

UFRRJ

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

TESE

**A ARTE DE BOIAR O BARCO: CARPINTARIA NAVAL COMO UM
BEM CULTURAL DE CAJAÍBA, CAMAMU – BAHIA.**

Rosana dos Santos Lopes

2013



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO - UFRRJ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS (ICH/SDAS)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS EM
DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE (CPDA)**

**A ARTE DE BOIAR O BARCO: CARPINTARIA NAVAL COMO UM
BEM CULTURAL DE CAJAÍBA, CAMAMU – BAHIA.**

ROSANA DOS SANTOS LOPES

*Sob orientação do Prof. Dr.
Luiz Flávio de Carvalho Costa*

Tese submetida, como requisito parcial,
para obtenção do grau de **Doutora em
Ciências Sociais** pelo curso de Pós-
Graduação de Ciências Sociais em
Desenvolvimento, Agricultura e
Sociedade. Linha de pesquisa em
Estudos de Cultura e Mundo Rural.

Rio de Janeiro – RJ
Outubro de 2013

Classificação dada pela Biblioteca	LOPES, Rosana dos Santos A arte de boiar o barco: carpintaria naval como um bem cultural de Cajaíba, Camamu – Bahia / Rosana dos Santos Lopes, 2013.
T	Total de folhas: 116 f.
	Orientador: Luiz Flávio de Carvalho Costa
	Tese (doutorado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais.
	Bibliografia: f. 112-116
	1. Palavras-chave: Ruralidades e Baía de Camamu. Bem Cultural e Patrimônio. Memória e Experiência. Carpintaria Naval Artesanal. I. COSTA, Luis Flávio de Carvalho (orientador). II. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Instituto de Ciências Humanas e Sociais. III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
EM DESENVOLVIMENTO, AGRICULTURA E SOCIEDADE**

ROSANA DOS SANTOS LOPES

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora em Ciências Sociais.

Tese aprovada em 30/10/2013

Luiz Flávio de Carvalho Costa Dr. UFRRJ/CPDA
(Orientador)

Eli Napoleão de Lima, Dra. UFRRJ/CPDA

Cesar Teixeira Honorato, Dr. UFF

Flávio Gonçalves dos Santos, Dr. UESC

Carlos Alberto de Oliveira, Dr. UESC

AGRADECIMENTOS

A produção do texto de uma tese de doutoramento, em si, é um trabalho solitário. Todavia, nas rotas traçadas para se chegar a esta ‘solidão’, vislumbramos terras a vista em diversos atracadouros. Grandes portos e pequenos cais. Em todos, tive o prazer de aportar e receber atenção, carinho e muita sabedoria. Essa receptividade me deu mais impulso para minha viagem e agora, no porto final, meus sinceros agradecimentos:

À Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, nas pessoas do professor Antonio Joaquim Bastos da Silva, ex-reitor, e da professora Adélia Maria Carvalho de Melo Pinheiro, atual reitora, que não mediram esforços para os encaminhamentos, solicitações e todo o aparato para a consecução do projeto DINTER, e à Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação – PROPP, na pessoa da pró-reitora, professora Élida Paulina Ferreira, e da secretária Alzira, pelo empenho e atenção nesse processo.

Ao Departamento de Filosofia e Ciências Humanas – DFCH e ao Colegiado do Curso de História da UESC que, cada um na sua atuação, nos oportunizou o devido afastamento das atividades para a realização do doutorado.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES e à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ, através da Coordenação do Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade – CPDA, pela parceria com a UESC e o acolhimento da turma do DINTER.

Ao CNPQ e FAPESB que financiaram, respectivamente, os Projetos “Ilhéus e o Atlântico: portos, negócios e cidades” e “Baía do Pontal – Ilhéus: a cidade, o porto e o Atlântico”, vinculados ao Proyecto de Investigación I=D=i, do Ministerio de Ciencia e Inovación do Governo Espanhol, intitulado "Modelo de gestión de Puertos e La Comunidad Portuaria em el àmbito atlàntico (siglo XIX e XX) desenvolvidos na Bahia pelo Grupo de Pesquisa Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana – GPEADA, do qual tenho o privilégio de participar.

Ao professor Luiz Flávio de Carvalho Costa, pela paciência, competência e sabedoria na condução da sua atividade como meu orientador, e aos demais professores do CPDA, com quem tivemos a oportunidade conviver quando cursamos as disciplinas: George Flexor, John Comenford, John Wilkinson, Jorge Romano, Nelson Delgado, Renato Maluf e Sérgio Leite e às professoras Ely Napoleão de Lima, Fátima Portilho e Maria José Carneiro, o nosso muito obrigada pelas contribuições acadêmicas e pela afabilidade com que fomos acolhida. Às professoras Ely Napoleão de Lima e Susana Cesco, que participaram da Banca de Qualificação, agradecemos pelas críticas e sugestões que muito contribuíram para o trabalho final. Aos secretários Henrique, Marcos e Teresa, que nos ajudaram em todas as etapas do curso.

Aos professores Cesar Teixeira Honorato, Flávio Gonçalves dos Santos, Carlos Alberto de Oliveira e Eli Napoleão de Lima, que aceitaram o convite e fizeram parte da Banca Examinadora desta tese.

Aos colegas do DINTER que, cada um a sua maneira, se incentivavam a continuar essa jornada, e mais particularmente a Alessandro, Malu, Solange e Zumaeta, e no Rio de Janeiro, a Dione pelo acolhimento no segundo estágio. As minhas primas Lívia e Leila, juntamente com minha tia Carmelita, que me acolheram com muito carinho e atenção em Niterói, no primeiro semestre de 2010.

Aos meus colegas e amigos Flávio Gonçalves dos Santos e Kátia Vinhático que sempre me ajudaram a continuar essa caminhada, com leituras e sugestões. Às minhas colegas e amigas Baísa e D'Ajuda que leram, sugeriram e revisaram meus textos em diversos momentos, no decorrer do curso de doutoramento. Contribuíram também para a finalização da tese, José Alencar na diagramação e Brisa Lima, na revisão textual.

Ao João Matos, pelo companheirismo, cuidado e atenção nesses quatro anos em que estivemos lado a lado nesta caminhada a Camamu e Cajaíba. A Ana Paula, do Arquivo Público de Camamu, pela atenção dispensada. À Letiane, que contribuiu com a formatação do texto, a Maurício Moreau, pelos mapas da Baía de Camamu, e a todas as pessoas que contribuíram, direta ou indiretamente para a concretização deste texto.

Agradeço o apoio e o incentivo dados por minha família durante essa jornada, e de modo especial ao meu neto, Dom Lopes Moraes, que chegou na reta final deste texto e possibilitou momentos de descontração através do seu sorriso lindo.

De modo muito especial, aos trabalhadores navais e moradores de Cajaíba que, ao compartilhar as suas experiências, possibilitaram a realização deste trabalho.

O mar

Dorival Caymmi

O mar quando quebra na praia
É bonito, é bonito o mar
Pescador quando sai
Nunca sabe se volta
Nem sabe se fica
Quanta gente perdeu
Seus maridos seus filhos
Nas ondas do mar
O mar quando quebra na praia
É bonito, é bonito

Pedro vivia da pesca
Saia no barco
Seis horas da tarde
Só vinha na hora do sol raiá
Todos gostavam de Pedro
E mais do que todas
Rosinha de Chica
A mais bonitinha
E mais bem feitinha
De todas as mocinha
Lá do arraiá

Pedro saiu no seu barco
Seis horas da tarde
Passou toda a noite
Não veio na hora do sol raiá
Deram com o corpo de Pedro
Jogado na praia
Roído de peixe
Sem barco sem nada
Num canto bem longe
Lá do arraiá

Pobre Rosinha de Chica
Que era bonita
Agora parece
Que endoideceu
Vive na beira da praia
Olhando pras ondas
Andando rondando
Dizendo baixinho:
"Morreu, morreu, morreu, oh..."
O mar quando quebra na praia
(Álbum Canções Praieiras, Odeon, 1954)

RESUMO

LOPES, Rosana dos Santos. **A arte de boiar o barco: carpintaria naval como um bem cultural de Cajaíba, Camamu – Bahia.** 116 p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Luiz Flávio de Carvalho Costa (orientador). Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

A pesquisa em tela ocupa-se de grupos que se envolvem diretamente com as embarcações de madeira, que experimentam as diversas maneiras de viver da carpintaria naval artesanal na Baía de Camamu, no Estado da Bahia. Com periodizações pouco rígidas e que abrangem temporalidades diferentes, consideramos experiências que possibilitaram traçar caminhos percorridos para chegar à construção naval artesanal num tempo mais remoto e sua consolidação no tempo presente. Apontamos reflexões acerca de ruralidades, de bens culturais e patrimoniais, um mapeamento geopolítico do lugar estudado e traçamos caminhos percorridos para se chegar à construção naval artesanal, acentuando a exploração madeireira, a importância da navegação e dos portos da Bahia e da região, as transformações do barco a vela para o de propulsão a motor, o advento do transporte rodoviário e as práticas construtivas mais recentes e a sua culminância, em fazer o barco boiar. A análise da produção historiográfica sobre a Baía de Camamu, o exame de documentos oficiais, documentários, e de depoimentos orais especificamente no povoado de Cajaíba, nos permitiram a elaboração do texto ora em discussão, com a preocupação de compreender como era, como está e como foi aprendida a arte naval em Camamu. O saber e o fazer destas pessoas, tendem a se perder, porque a prática construtiva está apenas na memória dos artífices, não tendo registros escritos acerca dessa experiência enquanto prática cultural. O registro é a memória de cada um no fazer cotidiano. A narrativa oportunizou uma investigação cuja composição social de trabalhadores artesanais se tornou possível através de ênfases explicativas do estudo da História Social. Nesse viés, a temática da carpintaria naval artesanal de Camamu está inserida no contexto maior da sociedade, e estudada dessa maneira, articula-se aos temas mais amplos da História da Bahia e do Brasil.

Palavras-chave: Ruralidades e Baía de Camamu. Bem Cultural e Patrimônio. Memória e Experiência. Carpintaria Naval Artesanal.

ABSTRACT

LOPES, Rosana dos Santos. **The art of floating the boat: shipbuilding as cultural heritage of Cajaíba. Camamu-BA.** 116 p. Thesis (Doctorate in Social Sciences). COSTA, Luiz Flávio de Carvalho (mentor). Graduate Program of Social Sciences in Development, Agriculture and Society. Federal Rural University of Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

The following research deals with groups that engage directly with wooden boats, experiencing the different ways of living of naval artisanal carpentry in Camamu Bay, in the state of Bahia. With lax periodizations and covering different time, we have considered experiments that enabled us to trace paths taken in order to reach the artisanal shipbuilding in a more remote time and its consolidation in this time. We aim reflections on ruralities, cultural and heritage assets, a geopolitical mapping of the place studied and traced paths taken to reach the artisanal shipbuilding, accentuating logging, the importance of navigation and ports of Bahia and the region, the transformations of sailing into the propulsion motor, the advent of road transport and the latest construction practices and its culmination, in making the boat float. The analysis of historical production over the Camamu Bay, the examination of official documents, documentaries and oral testimonies, specifically in the town of Cajaíba, have allowed us the drafting of the text under discussion, with the concern of understanding how it was, how it is and how the naval art was learned in Camamu. The knowledge and practice of these people tend to get lost, because the constructive practice is only in the memory of craftsmen, having no written records regarding this experience as a cultural practice. The registry is the memory of each one the daily tasks. The narrative provided an investigation where the social composition of craft workers became possible through explanatory emphasis of the study of Social History. In this bias, the theme of naval artisanal carpentry in Camamu is embedded in the larger context of society and, studied in this manner, articulates the broader themes of the history of Bahia and Brazil.

Keywords: Ruralities and Camamu Bay. Cultural Asset and Heritage. Memory and Experience. Artisanal Naval Carpentry.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHO	Arquivo Histórico Ultramarino
AMUBS	Associação de Municípios do Baixo Sul
APA	Área de Proteção Ambiental
APMC	Arquivo Público do Município de Camamu
BAHIATURSA	Empresa de Turismo da Bahia S/A
BTS	Baía de Todos os Santos
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEDIC	Centro de Documentação e Cartografia
CIAGS	Centro Interdisciplinar de Desenvolvimento e Gestão Social
CNB	Companhia de Navegação Bahiana
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
CPSA	Corpo do Pessoal Subalterno da Armada (Marinha)
DCP	Diretoria de Portos e Costa
DEN	Departamento de Ensino Naval do Ministério da Marinha
DFCH	Departamento de Filosofia e Ciências Humanas
DPH	Departamento de Portos e Hidrovias
GGE	Grupo Gestor Executivo
GPEADA	Grupo de Pesquisa Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDE	Índice de Desenvolvimento Econômico
IDS	Índice de Desenvolvimento Social
IICA	Instituto Interamericano para a Cooperação Técnica
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LAPA	Laboratório de Análise e Planejamento Ambiental da UESC
MDA	Ministério de Desenvolvimento Agrário
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PDRS	Plano de Desenvolvimento Rural Sustentável
PEDRS	Plano Estadual de Desenvolvimento Rural Sustentável
PNDRS	Plano Nacional de Desenvolvimento Rural Sustentável
PRODETUR NE	Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste
PROPP	Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
SDT	Secretaria de Desenvolvimento Territorial
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SETUR	Secretaria de Turismo do Estado da Bahia
UESC	Universidade Estadual de Santa Cruz
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Municípios rurais e urbanos do Estado da Bahia, em 2003. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, 2004a.....	16
Figura 2 - Mapa da extensão territorial da Bahia. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, 2004a.....	25
Figura 3 - Mapa das Macrorregiões Econômicas da Bahia. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, 2004a.....	26
Figura 4 - Mapa da Microrregião do Baixo Sul. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI 2004a.....	27
Figura 5 - Mapa do Estado da Bahia – Territórios de Identidade. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI 2004a.....	29
Figura 6 - Mapa do Estado da Bahia - Zonas Turísticas. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI 2004a.....	30
Figura 7 - Mapa temático da Costa do Dendê. FONTE: Secretaria de Turismo do Estado da Bahia.....	31
Figura 8 - Mapa da Baía de Camamu. FONTE: www.camamu.com.br	33
Figura 9 - Vista da Cidade de Camamu. FONTE: Acervo imagético da autora, julho de 2012.	34
Figura 10 - Vista da cidade de Maraú. FONTE: www.camamu.com.br	34
Figura 11 - Mapa fluvial da Baía de Camamu. FONTE: LAPA/UESC, 2013.....	36
Figura 12 - Vista parcial do Povoado de Cajaíba. FONTE: Acervo imagético da autora, 2011.	37
Figura 13 - Fotografias da Rua de Cima. FONTE: Acervo imagético da autora, 2011.....	38
Figura 14 - Fotografias da Rua de Baixo e do cais. FONTE: Acervo imagético da autora, 2011.	38
Figura 15 - Mapa dos locais de abertura de cortes de madeira de Ilhéus no período colonial. FONTE: CEDIC/UESC In: FONSECA, 2010:41.....	47
Figura 16 - Mapa do litoral da Bahia com as localidades onde se construíam saveiros. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:29.	51
Figura 17 - Modelos de saveiros construídos em Camamu. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:47,48a.	54
Figura 18 - Traços para a confecção do graminho. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:23.	78
Figura 19 - Graminho usado no Litoral Sul da Bahia. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:23....	79

