

BARQUEIROS DO SÃO FRANCISCO

OS tipos sertanejos das margens do São Francisco não resultam apenas do caldeamento dos elementos díspares que compuseram a população do vale do grande rio. Decorrem também dos diferentes "gêneros de vida" a que foram levadas aquelas populações ao entrarem em contacto com um meio físico diverso.

Se as condições do meio físico acabaram por definir — no tempo e no espaço — cada tipo social já esboçado pelas circunstâncias da economia da época, a sua estruturação resultou, no fundo, da função antropogeográfica do rio, que o espírito de aventura cedo descobriu.

A posição da corrente, em face de regiões naturais bem caracterizadas do país, faz do rio um traço de união, no espaço. No tempo — considerando-se os trechos periféricos já povoados do litoral e os pontos extremos mais ou menos populados do sertão — o rio se impôs aos povoadores, como um caminho natural favorecido pela posição e pelas condições de sua hidrografia, logo aproveitado pela inteligência do homem, então, a braços com a necessidade de uma ligação ininterrupta e relativamente fácil entre aqueles núcleos demográficos ora importantes do interior.

Condensando populações a princípio; drenando depois essas mesmas populações, o rio, ao mesmo tempo que ajuda a resolver um grave problema de alimentação por ocasião do chamado "ciclo do ouro" em nossa História Econômica, pela facilidade de transporte em suas águas e pelo aumento das massas humanas em suas margens, também vai se firmando, e cada vez mais, como autêntico rio da "unidade nacional", que a História sempre demonstrou ser e a atual guerra veio confirmar, ao atingir em cheio as nossas plagas, revestida das circunstâncias dramáticas que não poderão, jamais, ser apagadas da memória.

Como via de navegação a vapor, o rio São Francisco possui, sem dúvida, rendimento inferior ao Paraná, no trecho pampeiro, por exemplo, ou, ao Amazonas, no norte, dado o pormenor, d'entre outros, de sua grande sensibilidade ao fenômeno das sêcas. "Isso exige para o tráfego fluvial do grande rio mineiro-baiano, um tipo especial de embarcações com bôca muito larga e bastante rasas de calado, conforme o modelo que o espírito prático do norte-americano criou para o Mississipi. Essa falta de observação das condições do curso d'água aliada à carência de uma indústria de construção náutica, fêz com que fôsse cometido o erro de serem adquiridos para trafegar no São Francisco navios de comércio do Amazonas, gaiolas que, muito úteis no formidável curso d'água da Hiléa e seus afluentes, só podem entretanto trafegar no São Francisco durante o período das chuvas" (VERÍSSIMO E VÁRZEA, Geografia Humana, pág. 178, Liv. Alves, Rio de Janeiro, 1937).

Se no trecho de Santana do Sobradinho a Pirapora oferece o São Francisco 1 328 quilômetros de navegação franca, a ponto de constituir um aparelho de transporte interno, de caráter "sui-generis" no planalto brasileiro, apto a promover — como salientou MORAIS RÊGO — o intercâmbio do centro e do oeste de Minas Gerais com o oeste e o centro da Bahia mais a região interior do nordeste, dado o seu isolamento da costa, as demais seções apresentam, com frequência, rápidos e corredeiras que dificultam sobremaneira a navegação.

A praticabilidade e o desenvolvimento desta teriam que ser fatalmente resolvidos, no início do povoamento, ainda mesmo depois como foram, não apenas pela inteligência mas, outrossim, pelo continuado esforço dos povoadores dentro das contingências da época e dos poucos recursos de sua técnica e economia. A solução somente poderia ser encontrada, como foi, à custa de duras mas sempre proveitosas lições de uma prolongada experiência num meio diferente, à sombra das qualidades náuticas avoengas. A canoa surgiu, assim, como a embarcação número um, que havia de resolver o problema e estreitamente se vincular, como após se vinculou, à vida no grande rio. Apareceria finalmente para se firmar como verdadeira unidade de agrupamento que aliás tem sido, pelo menos até agora. Sobretudo, para o tipo do ribeirinho que, em míseros casebres, erguidos fora do alcance das enchentes,

vegeta em função do rio, levando, nos bariancos, um "padrão de vida" sujeito às vicissitudes impostas pelas condições especiais do manhoso curso d'água e à irregularidade de seu regime.

