	12 km de pedras, corredeiras
95.- Serrote do Tatuí	Pedra
96.- Pau da História	Pedra
97.- Tapera	Pedra
98.- Ilha do Coqueiro	Pedra
99.- Sao Gonçalo	Pedra
100.- Boca do rio Salitre	Pedra
101.- Lagoa	Pedra
102.- Alagadiço	Pedra
103.- Rodeador	Pedra
104.- Barrinha	Pedra
105.- Loja	Pedra
106.- Pedra da Messalina	Pedra
107.- Viação Baiana	Pedra (1)

(1) Zarur, Jorge - A Bacia do Médio São Francisco (Uma Análise Regional). Rio, IBGE/Conselho Brasileiro de Geografia e Estatística, 1946, p. 122/4.

A N E X O V I I

PRODUTOS IMPORTADOS NO VALE MÉDIO DO SÃO FRANCISCO POR

PIRAPORA E JUAZEIRO -- 1940 (EM QUILOGRAMAS)

MERCADORIAS	Via Pirapora	Via Juazeiro	Total
Arroz descascado	475.706 !	7.346.826 !	7.822.532
Açúcar mascavo	101.356 !	785.219 !	886.575
Açúcar refinado	111.152 !	3.660 !	114.812
Alcool	20.011 !	3.213 !	23.224
Toucinho	45.322 !	4.681 !	50.003
Café	3.136.236 !	130.501 !	3.266.737
Sapatos	27.546 !	6.472 !	34.018
Cimento	241.058 !	135.457 !	376.515
Cerveja	365.075 !	97.678 !	462.753
Farinha de trigo	599.580 !	720.950 !	1.320.930
Farinha de Mandioca	1.033.056 !	8.738.115 !	9.771.171
Feijão	148.473 !	320.444 !	468.917
Instrumentos e artefatos de metal ..	67.406 !	40.469 !	107.875
Gasolina	213.101 !	56.882 !	269.983
Querosene	208.771 !	179.324 !	388.095
Manteiga	9.617 !	5.370 !	14.987
Óleo	53.314 !	54.158 !	107.472
Sal	924.368 !	5.076.558 !	6.000.946
Tecidos	71.837 !	370.542 !	442.379
TOTAIS	7.793.405 !	24.076.519 !	31.869.924

FONTE: Zarur, Jorge - *A Bacia do Médio São Francisco (Uma Análise Regional)*. Rio, IBGE/Conselho Nacional de Geografia, 1946, p. 111

BIBLIOGRAFIA

1. Aguiar, Durval Vieira de - Província da Bahia. 2ª ed., Rio: Cátedra; Brasília: INL/MEC, 1979;
2. Alavi, Hamza - Las Clases Campesinas y las Lealtades Primordiales. Barcelona, Editorial Anagrama, 1976, cuadernos Anagrama (série: Sociologia y Antropologia), tradução de Antonio Desmonts;
3. Album do Cinquentenário - Pirapora (1912 - 1962). Pirapora, 1962;
4. Amado, Jorge - Seara Vermelha. 19ª ed., São Paulo, Livraria Martins Editora, 1969.
5. Antonil, André João - Cultura e Opulência do Brasil. 3ª ed., Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1982;
6. Arantes, Antônio Augusto - O que é cultura popular. São Paulo, Editora Brasiliense, 1981;
7. _____ - Pelo Estudo dos Folhetos no Contexto de sua Produção, in: "Arte em Revista" nº 3, março de 1980. São Paulo, Kairós, 1980.
8. Araújo, José de Souza Azevedo Pizarro e, Mons. - Memorias Historicas do Rio de Janeiro e das Provincias Annexas à Jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil. Tomo VIII. Rio, 1822, Typographia de Silva Porto.
9. Arinos, Affonso - Pelo Sentão. Rio, Ed. Tecnoprint, s/d.
10. Auzias, Jean-Marie - A Antropologia Contemporânea. São Paulo, Cultrix, 1978, tradução de Carlos Alberto da Fonseca
11. Balandier, Georges - Antropo-Lógicas. São Paulo, Cultrix/Ed. da Universidade de São Paulo, 1976, tradução de Oswaldo Elias Xidieh;
12. Braz, Brasiliano - São Francisco nos Caminhos da História. São Francisco, edição do autor, 1977.
13. Bueno, Francisco da Silveira - Vocabulário Tupi-Guarani Português. 3ª ed., São Paulo, Brasilivros, 1984;