Figura 20 - Imagem do graminho utilizado em Novo Airão – Amazônia. FONTE: SALORTE, 2010:92	80
Figura 21 - Homens carregando uma peça de madeira. FONTE: Documentário Carpinteiros do Mar, 2005.	81
Figura 22 - Etapas da construção de um barco. FONTE: Acervo imagético da autora, julho/2012.....	81
Figura 23 - Cavernas aparentes. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro, 2012.....	82
Figura 24 - Interior das cavernas. FONTE: Carpinteiros do Mar, 2005.....	83
Figura 25 - Forças que proporcionam equilíbrio ao barco. FONTE: Acervo imagético da autora. Janeiro 2012.....	83
Figura 26 - Calado do barco. FONTE: Acervo imagético da autora. Janeiro 2012.	84
Figura 27 - Fotografias de embarcações concluídas. FONTE: Acervo imagético da autora. Janeiro 2012.....	84
Figura 28 - Momento em que a madeira é untada com óleo de dendê. FONTE: Carpinteiros do Mar (2005).	86
Figura 29 - Preparação da madeira com óleo de dendê, para o barco correr. FONTE: Carpinteiros do Mar (2005).	86
Figura 30 - Inicio da carreira do barco. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro 2012..	87
Figura 31 - Homens de diversos estaleiros colaborando para a corrida do barco. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro 2012.....	88
Figura 32 - Homens colaborando para a corrida do barco. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro 2012.	88
Figura 33 - Homens puxando a corda para correr o barco. FONTE: Carpinteiros do Mar (2005).	89

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Demonstrativo populacional de Camamu entre 1970 a 2010	10
Tabela 2 – Municípios do Baixo Sul da Bahia	28
Tabela 3 – Linhas regulares da Bahiana na década de 1940	73

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I	10
1 RURALIDADES E PATRIMÔNIO CULTURAL	10
1.1 Ideias de Ruralidades	10
1.1.1 Políticas públicas para o desenvolvimento rural na Bahia	15
1.2 Patrimônio e Bens Culturais	20
CAPÍTULO II	25
2 O ESPAÇO GEOPOLÍTICO E HISTÓRICO DA PESQUISA	25
2.1 Delimitação Geopolítica	25
2.1.1 Território de Identidade do Baixo Sul	28
2.1.2 Zonas Turísticas e Costa do Dendê	28
2.1.3 As cidades de Camamu e de Maraú	32
2.1.4 O povoado de Cajaíba	36
2.2 Camamu: de aldeia à cidade	39
CAPÍTULO III	44
3 CONSTRUÇÃO NAVAL	44
3.1 A exploração de madeira para a construção náutica	44
3.2 A importância dos barcos à vela no cenário estadual	48
3.3 Adaptações do barco a vela para o barco a motor	55
3.4 As rodovias e o transporte de cargas	56
3.5 Permanência do estilo e ajustes aos novos desafios	59
CAPÍTULO IV	64
4 PRÁTICAS CONSTRUTIVAS DA ARTE NAVAL EM CAJAÍBA	64
4.1 A vida de um trabalhador naval por inteiro	64
4.1.1 Marítimo, Marinheiro e o trabalho embarcado	69
4.2 Elementos Basilares para a Construção de um Barco	74
4.3 A lógica construtiva do graminho	78
4.4 A arte de boiar o barco	85
CONCLUSÃO	93
FONTES	96
REFERÊNCIAS	98

INTRODUÇÃO

A Baía de Camamu é um dos muitos destinos turísticos do Estado da Bahia. A beleza proveniente dos manguezais, das cachoeiras, das piscinas naturais e das praias é o atrativo principal dessa localidade. Em meio a tudo isso, os barcos, nas mais diversas cores e tamanhos, em sua maioria, tradicionalmente construídos por mestres da carpintaria naval, compõem a paisagem cotidiana, desde os primórdios da história local. São eles os meios de transporte de mercadorias e de pessoas, bem como meio de trabalho e de diversão. Elementos, portanto, que propiciam a circulação e o deslocamento entre as pessoas residentes nos povoados e nas cidades do seu entorno. E é sobre as trajetórias das pessoas que constroem essas embarcações que trataremos nesta tese.

Este texto integra parte dos esforços das pesquisas desenvolvidas pelos Projetos “Ilhéus e o Atlântico: portos, negócios e cidades – 1914/1977” e “Baía do Pontal – Ilhéus: a cidade, o porto e o Atlântico – 1914/1977”, financiados, respectivamente, pelo CNPQ e FAPESB, vinculados ao Proyecto de Investigación I=D=i, do Ministerio de Ciencia e Inovación do Governo Espanhol, intitulado "Modelo de gestión de Puertos e La Comunidad Portuaria em el àmbito atlàntico (siglo XIX e XX) desenvolvidos na Bahia pelo Grupo de Pesquisa Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana – GPEADA, do qual atuo como pesquisadora.

Ocupamo-nos do grupo que se envolve diretamente com as embarcações de madeira, que aqui intitulamos de trabalhadores navais. Dentro desse universo, estão inseridos os mestres carpinteiros navais, os calafetes e os marítimos dos barcos. São eles trabalhadores que experimentaram as diversas maneiras de viver da carpintaria naval, com muito esforço e criatividade para a manutenção do saber e do fazer embarcações em madeira, desenvolvidas de forma artesanal.

O saber e o fazer da carpintaria naval artesanal na Baía de Camamu tende a se perder, visto que a tradição está apenas na memória dos artífices, não tendo registros escritos acerca dessa experiência enquanto prática cultural. Os ensinamentos desse ofício são repassados aos filhos dos mestres ou aos interessados mais próximos, oralmente e através da prática cotidiana, onde não existem anotações das técnicas da construção de barcos, tais como desenhos, plantas e gráficos ou outras orientações escritas que lhes deem esse embasamento. Valem-se do registro que é a memória de cada um. O que fizemos, portanto, no decorrer desta pesquisa, foi analisar historicamente o trabalho artesanal de carpinteiros navais como uma tradição a ser mantida na Baía de Camamu.

Com periodizações pouco rígidas e que abrangem temporalidades diferentes, levamos em consideração experiências de tempos anteriores, mais remotos, que possibilitaram traçar caminhos percorridos para se chegar a essa tradição da carpintaria naval artesanal e sua consolidação, num tempo mais recente, através das narrativas desses trabalhadores navais.

O primeiro tempo foi selecionado e contextualizado através da História Regional associada à História da Bahia e do Brasil, na implantação da tradição de se construir barcos artesanais e, notadamente, quando essa atividade é intensificada na Região de Camamu nos séculos XVIII e XIX. Sabemos que estudos com periodizações de longa duração tendem a depauperar a pesquisa, todavia, a opção adotada contribuiu para uma captação mais

aproximada da trajetória histórica de Camamu e sua gênese voltada para a arte naval. Soma-se a isso o fato de que essa análise retrospectiva, além de localizar no passado a temática investigada, serviu para compreendermos a direção que tomou a atividade de construção naval de embarcações artesanais na Baía de Camamu.

E nesse contexto foi estudado o segundo tempo, mais recente, focado a partir da década de cinquenta do século XX, onde apontamos reflexões acerca do declínio dessa tradição em função do advento do barco a motor, da abertura de rodovias próximas ao local de estudo, da escassez de matéria-prima e da própria dinâmica do saber fazer desses artifícies, na referida Baía. O estudo não ambicionou enfatizar grandes temáticas da História e os relatos que apontam para um *continuum* temporal, em que ‘causa e efeito’ seriam o eixo norteador. Pelo contrário, a ideia foi alargar práticas historiográficas contemporâneas com uma atuação mais localizada nas experiências sociais. Consequentemente, as periodizações apresentadas, mesmo seguindo uma ‘linearidade’, por vezes se sobrepõem ao tratar da manutenção de uma tradição.

O interesse pelo tema surgiu a partir de vivências no cotidiano do meu trabalho junto à Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC, onde atuo como professora no curso de Graduação e de Especialização em História. Vislumbramos, quando assumimos a disciplina História Regional, a possibilidade de, através de pesquisas voltadas para os municípios da área de abrangência desta Universidade, (re)escrever histórias das cidades a partir da interpretação de fontes diversas que as mesmas apresentam. Posteriormente, com vistas a concorrer a uma vaga no curso de doutorado de Ciências Sociais, no CPD/UFRRJ, que ora concluímos, demarcamos o lugar de pesquisa, como pode ser observado abaixo.

Em viagem de estudos à Baía de Camamu, percebemos a labuta dos ‘trabalhadores do mar’¹, todavia, não vislumbramos naquele momento, a diversidade e a peculiaridade das atividades ali desenvolvidas. Paulatinamente, os carpinteiros navais chamaram mais atenção do nosso olhar, na medida em que aprofundamos estudos acerca da região em tela. Aos poucos fomos conhecendo mais esses sujeitos e percebendo a especificidade do modo artesanal de construir barcos, com a preocupação de manter a tradição.

A escolha do lugar para a pesquisa não foi tarefa fácil. Tivemos que fazer opção por um caminho. Logo de início, a nossa ambição era açambarcar várias localidades do Baixo Sul que tivessem como tradição a construção artesanal de barcos de madeira. Nas primeiras viagens à Costa do Dendê, com vistas a identificar possíveis pontos – cais - para embarcar a nossa pesquisa, percebemos essa impossibilidade. Razões diversas, tais como o tempo destinado à pesquisa e os altos custos financeiros para os deslocamentos nos diversos cursos d’água, nos fizeram compreender que era necessário reduzir o espaço e a quantidade de lugares para se dar um mergulho profundo no tema.

Assim, mantivemos a grande Região do Litoral Sul e respectiva Costa do Dendê, mas dentro de uma perspectiva menor. Situamos, então, a Baía de Camamu como o território de pesquisa e, de forma mais particular, o povoado de Cajaíba, onde foi realizada parte da pesquisa de campo. Optamos por este povoado por constatar que, nesta localidade, apesar das vicissitudes da construção naval, ainda remanesce o barco de madeira, cujos traços e cortes se assemelham aos saveiros que circulavam em todo o litoral da Bahia, em séculos anteriores.

O povoado de Cajaíba foi aqui compreendido como um lugar de sociabilidades, portanto, de gente circulando, trabalhando, inventando e que “sempre consegue criar para si algum lugar de aconchego, itinerários para o seu uso ou seu prazer, que são as marcas que ele

¹ Refiro-me às pessoas que lidam com atividades nas águas da Baía de Camamu, tais como pescadores, marisqueiras, areeiros, construtores e condutores de barcos, entre outros.

soube, por si mesmo, impor ao espaço” (CERTEAU, 1996: 42). As trajetórias de vida de cada sujeito, através do trabalho artesanal, quando reunidas com a de outros, contribuíram para a visualização de uma existência coletiva em que pessoas acentuam significados aos espaços da natureza, incluindo-se, nestes, os rios, cuja interpretação ultrapassa o sentido de um espaço meramente físico, percebido com forte teor sentimental de pertencimento por parte dos sujeitos sociais, cujo trabalho está a eles associado.

A pesquisa desenvolveu-se através da análise da produção historiográfica, ainda incipiente, sobre a Baía de Camamu e o município homônimo, do exame de documentos oficiais, documentários, e de depoimentos orais especificamente no povoado de Cajaíba. Entrevistas elaboradas pela autora e por outros pesquisadores, documentários sobre o lugar, nos permitiram a elaboração do texto ora em discussão. Em diversos momentos e também em diversas localidades caminhamos em busca de informações com a preocupação de compreender como era, como está e como foi aprendida a arte naval em Camamu.

Na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, o nosso interesse esteve voltado para o levantamento de fontes sobre a Província da Bahia e sua relação com as vilas respectivas, no trato da exploração madeireira e do transporte de cabotagem para esse fim. Ainda no Rio de Janeiro, no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, buscamos analisar alguns processos de tombamento de embarcações tradicionais do Brasil.

Em Salvador, fomos ao Arquivo Público do Estado da Bahia - APEBA e à Capitania dos Portos. No primeiro, buscamos levantar fontes sobre a formação das cidades, em especial a de Camamu. A visita à Capitania dos Portos contribuiu para os estudos voltados para a circulação de embarcações, através de registros e projetos.

Contudo, a experiência de pesquisar no Arquivo Público Municipal de Camamu, não foi muito proveitosa. A despeito da atenção dispensada pela professora Ana Paula, responsável por essa Instituição, encontramos muita dificuldade para localizar, manusear e selecionar documentos, visto que, com a mudança física² do local do arquivo, os documentos foram espalhados no chão, misturados, sem quaisquer critérios de disposição³. Este fato traduz o pouco caso que organismos públicos têm no trato de documentos e monumentos que representam a história local e a regional. Conseguimos levantar alguns documentos vinculados aos roteiros da Cia. de Navegação, correspondências oficiais entre o encarregado do povoado e o prefeito, e os decretos para funcionamento de estabelecimentos comerciais locais foram importantes fontes para compor o ‘cenário’ do período mais recente da pesquisa.

Pelos dados estatísticos pudemos observar a distribuição da população durante o período pesquisado, o que nos levou a constatar a grande representatividade do meio rural, em número de habitantes, em detrimento do número reduzido de moradores urbanos, e as fontes cartográficas utilizadas ao longo do texto possibilitaram visualizar e compreender a dimensão dos espaços vinculados ao Litoral Sul, à Costa do Dendê e aos territórios da Baía de Camamu e do povoado de Cajaíba.

Assim, os depoimentos apresentados no documentário “Os Carpinteiros do Mar”, as entrevistas realizadas e publicadas no livro “Segredos da Arte”, de Denise Gomes Dias, e as

² Esse arquivo estava instalado em outro prédio municipal e foi deslocado para o andar térreo da Câmara de Vereadores do Município de Camamu.