A incrível variedade de embarcações atualmente existentes no São Francisco — de que o complexo paisajístico, ao lado, procura dar uma idéia geral — encontra, pois, sua explicação, em boa parte, na própria variedade dos elementos étnicos povoadores, de que dois — portugueses e tupis — foram preponderantes e, por sinal, grandes navegadores

Cada tipo de embarcação não deixa, entretanto, de estar em relação também com certas particularidades das diferentes secções por que se divide o rio para o efeito da navegação. Se em qualquer uma delas, pode a canoa ser utilizada, com maior ou menor esforço, é certo, porém, que o ajoujo — reunião de duas ou três delas — constituiu o sistema preferido para a travessia rudimentar das "corredeiras". Trata-se, além do mais, de um meio de transporte já um tanto evoluído, que pela própria forma, modo e material de que é feito, reflete, à maravilha, o acôrdo recíproco do homem e da natureza, numa região de corredeiras, caatingas e criatório

Efetivamente o ajoujo resulta da união de duas ou três canoas que se ligam mediante paus roliços, que às mesmas se amarram com alças ou tiras de couro cru

A vida pastoril e a de embarcadiço fluvial (de que os melhores exemplos são os remeiros e barqueiros do São Francisco), completaram-se e se fundiram no tipo do sertanejo de características próprias tendo como uma das modalidades o nomadismo inveterado, ao longo do rio, ou por sobre as terras marginais daquele curso d'água e afluentes. Um desses tipos, o remeiro, é um singular personagem surgido do cruzamento, entre si, dos elementos mais humildes, já afeitos à vida profissional nas águas do grande rio, ou, então, de agricultores das vazantes, agregados e camaradas das fazendas de plantação

TEODORO SAMPAIO que navegou em ajoujo, rio acima, à força de varas, descreveu no Rio São Francisco e a Chapada Diamantina, o tipo e o modo de trabalho dos remeiros quando, na viagem de Atalho para Boa Vista e Capim Grosso, a embarcação abicou para a terra, perdendo o caminho andado, após um desfile triunfal, à vela, em meio a uma paisagem de caatinga, dominada, ao fundo, pelas linhas capichosas do relêvo: "Os homens semi-nus que cantam a sua cantiga monótona de barqueiros, e vão e voltam, levando as suas varas longas e ferradas, jogando-as firmes, certas, n'água, os peitos apoiados sobre elas, tremendo sob o impulso dos músculos retesados, enquanto debaixo dos seus pés e impelida por estes a embarcação caminha de encontro à corrente"; "— todos os matizes da população policrômica da nossa terra. O caboclo legítimo, o negro crioulo, o cariboca, misto do negro e do índio, o cabra, o mulato, o branco tostado de cabelos castanhos e às vezes ruivo "

Mas fora de canoas e ajoujos, há também, balsas e paquetes, barcas e vapôres, do tipo gaiola ou de fundo raso, de prato .

A canoa grande denominada paquete pelos remeiros, exerce função mais ampla do que a normal, utilizada que é no transporte de mantimentos, formando cargas de quarenta e até cinqüenta sacos de mercadorias

Alguns são de propriedade das Companhias de Navegação, que os empregam para conduzir o excesso de carga deixada pelos vapores nas praias, quando precisam aliviar a demasia do peso na zona das "corredeiras"

Muitas vezes ajudam também a passagem dos vapores pelos rápidos, pois com suas grandes velas, lembrando a forma de uma grande boiboleta, conseguem desenvolver força superior à produzida pelos motores alimentados à lenha

Contando, pelo menos nos casos ordinários, dois trabalhadores — o piloto e o proeiro — são os paquetes, embarcações à vela, ainda do tipo pequeno, mas de real utilidade na travessia do rio em Juazeiro, Propriá e tantas outras cidades das margens sanfranciscanas

Já as balsas — espécies de jangadas sem velas — porém grandes embarcações de talos de buriti tendo cobertura de couro, são mais freqüentes no rio Preto, afluente baiano da margem esquerda

A todos os tipos de embarcações apontados, exceto o vapor, se sobrelevam, contudo, as barcas, cuja existência no São Francisco parece datar do fim do século XVII, a prevalecerem



semelhanças com as de que se faz referência nas Memórias Históricas da Província de Pernambuco, de JOSÉ FERNANDES GAMA, 1884

De tamanhos variados, as barcas podem ter de 60 a 105 palmos de comprimento por 12 a 16 de largura e navegam, muitas vezes, à vela

