

ENTRE LEMES, VAPORES E MOTORES, O INGRESSO NO OFÍCIO DE NAVEGANTE E AS CONEXÕES ENTRE RIO E CIDADE NAS MEMÓRIAS DE EX-FLUVIÁRIOS EM JUAZEIRO/BA.

PABLO MICHEL C. A. DE MAGALHÃES¹

As embarcações movidas por caldeira à lenha, conhecidas como vapores, reinaram absolutas durante quase um século nas águas do rio São Francisco (1870 – 1960), mas estiveram sempre ladeadas por demais tipos de navegação (em barcos à vela, canoas, barcas de figura, lanchas, etc.). Nesse tempo, foram todas estas responsáveis pelo transporte de passageiros e mercadorias, além de fonte de renda para boa parte da população da cidade de Juazeiro/BA. Viagens entre cidades, transporte dos produtos da região e de artigos advindos do sudeste do país, travessia para a cidade vizinha, Petrolina/PE, circulação de notícias, e até mesmo simples passeios: uma enormidade de atividades sobre as águas do Velho Chico. A partir das décadas de 1940 e 1950, os motores abastecidos com óleo diesel imprimiram uma nova dinâmica ao comércio e às viagens na região. Singrar as águas em menor tempo, com menor custo e maior possibilidade de lucro ao final do trabalho, foram modificações de grande relevância. O juazeirense estava ligado ao rio por meio do seu cotidiano de trabalho, e a cidade de Juazeiro é edificada, assim como as demais comunidades ribeirinhas, seguindo o ritmo dessas embarcações.

Entretanto, os motores não funcionavam por conta própria; as embarcações não navegavam ao seu bel prazer, e o carvão não queimava por sua vontade. É preciso que nos indaguemos sobre as mãos e os braços que conduziram as atividades nesse processo. Sobre os ombros de quem pesou o remo? Aos dedos de quem as grandes caldeiras das embarcações infligiram queimaduras e machucados? Os músculos de quem se contraíram no esforço de movimentar os remos e varas, impulsionando as barcas? Por entre carrancas, motores, proas

¹ Graduado em História pela Universidade de Pernambuco, pós-graduado em Docência da Filosofia pela Universidade Cândido Mendes, atualmente é mestrando em História pela Universidade Estadual de Feira de Santana e bolsista Capes. Email: pablomagalhaes@ohistoriante.com.br.

e popas, homens suaram o suficiente para que passageiros e produtos fossem transportados sobre a face às vezes tranquila, às vezes raivosa, das águas do Velho Chico.

Faz-se indispensável, assim, dar voz e vez àqueles que puderam viver e atuar nesse processo. Assim, serão fornecidos ao leitor, ao longo da escrita, trechos de alguns dos depoimentos coletados entre março e agosto de 2012, em Juazeiro/BA, com trabalhadores aposentados ligados ao transporte fluvial da cidade entre as décadas de 1940 e 1970.

As histórias contadas, as experiências vividas, as tristezas e as angústias presentes nas falas, representarão mais que meros personagens: serão pessoas de carne e osso, abrindo a porta da sala de estar de suas casas, para serem ouvidas. Seus silêncios, suas omissões, as vozes embargadas, serão detalhes que comporão nossas análises e que podem ser tão reveladores quanto aquilo que foi dito (POLLAK, 1989). Acreditamos, dessa forma, que “a história oral pode resultar não apenas numa mudança de enfoque, mas também na abertura de novas áreas importantes de investigação” (THOMPSON, 2002, p. 27).

Apesar de ser uma cidade de grande atividade comercial e circulação de capital, tendo a seu dispor duas vias de grande importância (ferrovia e hidrovia), a Juazeiro das décadas de 1940-1970 não oferecia aos seus habitantes uma formação técnica ou superior que proporcionasse o ingresso em demais profissões consideradas, à época, de nível superior. Segundo os próprios entrevistados, ou se tinha dinheiro pra ir estudar em Salvador/BA, ou adequava-se aos serviços que eram oferecidos na cidade. Entre os relatos coletados, há versões daqueles que puderam continuar seus estudos na capital baiana, e retornaram para ocupar cargos na Companhia Fluvial de Navegação; outros, sem condições de seguir para Salvador, mal concluía o ensino médio (ginasial, como alguns deles falam) e viam nas embarcações a possibilidade de estabilidade financeira ou a única alternativa para o próprio sustento e o de suas famílias.