³ Preocupante a atitude de quem agiu dessa forma, porque o Arquivo, antes da mudança, encontrava-se totalmente organizado no prédio anterior. A catalogação e organização deram-se nos moldes exigidos pelos parâmetros da Arquivologia, através de parceria entre a Prefeitura Municipal de Camamu, a UESC e o Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB.

realizadas por mim foram utilizadas como bússolas do fazer cotidiano evidenciado pelos sujeitos, na visualização dos lugares como espaços de conhecimento e de pertencimento dessas pessoas, a partir de horizontes relacionados ao trabalho artesanal da carpintaria naval, sugerindo “um processo dinâmico de constituição/redefinição das relações culturais” (CRUZ, 2013:23). Esses documentos apontaram para a pluralidade de ações indissociáveis para a construção da sociedade, percebidas a partir de práticas sociais constitutivas da arte da carpintaria naval.

Necessário ressaltar que os documentos acima indicados são distintos e, portanto, apresentam distinções entre os diálogos, pela motivação em que eles foram produzidos. O primeiro, um documentário que, além da fala, encontra-se captada a imagem do entrevistado. Certamente que nessa produção houve corte e repetição de depoimentos, de modo a destacar a performance do entrevistado. O segundo também tem suas implicações, visto que apenas captamos partes selecionadas pela autora e, mesmo se configurando em fontes orais, há uma intermediação. Muito embora essas observações mereçam o devido cuidado, salientamos que isso enriqueceu mais ainda o nosso texto, visto que, comparando as narrativas das fontes citadas com os diálogos presenciais com os mesmos depoentes, não vislumbramos diferenças acentuadas que prejudicassem ou alterassem os sentidos ou as suas memórias.

Para nos aproximarmos das experiências vivenciadas, elegemos o povoado de Cajaíba, e entrevistamos trabalhadores navais com o fim de contextualizar as suas trajetórias e compreender os significados de suas narrativas. A seleção desses trabalhadores ocorreu naturalmente, levando-se em consideração os critérios que delimitaram a amostra: ser morador de Cajaíba e ter desenvolvido trabalho voltado para a carpintaria naval durante, pelo menos, dez anos.

As entrevistas foram organizadas por temática, com elaboração de roteiros relativos aos problemas objeto desse estudo. Todavia, tanto o entrevistador como o entrevistado puderam enfatizar questões que não estavam indicadas no roteiro, de modo a não interromper um raciocínio desencadeado no momento da entrevista. Além disso, outras pessoas, que estavam próximas, se manifestaram, complementando informações, por solicitação do entrevistado. As concepções voltadas para a história oral e memória, na qual buscamos embasar nosso tema, tiveram como expoentes PORTELLI, 1996; 1997 e 2004; SAMUEL, 1990; THOMSON, 1997. Alessandro Portelli, articulando ideias de história oral e memórias, explica que:

[...] não nos oferecem um esquema de experiências comuns, mas sim um campo de possibilidades compartilhadas, reais ou imaginárias. [...] a sociedade não é uma rede geometricamente uniforme como nos é representada nas necessárias abstrações das ciências sociais, parecendo-se mais com um mosaico, um *patchwork*, em que cada fragmento (cada pessoa) é diferente dos outros, mesmo tendo muitas coisas em comum com eles, buscando tanto a própria semelhança como a própria diferença (PORTELLI, 1996:71).

Desse modo, foi possível produzir narrativas elegendo os personagens locais que, à medida que descreviam, construíam seus enredos, considerando as experiências do grupo, cujas vivências, constantemente reproduzidas com cores próprias, delimitaram seus territórios. Rememorar, pois, a partir de vários olhares, a experiência social dos trabalhadores navais, possibilitou reflexões sobre as intenções das narrativas na (re)construção de memórias do povoado, bem como dos recortes temporais e territoriais que reconfiguraram o passado desses sujeitos, o que nos faz recordar que:

Múltiplos significados estão presentes nos depoimentos [...] Pretendendo ver a sociedade na perspectiva de um processo constitutivo, mesmo sendo dispares os fatos, são os sujeitos que falam das suas experiências, das possibilidades imaginadas, interpretadas por eles, portanto, não é a busca da ‘verdade’ o que vai ser importante e sim porque os depoentes utilizam as narrativas dessa maneira, quais os seus argumentos, suas interpretações (LOPES, 1999: 89).

Justificamos este trabalho com duas vertentes: a primeira diz respeito à necessidade de documentar uma arte que está em vias de se perder. A segunda revela a historiadora que, voltada para os estudos regionais, entende a possibilidade de reunir informações, de contextualizar uma narrativa que ofereça suporte para uma futura etapa, ou seja, a de estudos voltados para a formalização das memórias como bens culturais dos trabalhadores navais e, por conseguinte, como um patrimônio cultural imaterial.

Desenvolvemos a hipótese de que a técnica de construção de barcos na Baía de Camamu consiste em um patrimônio cultural, praticado pelos antepassados da comunidade, e mantido até o tempo presente, pelos atuais habitantes dedicados à arte da construção naval. Não há registros sobre a técnica e o aprendizado dessa prática que se realiza através da transmissão oral, de pai para filho, do mestre para o aprendiz, através do exercício cotidiano do saber fazer.

Este saber fazer é um bem cultural imaterial de valor incomensurável que está em risco de se perder por uma série de razões, tais como a falta de interesse dos filhos em manter a técnica de construir barcos, a redução da produção de barcos, por conta da abertura de rodovias intermunicipais e interestaduais que por sua vez, oferece possibilidades para novas alternativas de transportes de carga com maior agilidade, e pela escassez da matéria-prima utilizada.

Nessa perspectiva, o desenrolar desta pesquisa buscou responder às indagações voltadas para as práticas culturais desses trabalhadores navais, a saber: A partir de quando e por que foi iniciada essa atividade na Baía de Camamu? Como os mestres carpinteiros aprenderam seus ofícios e quem lhes ensinou? Como esses trabalhadores se articulam para o cumprimento das atividades de trabalhar nos estaleiros de construção naval? Quais são os elementos imprescindíveis à construção de um barco artesanal?

Constatamos que os acontecimentos desencadeados no âmbito do trabalho fazem parte do cotidiano dos trabalhadores navais, como elementos culturais carregados de memórias e de histórias, nos conduzindo aos ensinamentos de E. P. Thompson (1981) acerca de cultura e de experiência no sentido de assegurar a essência dessas memórias, tendo em vista que

[...] as pessoas não experimentam sua própria experiência apenas como ideias, no âmbito do pensamento e de seus procedimentos, ou (como supõem alguns praticantes teóricos) como instinto proletário etc. Elas também experimentam suas experiências como sentimentos e lidam com esses sentimentos na cultura, como normas, obrigações familiares e de parentesco, e reciprocidades, como valores ou (através de formas mais elaboradas) na arte ou nas convicções religiosas. Essa metade da cultura (e é uma metade completa) pode ser descrita como consciência afetiva e moral (THOMPSON, 1981: 234-235).

Embásamentos acerca de costumes, cultura popular e tradição propostos por Thompson em *Costumes em comum* (1998), nos socorreram e estiveram presentes no fazer dos carpinteiros, dando-nos elementos para compreender os seus saberes como mestres da

carpintaria naval de Camamu. Em relação à tradição, nos respaldamos também nos ensinamentos de HOBSBAWM, 1997, e de PRANDI, 1997.

A tradição pode ser a interpretação do que Hobsbawm (1997) chama de ‘adaptabilidade da tradição genuína’, que se modifica com o passar do tempo, se adapta, mantém sua essência, mas não é considerada como uma nova criação ou invenção. No caso em estudo, percebemos a ‘adaptação’ dos construtores de barcos na modernização de equipamentos de trabalho, no qual antes eram utilizadas ferramentas manuais cuja força desencadeada se dava pelo braço do homem, tais como o machado, o facão, o martelo, o formão, a broca manual etc., e na atualidade, ferramentas que tem como força motriz a eletricidade ou o óleo diesel, tais como a motosserra, a maquita, a lixadeira, a furadeira e o guindaste, sendo todos equipamentos elétricos.

Ademais, a Região em que desenvolvemos a pesquisa tem uma especificidade pelo seu caráter rural. Nesse sentido, por muito tempo o rural foi categorizado com adjetivações negativas ou mesmo de forma pejorativa em que as pessoas se acostumaram a conceber o rural em comparação com o “seu outro”, o urbano, em um esquema de dualidade conceitual. Como apontou Martins (1981), a dualidade entre categorias, tais como natureza e sociedade, tradicional e moderna, rural e urbana, por exemplo, vem sendo amplamente reproduzida nas Ciências Humanas e o uso de tais pares geralmente não vem acompanhado de uma visão crítica. Daí, sentimos a necessidade de construir um capítulo onde apresentamos algumas abordagens acerca das interpretações de cientistas sociais, economistas e historiadores sobre o rural e o urbano.

A opção pelo desenvolvimento de uma narrativa voltada para o social e para a cultura oportunizou uma investigação cuja composição social de trabalhadores artesanais, no seu cotidiano e nas suas perspectivas de vida, se tornou possível através de ênfases explicativas do estudo da História Social. Nesse viés, a temática da carpintaria naval artesanal de Camamu, aparentemente fragmentada socialmente em um tempo e um espaço específicos está inserida no contexto maior da sociedade, e estudada dessa maneira, articula-se aos temas mais amplos da História da Bahia e do Brasil.

Recorremos à aplicação de metodologia da História Social, que nos auxiliou no reconhecimento da importância da experimentação, tanto na análise de procedimentos adotados para a pesquisa documental, como pela escolha da temática em si, visto que a própria opção pelo assunto a ser pesquisado revela uma postura teórico-metodológica. É na tentativa de melhor explicitar essa questão que recorremos a Décia Ribeiro Fenelon⁴, que ensina:

[...] pela constante atração da História Social por temas do debate político presente, pelas tentativas de se preocupar com a vida real mais que com as abstrações, por ver a “história vista de baixo” mais que a partir dos dominantes e tratar a experiência ou as vivências mais que os eventos sensacionais, pela possibilidade de maior identificação e empatia com o passado, pela relação intimista que estabelece com os sujeitos históricos, por tudo isto, enfim, estas perspectivas se tornaram o referencial teórico a que aderiram inúmeros historiadores. Poder-se-ia mesmo dizer que para poder desempenhar seu papel potencialmente subversivo, a História Social tem que ser muito mais perturbadora nas investigações, sempre carregadas de

⁴ Na minha história acadêmica, tive o privilégio de conviver ao lado de Décia Ribeiro Fenelon como minha orientadora no mestrado em História Social, entre 1997 a 1999. Uma historiadora combativa e muito atuante na defesa da História e da regulamentação da profissão do historiador, que até este ano (2013), apesar de uma infinidade de discussões, ainda não foi votada pelo poder legislativo nacional.

incertezas, inseguranças e fragilidades como na certa é o nosso presente e por isto mesmo um constante desafio para os que a ela se dedicam (FENELON, 1993:80).

Outrossim, importa ressaltar que os conteúdos e significados que abordamos apontam a tendência manifestada na documentação pesquisada: que os trabalhadores navais buscam manter a tradição da carpintaria naval, numa articulação entre cultura e história e seus desdobramentos, onde a “vida real” encontra-se em evidente destaque. Análises, reflexões e perspectivas acerca disto podem ser encontradas em obras de diversos historiadores e cientistas sociais que aqui abarcamos nas abordagens de BURKE, 1992 e 2005; CHARTIER, 1995 e HUNT, 1992.

As rememorações individuais apontadas pelos carpinteiros são componentes de experiências diversas, muitas delas contraditórias, e que, reunidas foram abarcadas como as memórias possíveis (ALMEIDA & KHOURY, 2002:31), como lembranças que deram conta de uma história recente. Importante, nessa análise, a percepção dos discursos que perpassam as falas dos moradores e nesse sentido, não perdemos de vista os relatos do memorialista Antônio da Hora, apontados no Documentário “Carpinteiros do Mar” e suas representações e temporalidades apresentadas nos seus versos publicados por Denise Gomes Dias (2013), de modo a registrar sua interpretação acerca do seu lugar.

Em relação a debates sobre memória e história, recorremos aos aportes teóricos de NORA, 1993 e POLLAK, 1989 e CERTEAU, 1996. Não é demais acentuar que as nossas discussões buscam utilizar os “suportes teóricos como indicações para a investigação, e não conceitos fechados” (FENELON, 1993:83), de modo que as abordagens acerca de cultura e mundo rural sejam compreendidas como categorias de análise da história social dos carpinteiros navais de Camamu. Assim, construímos esse trabalho em quatro capítulos em que apresentamos os temas abaixo especificados.

O primeiro capítulo trata de duas categorias: “Ruralidades e Patrimônio Cultural”. Na categoria ‘ruralidades’, apontamos algumas reflexões acerca de trajetórias percorridas, bem como de conceitos revisitados em diversos momentos históricos, buscando compreender como a sociedade se organizou e se institucionalizou no mundo contemporâneo, sob o ponto de vista das ruralidades. São abordadas tais concepções pelo entendimento de que a análise é realizada num espaço rural, com uma história marcada por atividades ligadas aos rios, mares e à arte naval. Esta, por sua, vinculada à natureza, tanto pela necessidade de retirada e utilização da madeira como matéria-prima, como também no uso dos espaços de moradia e circulação das embarcações. A categoria ‘patrimônio cultural’ torna-se imperiosa para uma reflexão da trajetória histórica que possibilitou o embasamento de discussões sobre bens culturais, tradição e patrimônio cultural, compreendidas como o arcabouço para os capítulos subsequentes, na defesa da carpintaria naval como uma tradição e um bem cultural a ser preservado.

“O espaço geopolítico e histórico da pesquisa” é o título do capítulo II. Na delimitação espacial, partimos de um núcleo mais abrangente, o Litoral Sul, apresentamos a Macrorregião sob a ótica da economia e a Microrregião do Baixo Sul, a identidade territorial verticalizada na Costa do Dendê, até chegarmos a Camamu e ao povoado de Cajaíba. Destaca-se no item em apreço, as semelhanças entre as cidades de Camamu e Maraú, do ponto de vista da paisagem natural e de construção baseada no formato de dois andares, sendo um administrativo e o outro comercial, seguindo a arquitetura praticada pelo governo colonial. Os espaços físicos, políticos, econômicos, turísticos, bem como a hidrografia local que possibilita a circulação de pessoas através dos rios que compõem a Baía de Camamu são demonstrados através de diversos mapas. No movimento histórico percorrido, não perdemos de vista a

associação da história de Camamu com o que se passava no processo de ocupação e povoamento do Brasil, articulados aos aspectos econômicos regionais e locais.