Na falta de vento, a navegação faz-se a remo ou vara, mas de qualquer maneira, realizam um tráfego intenso, quer no alto, quer no baixo curso do São Francisco

É o mais poderoso meio de transporte no grande rio, depois do vapor. A barca é uma "verdadeira casa flutuante com o seu toldo de palhas e a proa recurva". Em rigor, pelo que escreveu o Almirante ANTÔNIO ALVES CÂMARA (Ensaio sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil, pág. 169, 2ª edição ilustrada, 1937, Comp. Editôra Nacional, São Paulo) no alto São Francisco chamam barcas "a uma espécie de alvarengas grandes, com toldas de carnaúba, couro cru, ou madeira na proa, pôpa e meia nau, sendo que a da pôpa, chamada camarote, é semelhante à dos barcos da Bahia e tem assoalho, e as outras destinadas às cargas não têm, e aí o porão é aberto. Os pranchões, ou cintados dessas embarcações, onde varejam os barqueiros, ou vareiros, são chamados coxias. As varas empregadas nesse mistér têm de 5 a 6 metros de comprimento e são feridas em uma das extremidades"

A maior parte do transporte dos artigos de exportação é realizada pelas barcas, as quais, de volta, de retôrno de suas viagens, vêm carregadas, na época normal, de mercadorias grossas, estivas, principalmente sal, como observou MORAIS RÊGO (O Vale do São Francisco, "Ensaio de Monografia Geográfica Regional", separata da Revista do Museu Paulista da Universidade de São Paulo, págs. 491-706, 1936, São Paulo, Capítulo X)

As barcas realizam efetivamente um tráfego intenso e podem vencer uma distância de 20 a 30 quilômetros por dia caso o tempo, a carga e as condições do rio o permitirem

No médio São Francisco, entre Paulo Afonso e Pirapora, as barcas possuem o calado reduzido e apresentam um feitio um tanto alongado e bojudo, com a sua proa arqueada trazendo na pôpa, o MURUNDU, uma tolda, singela coberta de uns 10 a 14 palmos de comprimento e de largura em proporção com a da própria barca a que serve. É de uma plataforma colocada acima da coberta que o prático, ou seja, o timoneiro, realiza o manêjo da barra do leme, de pé, por sobre a mesma

No baixo São Francisco, as barcas, além de maiores, quanto às dimensões e o calado, possuem dois ou maior número de mastros. Outro tanto, duas câmaras, uma a meia nau e outra à proa

Já na segunda metade do século XIX fizera HALFELD a descrição precisa dos tipos de embarcações do São Francisco e mencionava o respectivo pessoal necessário. Nas barcas o número de pessoas empregadas pode variar entre seis e doze, para os remos e varas e mais um piloto. Nelas a grandeza dos remos dependia do tamanho de cada qual e do das varas. Algumas destas chegavam a ter de trinta a trinta e cinco palmos de comprimento sendo, portanto, maiores do que as empregadas nos ajoujos, que possuem de vinte e dois a trinta palmos para uma espessura de umas duas polegadas

Na parte média e no curso superior do rio, a raridade do uso de vela está de acôrdo com os "fortes vendavais que na maior parte das estações do ano sopram através do rio e com refregas violentas produzindo pés de vento ou redemoinhos" (HALFELD, Atlas e Relatório concernente à Exploração do Rio São Francisco, 1860, Litografia Imperial, Eduard Rensburg, Rio de Janeiro)

Entre Piranhas e o Oceano, as velas são, entretanto, muito empregadas, sobretudo quando os fortes ventos, de sueste para noroeste, favorecem a navegação na subida do rio, ao começarem a soprar do mar para a terra, diàriamente, a partir das nove horas da manhã

Viajando pelo São Francisco mineiro, em 1925, NORALDINO LIMA descreveu um flagrante expressivo do que representa a barca na vida do São Francisco: "Além do piloto, que em regra, leva nas viagens a família consigo — a exemplo do que se dá nos rios belgas em que famílias inteiras nascem, vivem e morrem na barca — esta tem o proeiro, que é o imediato e barqueiros contratados por viagem. De Januária a Pirapora, por exemplo, ganha cada um 50\$000, fornecendo o dono da barca a alimentação"

Desde o tempo de HALFELD já era êsse o sistema usado no ajuste do serviço dos barqueiros. Ainda hoje prevalece o da convenção entre os interessados e por travessias, tendo variado apenas o preço dos serviços. O professor ORLANDO VALVERDE verificou, por exemplo, que um remeiro, ganhava, o ano passado, 300 cruzeiros para realizar a subida do rio, durante três meses, entre Juazeiro e Santa Maria do Rio Corrente.