Queremos aqui, através dos depoimentos coletados, refletir sobre as perspectivas dos nossos sujeitos e a maneira como eles encaravam o ofício nas embarcações. Seria este o objetivo para muitos, ou apenas a única alternativa para ganhar um salário melhor? Em uma cidade extremamente envolvida com o comércio fluvial, ser um remeiro/vapozeiro correspondia a uma vocação entre os ribeirinhos, um ideal de trabalho, ou esta profissão estava estigmatizada como inferior e relegada às classes mais humildes? De que modo viam

as oportunidades de trabalho na cidade e quais eram seus próprios anseios na vida profissional?

Tais reflexões e indagações vêm servir como guia para as análises das falas coletadas.

Amor ao ofício ou falta de alternativas? O ingresso nas atividades fluviais.

*Se você visse então nossos barqueiros
Sertanejos bem fortes bem brasileiros
Remando e cantando as mais lindas canções
Estrelas rimando com o olhar de morenas²*

Eis um dos questionamentos primordiais, motivador de tantos outros, nesta pesquisa. Cantados em prosa e verso, os remeiros e vaporzeiros do São Francisco estão sempre representados como homens fortes, “remando e cantando” sobre as águas do rio, sob um céu estrelado, uma visão idealizada por artistas que viam nessa atividade um quê de poesia. Porém, por trás de toda essa pompa imagética, quais seriam os sentimentos desses trabalhadores fluviais em relação à atividade que desempenhavam? Realmente amavam o ofício e, de certa forma, faziam jus aos personagens maravilhosos das canções, ou escolhiam os remos, as velas, os vapores e os motores por outros motivos?

A princípio, precisamos atentar para os perfis dos entrevistados. Por intencionalidade, foram escolhidos ex-trabalhadores ligados ao Velho Chico, mas que desempenhavam funções diferentes. Dessa maneira, partindo da perspectiva plural de vários olhares particulares sobre o trabalho com o rio, bem como da relação entre o Velho Chico e a cidade de Juazeiro, poderemos compreender os motivos para o ingresso nas navegações, o sentimento de pertencimento ao ofício, a maneira como entendiam integrar a sociedade em que viviam, não como algo homogêneo, fechado, determinado e determinista, mas multifacetado, heterogêneo e, principalmente (e eis a tônica da nossa pesquisa), particular.

O entrevistado 1³ foi torneiro mecânico, filho de um ex-navegante (fluviário de vapores e barcas), que nutria um prazer *voyeur* à beira do rio, observando os trabalhos e ruídos dos

² Poema de J. Antonio D’Avila, presente no livro do cronista MAGALHÃES, Ermi F. **Navegação no Rio São Francisco**. Salvador: Editora P&A, 2009, p. 21.

motores das embarcações; o entrevistado 2 desempenhou várias funções em vapores e barcas motorizadas, todas referentes ao trabalho de moço de convés (taifeiro, maquinista, aprendiz, timoneiro), além de ter sido remeiro, desde os 16 anos, em barco à vela, estilo de embarcação no qual, inclusive, teve seu primeiro emprego; o entrevistado 3 trabalhou como carregador de embarcações na orla da cidade, depois tornou-se timoneiro, sendo que as duas funções foram desempenhadas sem registro na FRANAVE, exercendo-as a partir de contratos particulares. O entrevistado 4 desempenhou funções administrativas na Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE), filho de um ex-navegante de barcas e vapores, que traçou um caminho bastante diferente dos demais entrevistados até chegar ao trabalho com o rio São Francisco.

Tal qual um prisma, composto por vários fragmentos que dão ao todo sua complementaridade, os depoimentos destes senhores em idade avançada auxiliarão na compreensão da vida dos fluviários (vaporzeiros, remeiros, funcionários administrativos, enfim, todos os ex-trabalhadores ligados ao rio), e mais: o que representava o São Francisco para esses juazeirenses de remos, motores e velas? Único meio de subsistência ou um sentimento muito mais profundo de pertencimento?

Um dos primeiros elementos a chamar a atenção, dentre os depoimentos coletados, é o início precoce no ofício sobre as águas. Ainda garotos, o trabalho nas embarcações se fez presente, ora através dos exemplos dos pais, ora por vontade de trabalhar, ora pela necessidade iminente de prover o próprio sustento. Ou ainda, todos esses motivos em um exemplo só.