No capítulo III, “Traçando caminhos da construção naval”, apresentamos um panorama para a consolidação da carpintaria naval no Brasil e na Bahia, tendo em vista que a mobilidade entre cidades se dava, primordialmente, por vias fluviais e marítimas. A exploração de madeira específica para a construção de barcos na Capitania de Ilhéus, mais especificamente em Camamu é um ponto forte que evidencia o surgimento da construção naval nesta localidade. A importância dos barcos à vela no cenário estadual, por conta do extenso litoral da Bahia, sempre tiveram principalidade. As transformações que desencadearam a passagem do barco a vela para o de propulsão a motor, o papel do porto de Salvador e o desencadeamento de ações junto aos demais portos da Bahia, o advento das rodovias e os impactos da implantação do transporte rodoviário em detrimento do hidroviário são temas abordados nesse item.

As memórias dos sujeitos envolvidos no trabalho de carpintaria e as ações cotidianas são abordadas no capítulo IV, intitulado “Práticas construtivas da arte naval em Cajaíba”. O processo de aprendizado e a hierarquização dentro de um estaleiro, os significados de ser carpinteiro, marítimo e marinheiro, onde os trabalhadores apontam o fazer como o aprimoramento do saber, que é uma das características de um mestre da carpintaria. São apontadas as dificuldades de se chegar aos lugares pela falta de estradas ou das más condições das mesmas, bem como das poucas opções de rotas fluviais entre os povoados e a cidade de Camamu. Por fim, os elementos imprescindíveis à construção de uma embarcação, as etapas e culminância em se fazer o barco boiar e as considerações a respeito graminho – sistema de medidas de comprimentos - e os diversos tipos utilizados, de acordo com a região, são questões também trazidas pelas memórias dos trabalhadores navais de Cajaíba e abordadas nesse capítulo.

Pescaria (Canoeiro)

Dorival Caymmi⁵

Ô canoeiro
bota rede,
bota rede no mar
ô canoeiro
bota rede no mar.

Cerca o peixe,
bate o remo,
puxa corda,
colhe a rede,
ô canoeiro
puxa rede do mar.

Vai ter presente pra Chiquinha
ter presente pra Iaiá
ô canoeiro puxa do mar.

Cerca o peixe,
bate o remo,
puxa corda,
colhe a rede,
ô canoeiro
puxa rede do mar.

Louvado seja Deus
Ó meu pai.

Vai ter presente pra Chiquinha
ter presente pra Iaiá
ô canoeiro puxa rede do mar.

⁵ Álbum Canções Praieiras, Odeon, 1954.

CAPÍTULO I

1. RURALIDADES E PATRIMÔNIO CULTURAL

1.1 Ideias de Ruralidades

O município de Camamu, historicamente, tem mais da metade da sua população voltada para as atividades rurais e habitação no campo. Os dados estatísticos (Tabela 1) de cinquenta anos seguidos detalham essa informação.

Tabela 1 – Demonstrativo populacional de Camamu entre 1970 a 2010

Município	1970		1980		1991		2000		2010	
	Urbana	Rural								
Camamu	5307	20195	5979	23618	8125	24725	12107	21154	15618	19562
TOTAL	25502		29597		32850		33261		35180	

FONTE: IBGE – Censos de 1970 a 2010

A maioria dessa população predominantemente rural apresenta certa mobilidade entre campo e cidade a partir da década de 1990, em decorrência da crise da lavoura cacaueira que se inicia, quando muitas pessoas migram em busca de trabalho na cidade. Interessa notar que a maior parcela dessa população que sai do campo se desloca para Itabuna e Ilhéus, e também para outros centros urbanos, a exemplo das cidades de Eunápolis e Porto Seguro em que a densidade populacional é triplicada a partir dos anos noventa.

Isso propicia o desenvolvimento de uma discussão acerca desse rural e de seus possíveis significados, bem como uma análise acerca da categoria rural, das ruralidades, e as dicotomias presentes, através da produção de autores diversos, cujos olhares vêm balizando profícuo debate sobre o mundo rural, as novas ruralidades, o rural e o urbano, o rural não agrícola e as relações entre o campo e cidade. Ademais, refletir acerca dessa temática, teoricamente, possibilita compreender o processo de discussão que se delineia, em níveis internacionais e nacionalmente falando, na formulação de expectativas e perspectivas acerca do rural.

O século XX foi marcado por fatos que alteraram, de forma significativa, as respectivas sociedades coevas. Alguns deles representam essas alterações: Revolução Russa, Primeira Guerra, Crise de 1929, Segunda Guerra etc. Grande parte desses episódios resultou em milhares de mortes, ascensão do nazismo, embate entre dois blocos econômicos: capitalista e socialista. O socialismo desmorona, dando lugar a uma nova ordem mundial e, consequentemente, a uma globalização da economia, que interfere diretamente nas sociedades

contemporâneas. Tais mudanças colocam novos problemas para as Ciências Humanas, visto que as teorias sofrem interferências ou surgem a partir de circunstâncias políticas, sociais, econômicas ou geopolíticas que atingem a sociedade.

Eric Hobsbawm (1995) denominou o século passado de *A Era dos Extremos*, por conta da quantidade de eventos e suas respectivas motivações, bem como pela velocidade como os mesmos ocorreram e foram processados. Segundo ele, o “curto século XX” deixou inegável legado de questões e impasses. A história desse período foi construída em meio às calamidades, catástrofes, incertezas e crises, decompondo o que foi construído ao longo do século XIX. O desafio, segundo ele, traduz-se em imergir nos acontecimentos, buscando apreender ações e decisões que, desde 1914, constituíram o mundo do início do século XXI, um mundo onde passado e futuro parecem estar seccionados do presente (HOBSBAWM, 1995).

Profícuo debate acerca dos olhares que a Sociologia e a Antropologia vislumbram sobre o “rural x urbano”, como categoria analítica ou descritiva, ocorrendo de modo acentuado no século XX. Cientistas sociais, economistas, historiadores e outros pensadores de diversos campos do saber aprofundam estudos, no intuito de apreender os elementos formuladores da construção do rural, aí inseridas as diferenças entre rural e urbano, as dicotomias existentes entre campo e cidade, os conceitos de território e sua relação com a natureza.

As populações rurais, quase sempre, sofreram com os desencontros e interesses de formuladores de políticas públicas para o meio rural que, vinculados a uma sociedade exclusivamente urbana, não valorizavam as experiências das sociedades rurais como protagonistas, autoras e consumidoras de modos de vida diversos. Esses formuladores, além das questões burocráticas da produção, compreendiam apenas um mundo rural, uma só categoria de trabalhador rural, enfim uma sociedade homogênea.

Para Nelson Delgado, “a força do rural, inclusive da perspectiva estritamente econômica de geração de emprego e renda, depende da capacidade de aproveitar as potencialidades dessa diversidade e de utilizá-la de forma sustentável” (DELGADO, 2009:38). Acreditamos também que, da perspectiva histórica e sociocultural, é possível se constatar essa força e, nesse viés, acentuar o debate acerca dos olhares que a Sociologia e a Antropologia vislumbram sobre o “rural” como categoria analítica ou descritiva, faz-se necessário.

Esse novo momento desencadeou, no País, uma série de discussões que resultaram na elaboração de políticas que deram visibilidade aos indivíduos, percebidos como clientes, como beneficiários e, especialmente, como agentes dos processos históricos e culturais. Ao longo da primeira década deste século, muitas discussões ocorreram e muitas reivindicações foram feitas, culminando, em 2007, no “direito ao acesso às políticas públicas e à reprodução econômica e social sustentável de populações e povos existentes no meio rural, muitos deles condenados anteriormente à invisibilidade” (DELGADO, 2009:35), numa perspectiva de acentuar o reconhecimento dos sujeitos sociais. Nessa passagem do invisível para o visível, novos personagens tomaram forma e reivindicaram a sua inserção como beneficiários dessas políticas públicas.

Poderíamos dizer que esse tema vem passando por releituras interessantes já que, de certa forma, foi estigmatizado por muito tempo. Não foram poucos os autores que vaticinaram o fim do rural, seja por tratar-se de objeto anacrônico, seja por tratar-se de objeto fadado ao desaparecimento. Em torno disso, muitas concepções teóricas foram desenvolvidas, algumas

mais sofisticadas, outras meras variações em torno do fato de o rural ser considerado como algo atrasado, arcaico.

As reflexões de Sorokin destacam os contrastes entre o rural e o urbano num sentido unidirecional, isto é, apontando aspectos que fazem sobressair a cidade, o urbano, a indústria: do rural para o urbano, da agricultura para a indústria e a mobilidade horizontal da classe urbana. Acentua a intensidade, a solidez e a durabilidade das relações pessoais no campo, no entanto, este é visto como um lugar atrasado e com pouca mobilidade. Destaca a complexidade da cidade, caracterizada pela multiplicidade de grupos sociais e de funções, sendo assim um corpo social diferenciado do rural.

As análises dessas diferenciações apontam para duas realidades distintas que “são típicas não só desta ou daquela cidade e de seu aglomerado rural próximo em particular, mas da cidade e do campo em geral, quando e onde quer que ocorram” (SOROKIN, 1981:199). Nessa linha interpretativa, o tempo e o espaço se constituem em elementos fundamentais ao processo de mudança da sociedade rural para a urbana, de forma gradual e contínua, de modo que não ocorra uma ruptura.

A população rural, em desencontro com a Sociologia Rural e com a sociedade urbana preocupa Martins, ao afirmar que:

[...] na relação que cada homem trava com os outros e consigo mesmo através da História, através da alteração contínua das suas condições de existência, e consequentemente, da alteração contínua das suas relações sociais, como produto alienado da sua própria atividade (MARTINS, 1981:37).

Em sua crítica, é enfatizado o lado negativo dos representantes da Sociologia Rural que não valorizam e nem percebem as experiências da sociedade rural, enquanto protagonista, autora e consumidora de um modo de vida. Vai além, afirmando a necessidade de se perceber as irracionais e contradições existentes fora do mundo rural.

Isso nos leva a ponderar sobre as reflexões de Edward Said (1995:12-22) ao acentuar a imposição da cultura ocidental e a maneira de pensar dos dominadores ao ocupar territórios nos diversos espaços do ‘terceiro mundo’ como um direito e uma obrigação, eliminando-se quaisquer questionamentos ou alternativas que desviassem seus objetivos. Tal ponderação nos leva a associar as atitudes de se construir, a partir do lugar da cidade, imagens sobre o campo, o rural como uma invenção do urbano ou a partir do olhar urbano como única e verdadeira alternativa.

Apreciando as situações históricas, ao desenvolver sua reflexão a respeito da ambiguidade da Sociologia quanto à relação cidade-campo, Martins destacou que a gênese dessa dualidade “[...] tem a sua razão, que é uma razão anti-histórica, mas historicamente determinada” (MARTINS, 1981, p. 12), e que esse dualismo não deve ser encarado como algo equivocado ou ingênuo, mas carregado de significados para validar a suposta ideia de superioridade da cidade sobre o campo, do urbano sobre o rural, da indústria sobre a agricultura. A Sociologia Rural precisa provocar uma mediação na relação entre teoria e prática e exercitar o olhar de baixo para cima, e não de cima para baixo, de modo a aquilar, através desse olhar, a qualidade de vida, bem como se contagiar com os sonhos e esperanças das populações rurais (MARTINS, 2000:9-11).

Na crítica pertinente feita por Martins, Mingione e Pugliese na obra *A difícil delimitação do “urbano” e do “rural”: alguns exemplos e implicações teóricas*, eles destacam a incorporação gradativa da agricultura e da indústria e, consequentemente, de uma ampla integração entre estas. Para eles,

[...] a dicotomia urbano/rural, mesmo com interpretações muito elaboradas, continua a ser de uso corrente. É uma espécie de droga que muitos sociólogos tomam a princípio só em pequenas doses – para experimentar – e para fins exclusivamente descriptivos, mas da qual acabam por ficar dependentes (MINGIONE & PUGLIESE, 1987:88).

Interessante destacar que os autores citados, embora provoquem ampla discussão ao buscar romper com a dicotomia, também caem na armadilha ao interpretar o rural e o urbano a partir das características econômicas, tais como a alteração dos processos de produção e do mercado de trabalho, e a integração entre a agricultura e a indústria, buscando aproximar o rural do urbano de modo que o rural seja transformado, modificado. Portanto, corroborando a fala de Martins: “os esquemas teóricos de cunho dualista, subjacentes a muitas análises do mundo rural, têm sido alcançados por surtos de recusa, a que algumas vezes se dá, indevidamente, o nome de crítica” (MARTINS, 1981:11).

Maria Odila Dias (1998), ao refletir sobre a hermenêutica do cotidiano nas Ciências Humanas, destaca a necessidade de ultrapassar as dicotomias, tendo em vista que a

[...] historicidade de valores considerados estanques, como natureza e cultura, público e privado, sujeito e objeto, razão, emoções, paixões, dualidades têm, por certo, sua historicidade, a qual, porém, o pensamento contemporâneo vem procurando transcender (DIAS, 1998:231).

Ressalta, ainda, a autora, que o conhecimento da experiência de vida em sociedade somente se torna viável com a desconstrução dessas dualidades.

Acreditamos estar longe de um esgotamento das discussões sobre o rural e as dicotomias a este associada. Podemos também, de forma otimista, dizer que está em curso um processo de valorização do rural, suscitando, por isso mesmo, o surgimento de revisões e revisitações teóricas, demandando problemáticas que buscam possíveis caminhos para melhor compreensão dessa temática na sociedade contemporânea, visto que o final do século passado desencadeou um processo de modificação e transformação da ‘cultura material’ por conta de modelos que se direcionavam a partir de tecnologias da informação.

As últimas décadas testemunharam um grande aprimoramento de técnicas e de tecnologias voltadas para a geração de conhecimento para atividades ligadas à agricultura e de outras atividades não agrícolas, desenvolvidas em espaços tidos como rurais e urbanos. Ademais, os “modelos” adotados para o meio ambiente propiciam o desencadeamento de uma crise na capacidade explicativa do rural, fazendo surgir a necessidade de se discutir questões acerca da dicotomia dos termos de troca entre zonas rurais e urbanas, bem como das motivações que incentivam o interesse pelo “rural” e pela “ruralidade” e que não se vinculam, necessariamente, com o agrícola.

Havia, anteriormente, a preocupação de direcionar recursos apenas para as atividades de produção em larga escala e em grandes extensões de terra. Progressivamente, o projeto democratizante (DELGADO, 2009) representou um grande passo para a produção de alimentos, a difusão das redes e de novas tecnologias via satélite, levando informações sobre técnicas e formas mais apropriadas de cultivo ao pequeno agricultor, ao camponês, enfim, aos diversos trabalhadores do meio rural, o que, certamente, interferiu positivamente, tanto na dinâmica dos limites entre o campo e a cidade, como no *modus vivendi* dos sujeitos do meio rural.

