

MARGENS ESCRITAS: A VIDA E O TRABALHO DOS REMEIROS DO SÃO FRANCISCO

Joycelaine Oliveira

Doutoranda em geografia – UFU
joyce_sertao@yahoo.com.br

RESUMO

Este texto consiste em um exercício de escrita, na perspectiva de uma geografia que busca nos olhares da história substrato para compô-la. Procurei buscar na história subsídio para descrever as relações sociais de trabalho dos “homens de barca”, os antigos remeiros do Rio São Francisco. Embarcações que no passado transportavam mercadorias de Pirapora, no norte de Minas, a Juazeiro, Bahia. O texto busca desvelar a importância dessa categoria de trabalhadores para a formação da sociedade barranqueira. Para escrevê-lo, recorri às lembranças do Sr João de Félix, homem de 94 anos e antigo remeiro. Recorri também aos relatos de viajantes estrangeiros, missionários e autores científicos e literários que descreveram o contexto histórico, social e cultural do povo das beiras do São Francisco.

Palavras-chave: Rio São Francisco. Remeiro. Barca. Trabalho. Memória.

WRITTEN MARGINS: LIFE AND WORK OF THE SAN FRANCISCO RIVER ROWERS

ABSTRACT

This text searches a writing exercise from the geography perspective seeking in the history substrate to compose it. I tried to get subsidy in history to describe the social relations of work for “men of the boat,” the ancient rowers from the Rio São Francisco River. I mention ferries of past, those carrying products from Pirapora, city of northern Minas Gerais, to Juazeiro, Bahia. So the text seeks to reveal the importance of this workers category to the formation of river society. To write it, I turned to Mr. John Felix memories, a man of 94 years old and rower. Also I do mention to the writings of foreign travelers, missionaries, and scientific and literary authors who described the historical, social and cultural borders of the San Francisco people.

Keywords: San Francisco River. Rower. Ferry. Work. Memory.

INTRODUÇÃO

Este texto surge das minhas inquietações referentes a disciplina “Formação Territorial e pensamento geográfico no Brasil. Inquietações que se debruçam sobre o conceito de território e sobre o território utilizado nas pesquisas que venho desenvolvendo. Sempre me centrei mais a categoria “lugar” do que a de território, embora as categorias geográficas não devam ser estudadas isoladamente. Entretanto era para o “lugar” que o meu olhar de pesquisadora se direcionava, procurava entendê-lo a partir da experiência vivida. Isso se justifica, porque os meus escritos fundamentam-se no campo simbólico da Geografia, no mundo vivido, sentido e percebido pelos atores sociais que compõem a pesquisa. O lugar desse ponto de vista é de uma antro - poética e o território de uma antro - política. Tento escrever sobre uma geografia mais próxima do cotidiano. Um espaço que é preenchido de materialidade e concretude. Uma geografia que traz para o território, cheiros, sons, texturas, sentimentos, lembranças, tramas e dramas... Tudo isto que é vivido e experimentado neste estar no mundo e com o mundo. Tudo isto que se realiza no e com o território.

Recebido em 07/03/2013

Aprovado para publicação em 19/11/2013

Deparei-me com algumas inquietações ao assistir às aulas, de um curso sobre a formação territorial e o pensamento geográfico no Brasil. A primeira delas está no fato de não ser eu, uma geógrafa de formação primeira. Foi necessário um esforço de “geografizar” o olhar para entender alguns conceitos. Confesso que muitos autores lidos eram desconhecidos, e a densidade das leituras me forçava a um exercício de ler e reler os textos para a compreensão do conteúdo. E assim fui tentando correlacionar as leituras com o tema da minha pesquisa relacionada com o mundo dos remeiros e vaporzeiros do Rio São Francisco.

Estudar a formação territorial do Brasil desde os tempos do período colonial até os dias atuais, discutir os conceitos básicos e conhecer as ideologias geográficas acerca da formação territorial brasileira, me fez repensar numa historicidade sobre o espaço, numa “geo-memória do espaço”. “Geo-memória” que nos remete a uma ideia tão discutida e refletida por autores.

Desde os tempos do mestrado começados em 2007 que sigo “colhendo lembranças de velhos do Rio São Francisco²”, Lembranças que são fragmentos da incompletude da vida, ou como em Walter Benjamin são rastros deixados no tempo e no espaço. Homens no crepúsculo da vida revelaram a mim o trabalho e o vivido no espaço do rio. O meu olhar se situava entre a memória do velho que me contava a sua história, e os sentidos do rio na sua vida.

Na tentativa de aproximar-me do conteúdo estudado na disciplina, revi as minhas anotações, depois de pensar e repensar sobre o que propor como trabalho de fim de curso. Decidi por dialogar as lembranças do Sr. João de Félix, um velho de 94 anos de idade, um antigo remeiro do rio, com o contexto histórico das navegações do São Francisco. Talvez seja ele um dos poucos remeiros ainda vivos nas beiras do São Francisco. Escolho-o, por ser o mais velho dos meus informantes, pelos guardados da memória, pela vida longa vivida. Testemunho de uma história!

Pensando nessa geografia que envereda pelos caminhos da história e que é re-escrita com história. Procurei buscar na história subsidio para descrever as relações sociais de trabalho dos “homens de barca”, e a importância dessa categoria de trabalhadores para a formação da sociedade barranqueira, assim estarei de certa forma escrevendo a formação territorial do rio São Francisco no percurso entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA, trecho por onde passava a barca.

O tempo histórico que passou despercebido pelos meus olhos nos escritos do passado é uma das minhas inquietações maiores despertadas durante as aulas. Trazê-lo para o espaço da pesquisa me desafia a uma escrita futura, e esse mesmo desafio, configura a importância do curso.

UMA BREVE INCURSÃO HISTÓRICA SOBRE A NAVEGAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

Entre os silvados das barcas e dos vapores a vida da maioria das pessoas direcionava os passos e a pressa para as beiras do rio. Lá estavam vendedores ambulantes, compradores de mercadorias, crianças brincando, gentes que esperavam notícias ou por parentes distantes que desembarcariam a bordo dos vapores. Uma multidão de pessoas entre tripulantes das embarcações, passageiros, comerciantes, curiosos, andarihos e mendigos em meio a sorrisos, gestos, olhares, falatórios, cenas de alegrias e tristezas que compunham a paisagem empoeirada do sertão. O porto ou a beira do rio era o território das trocas simbólicas da vida.

Para tentar descrever a relação do homem ribeirinho com o espaço do rio, faço algumas perguntas que me ajudarão a pensar sobre este fluido território de vida e de trabalho. Que porto era esse e como era? Quais as relações de comércio estabelecidas com a navegação do São Francisco? Quais as condições de trabalho? Como era a rotina das viagens dos remeiros? Que relações sociais de trabalho eram estabelecidas? Quais eram as relações estabelecidas entre os dois territórios, o rio e a beira dele, a água e a terra? O rio seria um território apenas de trabalho? Ou um território de afetos?

A tentativa de responder a essas perguntas me ajudará a pensar por um viés mais histórico a sociedade ribeirinha no contexto da navegação pelo Rio São Francisco. Entretanto, é preciso que fique claro para o leitor, que este texto consiste em um exercício de escrita, na perspectiva de uma geografia que busca nos olhares da história substrato para compô-la. Espero conseguir descrever e interpretar a luz das lembranças do Sr. João de Félix e dos autores

² O fato de colher lembranças de velhos é inspirado no livro “memória e sociedade: lembrança de velhos da sociedade paulista” de Ecléa Bosi. A autora, pesquisadora sensível

científicos, a vida e o trabalho dos “moços das barcas”.