Observemos a fala do nosso Entrevistado 1 (homem de máquinas e motores):

Eu pra começar, xô lhe dizer: tem um, tem um cais lá, eu sentava lá no cais, eu garoto ainda, novo. Eu sentava e eu via as ma... a zoada das máquina, né? E eu com aquela vontade de entrar, rapaz. É. Aí, quando foi um dia, certo dia, surgiu lá umas vaga pra me botá pra aprendiz lá dentro, eu digo “opa, chegou a minha vez”. Aí eu entrei. Pronto, aí eu fiquei lá. Foi quarenta e cinco anos, já pensou?

³ Por determinação do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual de Feira de Santana, em consonância com a resolução 196/96, os nomes dos entrevistados da presente pesquisa não podem ser mencionados, preservando, assim, suas identidades.

Para este senhor, ver as embarcações e ouvir seus motores era algo prazeroso, algo que lhe dava “vontade de entrar” e conferir de perto, acompanhar os trabalhos, tocar, mexer e aprender a manusear os motores. Na oportunidade de ingresso no trabalho fluvial, como aprendiz, confessou sua alegria (“opa, chegou a minha vez”). Ainda hoje, 23 anos desde sua aposentadoria (em 1990), ele demonstra um grande sentimento em relação ao ofício: durante as entrevistas, fazia questão de apresentar os quadros com fotografias de vapores-gaiola, expostos em vários pontos de sua casa; bem disposto, convidou-me para conhecer a oficina que ainda mantém, no quintal de sua casa, onde continua a fazer reparos em motores de embarcações, apesar dos seus 84 anos (algo como um *hobby*, como ele mesmo nos explicou).

Um dos pontos tratados ao longo da entrevista, relacionado ao nível de instrução que possuía à época em que começou suas atividades na Companhia de Navegação, nos trouxe a seguinte afirmativa: “Eu pouco estudei, xô lhe dizer logo. Minha... minha, a vida de meu pai era meia fraca, entendeu, na época, e eu resolvi a ir trabalhar, pra poder ajudar a necessidade de... de casa”. Um dado importante, e que será novamente utilizado mais adiante.

Ao iniciar sua carreira nas atividades fluviais de navegação, o Entrevistado 1 possuía não mais que 16 anos (nascido em 1929, entrou como aprendiz da ainda Viação Baiana do São Francisco em 1945); diante das necessidades familiares e do pouco que o pai recebia (o depoimento dá a entender que este era o único provedor da casa), o jovem resolveu que precisava também trabalhar e ajudar. Sentado à beira do rio, ouvindo o ronco dos motores das embarcações, pode-se dizer que o lazer pareceu-lhe o meio pelo qual conseguiria o primeiro emprego.

Óbvio que um outro fator pode ter pesado muito: o pai era também fluviário de máquinas, um maquinista (diferentemente do Entrevistado 1, o trabalho com a máquina, o motor, desempenhado pelo pai dele, estava relacionado com o funcionamento em viagem), e viajava pelo São Francisco a trabalho.

Eu me lembro muito que ele, ele era... ele era maquinista e viajava a bordo. E... toda vez que ele viajava, quando voltava, era aquela alegria, e tal. Passava quinze dia, trinta, viajava, entendeu? E a gente tinha... aquele prazer de quando ele chegava, a gente era... aquela alegria, aquela satisfação.

Ver o pai nas embarcações, singrando as águas do rio e, ao voltar, contar sobre suas viagens e detalhes sobre a lida com as máquinas e motores, poderia ter influenciado um jovem que estava em busca de um emprego. Porém, surpreendente foi ver que o próprio Entrevistado 1 negou tal possibilidade em nossa entrevista, ao dizer “não, não, não. O cargo de embarcação era e... ele memo. Eu num... eu só fazia manu... a manu... manutenção da, das embarcações”.

A partir dessa fala, podemos observar que o entrevistado vislumbra uma divisão que praticamente opõe seu cargo ao cargo paterno, ainda que ambos tivessem lidado com os motores das embarcações (o pai os operava e fazia-os funcionar durante a navegação, o filho os consertava e zelava, em terra, para um bom funcionamento ao longo das viagens).