Maria José Carneiro (1998), ao desenvolver trabalho sobre ruralidade e novas identidades em construção, afirma a dificuldade de delimitar fronteiras entre a cidade e o campo, tomando como parâmetro classificações econômicas e culturais. É de se observar que

as transformações nas relações sociais e de trabalho no campo modificam as categorias - urbano e rural – que, idealizadas a partir de representações sociais, não correspondem à realidade cultural e social. Carneiro alerta, ainda, que os processos de transformação não atingem, de forma igual, todo o ‘campo’, portanto, modelos de análise são pouco eficientes, devendo-se evitar a adoção de medidas uniformes e modelares para a ruralidade. Há de se pensar “em várias ruralidades que se expressam de formas diferentes, em universos culturais, sociais e econômicos heterogêneos” (CARNEIRO, 1998, p. 53), de modo a não provocar disputas desiguais. Impõe-se, igualmente, ampla reflexão acerca da noção de localidade, enquanto possibilidade de interação da sociedade civil organizada, visto que a “ruralidade não é mais possível ser definida com base na oposição à urbanidade” (CARNEIRO, 1998, p.73).

As reflexões apontam para a diversidade de questões sobre o rural como estilo de vida no Brasil e também como uma nova ‘emergência das ruralidades’ para as sociedades contemporâneas, cujas abordagens trazem permanências, mudanças, adequações e indignações significativas para cada dimensão - social, política, ambiental, cultural e econômica - que se preocupa em aprofundar estudos tendo o rural e o urbano como objeto. Eli Napoleão de Lima destaca esse novo tratamento dado às categorias ora em análise, ao afirmar que

Em termos de discurso, o rural não é mais o agrícola, é o campo, uma paisagem rural associada à natureza, à memória de uma sociedade camponesa, um patrimônio a preservar. Cai a lógica produtivista e vem à tona a da qualidade de vida. A nova ruralidade se torna um estilo de vida (LIMA, 2005: 45).

É nesse contexto que Moreira (2005) acentua uma ruptura no processo de apreensão do rural na passagem da modernidade para a pós-modernidade, buscando romper com a ideia do rural como atraso a ser superado por essa modernidade. Desse modo, as noções de rural e território aparecem associadas à noção de natureza. Moreira utiliza o território como unidade de referência, sugerindo que as disputas por hegemonias, em sua dimensão política, ocorrem nele. É no território que emergem as complexidades das relações entre atores, na cotidiana conquista para a construção de novas identidades sociais, destacando as especificidades das vivências da modernidade no ‘centro e na periferia’, de forma ‘hegemônica/não hegemônica’.

No século XXI, Silvana de Paula (2005) indica a crise da cidade pela própria cidade, que deixa de ser o lugar da alegria e do prazer. Passa a se constituir numa questão social, visto que a ideia de ‘civilidade, refinamento, cultivo’ – princípios etimológicos da cidade – na sociedade contemporânea, está associada à violência, ao temor, à agressividade, numa constante ameaça aos seus habitantes. Tal ideia vai de encontro ao objeto de desejo que se idealizou para uma cidade: “a busca de realização prazerosa, exigindo-se uma conexão promovida pela experiência temporária de fuga da cidade materializada nas viagens de finais de semana de cidadãos para o campo” (DE PAULA, 2005: 242).

Há que se observar que a suposta ‘invasão do campo pela cidade’ sinaliza para algo mais complexo, que vai além de uma ruralização da cidade, onde não se amparam as linhas de continuidade e resistência ao tradicional, mas “tematizações da natureza e do trabalho agrícola antenados com a contemporaneidade” (DE PAULA, 2005: 244). A busca pelo campo não está associada diretamente ao saudosismo da roça e da atividade agrícola. Sua essência é representada por bonança, calmaria, benevolência, como também pela necessidade de ir ao encontro da natureza, não de forma aleatória, mas a partir do cumprimento de regras e códigos nos moldes das cidades. Exemplos disso: o turismo ecológico, as trilhas na mata, o alpinismo, a canoagem, que são regidos por normas. Em outras palavras, busca-se

[...] o prazer e a emoção proporcionados por elementos compreendidos em padrões de civilidade, ou seja, elementos considerados ausentes da imagem contemporânea de cidade. [...] Assim, o que se procura na natureza e no campo são justamente os elementos capazes de restituir para a experiência do cidadão o senso de urbanidade, ou seja, restituir ‘qualidade de urbano; civilidade; cortesia; afabilidade’ (DE PAULA, 2005: 245).

A qualidade de vida passa a ser associada à reabilitação da cidade, onde projetos urbanísticos propõem a valorização de áreas verdes. Contrariamente a essa assertiva, os moradores de Cajaíba, de modo geral, e os trabalhadores navais de forma mais específica, percebem no seu espaço, a possibilidade de usufruir de um estilo de vida que o caráter rural proporciona. A paisagem que se apresenta é concebida e utilizada, ao mesmo tempo, como estímulo às ações que sejam capazes de valorizar os atributos locais e regionais no seu processo de desenvolvimento sem, contudo, a necessidade de associar esse processo a um rural de cunho essencialmente agrícola.

1.1.1 Políticas públicas para o desenvolvimento rural na Bahia

Para identificar como as categorias rural, urbano, território e espaço rural são interpretadas ou definidas pelos formuladores da chamada “política de desenvolvimento rural na Bahia”, ancoradas na perspectiva territorial, elegemos o texto “Relatório Final do Diagnóstico” (SEI, 2004b), publicado pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI-BA⁶.

Inicialmente é importante destacar que a própria ideia de desenvolvimento, embutida no diagnóstico elaborado para a implantação da abordagem de desenvolvimento territorial rural, já traz, em certa medida, a noção de transformação do rural de objeto atrasado em algo a ser desenvolvido, mudado, moldado por uma visão urbano-centrada. Logo, na apresentação do relatório, a SEI discorre sobre o fato de que, apesar das recentes e muitas transformações ocorridas em parte do que eles denominaram ‘Novo Rural’, “ainda persiste no Estado um rural atrasado, com muitos problemas econômicos e sociais e longe de aproximar-se do ‘novo rural’ (SEI, 2004b:7).

O supracitado relatório representa a síntese da pesquisa “Análise territorial da Bahia rural”, realizada entre 2003 e 2004, que objetivou realizar um diagnóstico acerca do rural no Estado. Tanto o relatório quanto o diagnóstico surgiram no bojo do Plano Nacional de Desenvolvimento Rural Sustentável (PNDRS), por meio de um acordo de cooperação técnica firmado entre o Instituto Interamericano para a Cooperação Técnica (IICA) e o Ministério de Desenvolvimento Agrário (MDA). Tal acordo viabilizou a produção de um estudo do Rural baiano que subsidiou, à época, o Plano Estadual de Desenvolvimento Rural Sustentável (PEDRS). Vale salientar que a “Análise Territorial da Bahia Rural” teve como propósito,

“Montar e testar uma metodologia capaz de, ao mesmo tempo, identificar, caracterizar e classificar, em ordem de prioridade para a política pública desenvolvimentista, projetos territoriais que possam ser fomentados ou replicados (SEI, 2004b:5).

Assim, a partir de uma hierarquização proposta pelos formuladores da política de desenvolvimento rural, naquele documento, os municípios da Bahia, conforme, se

⁶ Esta Superintendência é vinculada à Secretaria de Planejamento do Governo do Estado da Bahia, cuja atuação, dentre outras, é a de propor políticas públicas que atendam às demandas do Estado.

constituiriam em 41 territórios, para os quais foram estabelecidas diretrizes de planejamento, com níveis diferenciados de prioridade para a intervenção governamental, tanto em termos de recursos humanos quanto em termos de recursos materiais. De imediato, a primeira observação que salta aos olhos é a existência de um ou mais projetos territoriais em um mesmo espaço geográfico. Outra constatação é a construção de uma “réguas” com gradações do rural: rural deprimido, rural dinâmico, rural transitório (Figura 1). O rural dinâmico é aquele em que o agronegócio está florescendo com uso intensivo de capital e dos recursos naturais. Parece ser essa a tônica norteadora do programa: catapultar o rural deprimido transformando-o em um rural dinamizado e moderno.

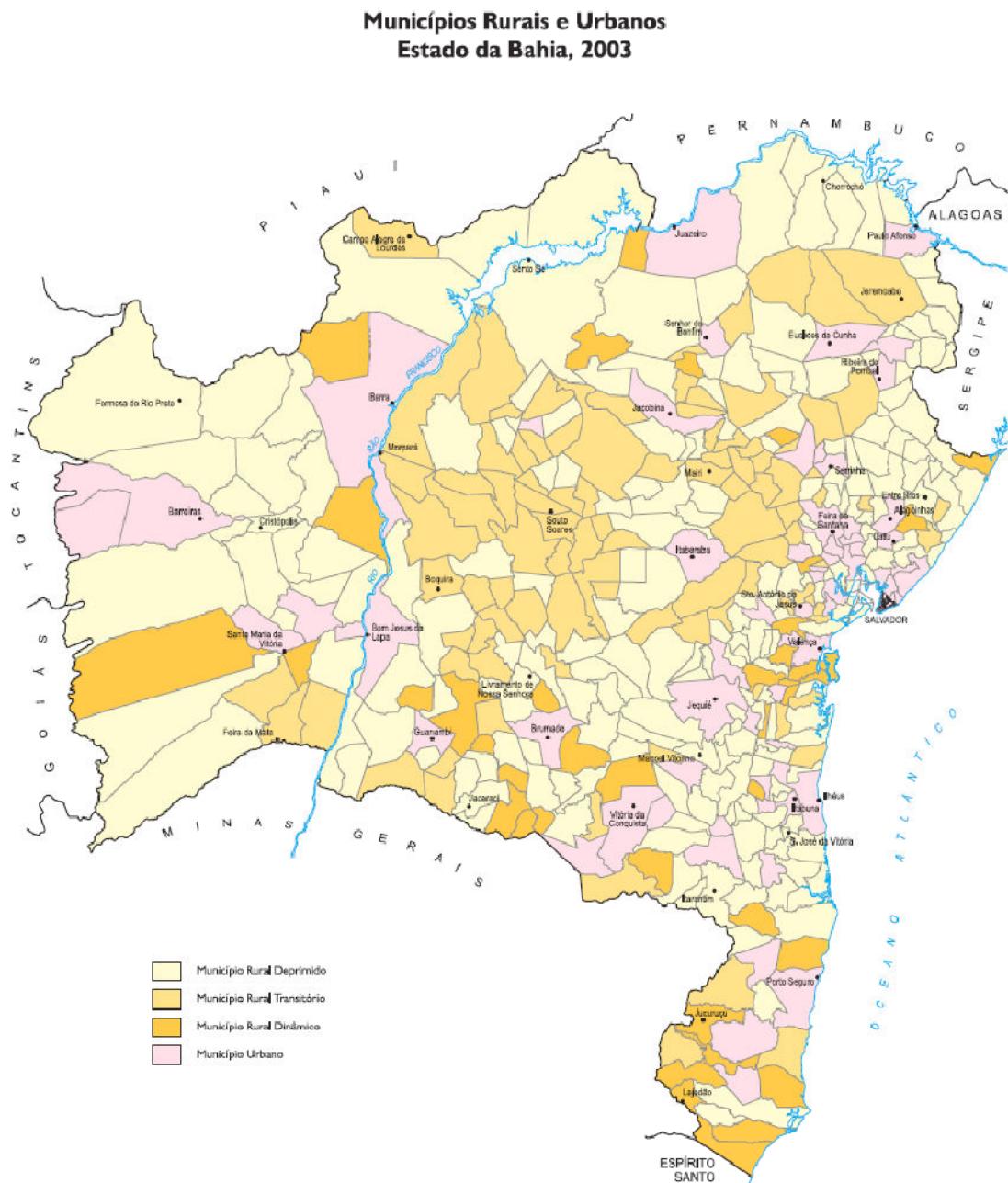


Figura 1 - Municípios rurais e urbanos do Estado da Bahia, em 2003. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, 2004a.

Apesar de alguns aspectos inovadores da abordagem territorial adotada na Bahia, vários equívocos permanecem, além da consequente dificuldade operacional na condução de uma política dessa natureza, haja vista a tradicional e consolidada forma de planejamento administrativo e a liberação de recursos por unidades municipais.

O documento Análise Territorial da Bahia Rural principia discutindo a multiplicidade de definições da categoria território. Assume, ao longo de seu texto, que, embasado em uma tradição francesa de planejamento *-aménagement du territoire-* o território, para fins da política pública baiana, tem a dimensão política como elemento central e nestes termos, é concebido como:

“Um espaço definido por um projeto político institucional. Entende-se que, por meio da ação integrada e acordada entre instituições do setor público e da sociedade civil organizada, desenvolvem-se atividades que assegurem a formação e a consolidação do território” (SEI, 2004b:5).

Nessa vinculação do território a um projeto político pressupõe-se que a categoria território perpassará todas as instâncias, projetos e programas governamentais, além da articulação entre instituições representativas dos atores sociais envolvidos. Arilson Favaretto (2009), ao analisar as políticas de desenvolvimento territorial em curso no País, destaca, de forma elogiosa, essa perspectiva da política baiana. Segundo o autor, na Bahia:

“Existe uma expectativa de que, com a territorialização do Plano Plurianual, um volume maior de investimentos seja feito de acordo com as prioridades definidas nos territórios. Além disso, a intenção anunciada por gestores públicos do governo da Bahia, de buscar harmonizar iniciativas como os programas de gestão de recursos hídricos, as políticas e investimentos territoriais e o zoneamento econômico-ecológico, podem fazer desta experiência aquela mais próxima da abordagem territorial” (FAVARETTO, 2009:22).

Entretanto, ainda que em termos de planejamento a tônica tenha sido a transversalidade do território como categoria operatória para o desenvolvimento, o que, em termos teóricos representa um diferencial em relação aos demais programas em curso, pode-se inferir, pelo perfil dos programas até agora encetados, que os recursos liberados e as regiões beneficiadas pelas secretarias do Estado, e o planejado inicial não tenham ainda se concretizado, pois a forma das intervenções governamentais continua sendo aquela legitimada durante anos: pouca sintonia entre as secretarias e os órgãos executores com políticas e direcionamento de recursos para regiões com maior poder de barganha política.

Por outro lado, a centralidade da participação das instituições representativas das categorias, dos atores ou agentes sociais, na política de desenvolvimento territorial traçada para o Estado é positiva, porém, em alguns casos, dependendo da natureza do trabalho a ser desenvolvida, a política pode ser “assumida” nos territórios por determinadas categorias, tais como agricultores empresariais ou empresários rurais, determinando-se, assim, o tipo de ação a ser executada e os beneficiários das ações, demonstrando um rural desvinculado ou não interligado diretamente à atividade agrícola.