Ao buscar no curso do tempo, fragmentos da história da navegação e contextualizá-las com a história do pensamento sobre a formação territorial brasileira, faço uma breve incursão histórica. Para escrevê-la foi preciso recorrer aos relatos de alguns missionários que estiveram em terras de beiras de Rio São Francisco durante o período colonial. Recorri também aos relatos de viajantes estrangeiros que passaram pela região do São Francisco e de autores literários e científicos que escreveram sobre o contexto histórico, social e cultural do povo ribeirinho.

Zanoni Neves, nascido em Pirapora, cidade localizada no norte de Minas Gerais. Lugar em que as águas do São Francisco começam a serem navegadas, cenário marcado por um passado de chegadas e partidas de embarcações. Zanoni Neves cresceu nesta cidade, e certamente as barcas e os vapores povoaram o seu imaginário na infância. Em sua fase adulta, talvez marcado pelas lembranças da infância do território em que viveu, decide estudar os remeiros do rio. O seu livro, “navegantes da integração: os remeiros do São Francisco” é resultado da sua dissertação de mestrado e consiste em um estudo antropológico minucioso desta antiga classe de trabalho. Em vários momentos recorro a ele neste texto.

No começo do primeiro capítulo o autor nos informa que nos anos iniciais da colonização os interesses internacionais sobre o São Francisco consistiam no fato de que em largas faixas do litoral brasileiro, no baixo São Francisco havia matas da árvore conhecida como “pau-brasil”, que era utilizada na tintura de tecidos, e isso ocasionava 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 via 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)”. (NEVES, 1998, p.28)

Com a chegada dos portugueses na região do São Francisco instalou-se o conflito entre as culturas. O homem branco e civilizado e o índio considerado selvagem por viver na mata. “Frente a frente, se encontraram respectivamente conquistadores intrépidos e guerreiros contumazes”. (NEVES, 1998, p.28) Uma vez que a colônia é o resultado de uma conquista territorial, constando de um espaço novo na perspectiva do colonizador, o que ocasionava a imposição de uma cultura dominante.

É importante reter dos registros da história, que ainda no século XVI chegaram os primeiros colonizadores com o intuito de navegar o São Francisco acima da Cachoeira de Paulo Afonso até o seu curso médio, localizado acima de Juazeiro (BA), onde é possível a navegação de embarcações grandes. Frei Vicente do Salvador no livro “História do Brasil: 1500-1627” relata as condições de navegabilidade do São Francisco.

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 (...) é navegável daí pra 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. (SALVADOR, 1982, p. 113)

As canoas construídas pelos índios ribeirinhos foram os primeiro meio de transporte a circular nas águas do São Francisco. Os portugueses, aproveitando os conhecimentos dos índios sobre a navegação do rio fizeram as suas primeiras tentativas de navegações nestas canoas. Canoas que passaram a ser utilizadas pelos colonizadores como instrumento de consolidação da unidade cultural da região por meio do intercambio entre missões, povoados, etc. Do convívio entre europeus e indígenas, colonizadores e colonizados houve a imposição do sistema simbólico de uma cultura sobre a outra. A canoa é um bom exemplo disso, um instrumento que antes era utilizado dentro de uma economia centrada na coleta, na caça e na pesca, no período colonial, funcionava como “retaguarda da metrópole”.

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 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. (NEVES, 1998, p. 34).

Um pouco depois já no século XVII a história da navegação, vivia um momento importante com a introdução de um tipo de embarcação conhecida como ajoujo. Zaroni Neves aponta que de acordo com memória social do povo ribeirinho os “ajoujos” são as embarcações de carga mais antigas do rio São Francisco. Um tipo de embarcação oriunda da canoa simples dos índios. Eram embarcações formadas por duas ou três canoas ligadas umas nas outras por paus roliços e amarradas a estes por meio de tiras ou cordas de couro cru. Esse tipo de embarcação serviu ao expansionismo socioeconômico da empresa colonial e, possivelmente, à sua ideologia, veiculada pelas missões religiosas. Essa mudança de função das canoas, transposta da cultura dos índios para a cultura dominante imposta pelos colonizadores, avança paralelamente ao processo de contatos interétnicos, afugentando ou exterminando os cariris e outros grupos nativos.

Os colonizadores assumiam uma orientação predominante desde o século XVI, que consistia em ocupar os novos territórios com a pecuária, fato que se consolidava à custa da vida e da liberdade dos índios. A colônia é o resultado da instalação do agente externo, sua internalização na nova terra, mediante a conquista dos lugares e da subordinação dos colonizadores, como revela Antonio Carlos Robert de Moraes (1991). A violência e a exploração eram metas do processo colonial.

De acordo com os relatos do Pe. Martinho de Nantes, no livro “Relação de uma missão no rio São Francisco”, uma das formas mais evidentes que o processo de dominação assumiu, foi a escravização. Os comentários do missionário capuchino dão a entender que mulheres cativas se tornavam amantes dos colonizadores. Isso correspondia ao fato de que um bom número de colonizadores não traziam as famílias. Desse fato conclui-se, que o caboclo ribeirinho é um testemunho da miscigenação ocorrida ao longo da história.

Os missionários utilizavam das canoas indígena, como meio de transporte para se locomoverem até as aldeias localizadas ao longo do grande rio, para dar assistência aos índios, introduzindo os princípios religiosos, saberes sobre as artes e modos de comportamentos, etc. O trabalho das missões era o de tornar os índios seres “civilizados”, introduzindo os princípios religiosos, ensinando a nova língua, impondo por meio da “fé em um Deus cristão”, os gestos e os modos de viver da cultura européia. O filme “A missão” do diretor Roland Joffé, que assistimos em sala de aula, mostra com clareza que os índios passaram a adorar a cruz e assistir a missa.

Mas, não se pode negar a importância desses missionários para a história do Brasil. Homens eruditos, que nos seus relatos de convivência com os índios e a nova terra colonizada, descreviam o território com suas paisagens e regiões. Os seus textos conforme pude perceber ao ler os escritos do Frei Vicente do Salvador e do Pe. Martinho de Nantes são descritivos e literários. A Europa no final do século XV e início do XVI começava a questionar sobre “quem habita o outro lado do mundo”. Esse período foi marcado por grandes navegações e grandes “descobertas”. Foi nesse contexto histórico de uma visão européia etnocêntrica que as missões religiosas estavam inseridas. O que nos convida a pensar sobre o papel dos jesuítas durante a colonização, eles abriram caminhos, construíram estradas, atuaram no ensino, nas artes, na medicina, na agricultura.

O Pe. Martinho de Nantes realizou sua missão, no trecho do rio São Francisco conhecido pelos barraqueiros como “rio de baixo”, expressão popular que designa o curso do rio entre Juazeiro (BA) e Petrolândia (PE). Curiosamente, nesta região, está localizada a antiga cidade de Santana do Sobradinho, lugar que hoje se encontra debaixo d’água devido a barragem. Nesta cidade nasceu o Sr. João de Félix ex-remeiro e vaporzeiro do rio, cujas lembranças estarão presentes neste texto. Zaroni Neves aponta que dessa região bem como da área contígua de Sobradinho, saíram os mais competentes “moços de barca” constatados em leituras dos relatos dos viajantes, e de entrevistas realizadas com os antigos remeiros ao longo de sua pesquisa.