Ainda que o Entrevistado 1 não consiga ver qualquer ligação com o ofício do pai, é inegável que, dentro dessa família, houve uma influência parental na escolha pelo ofício. Tanto seu pai, quanto um de seus tios⁴, eram trabalhadores das navegações, e ajudaram o jovem Entrevistado 1 a ingressar como aprendiz, segundo o próprio nos revelou em seu depoimento.

Outro elemento precisa ser lembrado: o costume de ir à orla, ouvir o “ronco” dos motores e ver os trabalhos nas embarcações. O cotidiano da cidade, ligado ao ir e vir dos vapores e barcas, aproximava o jovem Entrevistado 1 ao trabalho fluvial, ainda que ocupasse o espaço de observador, captando os movimentos e os ruídos e sentindo a tão incontável “vontade de entrar”. Tanto este senhor quanto muitos outros estavam afeitos a esse quadro, ao passar pela orla, seguindo seu caminho diário para a escola, para as praças, para os bares.

Esse caminhar constitui-se como um processo de significação do espaço, apropriação do lugar e construção do ideal de pertencimento. Podemos defini-lo como “um processo de apropriação do sistema topográfico [...]; é uma realização espacial do lugar [...]; enfim, implica *relações* entre posições diferenciadas, ou seja, ‘contratos’ pragmáticos sob a forma de movimentos [...]. O ato de caminhar parece, portanto, encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação” (CERTEAU, 2012: 164).

Ao firmar um “contrato” pragmático sob a forma de movimento, nosso Entrevistado 1 foi construindo sua identificação com a beira do rio e com aqueles ruidosos motores que sinfonizavam seus dias e tardes de observação à orla. Deixar seus passos ali teria sido um

⁴ O Entrevistado 1 trata sobre esse assunto no seguinte trecho de seu depoimento: “Eu tinha, eu tinha era meu pai e um tio meu que trabalhava lá também. E, com a ajuda os dois, aí eu consigui entrá, comecei a trabalhá”.

processo de reconhecimento e aproximação do cidadão: ouvir os apitos de vapores, o ronco dos motores, o vozerio das pessoas que sobem e descem as barcas, caminhando ao seu destino comum, mesmo que para um banho no rio, ou ainda para ir à Petrolina/PE, utilizando-se de um barco à vela.

Barco à vela este que, oito anos depois do ingresso do nosso Entrevistado 1 como aprendiz na Companhia de Navegação em 1945, acolhia como mais um de seus remeiros um jovem de 16 anos incompletos, que também precisava ganhar dinheiro. Era o nosso Entrevistado 2.

Eu iniciei navegando antes de completar 16 anos por necessidade financeira. Conclusão do negócio: naveguei em barco à vela, daqui pra cidade de Remanso. Quando tinha muito vento o marinheiro tinha uma facilidade enorme, produzia uma boa viagem, mas quando no dia que não tinha vento se tornava bem difícil a viagem, muito trabalhosa. Depois então passei a navegar em barco a motor. Aí a coisa já facilitou. Como foi mais fácil navegando de barco a motor, no decorrer da história, eu andei navegando de duas e três embarcações.

A trajetória do Entrevistado 2, dentro das atividades de navegação, é marcada por diversas funções e habilidades. A princípio, enquanto remeiro de um barco à vela, também comumente conhecido como pacote na região, ele desempenhava seu ofício, no início da carreira, em viagens que ligavam Juazeiro à Remanso/BA. Em seu depoimento, não houve menção ao ato de sentar e observar à beira do rio, ou o desejo de entrar, como o Entrevistado 1. Começar a trabalhar antes dos 16 anos, em um barco à vela, tendo de conduzir a embarcação com as temidas varas de madeira (instrumentos utilizados para literalmente empurrar a barca, quando não havia vento. Em diversos casos, esse instrumento era responsável por uma ferida profunda à altura do ombro, capaz de inutilizar um remeiro⁵), correspondia a uma necessidade urgente em trabalhar. O Entrevistado 2 não teve a oportunidade de entrar na Companhia de Navegação como aprendiz e receber treinamentos.

⁵ Sobre esse assunto, vale a pena conferir o capítulo *Os remeiros do São Francisco na literatura*, do livro *Rio São Francisco – História, navegação e cultura*, do cientista social e antropólogo Zanoni Neves. Retornaremos a esse assunto no próximo tópico do capítulo.