BIBLIOGRAFIA - continuação

14. Burton, Richard Francis - Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1977, tradução de David Jardim Júnior;
15. Cardoso, Lúcio - Maleita. Rio, Ed. Tecnoprint, s/d.
16. Cardoso, Vicente Licínio - A Margem da História do Brasil. 3ª edição, São Paulo, Cia. Editora Nacional; Brasília, INL/MEC. 1979.
17. Carvalho, Orlando M. - O Rio da Unidade Nacional: O São Francisco. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1937.
18. Castro, Osório Alves de - Porto Calendário. 2ª ed., São Paulo, Edições Símbolo, s/d.
19. Costa, Vasconcelos - Paisagens Mineiras. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1979.
20. Dicionário de Ciências Sociais. 2ª ed., Rio, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1987.
21. Dicionário de Economia. São Paulo, Abril Cultural, 1985, consultoria de Paulo Sandroni;
22. Durham, Eunice Ribeiro - A Dinâmica Cultural na Sociedade Moderna, in: "Ensaio de Opinião" nº 2 + 2. Rio, Editora Inúbia, 1977.
23. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Volume XXVII. Rio, IBGE, 1959.
24. Evans-Pritchard, E. E. - Os Nuer. São Paulo, Ed. Perspectiva, 1978, tradução de Ana M. Goldberger Coelho.
25. Fernandes, Florestan - Fundamentos Empíricos da Explicação Sociológica. 3ª ed., Rio, Livros Técnicos e Científicos, 1978.
26. Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda - Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Rio, Nova Fronteira, s/d.
27. Freitas, Victor Figueira de - Na Bacia do São Francisco. Belo Horizonte, 1960.

BIBLIOGRAFIA - continuação

28. Geertz, Clifford - A Interpretação das Culturas. Rio, Zahar Editores, 1978, tradução de Fanny Wrobel.
29. Gluckman, Max - Rituais de Rebelião no Sudeste da África. Brasília, Ed. da Universidade de Brasília, 1974, Cadernos de Antropologia 4, tradução de Italo Moriconi Júnior.
30. Gonzaga, Olympio M. - Memória Histórica de Paracatu. Paracatu, edição do autor, p. 3.
31. Halfeld, Henrique Guilherme Fernando - Atlas e Relatório Concernentes à Exploração do Rio São Francisco desde a Cachoeira de Pirapora até o Oceano Atlântico. Rio, 1860.
32. Harnecker, Marta - Os Conceitos Elementais do Materialismo Histórico. (Edição sem referências)
33. Kaplan, David, e Manners, Robert A. - Teoria da Cultura. Rio, Zahar Editores, 1975, tradução de Zilda Kacelnik.
34. Laraia, Roque de Barros - Cultura: Um Conceito Antropológico. Rio, Jorge Zahar Editor, 1986.
35. Lévi-Strauss, Claude - A Obra de Marcel Mauss, in: Mauss, Marcel. - "Sociologia e Antropologia". São Paulo, E.P.U./Editora da Universidade de São Paulo, 1974, Vol. I, tradução de Lamberto Puccinelli.
36. Lima Sobrinho, Barbosa - Documentos Históricos sobre a Comarca do São Francisco (Separata do Volume IV e V de "Documentos do Arquivo" - Arquivo Público Estadual). Recife, Secretaria do Interior e Justiça/Arquivo Público Estadual.
37. Lins, Wilson - O Médio São Francisco: Uma Sociedade de Pastores e Guerreiros. 2ª edição, Salvador, Livraria Progresso Ed., 1960.
38. _____ . O Reduto. São Paulo, Livraria Martins Ed., 1965.
39. _____ . Remanso da Valentia. São Paulo, Livraria Martins Editora, 1967.
40. Lopes, Accioly - Remeiros e Romeiros do São Francisco. Rio, Livraria Editora Cátedra, 1978.