Nesse cenário socioeconômico e político que de forma breve tentei caracterizar, é que se deve pensar a navegação e os meios de transporte fluviais: estabelecendo ligação entre os povoados, currais e missões religiosas. Os homens que navegavam as águas do grande rio em canoas, ajoujos, barcas e vapores cumpriram a tarefa de compor a região do São Francisco sob o ponto de vista cultural. Muitos índios localizados ao longo do rio com o avanço do processo colonizador foram aos poucos sendo exterminados, afugentados ou dominados. E a nova cultura do colonizador foi formada, ela valorizava o maior intercâmbio entre os núcleos populacionais ribeirinhos: de início com o transporte de cargas e em seguida com o comércio ambulante. Assim ao longo dos séculos houve uma crescente e desigual integração cultural de toda a região ribeirinha. Os remeiros e canoeiros por meio da força de trabalho contribuíram de forma significativa para a difusão cultural.

A BARCA, O RIO E O PORTO

De acordo com os relatos de viajantes que passaram pela região do Médio São Francisco, na segunda metade do século XIX os povos indígenas já haviam em grande parte sido exterminados ou dominados. A maioria dos homens que habitavam as terras do São Francisco eram barranqueiros mestiços, frutos da miscigenação cultural sofrida com a colonização. Esses homens mestiços tinham herdado dos indígenas os conhecimentos sobre o rio e a navegabilidade.

O saber cultural dos índios perpetuou-se por muitos anos isto não se refere apenas ao instrumento de trabalho que era a canoa, mas também, aos saberes ligados ao rio, ao clima, ao sistema das águas. Os olhos do viajante Richard Burton, ao passar pela região do São Francisco revelaram: “todos os homens desta região são meio ‘anfíbios’: a canoa, como dizem, é o seu cavalo” (BURTON, 1977, p. 116). É interessante esta comparação do cavalo com a canoa, porque durante séculos a história do homem do São Francisco, esteve relacionada com a pecuária extensiva. O cavalo era o instrumento de montaria na lida diária com o gado. Além de ser um animal utilizado no transporte por terras. O homem montado a cavalo conduzia as boiadas. A canoa era o instrumento de trabalho dos pescadores, dos camponeses (do homem da roça), sobretudo, aqueles que plantavam na vazante do rio. O cavalo e a canoa são instrumentos da identidade sertaneja e barranqueira. O cavalo, o animal utilizado no trabalho da terra, e a canoa no trabalho das águas. Duas formas de trabalho que configuravam o viver do homem simples das beiras do rio.

O canoeiro, segundo Zanoni Neves, na verdade era esse “homem da roça” que garantia a sua sobrevivência por meio da pesca e com o trabalho na terra: na agricultura de vazante principalmente. Em uma das entrevistas com o Sr. João de Félix, ele me esclareceu sobre a figura do canoeiro, dizendo: “às vezes, a gente ia passando com a barca; vinha um canoeiro... um homem da roça, que trabalhava na roça, um roceiro, sabe?... Porque tinha muitos nas beiras do rio... Chegava e dizia: ‘ Ô, moço, me vende uma banda de rapadura aí!’” Zanoni Neves informa que o camponês ribeirinho era considerado uma categoria social de trabalho. Já os canoeiros não, porque não era um trabalho definido, a canoa auxiliava o trabalho do camponês, ou completava a renda familiar com atividades na pesca, etc. Lembra o autor que muitos camponeses utilizavam a canoa como instrumento de trabalho para fazer a travessia de pessoas e cargas no São Francisco e seus afluentes.

Existe um fato curioso que marcou a história da Navegação do Médio São Francisco. Ele foi o aparecimento de uma “barca de passagem”, a primeira embarcação de proporções maiores que as canoas dos índios e os ajoujos. A barca de passagem estabelecia a ligação entre as duas margens de um rio, transportando pessoas e cargas. Essas embarcações eram comuns em rios cortados por estradas ou caminhos que ligavam lugares. Os dados históricos de um documento intitulado “Informação Geral da Capitania de Pernambuco” revelam que, a barca de passagem do Juazeiro se estabeleceu por ordem do Governador Capitão e General Duarte Sodré Pereira. O mesmo capital e general que esteve a frente do governo de Pernambuco no período de 1727 a 1737. Essa barca de passagem transportava pessoas e cargas na travessia do rio entre a cidade da Bahia ao sertão de Pernambuco e do Piauí, hoje atuais cidades de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE).

A ordem Régia que referendou sua decisão data de 1731. Portanto, entre 1727 e 1731, a barca de passagem entrou em atividade prestando serviços

aos transeuntes. É evidente que a sua introdução no Médio São Francisco pautou-se por objetivos fundamentais comerciais. (NEVES, 1998, p. 85).

Devido ao comércio que começava a se expandir na região do Médio São Francisco, o século XVIII foi de grandes transformações com o surgimento de diversos povoados ao longo da ribeira. Assim a navegação aos poucos seguia ganhando importância na história econômica do Brasil. Zanoni Neves citando André João Antonil lembra: “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 pólos importantes da sociedade colonial”. (NEVES, 1998, p. 86).

Na primeira metade do século XVIII as barcas foram introduzidas no médio São Francisco, mas as referências aos seus tripulantes, “aos moços de barca” ou aos remeiros como eram chamados, começaram a aparecer na literatura do século XIX, nos relatos dos viajantes. Alguns viajantes europeus como Spix e Martius, Auguste de Saint Hillaire, Richard Burton, Alcide D’Orbigny, George Gardner, Ferdinand Denis, entre outros que se dedicaram a estudar o sertão mineiro e os seus rios e que passaram pela região compreendida como sertão de Minas Gerais, relataram a presença das barcas e dos barqueiros.

É importante destacar o contexto dessas viagens de estudiosos estrangeiros ao Brasil. Isso se deve ao fato de que o pensamento intelectual do século XIX foi dominado pelo interesse em pesquisar países e culturas diferentes. Sabemos que boa parte da cultura material européia expandiu-se devido a elementos descobertos do “Novo Mundo”. Para o europeu, era uma espécie de modismo investigar os países descobertos. E novos conhecimentos, advindos de tão longe eram fundamentais para que as teorias e as políticas européias fossem aperfeiçoadas, visando à consolidação das conquistas do “Novo Mundo” que surgia.

O viajante tornava-se uma espécie de intérprete de um tradutor, a partir deste espaço do desconhecido. As diferenças nos modos de vidas, a fisionomia das pessoas, o exótico eram sempre evidenciados. O europeu tinha, como principal objetivo, revelar o “outro”, no que possuía de diferente e de desconhecido. As viagens foram ganhando importância para os governos envolvidos com o desenvolvimento científico, a partir das terras descobertas e colonizadas. Pois havia um conhecimento que só se tornava possível por meio do olhar e do sentir ao vivo, um testemunho pessoal, o que justificava viajar para escrever, descobrir e revelar, desvelar o descoberto.