Sua inserção na atividade fluvial foi precoce e sem etapas de aprendizagem, começou já tendo de empurrar contra o peito a vara para garantir uma remuneração.

Assim como o Entrevistado 1, seu tempo dedicado aos estudos foi muito reduzido. Advindo de Remanso/BA com sua mãe, as adversidades requeriam que arcasse com as necessidades básicas da casa, e o manejo com o barco a vela foi seu primeiro emprego. É imperativo questionar: navegar seria sua única alternativa? Haveria a possibilidade de um outro trabalho, um outro serviço?

A Juazeiro da década de 1950 não oferecia muitas possibilidades a quem não tinha acesso à escola. Havia três pilares principais, que moviam a economia da cidade: agricultura, pecuária e comércio, sendo que estes três elementos dependiam das navegações para sua consolidação, uma vez que a exportação dos víveres e alimentos produzidos na região requeria a via fluvial para seu escoamento (secundariamente, a estrada de ferro fazia esse papel, transportando os produtos para a capital baiana, Salvador).

Só o comércio, segundo Chilcote (1990), possuía mais de 1.000 pessoas empregadas (Juazeiro e Petrolina, juntas, atingiam uma marca de 1.272 trabalhadores no comércio, além de 620 estabelecimentos comerciais) ⁶.

No trabalho com a terra (agricultura e pecuária), havia, na década de 1960, “138 meeiros, 23 arrendatários e 1048 trabalhadores assalariados” (CHILCOTE, 1990: 159), distribuídos em várias propriedades minifundiárias e latifundiárias, envolvidos com, por exemplo, uma produção agrícola que chegava a atingir 27.687 toneladas, entre tomates, milho, uvas, mandioca, melão, etc ⁷.

Então, poderia ter nosso Entrevistado 2 optado por um outro ramo de serviço? Refletir sobre isso faz com que resvalemos na questão educacional. Dificilmente, no comércio da cidade, ele poderia conseguir algo que lhe desse uma remuneração suficiente, uma vez que, ao balcão de um estabelecimento, ele deveria ter habilidades com números, algo complicado para

⁶ O pesquisador norte-americano Ronald Chilcote, da Universidade da Califórnia, empreendeu uma série de pesquisas em Juazeiro/BA e Petrolina/PE na década de 1970, que abrangeram aspectos sociais, culturais e ideológicos da região, correspondentes a fins do século XIX e a primeira metade do século XX. Os dados referentes ao comércio nas duas cidades foram-lhe cedidos pelo economista Carlos Alberto Basílio, da CODESF.

⁷ Dados obtidos a partir de Banco do Nordeste do Brasil. *Petrolina-Juazeiro: aspectos sócio-econômicos e área de influência comercial*. Fortaleza, setembro de 1968, pp. 11-13 e dos registros feitos por Ronald Chilcote (1990), sobre a agricultura em Juazeiro na década de 1960.

uma pessoa com pouco tempo de estudo. Além disso, boa parte dos estabelecimentos comerciais da cidade era gestada por famílias (CHILCOTE, 1990), e era comum que seus próprios membros assumissem as funções nas lojas.

Se vivesse em um sítio ou uma fazenda, muito provavelmente o Entrevistado 2 teria engrossado as fileiras de camponeses, ligado à prática da agricultura ou da pecuária.

Mas, vivendo na urbe juazeirense, que, apesar de interiorana, já possuía uma organização urbana que lhe rendia elogios, desde Teodoro Sampaio ainda em fins do século XIX, e que claramente, na década de 1950, marcava uma diferenciação entre o que era campo e o que era cidade ⁸ (ainda que estas duas esferas estivessem interligadas por meio das produções agrícolas e dos transportes fluviais), e tendo como algo muito próximo o dia-a-dia das navegações, do embarque e desembarque de pessoas e mercadorias e o ir e vir de vapores e barcas, a vida a bordo poderia ter lhe parecido algo mais possível de alcançar.



Ilustração 1 – As ruas de Juazeiro: pavimentação e fachadas imponentes indicavam uma urbanização sólida.

(Imagens extraídas do Álbum da Bahia, de 1930).