Dois pontos merecem destaque na abordagem do programa baiano: um é a abordagem do rural para além da dimensão meramente produtiva. Nela, o ‘universo social rural’ é compreendido como o conjunto dos interesses, experiências e passagens que se estruturam em função da ‘vida rural’, quais sejam, “extrativismo, agropecuária, garimpo, pesca, aquicultura, artesanato, turismo, lazer e habitação, bem como os movimentos sociopolíticos representativos desses segmentos” (SEI, 2004b:115). Nessa concepção, abrangem-se, de modo significativo, tanto as ocupações quanto as atuações políticas dos seus atores, não se

restringindo a uma abordagem produtivista. Há, em síntese, o reconhecimento do “crescimento de atividades agropecuárias modernas intimamente ligadas às agroindústrias e o surgimento de novos produtos” tanto quanto de “atividades não-agropecuárias”, configurando assim um rural maior que o setor agropecuário (SEI, 2004b:7).

Observa-se, na análise desses planejadores, uma diversidade crescente das atividades no universo rural, sugerindo abraçar a ideia de Elena Sarraceno (1996), quando ela afirma que essa diversidade contribui para o rompimento do rural como homogêneo. Essa autora destaca que a diferenciação espacial traduz-se numa referência para a compreensão da ruralidade como um conceito territorial, assim como o urbano, salientando que existem várias formas de perceber as diferenças espaciais rural-urbano. Frequentemente sustenta-se que a diferença é de natureza social, interligada ao modo como estão distribuídas as populações e as cidades no território ou também de natureza cultural ou ainda quanto ao tipo de atividades.

O segundo ponto importante na Análise Territorial da Bahia Rural é a superação da dimensão município para efeito de intervenção, visto que ações e atividades conduzidas efetivamente extrapolaram os limites espaciais de âmbito municipal. No documento produzido pela SEI, busca-se enfatizar a necessidade de se conceituar o universo rural a partir das complexidades e ‘situações históricas’ de cada território, de modo a romper com a unilateralidade enfatizada pela perspectiva urbana e industrial em que o universo rural se identifica com a falta de capacidade de incorporar ‘progresso’ (SEI, 2004b:116), com vocação para a ampliação do atraso.

Todavia, ao mesmo tempo em que inova ao considerar a complexidade e historicidade de cada território, os formuladores do programa Bahia Rural adotaram uma tipologia para os territórios, conferindo-lhes diferentes *status* de intervenção em termos de política pública. Criou-se, assim, uma graduação para intervenção, revisitando-se a ideia do *continuum*: em um extremo, localizar-se-iam os territórios prioritários, seguidos dos potenciais, e, finalmente, os não prioritários para intervenção. Neste sentido, emergem territórios caracterizados por uma economia agrícola produtiva e exercida de forma “profissional”, outros empobrecidos e poucos “modernos”, e ainda aqueles onde o rural assume um papel marginal em face dos processos de urbanização.

Finalmente, na constituição da política territorial no Estado da Bahia, foi realizada a classificação dos municípios baianos em urbanos e rurais e, entre estes últimos, aqueles que seriam ‘rurais dinâmicos, transitórios ou deprimidos’. Para distinguir um município rural de um município urbano, foram utilizados dados demográficos municipais, comparando-os com os das regiões de inserção dos respectivos municípios. As classificações do rural em dinâmico, transitório e deprimido foram feitas a partir da variação do Índice de Desenvolvimento Econômico (IDE) e do Índice de Desenvolvimento Social (IDS) dos municípios, entre os anos de 1995 a 2000. Numa segunda etapa, já com a política de desenvolvimento territorial sendo implantada, procedeu-se a classificação dos projetos territoriais em curso. Aqueles com trajetória histórica e articulação institucional atuante e bem definida foram intitulados ‘territórios consolidados’, e os outros, em fase inicial de execução, não configurando ainda uma atuação estruturada, foram considerados ‘territórios emergentes’(SEI, 2004b:114).

Sorokin e Zimmerman, na defesa da valorização do *continuum* rural-urbano, desenvolveram um modelo analítico para o estabelecimento de definições das sociedades urbanas e rurais, tendo em vista que a crítica que se faz das diferenças “entre o mundo rural e o mundo urbano é também absolutamente necessária para a explicação causal de várias outras diferenças entre o rural e o urbano” (SOROKIN *et al.* 1981:199). Os autores, ao argumentarem que a Sociologia preocupa-se com diferenças que sejam universais no espaço e contínuas no

tempo, indicam aspectos que compõem o mundo rural e o mundo urbano, através de diferenças ocupacionais, ambientais, relativas ao tamanho espacial da densidade populacional, referentes à homogeneidade e heterogeneidade das populações, da diferenciação, estratificação e complexidade social, de mobilidade social e de sistema de integração social.

Não obstante serem apresentadas argumentações de estudos que buscam o diferencial do rural é possível constatar que, com poucas exceções, o rural que se apresenta nas publicações analisadas não foge àquela ideia de pobreza, falta de acesso, inabilidade, de atraso, submissão e subordinação em relação ao urbano. A experiência em curso no Estado da Bahia ainda é relativamente recente para se ter uma avaliação mais criteriosa em relação aos rumos da política centrada na abordagem territorial visando “promover o desenvolvimento rural” no Estado. Entretanto, os documentos orientadores analisados, conforme visto dão uma visão, ainda que preliminar, do rural como espaço atrasado e que tem que ser transformado, modernizado, confirmando assim os pressupostos dos autores apontados nesse texto, em que cidade continua no ‘comando’, sendo a valorização do campo uma reinvenção citadina.

Na Bahia, há uma visível diferenciação entre o rural agrícola e o urbano não agrícola como categorias historicamente resolvidas. As iniciativas de estabelecer um rural não-agrícola ou mesmo um urbano agrícola são pontuais e restringem-se a específicos espaços e regiões. A maior parte das atividades não-agrícolas se concentra nos centros urbanos. Deve-se destacar que determinados núcleos populacionais, os aglomerados de pessoas que habitam, pelas estatísticas oficiais, em “centros urbanos”, são, na verdade, moradores de núcleos rurais. Isso nos leva a inferir que as classificações apontadas pelos órgãos de análises estatísticas induzem a erros e equívocos como a subordinação do rural pelo urbano. Portanto, existe um aglomerado de pessoas contabilizado como “urbano”, porém a economia e a ação das pessoas estão relacionadas com o espaço rural. Percebe-se, diante disso, a importância de se compreender “que a análise rural é variável no espaço e principalmente no tempo (...) o rural como categoria concreta e regionalmente caracterizada” (SEI, 2004b:116), nos remetendo às bases teóricas de autores anteriormente mencionados, que articulam o rural e o urbano e o tempo e o espaço.

As reflexões elaboradas acerca do que é rural e sua relação, ou não, com o urbano, principalmente, na segunda metade do século XX, apontam para a diversidade de questões referentes às sociedades contemporâneas. Um número considerável de cientistas das Humanidades discute, no interior da academia e em outros órgãos públicos e privados, as possibilidades interpretativas sobre o ‘mundo rural’ e sua instrumentalização, visto que a contemporaneidade modificou, sensivelmente, os comportamentos, os hábitos, as noções de tempo, de espaço e de distância.

Enfim, o mundo se configurou digitalmente e esse novo momento caracterizou-se pela aplicabilidade da informação para a geração de novos conhecimentos, numa dinâmica de retroalimentação onde a velocidade superou o tempo de maturação e os espaços rurais, antes percebidos apenas como lugares de produção agrícola, se configuraram em lugares de muitas possibilidades, tendo em vista que as sociedades que as habitam esses territórios, tem especificidades, modos de viver que oportunizam outras vertentes, tais como a busca de melhoria da qualidade de vida, opções por estilos de vida e o desenvolvimento de práticas de trabalho que possuem como referencial as suas trajetórias históricas.

1.2 Patrimônio e Bens Culturais

Compreendemos a prática construtiva dos carpinteiros navais de Cajaíba como um bem cultural a ser preservado e registrado. Todavia, entendemos também que essa ação – de registro – somente se concretizará através do interesse e desejo dos próprios habitantes que, após terem acesso aos procedimentos, às legislações pertinentes e também às respectivas implicações, irão decidir e definir como eles querem interpretar essa realidade. Desse modo, no texto que se segue, são apresentados alguns caminhos percorridos por estudiosos e instituições acerca da questão do patrimônio cultural material e intangível, que reunimos através de pesquisa bibliográfica.

O século passado foi marcado por uma série de ações que culminaram no avanço de ações em prol da preservação de bens culturais, no sentido de proteger bens culturais materiais e também aqueles de natureza intangível, em níveis nacional e internacional, cujos resultados são contemplados nos primeiros anos do século XXI. Há de se observar que o próprio caminho percorrido pelos que fomentaram essa conquista foi marcado por lutas e tensões, e que muito ainda está por ser feito, visto que o entendimento do termo patrimônio, bem como o seu gerenciamento com vistas à preservação tem se modificado ao longo do tempo, de acordo com o planejamento de políticas públicas, o grau de envolvimento de dirigentes e as reivindicações dos grupos interessados.

Desde fins do século XIX já se debatia acerca da necessidade de estabelecer políticas objetivando a proteção do ‘patrimônio histórico da humanidade’. No inicio do século XX, tal debate, especialmente provocado por países da Europa Ocidental, objetivava a elaboração de princípios universais de condutas a serem adotadas pelos Estados para a preservação dos bens culturais materiais, especialmente em períodos de guerra (PELEGRINI, 2008:161). Com pequenas alterações, essa postura se mantém até o início da segunda metade do século XX, num duplo sentido: proteger os bens culturais em tempos de conflitos bélicos e, em tempos de paz, o desenvolvimento de políticas permanentes, no sentido de preservar e restaurar os bens, porventura, danificados (PELEGRINI, 2008:161).

Convém lembrar que nesse período aconteceram inúmeros conflitos, destacando-se duas grandes guerras mundiais em que o território europeu e parte do asiático experimentaram grandes destruições, e a ‘postura’ acima indicada certamente possibilitou a preservação de inúmeros monumentos e edificações, especialmente da Europa. No Brasil, essa temática passa a ser uma preocupação desde a década de 30 do século passado, através de reflexões da ciência antropológica, representada, à época, por Mario de Andrade, que alertava sobre a complexidade e abrangência cultural do nosso país. Nessa vertente, a discussão acerca de patrimônio cultural deveria atentar para a riqueza e diversidade cultural brasileiras, onde várias culturas resultam em variados bens culturais, tanto nas sociedades mais complexas, como nas sociedades tradicionais.

Em meio a Guerra Fria (1945), é criada a UNESCO, com inúmeras atribuições, dentre elas, a “defesa do patrimônio mundial da humanidade” (PELEGRINI, 2008:161), cuja preocupação persiste no patrimônio materializado, tais como edifícios, monumentos e obras de artes, compreendido naquele momento como patrimônio histórico. As Recomendações de Paris, de 1964, reafirmam esse objetivo, ao considerar bens culturais ’

[...] os bens móveis e imóveis de grande importância para o patrimônio cultural de cada país, tais como as obras de arte e de arquitetura, os manuscritos, os livros e outros bens de interesse artístico, histórico ou arqueológico, os documentos etnológicos, os espécimens-tipo da flora e da

fauna, as coleções científicas e as coleções importantes de livros e arquivos, incluídos os arquivos musicais.⁷

Em 1970, com o intuito de proteger os bens culturais, a UNESCO cria novas recomendações, com destaque para o significado da expressão ‘bens culturais’: “quaisquer bens que, por motivos religiosos ou profanos, tenham sido expressamente designados por cada Estado como de importância para a arqueologia, a pré-história, a história, a literatura, a arte ou a ciência”⁸.

São elencadas, pelo documento indicado acima, onze categorias relacionadas aos bens culturais, sendo todas materializadas em algum objeto, seja um documento escrito, um edifício, um selo, um áudio, uma mobília etc. Nos anos subsequentes, discussões são fomentadas para alteração e explicitação que melhor se aproximem de um conceito para ‘patrimônio cultural’, de modo a ampliar a ideia de abarcar outros elementos, tanto materiais, como imateriais.

Com entendimento similar ao apresentado na década de setenta pela UNESCO acerca das concepções de patrimônio, a política brasileira visava à proteção de bens materiais, de monumentos e edifícios que fossem ‘significativos para a história oficial’, limitando assim a concepção de ‘patrimônio’ e de ‘identidade cultural’. A incorporação, bem como a análise e elaboração de critérios para a definição do que viria a ser um patrimônio cultural também estavam limitados pois grande parte dos bens era de propriedade do Estado ou da Igreja Católica. Afora isso, não era visto como bem cultural uma produção proveniente de grande parte da população. Somente poderia ser ‘incorporado’, aquilo que era associado ou defendido como um bem significativo para o que se convencionou de ‘identidade nacional’ (PELEGRINI, 2008:151-52) e os bens culturais tradicionais populares não eram compreendidos como tal.

Segmentos de diversos países e de distintos desígnios aprimoraram suas reivindicações. Países do continente latino-americano, tais como Colômbia, República Dominicana, Peru, México, Bolívia e Brasil provocaram discussões, junto à UNESCO, para uma revisão do significado de ‘patrimônio’, visando à elaboração de novos critérios de avaliação e de preservação de bens culturais, a ampliação do conceito de cultura tradicional e popular e a incorporação da cultura imaterial ou intangível, como categoria a ser valorizada. A ‘Declaração do México’ representou esse momento, sendo desdobrados, a partir de então, inúmeros debates de modo a demarcar essas questões. No Brasil, a Carta Constitucional de 1988 deu uma nova direção, ao garantir a todos, através do Estado,

O pleno exercício dos direitos culturais e o acesso às fontes da cultura nacional (...), apoiar, proteger e incentivar a valorização e a difusão das manifestações (...) da cultura popular, indígena, afro-brasileira e de outros grupos envolvidos no processo civilizatório nacional.⁹

O artigo seguinte amplia, de forma significativa, a compreensão do que se considera patrimônio cultural, bem como o estabelecimento de bens culturais intangíveis, visto que, como já dito anteriormente, eram considerados apenas os bens culturais materiais. Preconiza, portanto, como patrimônio cultural brasileiro:

Os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I

⁷ UNESCO, Recomendação de Paris, 1964.

⁸ UNESCO, Recomendação de Paris, 1970.

⁹ Constituição Federativa do Brasil, 1988, art. 215, § 1º.

¹⁰ Constituição Federativa do Brasil, 1988, art. 216.