As informações contidas nos relatos de viagens foram escritas através de diários. “Geo-diários”, pois era a paisagem natural e social que importava. Neles estavam registradas as descrições dos lugares, do espaço e do tempo, assim como do viver das pessoas. Rotas, desenhos, palavras diferentes, indicações para contatos, nomes de plantas, minerais, animais, nomes de lugares e de pessoas, tudo deveria ser anotado em diários.

Ao ler os escritos de Richard Burton, em sua viagem de canoa, de Sabará ao Oceano Atlântico, dentre os viajantes os quais li, foi por meio dele, que obtive dados mais detalhados sobre os remeiros e o rio São Francisco. Em um barco de nome “Elisa”, o viajante inglês percorreu o itinerário das águas São Franciscanas. Observou e descreveu as gentes barranqueiras, o sistema do rio, os lugares beiradeiros, a navegação, os simbolismos do rio.

Na travessia das páginas 171 a 175, ele menciona ter visto no Arraial da Manga, cidade que hoje é divisa de Minas com a Bahia, pela primeira vez, uma barca grande, como outras que faziam o comércio ambulante da região. Nessas páginas, Richard Burton descreve a etnografia da barca, como revela a longa passagem que se segue:

Em Manga, vimos pela primeira vez a ‘barca’(...) O formato provavelmente é copiado do Douro, mas aqui assumiu mais o estilo holandês, arredondado, para se adaptar melhor ao rio; falta-lhe, também, a imensa quilha de deriva portuguesa, embora de modo algum esteja privada de um leme grande e forte. As pranchas são das melhores madeiras da região, cedro ou vinhático, a quilha é de aroeira e as costelas ou cavernas, do mesmo modo que as peças transversais e os passadiços, são da dura e resistentes roscas. O comprimento é de uns 15 metros por 5 de largura, calando 1,1 ou 1,6 metros quando carregada, e podendo transportar 400 arrobas, calculadas em rapaduras, cada uma de 2 quilos aproximadamente. (...) Essas grandes embarcações são sempre de fundo chato (de prato), por causa dos baixios.

(...) As proas e popas são elevadas, como nas antigas caravelas, e o carregamento é coberto com esteiras ou couros no meio da barca, deixando uma estreita passagem de cada lado. (...) A cabine de popa, com 2,5 metros de comprimento no mínimo, às vezes ocupa uma quarta parte da extensão da barca e é feita de pranchas resistentes e, nas embarcações mais pobres, coberta com folhas das palmeiras indaiá ou carnaúba, ou mesmo com capim; as extremidades da cobertura prolongam-se dos dois lados, para proteção contra a chuva. O dono de barca mais rico, adota uma denominação pomposa para sua barca, como 'Baronesa de Minas', e ostenta uma bandeira com uma 'Santa Maria' e portas e janelas de vidro, que é também sua casa de comércio, é guarnecida de prateleiras para as mercadorias(...) A tripulação de uma embarcação é do tamanho médio é, aproximadamente de dez homens, sendo os extremos seis e quatorze. (BURTON, 1997, p.171)

A introdução das barcas no comércio ambulante de cargas marcou significativamente a sociedade ribeirinha e a história da navegação. Os espaços da Barca poderiam comportar muitas arrobas de mercadorias, diferentemente dos ajoujos que eram canoas amarradas umas nas outras. Basta pensar na dificuldade dos ajoujos em transportar as mercadorias nas travessias longas do rio, ou em percursos de correnteza forte para valorizar as barcas. Com as embarcações percorrendo os espaços do rio e os benefícios que a navegação trazia em termos sociais e econômicos, a vida das gentes ribeirinhas ganhava uma maior interação.

A cultura com o correr dos anos parecia assumir contornos de maior unidade, como por exemplo, a linguagem do barranqueiro, a circulação de notícias nos portos, a arte popular, etc. "Os remeiros, levando as barcas a todos os trechos navegáveis do rio e de seus afluentes, contribuiram para essa maior integração cultural". (NEVES, 1998, p. 86). Eles eram exímios cantadores, faziam versos sobre as cidades que passavam. É originário deles o conhecido "ABC do São Francisco". Os versos inventados era uma forma de descrever a realidade social a que estavam inseridos, era também uma forma de responder a sociedade que os ofendiam com desprezo as suas condições de trabalho. Nas vilas e cidades ribeirinhas por onde paravam as barcas, circulavam os versos do ABC do São Francisco.

*Juazeiro das lordeza
Casa Nova da carestia
Santo Sé da nobreza
Remanso da Valentia
Pilão Arcado da desgraça
Xiquexique dos Bundões
Icatú só da cachaça
Barra só da 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.
Carinhonha é bonitinha
Malhada é que não é.
Passo fora no Morrinho,
Pago imposto no Jacaré.
Januária é da cachaça,
São Francisco da desgraça,
S. Romão – feitiçaria,
Pirapora da putaria.³*

O ABC segue a ordem das viagens, de Juazeiro-BA até Pirapora-MG, como se fosse um roteiro das qualidades dos lugares beiradeiros. Desse ABC, há várias versões que foram sendo aprimoradas ao longo dos anos da navegação.

As barcas "casas de comércio", onde se vendiam e compravam mercadorias, faziam todo o comércio ambulante da região, num tempo aonde o "ir à feira" ou o "fazer compras" aconteciam nas beiras do rio. O cais era um grande centro comercial dos lugares beiradeiros. A lembrança

³ Retirado do livro: "Na ribeira do São Francisco" de M. Cavalcanti Proença. A versão deste ABC foi colhida em Juazeiro do Com. Manoel Severo.

do Sr. João nos convida a imaginar o porto onde se faziam estas negociações comerciais.

Nós vínhamos da Bahia pra Minas com essas embarcações cheias de mercadorias. Era como se fosse uma venda, uma casa de comércio, lá se vendia e se comprava. Nos trazíamos fumos, querosene, rapadura, arroz. Nós os remeiros, éramos os empregados dos patrões. Os patrões eram os donos da embarcação. A gente passava dois meses numa viagem e três meses na outra. Às vezes demorávamos muito numa única cidade. Por exemplo, se parasse por aqui nesse porto de Pirapora, aí vinham às pessoas comprar as mercadorias. Enquanto tivesse vendendo essas mercadorias, o patrão ficava por aqui negociando, muitas vezes ele comprava também mercadorias aqui e na frente vendia em outra cidade. Por exemplo, se alguém era dono de algum comércio da cidade, ele chegava pra comprar a mercadoria que lhe interessava. Se tivesse pra vender pra mim, ele vendia. Eu comprava as mercadorias dele e ele as minhas. Era comum da gente trocar sal por feijão, rapadura por feijão... Grande parte das mercadorias era de rapaduras. (Sr. João de Félix, junho de 2007)

Por meio dessas relações, estabelecidas entre vendedores e compradores, remeiros e donos de barcas, curiosos, gentes, em seus movimentos de vidas, que entretociam os cenários de beiras de rio. Tornou-se, assim, um costume das populações ribeirinhas acorrerem ao cais, para observar o movimento das embarcações. Esse costume permaneceu por muitos anos; o cais e o rio, juntos, eram o lugar do encontro entre as diferentes classes sociais.