Ao tempo de HALFELD um bom barqueiro ganhava 10\$000 para fazer a viagem da barra do rio das Velhas para o Pôrto Salgado, e 30\$000 dêste para o pôrto da Vila da Barra. De Vila da Barra a Juazeiro recebia 25\$000.

O sistema de contrato de trabalho por tempo de serviço foi também verificado por ORLANDO M. CARVALHO, que encontrou, em 1936, remeiros de barcas particulares, ganhando 80 cruzeiros a 100 por viagem inteira, entre Juazeiro e Pirapora, que distam, entre si, 60 dias de viagem em barca. Em o Rio da Unidade Nacional — O São Francisco, (Comp. Editora Nacional, 1937), o referido autor descreveu o "regime de trabalho" dos remeiros e barqueiros numa barca do São Francisco: "Tocadas a vela quando há vento, são impulsionadas no resto do percurso de subida a varejão. Têm, em geral, entre 10 e 24 homens de varejão, cujo trabalho começa às 4 da manhã e acaba ao anoitecer. Não viajam à noite. Assim que escurece, aportam ao barranco e se faz o jantar. O homem de vigia é obrigado a sustentar fôgo, renovar a água do caldeirão de feijoada e retirar a água da barca. As barcas fazem água constantemente pelas juntas dos porões. De madrugada, comem a feijoada, às vezes, com arroz, e vão para o varejão. Ao meio dia, param meia hora e comem a jacuba, que consta de uma mistura de um quarto de rapadura e farinha à discrição. De noite é o jantar."

Ainda não desapareceu de todo o costume de chamarem as barcas os vareiros que acaso se encontrem ausentes dos portos, valendo-se de um instrumento de fôlha de flandres — búcio — Com o mesmo saúdum o encontro de outra barca e anunciam a chegada e a saída dos portos. Há mesmo, um certo protocolo que atende à hierarquia das embarcações nesses cumprimentos dos embarcadidos. Uma barca que se prese não sai de sua dignidade para saudar — por exemplo — um ajoujo. Êste, por sua vez, passa indiferente pela barca. Tais costumes vão, é verdade, perdendo muito do seu pitoresco devido à lei fatal da evolução. Na própria nomenclatura das embarcações há transformações na significação de termos e expressões relativas à vida fluvial. Acentua-se hoje a tendência para se denominar barcas às embarcações rebocadas pelos vapores, enquanto vai-se aplicando o termo barco para designar as que navegam isoladamente sem auxílio de embarcações mais poderosas. Pelo menos na secção mineira do São Francisco as alterações vão se impondo com uma certa vertiginosidade, como observou, o ano passado, o professor ORLANDO VALVERDE que lá esteve em companhia do professor JORGE ZARUR.

Homens de vida rude, os remeiros formam as tripulações das barcas. Seu trabalho precípua consiste no manejo da vara, ou zinga.

Alguns trazem no corpo a marca de seu penoso trabalho: chagas abertas no peito e calosidades produzidas pelas varas que êles apoiam sobre o mesmo.

Em rigor, barqueiro é o próprio dono da barca. Mas se dá também o nome de barqueiro ao preposto do proprietário, o qual costuma ser chamado, em alguns pontos, encarregado quando administra a embarcação.

Em geral, os barqueiros — e dentro desta denominação poder-se-ia entender todos os que trabalham nas barcas, desde o proprietário até o remeiro passando pelo mestre — são provenientes das localidades que se salientam como centros importantes de navegação, ou daquelas cuja desorganização do trabalho teve a força suficiente para compelir os habitantes mais pobres, a uma nova profissão.

A nota característica das barcas do São Francisco reside na proa recurva, terminada por uma cabeça de animal (touro, cavalo, leão, ou um animal fantástico) geralmente bem trabalhada, e indispensável na tradicional embarcação do rio brasileiro. Nessa figura de proa se encontra — para os barqueiros — a garantia da barca. A propósito da mesma, há inúmeras lendas. Uma delas diz, por exemplo, que a figura dá três gemidos ao ser inevitável o afundamento da barca. Mas em verdade, até hoje ainda não se conseguiu obter uma explicação segura para aquêles curiosos e sugestivos enfeites de proa. — J V C P