- as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.¹⁰

Por cerca de uma década, debateu-se, elaborou-se e veiculou-se proposições acerca dessa temática, com a preocupação de possibilitar o registro de bens culturais de natureza imaterial através de uma política pública brasileira. O desdobramento dos artigos acima apresentados resultou na publicação de normas com vistas à preservação do patrimônio imaterial, através do Decreto 3551, de 4 de agosto de 2000, antecipando-se à Convenção que ocorreria no ano de 2003, em Paris. Esse decreto propiciou a inserção – junto com os já existentes¹¹ - de novos livros de registros patrimoniais. Observa-se, pelas temáticas, que estes novos livros revestem-se de grande importância, pelos cunhos qualitativos e articulados entre si, cujo objetivo a ser atingido traduz-se na salvaguarda de bens culturais intangíveis.

Mais recentemente, em 2003, realiza-se a ‘Convenção para a salvaguarda do patrimônio imaterial’, considerado um marco significativo, visto que é esse documento que “norteia as políticas em defesa dos bens culturais em todo o mundo (...) e as mais distintas comunidades com suas respectivas manifestações culturais vêm adquirindo visibilidade e reconhecimento social” (PELEGRIINI, 2008:164). A Convenção em Paris para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, que ocorreu em 17 de outubro de 2003, considera

A importância do patrimônio cultural imaterial como fonte de diversidade cultural e garantia de desenvolvimento sustentável” e também “a profunda interdependência que existe entre o patrimônio cultural imaterial e o patrimônio material cultural natural”, bem como “reconhecendo que os processos de globalização e de transformação social, ao mesmo tempo em que criam condições propícias para o diálogo renovado entre as comunidades, geram também, da mesma forma que o fenômeno da intolerância, graves riscos de deterioração, desaparecimento e destruição do patrimônio cultural imaterial, devido em particular à falta de meios para sua salvaguarda.¹²

Exprime como ‘patrimônio cultural imaterial’

As práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Esse patrimônio cultural imaterial, que se transmite de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade e contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana¹³.

Concluindo, destaca que o patrimônio cultural imaterial se manifesta “nas tradições e expressões orais (...), expressões artísticas, celebrações, práticas sociais, rituais e atos festivos,

¹⁰ Constituição Federativa do Brasil, 1988, art. 216.

¹¹ Pelegriini (2008:170) informa que os primeiros livros foram instituídos em 1937, denominados: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Livro do Tombo Histórico; Livro do Tombo das Belas Artes e Livro das Artes Aplicadas.

¹² UNESCO, Recomendações de Paris, 2003.

¹³ UNESCO, Recomendações de Paris, 2003.

conhecimentos e práticas relacionadas à natureza e ao universo e às técnicas artesanais tradicionais”¹⁴, devendo-se levar em consideração o patrimônio ora em discussão, “compatível com os instrumentos internacionais de direitos humanos existentes e com os imperativos de respeito mútuo entre comunidades grupos e indivíduos, e o desenvolvimento sustentável”¹⁵.

Há de se observar, igualmente, que as reflexões acerca de patrimônio não se limitam às discussões estritamente conceituais. Elas extrapolam, ou devem extrapolar as reflexões, tendo em vista a necessidade de um envolvimento com os sujeitos diretamente vinculados ao bem que se quer preservado e sua associação com os instrumentos de preservação, pois “cada vez mais, a preocupação em preservar está associada à consciência da importância da diversidade – seja da biodiversidade, seja a diversidade cultural – para a sobrevivência da humanidade. Esta inquietação deve estar presente nos desdobramentos do processo, de modo que ao formular ou implementar políticas preservacionistas não se perca de vista a ‘relação da sociedade com seus bens culturais, sem que se perca de vista os valores que justificam a preservação (FONSECA, 73-75).

Percebemos essas manifestações presentes no saber e no fazer dos carpinteiros navais de Camamu, desde um tempo mais remoto, com veremos nos próximos capítulos.

Em meio a essa dinâmica, as contribuições e as abordagens apresentadas neste capítulo são significativas para a dimensão social da nossa pesquisa, que, necessariamente, está interligada a questões de cunho político, ambiental, econômico e cultural. Certamente que não foi nossa pretensão dar conta de todas essas demandas. Coube-nos, nesta oportunidade, dizer das substanciais perspectivas acerca dos significados de ruralidades e de encaminhamentos de elementos pertinentes ao patrimônio cultural. Não obstante, as dimensões socioculturais emergem, recolocando o rural em evidência no momento em que o incorporamos ao contexto estudado.

Um lugar que tem em sua composição sociedades ribeirinhas, uma grande diversidade de fauna e flora, atividades extrativistas de pesca e cata de mariscos, uma rede hidrográfica que interliga ações voltadas para a sociedade, para a política e para a economia entre os povoados e as cidades, dão o tom da ruralidade que eles, os moradores compreendem como o seu estilo de vida, trazido pelos seus antepassados, de morar e trabalhar seguindo uma tradição e com isso, consolidando a história da arte de fazer boiar o barco, como uma ação cotidiana.

Inegável repensar, portanto, o rural como uma categoria operatória, intrínseca à prática dos artífices “como um conjunto de formas concretas a compor espaços produzidos pela sociedade” (BIAZZO, 2008:141) e a potencialidade da tradição representada no saber e saber fazer dos carpinteiros navais, como veremos adiante.

¹⁴ UNESCO, Recomendações de Paris, 2003.

¹⁵ UNESCO, Recomendações de Paris, 2003.

É doce morrer no mar

Dorival Caymmi¹⁶

É doce morrer no mar
Nas ondas verdes do mar
É doce morrer no mar
Nas ondas verdes do mar
A noite que ele não veio foi
Foi de tristeza prá mim
Saveiro voltou sozinho
Triste noite foi prá mim
É doce morrer...
Saveiro partiu de noite foi
Madrugada não voltou
O marinheiro bonito
Sereia do mar levou
É doce morrer...
Nas ondas verdes do mar meu bem
Ele se foi afogar
Fez sua cama de noivo
No colo de Iemanjá
É doce morrer...

¹⁶ Álbum Canções Praieiras, Odeon, 1954.

CAPÍTULO II

2. O ESPAÇO GEOPOLÍTICO E HISTÓRICO DA PESQUISA

2.1 Delimitação Geopolítica

Em conformidade com os dados do IBGE a área territorial da Bahia (

Figura 2) é de 564.733.177 km¹⁷, e é o estado federativo que possui o maior litoral do Brasil, com 1.183 km de extensão.



Figura 2 - Mapa da extensão territorial da Bahia. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, 2004a.

¹⁷ IBGE - <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/areaterritorial/principal.shtml>, acessado em 12 de abril de 2013.

A zona costeira baiana está subdividida em três setores assim denominados: Litoral Norte, Salvador e Baía de Todos os Santos, e o Litoral Sul (

Figura 3). Este, por sua vez, é composto por vinte e seis municípios distribuídos na Região intitulada Macrorregião do Litoral Sul. Para verticalização do potencial econômico a Macrorregião se divide em Microrregiões do Baixo Sul (Figura 4), Extremo Sul e Litoral Sul, que compõem o seu território físico.

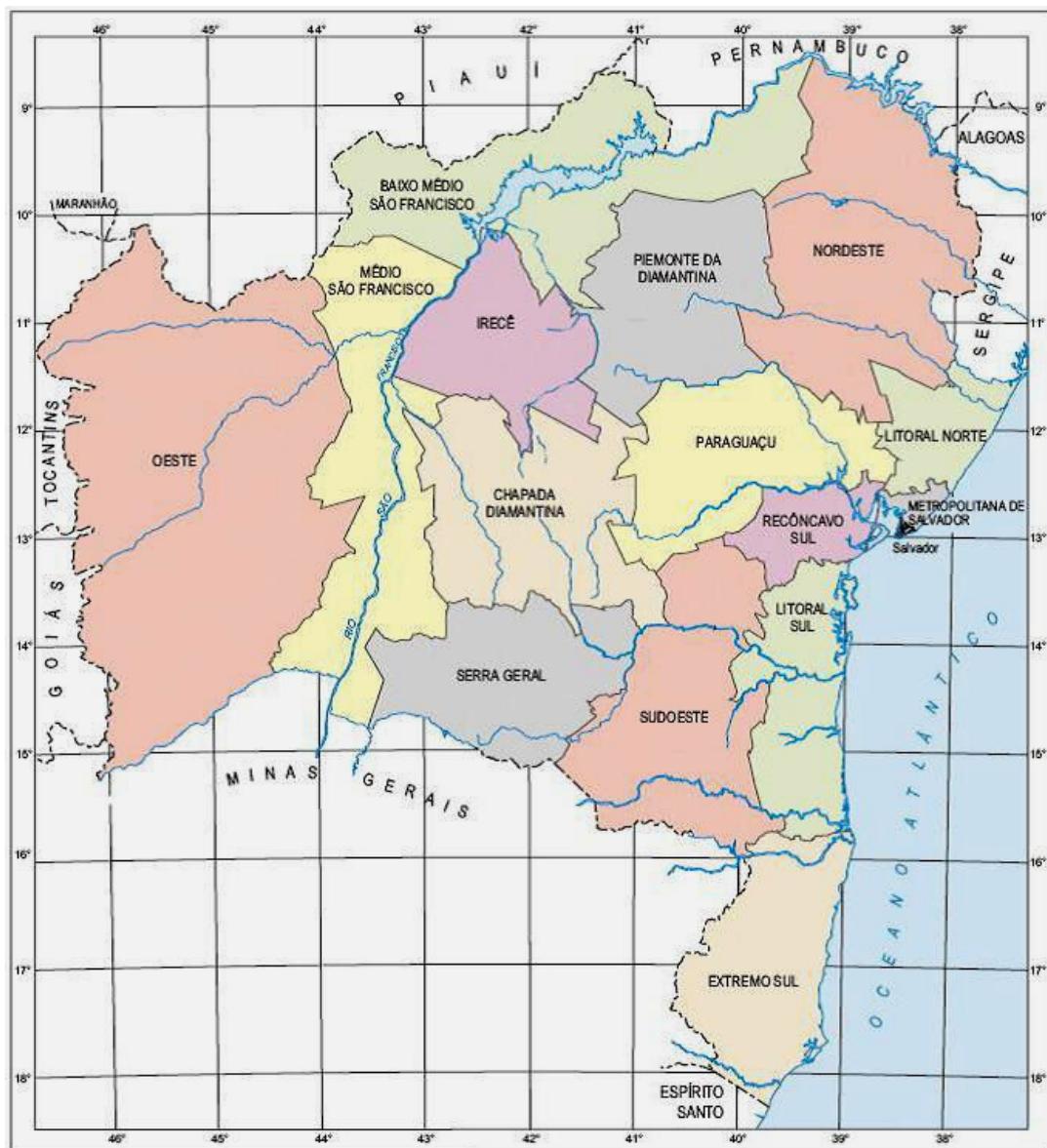


Figura 3 - Mapa das Macrorregiões Econômicas da Bahia. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI, 2004a.

Esse território possui um Plano de Desenvolvimento Rural Sustentável – PDRS gerenciado por representantes da sociedade civil organizada e pelo governo, através do Grupo Gestor Executivo – GGE. Nos objetivos para a composição desse território estão imbricadas as políticas públicas para o combate à pobreza, para o desenvolvimento sustentável e para uma aproximação econômica, social e política entre o campo e a cidade.

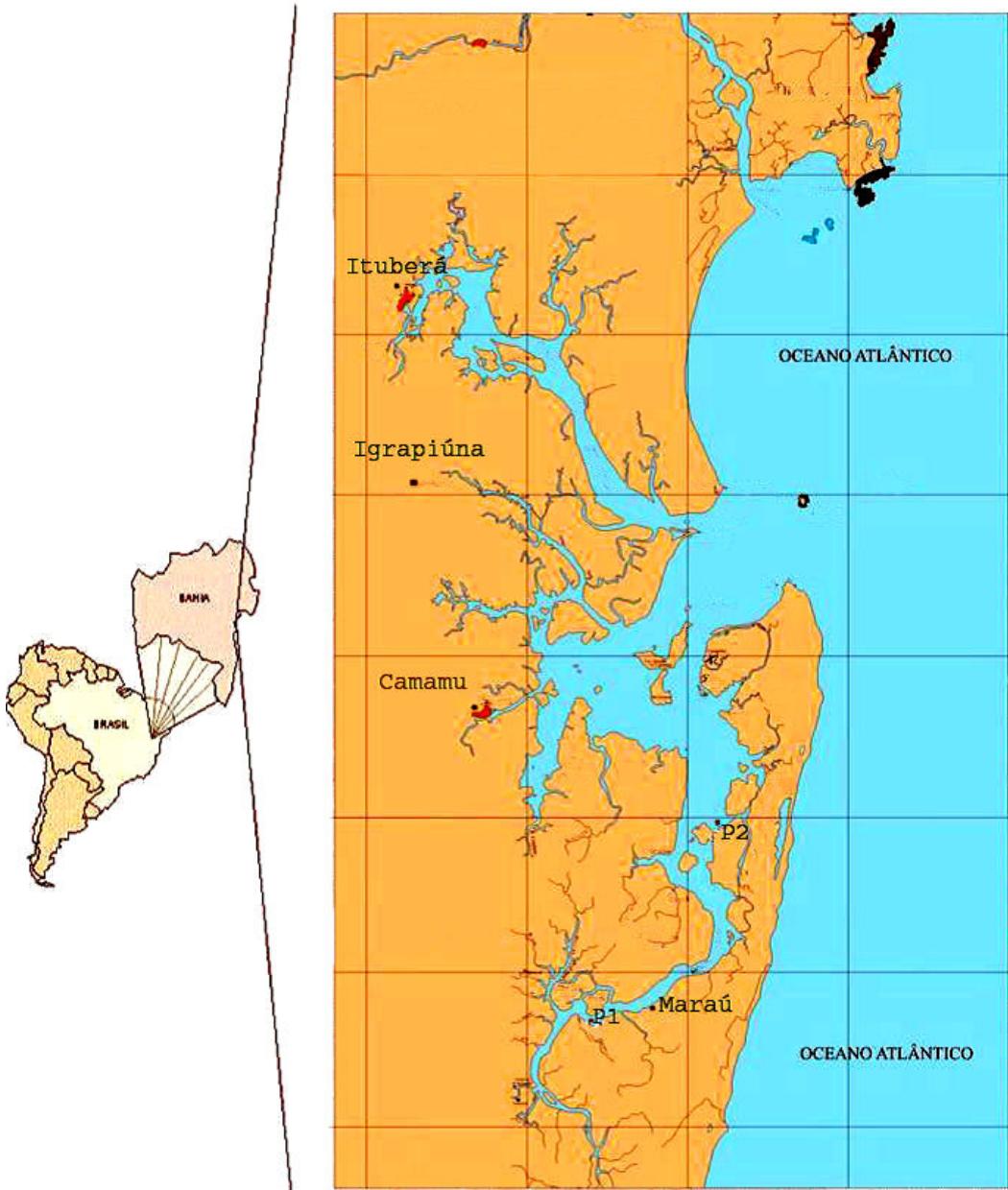


Figura 4 - Mapa da Microrregião do Baixo Sul. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI 2004a.