BIBLIOGRAFIA - continuação

41. Lopes, José Sérgio Leite - O Vapor do Diabo: O Trabalho dos Operários do Açúcar. Rio, Paz e Terra, 2ª ed., 1978.
42. Malinowski, Bronislaw - Argonautas do Pacífico Ocidental, coleção "Os Pensadores". 2ª ed., São Paulo, Abril Cultural, 1978, tradução de Anton P. Carr e Lígia Aparecida Cardieri Mendonça.
43. Martins, Saul - Antônio Dó. 2ª ed., Belo Horizonte, Interlivros, 1979.
44. _____ . Os Barranqueiros. Belo Horizonte, UFMG/Centro de Estudos Mineiros, 1969.
45. Marx, Karl - A Ideologia Alemã. Portugal: Editorial Presença; Brasil: Martins Fontes, Volume I, tradução de Conceição Jardim e Eduardo Lúcio Nogueira.
46. _____ . Formações Econômicas Pré-Capitalistas. Rio, Paz e Terra, 1975
47. _____ . Karl Marx: Sociologia. 4ª ed., São Paulo, Atica, 1984, organizador: Octávio Ianni.
48. Mata-Machado, Bernardo - História do Sertão Noroeste de Minas Gerais (1690-1930). Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1991.
49. Meillassoux, Claude - Os Limites da Superexploração do Trabalho, in: "Antropologia Econômica", coletânea organizada por Edgard Assis Carvalho. São Paulo, Ed. Ciências Humanas, 1978 (tradução de Edgard de Assis Carvalho).
50. Miranda, Agenor Augusto de - O Rio São Francisco. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1936.
51. Montenegro, Thomaz Garcez Paranhos - A Província e a Navegação do Rio São Francisco. Bahia, Imprensa Econômica, 1875.
52. Nantes, Pe. Martinho de - Relação de uma Missão no Rio São Francisco. São Paulo: Cia. Editora Nacional/Brasília: INL, 1979, tradução e comentários de Barbosa Lima Sobrinho.

BIBLIOGRAFIA - continuação

53. Navarro, Pe. Juan de Azpilcueta - Carta de 24 de junho de 1555. in: Leite S.I., Serafim - Cartas dos Primeiros Jesuítas do Brasil. São Paulo, Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo/Serviço de Comemorações Culturais, 1954.
54. Neves, Zandoni - Os Remeiros do São Francisco (I, II, III), in: Jornal Corrente, de Pirapora (MG), n.ºs. 11, 13 e 15, de outubro e dezembro/78 e fevereiro/79, respectivamente.
55. ————. Os Remeiros do São Francisco na Literatura, in: Suplemento Literário do "Minas Gerais", de Belo Horizonte, n.º 949 (dezembro/84).
56. ————. Os Remeiros do São Francisco: Trabalho e Integração Regional, in: Jornal "Minas Gerais" de 21.02.87, série "Pelos Caminhos de Minas".
57. Novais, Fernando A. - Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XVI - XVIII), Caderno CEBRAP n.º 17. São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, 1974.
58. O Município de Barreiras e a Bacia do Rio Grande (Anônimo), Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia. Salvador, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia/Imprensa Oficial do Estado, 1918.
59. Oliveira, D. Martins de - Vida de Barqueiro, in: "No País das Carnaúbas". Rio, Ed. Particular, 1931.
60. Oliveira, Francisco de - A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista. São Paulo, Brasiliense/CEBRAP, 1975, Seleções CEBRAP 1.
61. Padilha, Antônio de Santana - Pedro e Lina. Recife, edição do autor, 1980.
62. Pardal, Paulo - Carrancas do São Francisco. Rio, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1974.
63. Pierson, Donald - O Homem no Vale do São Francisco. Rio, Ministério do Interior/Superintendência do Vale do São Francisco (SUVALE), 1972, Tomo II, tradução de Ruy Jungmann.
64. Proença, M. Cavalcanti - Ribeira do S. Francisco. Rio, Gráfica Laemmert Ltda/Biblioteca Militar, Volume LXXVI, s/d.