O PROCESSO DE TRABALHO

Hoje pra você trabalhar em qualquer firma em qualquer emprego, você precisa de uma carteira de trabalho, não é? Nas barcas a gente tinha umas cadernetas de trabalho. Até hoje eu tenho algumas cadernetas guardadas, uma delas ainda está bem conservada. As vezes eu pego todas e coloco em cima da cama e fico olhando e lembrando daquele tempo. Volta tudo na minha memória, tudo o que a gente passou dentro desse rio. Não consigo jogar fora, capaz de eu morrer e elas ficarem aí. Tem umas que não dá mais pra ver as letras, outras estão rasgadas faltando pedaços, amareladas. Mais não, deixa elas aí. Então meu pai viajou muito em barca, eu comecei em 1932. Meu pai já viajava desde 1902 e viajou até o ano de 1933. O que a gente tirava com o trabalho da roça dava só pra gente comer, roupa, calçado, remédio isso não dava. Nos éramos cinco irmãos, mais a minha mãe e o meu pai. Eram sete pessoas numa casa. Ele plantava a roça e nós os filhos cuidávamos enquanto ele viajava nas barcas. Ele ficava dois, três meses viajando numa única viagem. Aí era feito um contrato fluviário pra fazer a viagem, o patrão pagava adiantada parte do dinheiro, e quando ele voltasse da viagem ele dava a outra parte. Porém se passasse um mês, dois, três, quatro, cinco meses, era com aquele contrato que a gente tinha feito antes de viajar. E o dinheiro era aquele mesmo, não aumentava nada, o que aumentava era o trabalho e o cansaço. Antes da viagem com o dinheiro recebido pelo patrão, ele comprava as coisas pra nós, deixava a gente vestido e calçado... Aí ele ia por esse rio afora viajando. As vezes a gente ficava meses sem notícia dele, de vez em quando ele escrevia uma carta, mais a carta quando chegava pra nós já tinha passado muito do tempo que ele tinha escrito. As vezes chegava alguém com notícia dele: outro dia vi seu pai em tal cidade, ele seguia bem. Você pensa que era fácil a nossa vida. Hoje eu olho pra você aqui na minha frente e vejo o tanto que a vida é mais simples. Hoje é mais fácil, as pessoas podem estudar e naquele tempo não, era difícil, pra quem era pobre como a gente... O nosso destino ou era ficar naquela vida cuidando de roça, que não dava quase nada, mal pra gente comer, ou ir trabalhar viajando pelo rio. A profissão melhor que uma pessoa como eu e os meus irmãos, podia alcançar era a de ser vaporzeiro. (Sr. João de Félix)

A narrativa do Sr. João é clara ao referir-se ao processo de trabalho, os moços alugavam as suas forças de trabalho aos donos da barca, estabelecendo uma relação tipicamente capitalista: a sua mão de obra era remunerada antecipadamente, no início da viagem. Como o próprio remeiro do rio nos informou, não interessava se a viagem demorasse mais que o previsto, o dinheiro era o mesmo. Ao contrário dos seus patrões, que acumulavam lucros com as viagens, os tripulantes da barca sobreviviam da força de trabalho, numa posição social inferior.

O contrato de trabalho implicava em uma viagem redonda de ida e de volta. O trabalho chegava ao fim com o retorno da embarcação ao seu porto de origem. A duração da viagem oscilava de acordo com as condições do comércio ambulante, o itinerário do rio, e os encalhes nos bancos de areias eram constantes. O que determinava a duração de uma viagem, de um porto de origem a um de destino, era a condição do rio, e o comércio, a demora mais ou menos prolongada em todos os portos “para retalhar a mercadoria” (NEVES, 1998, p. 144). O valor do trabalho era o mesmo, independentemente dos imprevistos surgidos no percurso do rio. No ato da contratação, os tripulantes da barca recebiam uma parte do salário e no fim da viagem a outra.

Os barqueiros, os donos da barca, ou os seus encarregados, os remeiros que se dedicavam a negociar as mercadorias nos portos onde as transações eram mais rentáveis. Os donos das barcas, das “casas de comercio”, visavam o lucro da venda de mercadorias, o circuito comercial das barcas não estava restrito a vilas e cidades, mas também a fazendas nas beiras do rio. As mercadorias eram vendidas até para os tropeiros de “passagens” do Médio São Francisco e seus afluentes navegáveis.

A grande maioria dos trabalhadores das barcas eram homens do campo devido a economia da região ser predominantemente agrária. Eram remeiros camponeses. Muitos conciliavam o trabalho no rio com o trabalho no campo. Os donos de barcas preferiam contratar esse trabalhador camponês, devido os seus laços familiares, esse era o trabalhador exemplar, o homem honesto que buscava o sustento para a família, era considerado o bom elemento. Na categoria dos elementos ruins, estavam os remeiros que viviam apenas do trabalho nas barcas. Zanoni Neves informa: “que esses homens eram de origem camponesa, mas residiam em Juazeiro, em geral sobrevivendo numa situação de pobreza no bairro do Alagadiço, quando não estavam sobre contrato nas barcas”. (1998, p. 145) Eram homens solteiros e não possuíam laços familiares estreitos, o que contribuía de certa forma para torná-los menos dóceis, o que provavelmente dificultava a relação com os seus patrões.

O remeiro viajava uma vez por ano durante o período da estiagem. Uma viagem de “carreira longa”, expressão utilizada por eles para definir um percurso longo do rio, como por exemplo, de Juazeiro-BA a Januária-Mg, poderia levar de três a cinco meses. Os outros meses o remeiro permanecia em terra firme, trabalhando no campo para garantir a sua e das suas famílias. A viagem era uma forma de aumentar a renda da família, conforme relatou o Sr João “O que a gente tirava com o trabalho da roça dava só pra gente comer, roupa, calçado, remédio isso não dava”. Isso mostra que a extração social dos remeiros do meio rural, favorecia o novo trabalho nas barcas. A relação de dependência pessoal originadas do campo continuava nos trabalhos da barca. “quando o trabalhador se alugava nas barcas, ocorria a reprodução dessas relações, substituindo-se o senhor da terra (o “coronel”, por exemplo) pelo senhor da barca (o barqueiro)” (NEVES, 1998, p. 146)

O fato de receber parte do dinheiro adiantado no ato da contratação da força de trabalho causava uma relação de dependência pessoal entre o remeiro e o dono da barca. Esse adiantamento destinava a subsistência da família durante a sua ausência. “O pai deixava a gente vestido e calçado” informou o Sr. João. Essa relação de dependência era criada a partir de várias situações e que são relatadas no livro de Zanoni Neves, como por exemplo: “alguns favores, entretanto, eram concedidos apenas a 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”. (NEVES, 1998, p. 147).

Zanoni Neves traz uma lembrança importante até os anos de 1930 algumas barcas, além de cumprirem funções comerciais eram verdadeiras instituições paramilitares. Mas este fato não impedia a constatação de que alguns remeiros desempenhavam o papel social dos jagunços. O remeiro guarda-costas, armado cuidava da segurança da barca e do grupo. Era o jagunço, “o cabra” na linguagem regional. Até 1930, o Médio São Francisco era uma região de conflitos entre “coronéis”, chefes de jagunços, etc. Alguns autores que escreveram sobre a região comprovam isto, como o escritor baiano Wilson Lins; “o Médio São Francisco: “uma sociedade de pastores e guerreiros”, João Guimarães Rosa; em “Grande Sertão: veredas.