Apesar de não relatar qualquer gosto em observar o trabalho dos homens no rio, com suas embarcações, tinha como algo comum ao seu cotidiano, à sua vida na cidade, os sons e a paisagem do trabalho fluvial. Além disso, a oferta de emprego nas navegações pode ter sido

⁸ Teodoro Sampaio cita, como argumentos que corroboravam com a alcunha que dera à cidade (“corte do sertão”), as ruas extensas, comércio animado, praças arborizadas e o porto fluvial profundo e municiado com grande frota de embarcações.

algo determinante para seu ingresso como remeiro, ao afirmar que “o que tinha desse rio pra sobrar era embarcação. Tanto é que eu vou lhe re.. dizer, voltá a dizer mais uma coisa: não faltava imprego. De marinheiro a piloto e maquinista, graças a deus, nunca me faltou imprego”.

O jovem, diante da possibilidade de trafegar pelo rio em um barco à vela, conhecendo outras cidades em seu percurso, iniciou seus trabalhos em 1953 como remeiro sem registro junto à marinha.

É possível que, sete anos após seu ingresso como remeiro, em 1960, já desempenhando funções de moço de convés em uma embarcação motorizada, nosso Entrevistado 2 tenha trabalhado lado a lado com um jovem que começava a dar os primeiros passos no emprego, há pouco tempo, como carregador de sacos nas embarcações. Aos 18 anos, o Entrevistado 3 teria a oportunidade de fazer sua primeira viagem, sem registro na Marinha, ocupando uma vaga de moço de convés, sendo responsável por carregar e descarregar os sacos com produtos a serem transportados.

Reticente, desconfiado, mas sorridente em todo o tempo em que deu seu depoimento, o então senhor de 71 anos expressava em curtas locuções aspectos de sua vida. Sobre a escolha que fez, em trabalhar nas embarcações, explicou: “A minha vontade foi eu mermo, ninguém me obrigou, é. Eu trabalhei muito em [19]60, a minha primeira viagem, em [19]60 [...], aí eu comecei viajar em [19]60, daí pra cá parei uns mês, 5 ou 6 mês, por aí.. e... então... aí por aí começou.”

Utilizando-se de silêncios e expressões do tipo “ixi, aí é difícil” e “ah, aí é ruim, né?” (repetidas em diversos momentos ao longo da entrevista), o Entrevistado 3 buscava sempre se esquivar de assuntos que pudessem ser difíceis de tratar. Pudemos constatar, ainda assim, que ele até a juventude morava na Ilha do Rodeadouro, no Massangano, uma das várias ilhas do São Francisco, pertencente à cidade vizinha de Petrolina/PE. Durante esse período, costumava ir com frequência à Juazeiro, comprar o que ele denominou como “rango” em armazéns da cidade.

Trabalhar com as navegações pode ter-lhe parecido o único meio de subsistência possível, ao demonstrar certa resignação sobre a falta de perspectivas na cidade, chegando a afirmar que “achava bonito porque não tinha outra coisa pra olhar”. Sendo morador da ilha até a adolescência (em determinado momento, ele afirma, ao falar sobre onde residia à época:

“Minha mudança foi de criança, rapaz, novo, eu ia lá, minha mãe morava lá, eu ia, sempre eu ia e voltava”), mas convivendo na cidade de Juazeiro quase que ao mesmo tempo, o Entrevistado 3, com frequência, utilizava-se de balsas, uma vez que o meio fluvial era o único que possibilitava a conexão entre cidade e ilha.

Aos 18, ao que parece, já havia fixado residência em Juazeiro, em 1960, quando vai começar seus trabalhos. Assim como os entrevistados anteriores, sua baixa escolarização e uma aparente resignação natural fizeram com que o Entrevistado 3 caminhasse para os pesos das cargas das embarcações e fizesse disso seu primeiro emprego.

Outro caminho, outras perspectivas.

Motivos diferenciados e percepções distintas sobre a relação com o rio. Pudemos observar que a tônica dos depoimentos, sobre as razões em ingressar no serviço fluvial, mostrou-se bastante plural: o desejo de trabalhar com as embarcações e a vontade de ajudar nas despesas de casa para o primeiro; a necessidade financeira para o segundo, impulsionando um adolescente com menos de 16 anos para seu primeiro emprego; a falta de “outra coisa pra olhar” e a resignação do terceiro. No entanto, há um aspecto em particular que une esses homens de barca: a baixa escolaridade. Tanto um quanto os demais pouco ou nada estudaram, tendo em vista que precisavam ajudar nas despesas de suas famílias. Assim, o trabalho com as embarcações (quer seja com os motores, como o entrevistado 1, quer seja com o transporte de cargas e passageiros pelo rio, como é o caso dos entrevistados 2 e 3) parecia-lhes a oportunidade de ganhar uma remuneração razoável, apesar do pouco estudo.