BIBLIOGRAFIA - continuação

65. Queiroz, Anísio de - Município de Juazeiro, Anais do 59 Congresso Brasileiro de Geographia. Salvador, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia/Imprensa Oficial do Estado, 1918.
66. Queiroz, Maria Isaura Pereira de - Jagunços, in: "O Mandonismo Local na Vida Política Brasileira e outros Ensaios". São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
67. _____ . O Coronelismo numa Interpretação Sociológica, in: "O Mandonismo Local na Vida Política Brasileira e Outros Ensaios". São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
68. Rego, Luiz Flores Moraes - O Valle do S. Francisco. Rio, Ed. da Sociedade Capistrano de Abreu, 1936.
69. Ribas, Geraldo - O Lago Encarnado. Brasília, EBRASA-Editora de Brasília S.A., 1969.
70. Ribeiro, Darcy - Os Brasileiros (Livro I - Teoria do Brasil). 3ª ed., Petrópolis (RJ), Vozes, 1978.
71. Ribeiro, Edson - Juazeiro na Esteira do Tempo. Salvador, Editora Mensageiro da Fé, 1968.
72. Rocha, Everardo P. Guimarães - O que é Etnocentrismo. 3ª ed., São Paulo, 1986.
73. Rocha, Geraldo - O Rio S. Francisco: Fator Precipuo da Existência do Brasil. 3ª ed., São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: CODEVASF, 1983.
74. Rosa, João Guimarães - "Sarapalha", in: Sagarana. Rio, Nova Fronteira, 1984.
75. Saes, Décio A. M. de - Coronelismo e Estado Burguês: Elementos para uma Reinterpretação, in: "Estudios Rurales Latinoamericanos". Bogotá, 1978, volumen 1, numero 3.
76. Sahlins, Marshall - A Cultura e o Meio Ambiente: O Estudo da Ecologia Cultural, in: Sol Tax (org.) - Panorama da Antropologia. Rio, Fundo de Cultura, s/d.

BIBLIOGRAFIA - continuação

77. Saint-Hilaire, Augustin - Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975, tradução de Vivaldi Moreira.
78. _____ . Viagem às Nascentes do Rio São Francisco. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975, tradução de Regina Regis Junqueira.
79. Salvador, Frei Vicente do - História do Brasil. Rio, Ed. Capistrano de Abreu, 1918.
80. Sampaio, Theodoro - O Rio São Francisco - Trechos de um Diário de Viagem. 2ª ed., Rio, 1936.
81. Santos, José Luiz dos - O que é Cultura. 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1985.
82. Silva, Americo Correia da - Memória Historico-Geographica do Município de Santa Rita do Rio Preto, Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geographia. Salvador, Instituto Histórico e Geográfico da Bahia/Imprensa Oficial do Estado, 1918.
83. Silva, Fernando Altenfelder - Xique Xique e Marrecas: Duas Comunidades do Médio São Francisco. Rio, Comissão do Vale do São Francisco, 1961.
84. Silva, Ignácio Accioli de Cerqueira e - Informação ou Descrição Topographica e Politica do Rio de São Francisco. Rio, Typographia Franceza de Frederico Arfvedson, 1860.
85. Spix e Martius - Viagem pelo Brasil (1817-1820). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981, volume 2.
86. Trigueiros, Edilberto - A Língua e o Folclore da Bacia do São Francisco. Rio, Campanha de Defesa do Folclore Brasileiro, 1977.
87. Unger, Edyla Mangabeira - O Sertão do Velho Chico. Rio, Ed. Civilização Brasileira, 1978.

BIBLIOGRAFIA - continuação

88. Vianna, Luiz Werneck - Liberalismo e Sindicato no Brasil. Rio, Paz e Terra, 1976.
89. West, Morris - O Navegante. 11ª edição, Rio, Record, tradução de Pinheiro de Lemos.
90. Wolf, Eric C. - Parentesco, Amizade e Relações Patrono-Cliente em Sociedades Complexas, texto de aula, Antropologia 7. Brasília, Universidade de Brasília, s/d.
91. Zaluar, Alba - A Máquina e a Revolta. São Paulo, Brasiliense, 1985.
92. Zarur, Jorge - A Bacia do Médio São Francisco. Rio, IBGE/Conselho Nacional de Geografia, 1946.

PESQUISA EM ARQUIVOS

- Biblioteca Nacional
Rio de Janeiro (RJ)
- Arquivo Nacional
Rio de Janeiro (RJ)
- Arquivo Público do Estado da Bahia
Salvador (BA)