Outro dado que merece ser destacado é a proteção que os barqueiros ofereciam aos remeiros, essa proteção era um dos componentes fundamentais do sistema, mesmo porque existia uma perseguição policial a ideologia discriminatória da sociedade que os envolviam, eram

discriminados e isso ocasionava uma situação social de conflitos. “a proteção fazia-se 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. (NEVES, 1998, p.149). O Sr. João revela que nos tempos de remeiro do seu pai de 1902 até 1932, para trabalhar nas barcas era preciso pegar em armas.

Meu pai chegou viajar em barcas que os homens andavam armados. Eram tantos homens e tantas carabinas dentro da barca. Meu pai não gostava, se sentia sem dignidade, mais precisava trabalhar. Ele contava que o barqueiro falava: pra você trabalhar comigo você precisa pegar em arma: você consegue pegar nisso? Se não você não serve. Mas isso era antes de 1930, depois com a revolução de 30, Getúlio Vargas acabou com a jagunçagem dentro do rio. Eu comecei já nesse tempo em 1932.

Uma data importante na história do Brasil, mencionada pelo Sr. João, foi movimento revolucionário de 1930. Em sua fala podemos perceber que a revolução alterou o sistema de poder da região. A explicação dele tem uma razão, com o movimento revolucionário, a região do Médio São Francisco, bem como outras do país sofre uma alteração nas suas relações sociais de trabalho, os coronéis são desarmados e os seus representantes são retirados do poder. Nesse período os coronéis de maior poder no Médio São Francisco são desarmados, Franklin Lins de Albuquerque, de Pilão Arcado (BA), e Francisco Leobas, de Remanso (BA), dentre outros, segundo os dados de Zanoni Neves. Ainda assim, a relação de jagunçagem continuou a existir entre os barqueiros e os remeiros, mas o papel de braço armado do patrão deixava de existir.

Enquanto ouvia o Sr. João por vezes me vinha a sensação de que o rio era o limite dos horizontes desses homens. Entre idas e vindas, rio acima e abaixo, o rio se modificava, havia bancos de areias, às vezes cheio, às vezes raso, os cenários se transformavam, mas a vida deles não. Estavam presos à correnteza da água, como fiéis escudeiros, a liberdade tinha os limites do rio, por onde passava a barca. Assim ainda é com o Sr. João, vive da aposentadoria que ganha devido o trabalho no rio, não consegue se separar dele, do rio, mesmo não navegando mais por ele em barcas e em vapores, a forma de navegar agora é outra, apenas por meio de lembranças que estão entrelaçadas no tempo. Vive na margem do rio.

Nos espaços das barcas, sacos de feijão, milho, sal, para vender pelas margens. Pelo rio seguia a barca pesada, carregada de tripulantes, de passageiros e de cargas. Gentes de um viver simples coloriam as cenas do cenário empoeirado do sertão, limitados a vida toda àquele rio. Esse é um tempo distante do meu, a modernidade me permite viver tempos de uma velocidade mais rápida, onde as distâncias entre os espaços podem ser menores. Mas o tempo todo, enquanto escrevia sobre essa vida de tempos lentos de viagens sobre o rio, eu tentava me colocar dentro dele, deslocando do espaço em que me encontrava e, imaginariamente, seguia em direção ao tempo dos remeiros. Onde, ao olhar o cenário barranqueiro, de dentro da barca para fora, percebia que o mundo se passava entre as duas margens do rio. Imaginava a paisagem do rio, cercada por meninos de pés descalços nas margens, as mulheres lavadeiras, os pescadores.

REMEIROS: OS MOÇOS DE BARCA⁴

O Pe. Martinho de Nantes, mencionado páginas acima em sua obra “Relação de uma missão no São Francisco” relata que os primeiros contatos do homem branco com os índios cariris do São Francisco aconteceram no século XVIII. Ele menciona também a existência de negros escravos que serviam aos chamados “currais” os espaços do gado ao longo do rio. Desde os primeiros tempos da colonização, os negros ocuparam uma posição de classe subalterna no sistema social mais amplo. Depois de libertos da escravidão em 1888 passaram, entre aspas, a condição de trabalhadores “remunerados”, principalmente nas lavouras, e também em

⁴ De acordo com Zanoni Neves (1998) a partir da criação da Capitania dos Portos em Juazeiro (BA), no Governo Góis Calmon 1924-1928, quando a navegação no Médio São Francisco foi objeto dos primeiros regulamentos, um novo termo ganhou uso: moços. Esta palavra, que passou então a ser utilizada sobretudo pelos próprios membros daquela categoria de trabalhadores para se auto identificarem, advém – ao que supomos da expressão “moço de convés”, possivelmente 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”. (NEVES, 1998, p. 196)

pequenos ofícios urbanos como oleiros, aguadeiros, etc. Mudou assim o regime de trabalho mas a posição social não. Os mestiços ribeirinhos do São Francisco seguiram o destino social de negros, índios e brancos. Os três informantes de pesquisa com os quais conversei durante a dissertação de mestrado são homens negros.

Richard Burton no século XIX, ao viajar pela região do Médio São Francisco, escreveu em seu diário de viagem, a diferença social dos habitantes de acordo com a cor da pele: “os habitantes são todos mais ou menos escuros, (...) aqui o rosto mais claro é sempre indicio de uma posição social mais elevada” (1998, p. 161). O viajante destaca ainda que os moços de barca, termo regional que designava os trabalhadores das barcas, “eram escuros barqueiros, vestidos de colete sem manga”. (1998, p.109).

Ser um remeiro do rio, aos olhos da população era uma categoria social depreciativa. Corria entre os murmúrios dos moradores da sociedade barranqueira que os moços das barcas não possuíam uma boa índole. Isso vem desde o século XIX, como se pode observar no dizer de Richard Burton: “(...) ali em Juazeiro, 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. (1998, p. 295). Como já mencionado no item acima, os donos de barca, preferiam trabalhar com os remeiros camponeses e que tiravam do campo o sustento para a família, os bons elementos, trabalhadores exemplares.

Nos romances escritos sobre o São Francisco no contexto das navegações, há várias passagens referindo a esta discriminação social sofrida pelos remeiros. Como esta, de Osório de Castro Alves em “Porto Calendário”: “os dois rapazes se alugaram numa barca e ser remeiro era como se as criaturas perdessem a condição”. Perder a condição de humano pressupõe a discriminação social e a desqualificação da categoria de trabalho desses homens. “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” (NEVES, 1998, p. 200).

Trabalhadores que entre remos e varejões seguiam o caminho das águas na luta pela sobrevivência. A vida de uma lida diária de 14 horas de trabalho, iniciadas com o nascer do dia; as saudades de casa, o desconforto em noites dormidas ao relento, a discriminação perante a sociedade, que os chamava de porco d’água, pé pubo, remeiro piau, as dores no corpo me fazem concordar com a frase do Sr. João: “a vida era assim menina, tudo muito difícil, tudo muito devagar”. Remar parecia ser a única condição desses homens, humilhados e sofrendo xingamentos devido às suas condições de trabalho. Herdeiros de uma sociedade marcada por desigualdades sociais, pela soberania do poder. Homens que têm suas histórias sinalizadas no corpo, os varejões de madeira que utilizavam para empurrar as barcas eram pesados e grossos, e feriam os ombros dos homens.

Criam-lhe grandes calos ao mergulharem e emergirem, vinte, trinta vezes com a tora apoiada no ombro. Até conseguirem fazer com que a barca se mova. Cada vez que se levantam da água, que lhes bate quase na cintura, os homens lançam uma espécie de grito, ritmado como um canto de guerra, que uniformiza os esforços de todos (CAVALCANTI, 1998, p. 95).