Porém, tais elementos parecem não ter sido tão fundamentais para o nosso Entrevistado 4. Nem necessidade financeira, nem a urgência de ajudar a família, muito menos o prazer de ver e ouvir as embarcações à beira do rio. Sendo parte de uma família com relativa tranquilidade financeira (não rica, como o próprio senhor enfatiza em sua fala), o Entrevistado 4, juntamente com os irmãos, pôde frequentar a escola, e via no funcionalismo público, como boa parte dos seus contemporâneos, a oportunidade de melhoria de vida.

Na ocasião, em [19]53, eu entrei no hoje chamava chama Edson, lá naquele tempo era Ginásio de Juazeiro. Eu fiz a primeira série lá, porque o sistema era diferente,

né? Primeira, segunda, terceira e quarta séries, depois você ia fazer qualquer outra coisa, é, ou magistério, ou, ou, científico, quando você aspirava a um outro tipo de, de a, de atividade que não a edu..., é, o magistério, né? E, no meu caso particular, eu estudei primeiro no [colégio] Edson Ribeiro, depois eu fui a Salvador, porque eu queria ser marinheiro. Eu fui pra escola de aprendiz de marinheiro. Só que eu tinha um problema de visão que não consegui, apesar de ter até a, algumas pessoas lá influentes, eu tinha um tio, que era capitão da marinha, e ele, e ele, apesar, ele também num, diga-se de passagem, ele num se esforçou muito não, né? E acho que também nem tinha como, e eu não, não, não, não, não pude ingressar, porque tinha uma deficiência ótica, viu?

Aqui, o entrevistado 4 nos expõe uma série de elementos bastante significativos. Primeiro, ele possui um grau de instrução maior que os demais entrevistados: completando o ensino ginásial (atual ensino fundamental) ainda em Juazeiro, foi para Salvador, dar prosseguimento ao curso científico (atual ensino médio). Segundo, advindo de uma família com condições financeiras relativamente boas (o pai funcionário público era o provedor da casa), o entrevistado 4, em sua juventude, pôde ter acesso à educação com maior facilidade, o que lhe permitiu, posteriormente, aspirar a empregos com maior remuneração. Por fim, porém não menos significativo, ele confessa uma frustração: a deficiência ótica, que o impediu de ingressar na escola de aprendiz de marinheiro, em Salvador, e seguir uma carreira na Marinha. Apesar da ajuda que não veio, nosso entrevistado 4, no entanto, em seu depoimento, não pareceu se importar tanto ao relatar seu insucesso na Marinha, uma vez que, segundo ele, possuía uma outra profissão em vista no campo da Agronomia. É interessante notar que à data de ingresso do nosso Entrevistado 4 no Ginásio de Juazeiro, em 1953, paralelamente, o Entrevistado 2 estava iniciando suas atividades, com 16 anos incompletos, em barcos à vela.

De imediato, notamos algo bastante claro. Em nenhum momento o entrevistado 4 apresenta como desejo seu trabalhar com as embarcações do São Francisco. Seria por este serviço representar, ainda que simbolicamente, um ofício para pessoas com menor grau de instrução? Estariam os trabalhos relacionados com o rio mais ligados à ideia de que eram exercícios profissionais para aqueles que advinham de grupos mais humildes? De certo, o entrevistado 4 nunca teria problematizado tais questões. Para ele, como para boa parte dos seus colegas de estudos, sair da cidade e ir para Salvador representava um processo natural na vida daqueles que conseguiam “algo a mais”.

Esta última reflexão foi construída a partir de mais um trecho do depoimento do entrevistado 4, que diz o seguinte:

Antes de, de entrar na viação, entrar na Franave, eu fui, eu fui em Salvador, fui fazer o científico lá. Eu estava fazendo o primeiro ano científico porque eu pensava na ocasião em ser agrônomo. Como aqui em Juazeiro não tinha, aqui só tinha, o quê? Ou vo... ou você, ou você era contador ou não era nada. Sabe? Porque você não tinha opção e num tinha curso científico aqui. Aí então você tinha que sair de Juazeiro. A grande maioria das pessoas, que tinha algum parente, al... alguém lá fora ia pra lá, pra esses lugares, pra fazer.

Ou contador ou nada. Eis aí um dos dilemas que parece ter mexido com o jovem Entrevistado 4. A carreira na contabilidade não lhe parecia nada apetecível, e recusar esse destino seria optar pelo “nada”: e o que seria esse nada? A expressão é vaga e, ao mesmo tempo, generalizante, com uma conotação negativa. O trabalho como fluvialista pode estar aí inserido.

Na capital do Estado, o Entrevistado 4 conseguiu um emprego público, porém temporário, que lhe garantiu meios de sobreviver enquanto estudava.

Fiquei algum tempo, trabalhei um período numa subsidiária da Cacex, que era Carteira de Exportação do Banco do Brasil, eu trabalhei lá, e fiquei que era uma espécie de conferente da, do, do, do, do translado de, de cacau. O cacau vinha de Ilhéus [BA] nas embarcações e eram, e eram colocada nos armazéns ali do porto e né... é... essa, esse... esse transbordo da embarcação para os armazéns eram controlados por, por a gente. Tinha um, uma equipe, e eu era um desses conferentes.

Como seu trabalho em Salvador dependia das safras (e estas precisavam ser regulares, para a manutenção dos salários), nosso entrevistado viu-se forçado, em um período de entressafra, a retornar a Juazeiro. Uma vez de volta à cidade ribeirinha, por intermédio do seu pai, que possuía contatos na secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado da Bahia, ele conseguiu um cargo administrativo na FRANAVE.

Vemos que, após a análise, o entrevistado 4 traçou um outro caminho até ingressar no trabalho com navegações. Advindo de uma família com certo poder aquisitivo, onde o patriarca era funcionário público, ele teve acesso à educação, indo inclusive para a capital do estado baiano para continuar os estudos no nível científico do 2º grau (hoje ensino médio). Para ele, diferente dos demais entrevistados, outras opções foram apresentadas, que não a vida nas embarcações. No entanto, as dificuldades em se manter em Salvador, a reprovação na Marinha, por possuir problemas de visão, e a busca por um emprego público o fizeram retornar a Juazeiro, entrando para a companhia de navegação, não como moço de convés ou qualquer outra denominação que o ligasse ao trabalho direto no rio, mas como funcionário de gabinete, exercendo funções administrativas.

Para além de uma homogeneização.

Através das narrativas destes ex-fluviários, pudemos observar que, muito além da ideia romântica construída em torno do trabalho com as embarcações, suas motivações para ingressar neste ofício são muito mais plurais do que se supunha. Desejo de ter um emprego, admiração em relação às embarcações, necessidade financeira, falta de oportunidades e perspectivas, ou mesmo opção, contraponto ao argumento anterior: as vozes que contaram suas histórias expuseram a diversidade de elementos levantados, apresentando um panorama diferenciado.

Atrelado a isso, também pudemos observar a maneira como cidade e rio, Juazeiro e São Francisco, mantinham-se interligados através das práticas sociais: seja o jovem rapaz, sentado à orla, observando o ir e vir de vapores e demais barcas, seja o transeunte a caminho de sua casa e que tem, como quadro cotidiano, um pano de fundo diário, os trabalhos fluviais, seja o próprio fluviário, ao rememorar sua vida e seu trabalho em Juazeiro.

O apito, o ronco dos motores, o vai e vem de passageiros, a despedida dos viajantes, a movimentação de mercadorias e do comércio juazeirense. A hidrovia que abastece a cidade acaba integrando-se ao cotidiano citadino, atuando como um elemento familiar e constituinte das identidades sociais em Juazeiro, além de, enquanto espaço físico, figurar nas lembranças particulares como um local de memória e de reconhecimento identitário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembrança dos velhos*. São Paulo: Companhia das letras, 1994.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Vol 1 – Artes de fazer. Petrópolis/RJ: Vozes, 2012.

CHILCOTE, Ronald H. **Transição capitalista e a classe dominante no Nordeste**. São Paulo: EDUSP, 1991

MAGALHÃES, Ermi Ferrari. **Navegação no Rio São Francisco**. Salvador: Editora P&A, 2009.

NEVES, Zanoni. **Navegantes da Integração: Os remeiros do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.

_____. **Memória e identidade social**. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. **Memória coletiva e Teoria Social**. São Paulo: Annablume, 2003.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.