Esse movimento de empurrar as barcas com os varejões ocasionavam grandes feridas nas proximidades dos ombros dos remeiros. Feridas que eram curadas com gordura de porco, conforme relata o Sr. João de Félix.

(...) Os remos a gente usava pra descer o rio. Por exemplo, numa barca grande, era preciso 20 homens remando, 10 de um lado e 10 do outro. Mais isso era só quando descia o rio. E tinha também umas varas grandes, tinha delas que mediam 5 metros, outras maiores, a gente usava elas pra subir o rio, isso quando não tinha vento. Agora quando o vento aparecia, a gente parava aquilo tudo e abria as duas velas que a embarcação tinha, e o vento tocava a barca até... Também quando o vento parava, ela parava também. Quando não tinha vento, a gente metia as varas dentro da água, empurrando, botando ela aqui no peito. Menina eu fiz isso até 1938, eu era menino novo, mais olha aqui isso no meu corpo, tem uns caroços aqui na carne, não tem? Pode por a mão pra você sentir. Isso aqui menina era da vara, que a gente colocava aqui no peito, pesava, e muitas vezes ela torcia assim de rançar o pedaço da carne. Agora você sabe qual era o remédio que tinha? Que sarava esta ferida? A

gente pegava um pedaço de toucinho e espetava num pedaço de pau, fazia um espeto, acendia o fogo, e botava aquilo no fogo, quando derretia, botava aqui na ferida e queimava. Era com isso que sarava a ferida que aquela vara fazia. Isso aqui ficava só na carne, e só sarava com gordura quente.

Vejo que o corpo também possui uma memória, a cicatriz deixada no ombro marca as dores ocasionadas das péssimas condições de trabalho a que estavam submetidos. A umidade dentro da barca em contato com os pés dos homens causava feridas.

Seus pés, expostos à ação das águas nas coxias das barcas sobrecarregadas, ficavam inflamados e exalavam mau cheiro. Os dedos chegava a ficar colados uns nos outros". Daí também se originou o outro termo, de sentido pejorativo, que designava os camponeses daquela categoria social: "pé pubo". (NEVES, 1998, p. 201)

A sociedade local utilizava a expressão "porco d'água" para depreciar os remeiros, menosprezar a classe de trabalho. A explicação desta expressão está no livro de Zaroni Neves e vem de um dos ex-moços de barca com quem ele conversou durante o tempo da sua pesquisa. Eram chamados de "porcos d'água", porque as roupas e o corpo do trabalhador ficavam sujos de sangue devido aos ferimentos provocados pelo instrumento de trabalho (a vara). A seguir transcrevo uma triste passagem do romance "Remeiros e romeiros do São Francisco", de Accioli Lopes, onde o personagem Miguel, desabafa sobre a sua classe de trabalho.

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 diferença. Sem saber ler(...) remando. Varejando. Sofrendo. Dizendo palavras feias. Sem beira e sem eira.(...) Quem da gente se sente gente? (LOPES, 1978, p. 61).

Eram muitas as deprecições da sociedade em relação a esses trabalhadores do rio. Eles viviam numa condição sub-humana de trabalho. Os versos cantados por eles eram uma forma de resistência, de responder as ofensas da sociedade que os ofendia. Em forma de versos, a carência de uma vida social era revelada. Como mostra o longo poema escrito por Zaroni Neves em "A barca Aurora", aqui apenas um fragmento dele.

*Nossa lida de remeiros
É infame nesse rio
Pois onde chega a barca
Nos tratam ao arrepio
Do respeito e elegância
Não revelam o nosso brio!*

*Nos chama de porco d'água
Pé pubo, remeiro piau
A forma de tratamento
Reflete o trato banal
Que nas vilas recebemos
Da população marginal...
(Zaroni Neves, 1991, p. 38)*

"O OLHO QUE IA CONSTRUINDO A ESTRADA DE ÁGUA QUE A GENTE PASSAVA"⁵

*Não manga assim, marinheiro
Nessa proa a descansar
Agradeça ao remeiro
Que na lida secular
Mediu todo este rio
Nos permitiu navegar!*

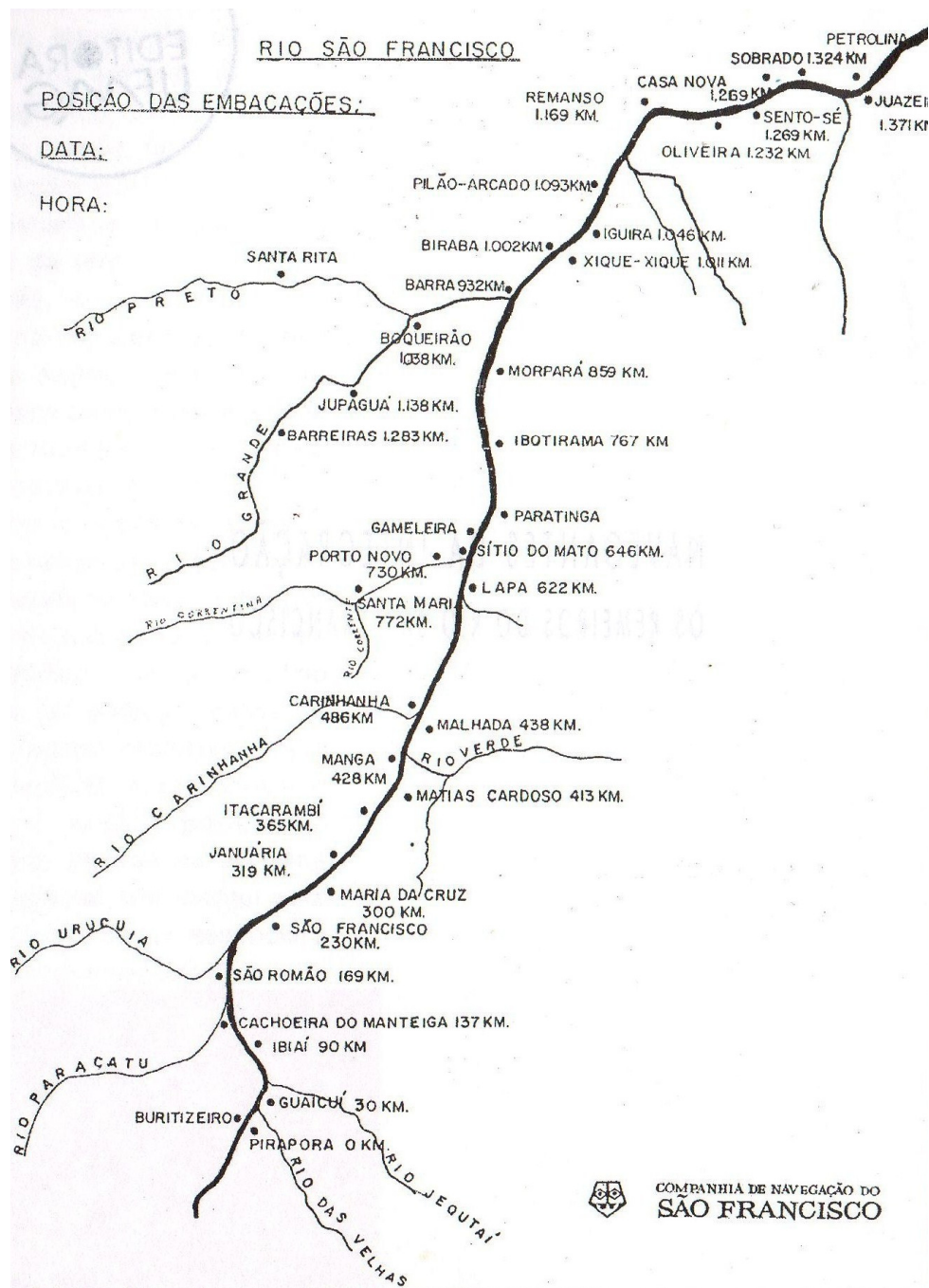
*Com estas mesmas canetas
Num trabalho inclemente*

⁵ Frase do Sr João de Félix

*O remeiro conheceu
Do rio cada acidente
Desde o século dezoito
A cultivar a semente
(Zanoni Neves, 1991, p.47)*

Um saber advindo da experiência de conviver com o Rio, em tempos e espaços em suas mais variadas tonalidades de cores de águas, em cenários que se transformavam com as cheias e com as secas do rio (foto 01). Num exercício de atenção e memorização, o olho ia-se orientando de acordo com o ritmo do Rio e da natureza em seus arredores. Sr João de Félix revela que a sua experiência como remeiro, facilitou a vida de vaporzeiro. “Ser remeiro me ajudou muito no meu trabalho nos vapores, quando eu fui prático. Porque eu tinha experiência com o rio, conhecia ele de tanto andar dentro dele”.

Foto 1 - O percurso navegável do Rio em todos os portos de paradas.



Fonte: Zanone Neves, 1998

Os remeiros talvez sejam os trabalhadores mais especializados, nessa cartografia das águas, pois antes dos vapores, eram as barcas que navegavam pelo rio, e eles com seus braços fortes seguiam tocando a barca, utilizando remos e varas, para tatear o rio, sentir o rio. “Através do olho a gente ia conhecendo o rio e íamos criando os pontos de referência. Às vezes uma árvore, uma barranca, uma casa em uma margem indicava o caminho que podia passar”, diz o Sr. João. Os acidentes mais comuns eram os bancos de areias, formados dentro do Rio. Era normal a embarcação o ficar presa a eles, por horas, até que se conseguissem retirá-las, sobretudo na época das secas.

“Pra você andar dentro do rio, você tinha que conhecer ele. Era como se fosse uma pessoa. Pra você ficar amigo de alguém, você precisa conhecer. Não é? Pra você pegar confiança numa pessoa, você precisa descobrir ela. Assim era o rio, enquanto mais a gente sabia sobre ele, mais confiança a gente tinha de andar por ele”. Sr. João de Félix.

Assim, como cartógrafos do rio, eles iam zigzagueando e construindo o caminho das águas. Mapas que, em vez de serem traçados com canetas esferográficas e papéis, eram traçados na memória e no olhar, que iam possibilitando o tracejar das águas. Nesse tracejar das águas, no olhar a vida de dentro da barca do rio para fora, cenários de vida grafavam o mapa da memória, em cada cidade, em cada vila, em cada curva do rio, pessoas, cenas, gestos.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Com este texto quis demonstrar a importância da navegação do Rio São Francisco. Trazer para as águas do presente o território de um rio não tão remoto assim, em que se navegava por ele em canoas, barcas e vapores. Talvez não tenha conseguido demonstrar com clareza, o contexto das navegações em nível de história do Brasil. Acredito ainda que seja necessário aprofundar um pouco mais em leituras, em documentos históricos para desvelar a história dos moços de barca no âmbito cultural regional sem perder de vista a relevância dessa categoria de trabalho para a integração do Brasil - nação. No começo deste texto, informei ao leitor que os meus escritos não tinham um peso histórico. É para a história da vida do homem do rio que o meu olhar esteve sempre direcionado. Talvez tenha ficado no texto algumas rugosidades, mas a tentativa de escrevê-lo me proporcionou aprendizados outros.

Nasci nas proximidades do Rio São Francisco, e confesso ao leitor que durante as minhas aulas de história e de geografia, aprendia nomes de bandeirantes e pioneiros que no passado visitaram a região, mas não me lembro de ter estudado sobre os homens trabalhadores das barcas e dos vapores. Trabalhos como os de Zaroni Neves numa perspectiva antropológica trazendo dados da formação da sociedade ribeirinha no contexto da navegação do São Francisco são de extrema importância para as gerações mais novas que habitam as beiras do rio.

É com o desejo e a intenção de revelar o que não foi revelado a mim nas aulas de geografia e de história dos tempos do Ensino Fundamental e Médio, que busco nas lembranças dos velhos do São Francisco fragmentos de suas vidas, que me ajudam a desvelar e re-escrever a partir delas um pouco da memória do Rio... Mesmo porque, um dia chegam eles ao porto final de suas travessias. E quem nos contará sobre as tantas histórias de vidas, vividas dentro do rio?

Os anos passam e a velhice se faz cada dia mais presente, eles caminham para o fim da mais longa viagem, a vida. O Sr. João de Félix, remeiro do rio contou as suas histórias também para o antropólogo Zaroni Neves nos anos de 1980, em 2007 muitos anos depois, ele ainda estava vivo, no auge de seus 94 anos, aparentemente lúcido e forte, me recebeu por várias vezes em sua casa, onde me contava sobre as lembranças da sua vida de remeiro e vaporzeiro do rio. Ao contrário de muitos velhos, que passam seus ensinamentos para os filhos e netos, isto não acontece com eles; os vaporzeiros e remeiros do São Francisco são uma classe de trabalho extinta, a antiga Companhia de Navegação está de portas fechadas em Pirapora, apenas as paredes ainda sobrevivem.

REFERÊNCIAS

ANSELMO, R.C.M.S. **Notas de aulas da Disciplina:** Formação territorial e pensamento geográfico no Brasil. Ministrada pela Professora Rita de Cássia Martins de Souza Anselmo no segundo semestre de 2010.

BURTON, Richard Francis. **Viagem de Sabará ao Oceano Atlântico**. Belo Horizonte, Ed Itatiaia; São Paulo, ed da Universidade de São Paulo, 1977.

DENIS, Ferdinand. Brasil. **Belo Horizonte**. Ed Itatiaia; São Paulo, Ed, da Universidade de São Paulo, 1980.

DUMONT, Sávia. **ABC do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Dimensão, 2000.

GAUTHEROT, Marcel. Bahia Rio São Francisco: Recôncavo e Salvador. Rio de Janeiro: Noca Fronteira, 1995.

GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841**. Belo Horizonte, Ed Itatiaia; São Paulo, Ed, da Universidade de São Paulo, 1975.

NEVES, Zanoni. **Navegantes da integração: os remeiros do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Ed UFMG, 1998.

_____. **A Barca Aurora**. Belo Horizonte: Mazza edições, 1991.

PROENÇA. M. Cavalcanti. **Ribeira do São Francisco**. Rio de Janeiro. Biblioteca Militar, 1944.

NANTES, Pe. Martinho de. **Relação de uma missão no Rio São Francisco**. Tradução de Barbosa Lima Sobrinho. São Paulo: Cia Editora Nacional/Brasília, 1979.

SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. Capistrano de Abreu, 1918.