São três as dimensões de análise para a composição do que representa a inclusão dos municípios na Microrregião do Baixo Sul: dimensão estratégica de integração com a Associação de Municípios do Baixo Sul – AMUBS; dimensão geopolítica, de modo a aproximar áreas de influência de acordo com o tipo de subespacialização e regionalização; dimensão fisico-ambiental, integrando áreas de potenciais de impacto ambiental dos afluentes das três sub-bacias hidrográficas dessa Região, sendo Camamu integrada à sub-bacia dos rios Cachoeira Grande, rio Mariana e rio Acaraí (FISCHER, 2007:25-31).

2.1.1 Território de Identidade do Baixo Sul

Dentro dessas características ligadas à regionalização, Camamu integra-se ao território de identidade do Baixo Sul, cujo elenco de municípios está indicado na Tabela 2.

Tabela 2 – Municípios do Baixo Sul da Bahia

Cairu	Ituberá	Pres. Tancredo Neves
Camamu	Maraú	Taperoá
Ibirapitanga	Nilo Peçanha	Teolândia
Igrapiúna	Piraí do Norte	Valença

FONTE: Adaptado de Fischer, 2007:33.

Compõem esse território (identificado no item 6, da Figura 5) as comunidades tradicionais quilombolas, ribeirinhas, bem como as delimitações de Áreas de Proteção Ambiental – APA em diversos municípios. São vinte e uma comunidades tradicionais - que vivem da pesca artesanal¹⁸ e do cultivo de dendê, mandioca e algumas hortaliças – distribuídas nesse território. A APA que abrange os municípios de Camamu, Maraú e Itacaré é composta por 118.000 ha de terras protegidas. Foi criada através do Decreto 8.175, de 27 de fevereiro de 2002, e em 2006 foi publicada a Resolução 3.606, em 28 de abril, que regulamenta o manejo de todo o território.

2.1.2 Zonas Turísticas e Costa do Dendê

Outro tipo de delimitação se dá através de zonas com potencial turístico nas costas litorâneas do Estado da Bahia. Esse litoral, de acordo com a sua vocação geográfica e histórica foi dividido em partes intituladas de costas, cujas especificidades são acentuadas em cada uma delas (Figura 6).

Camamu está localizado na Costa do Dendê, juntamente com os juntamente com os municípios¹⁹ de Cairú, Igrapiúna, Ituberá, Maraú, Nilo Peçanha, Taperoá e Valença (Figura 7), cujo percentual remanescente de Mata Atlântica é estimado em cerca de 30 por cento, com uma extensão litorânea de 115 km.

¹⁸A comunidade quilombola Porto do Campo vive na ilha de Conduru, cuja população aproxima-se de 300 habitantes. Nas comunidades da Ilha de Tanques, Ilha Grande e Porto de Campos é desenvolvida, desde 2006, uma pesquisa sob a coordenação da profa. Dra. Guisla Boehs, da UESC, que objetiva o cultivo de ostras para exploração e utilização no mercado local. Atualmente existem várias publicações e dissertações que resultaram desse projeto. Maiores detalhes, ver Revista Inovação em pauta, p. 45 a 48.

¹⁹Secretaria de Turismo do Estado da Bahia - SETUR, 2012, disponível em <http://www.setur.ba.gov.br/>

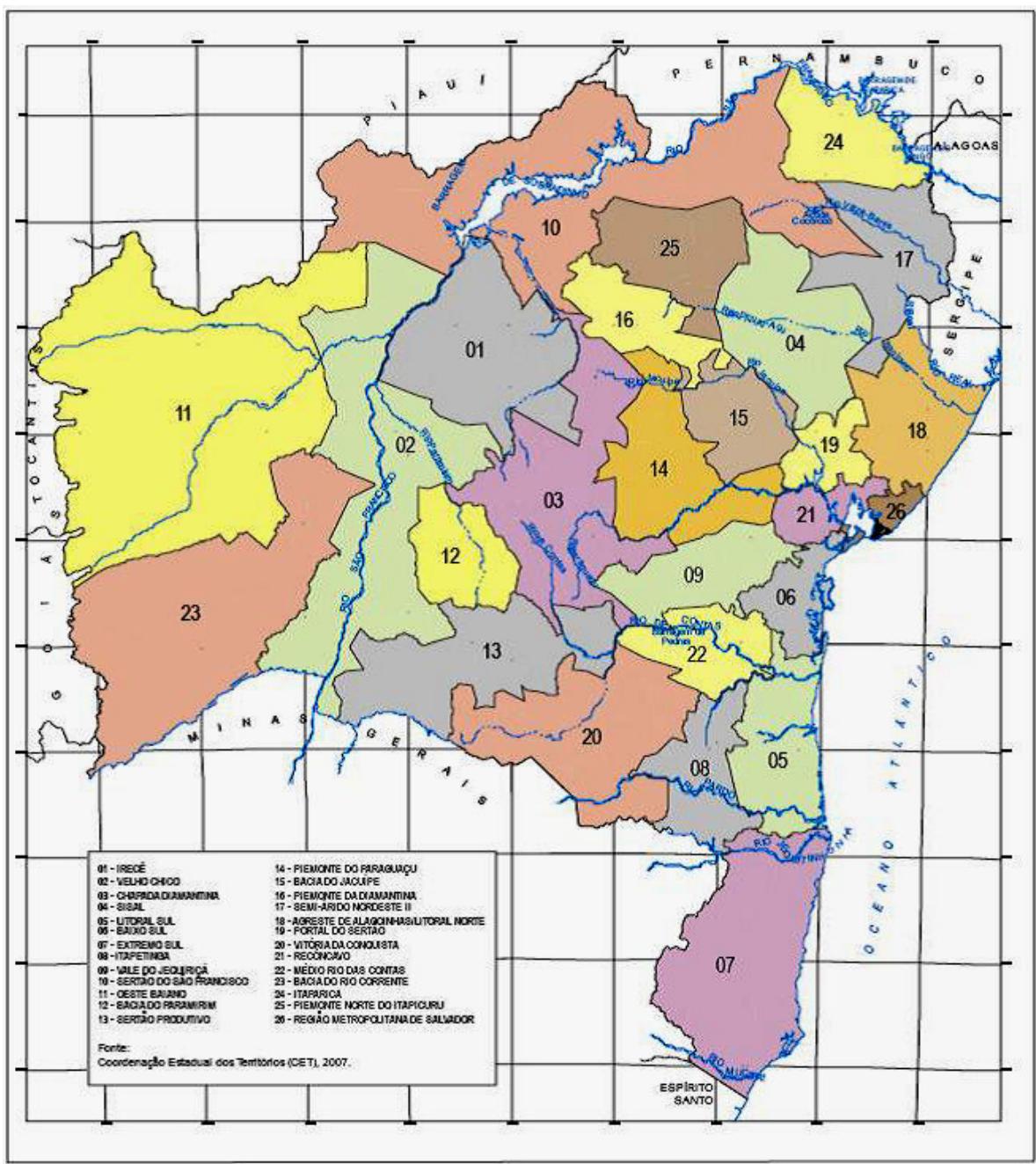


Figura 5 - Mapa do Estado da Bahia – Territórios de Identidade. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI 2004a.



Figura 6 - Mapa do Estado da Bahia - Zonas Turísticas. FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI 2004a.



Figura 7 - Mapa temático da Costa do Dendê. FONTE: Secretaria de Turismo do Estado da Bahia²⁰.

Vale notar que os atrativos dos municípios que compõe a Costa do Dendê apontam para a possibilidade de:

[...]três vertentes de turismo, indicados a partir do Programa de Desenvolvimento do Turismo; o ecoturismo, complementado por atividades

²⁰ Disponível em <http://www.setur.ba.gov.br/guia-do-investidor/geografia-do-turismo/>

de aventura, turismo náutico, aproveitando as características geográficas da região e a tradição da produção de embarcações, e o turismo histórico-cultural (PRODETUR NE-II, 2006).

Há uma predisposição dos grupos dedicados aos estudos do meio ambiente no entorno dessa Costa, no sentido de pleitear, junto aos órgãos pertinentes, a criação do Parque Nacional²¹ para possibilitar a conservação desse remanescente florestal. É importante salientar que é concedido, às populações extrativistas tradicionais, o uso equilibrado e monitorado dos recursos que o ecossistema oferece. Há também uma expectativa, em médio prazo, de se criar uma reserva extrativista que objetiva proteger os meios de vida e a cultura dessas populações²².

2.1.3 As cidades de Camamu e de Maraú

Localizada na Costa do Dendê, conforme pode ser visualizado na Figura 7, está circunscrita à jurisdição dos municípios de Camamu e de Maraú em uma área aproximada de 385 km². Em extensão, é a terceira maior baía do Brasil depois da Baía de Todos os Santos, em Salvador, e da Baía da Guanabara, no Rio de Janeiro. Esta Baía é composta por ilhas, manguezais, resquícios de Mata Atlântica, e por diversos povoados e rios que ali desembocam. Ela se estende na direção sul, para a Península de Maraú, e na direção norte, passa por Igrapiúna e chega até Ituberá. Em direção à parte oeste fica o município de Camamu, que abrange a sua maior parte.

As cidades de Camamu (Figura 9) e de Maraú (Figura 10) possuem aspectos semelhantes. Da parte alta de cada uma destas cidades é possível ver a paisagem natural e o seu litoral, por conta do modelo de construção, com o formato de dois andares, a exemplo das cidades de Salvador e de São Luis do Maranhão. “A cidade alta, administrativa, militar e religiosa, e uma cidade baixa, marinheira e comercial” como menciona Luiz Phelipe Andrès (1998:14) ao tratar da história do Maranhão do século XVII, resultante do padrão de ocupação realizado pelos portugueses no período colonial brasileiro. Outra característica comum às duas cidades que compõem a Baía de Camamu é o arranjo arquitetônico do período colonial, representado pelo traçado das ruas, pelos estilos das igrejas, casarões e mobiliários que remontam aos séculos XVII, XVIII e XIX.

²¹ Abarcando o território da APA Baía de Camamu.

²² O aprofundamento dessa questão pode ser verificado em www.meioambiente.ba.gov.br



Figura 8 - Mapa da Baía de Camamu. FONTE: www.camamu.com.br



Figura 9 - Vista da Cidade de Camamu. FONTE: Acervo imagético da autora, julho de 2012.



Figura 10 - Vista da cidade de Maraú. FONTE: www.camamu.com.br

A cidade de Camamu, inserida em uma região fluvial e, ao mesmo tempo, próxima ao mar, teve várias qualificações: aldeia, em 1561; freguesia, em 1570; vila, em 1693; comarca, em 1850; e foi elevada à categoria de cidade em 1891. Retornou à condição de comarca de Ilhéus no início do século XX, sendo emancipada em 1942. Foi palco de muitas lutas e teve destaque na produção econômica até a segunda metade do século XIX, chegando a ser considerada como a segunda maior economia do Estado nesse período. Adiante, neste mesmo capítulo, aprofundamos informações que tratam da história desse lugar.

Destacamos que a cidade de Maraú, embora não esteja inserida em nosso objeto de pesquisa, possui uma relação direta com os habitantes de Camamu, pelas características geográficas, socioeconômicas e pela proximidade histórica. Fundada em 1705, a partir de uma aldeia indígena chamada *Mayrahú*, teve a atribuição de funcionar como posto fiscal para arrecadação dos tributos da Coroa. Foi criado, para tal fim, um setor de registro de impostos nessa localidade. Com processo semelhante à cidade vizinha, passou a freguesia em 1717; vila, em 1761; distrito, em 1911; e cidade, em 1938. A sua sede é de difícil acesso rodoviário até o tempo presente, visto que a estrada não possui asfalto. Sua geografia é peninsular, destacando-se o povoado de Barra Grande, pela potencialidade do setor turístico, e o povoado de Campinhos²³, que possui um porto natural, no entanto, subutilizado e sem estrutura para exploração portuária.

A rede fluvial é composta por uma quantidade considerável de rios, o que tem assegurado, ao longo dos tempos, a circulação de mercadorias, de pessoas e de conhecimentos, através da navegação de embarcações de dimensões diversas por trechos dos rios Acarai, Tremembé, Maraú, Cachoeira Grande, Orobó, Serinhém, Pinaré, Conduru, Serrinha, Itaberoê, Sorojó e Igrapiúna, podendo ser compreendida também como uma rede de relações sociais, por viabilizar o contato mais direto com as populações ribeirinhas. No mapa a seguir (Figura 11) é possível compreender essa circulação entre os lugares, através dos caminhos formados pelas linhas dos rios.

A navegação é feita em trechos dos leitos dos rios e em alguns espaços considerados marítimos²⁴. Essa rede hidroviária, para além do potencial de navegação, permite aos seus habitantes, através da pesca e da cata de mariscos, alimentos para sua subsistência e para a venda nos mercados local e regional, de uma grande variedade de peixes, mariscos e moluscos retirados dessa Baía. É possível afirmar que a população local usufrui dessa variedade de alimentos – peixes e mariscos no seu cotidiano, mas talvez em menor quantidade que em tempos anteriores, por fatores diversos, que não nos propusemos a aprofundar nesta tese.

²³ Este povoado faz parte do Município de Maraú. Durante a década de 1950 foi pleiteada a construção de um porto nesta localidade para atender a região sul da Bahia e formar um complexo portuário para intercâmbio comercial entre vários estados da Federação. Através de financiamento da União e do Estado da Bahia, tal construção possibilitaria o desenvolvimento da Região e interligação entre os Estados de Minas Gerais e Mato Grosso, através da construção da rodovia federal BR 030. Em outubro de 1957 o governo federal, através da Lei 3.286 autoriza a construção do Porto de Campinho. A construção é iniciada e interrompida. Passados quase trinta meses após, os pleiteantes constatam que a verba para tal fim foi destinada à construção do Porto do Malhado, em Ilhéus. Isso se deveu ao poder de barganha da elite ilheense que, em conjunto com políticos, imprensa regional e estadual, conseguiu mudar o rumo da história, ficando em Campinhos apenas os vestígios de sua abortada construção.

²⁴ Os estudos da profa. Guisla demonstram que as águas dos rios possuem altas taxas de salinidade compreendidas por essa pesquisadora como águas marítimas e não fluviais, como aparentemente pode ser identificado.

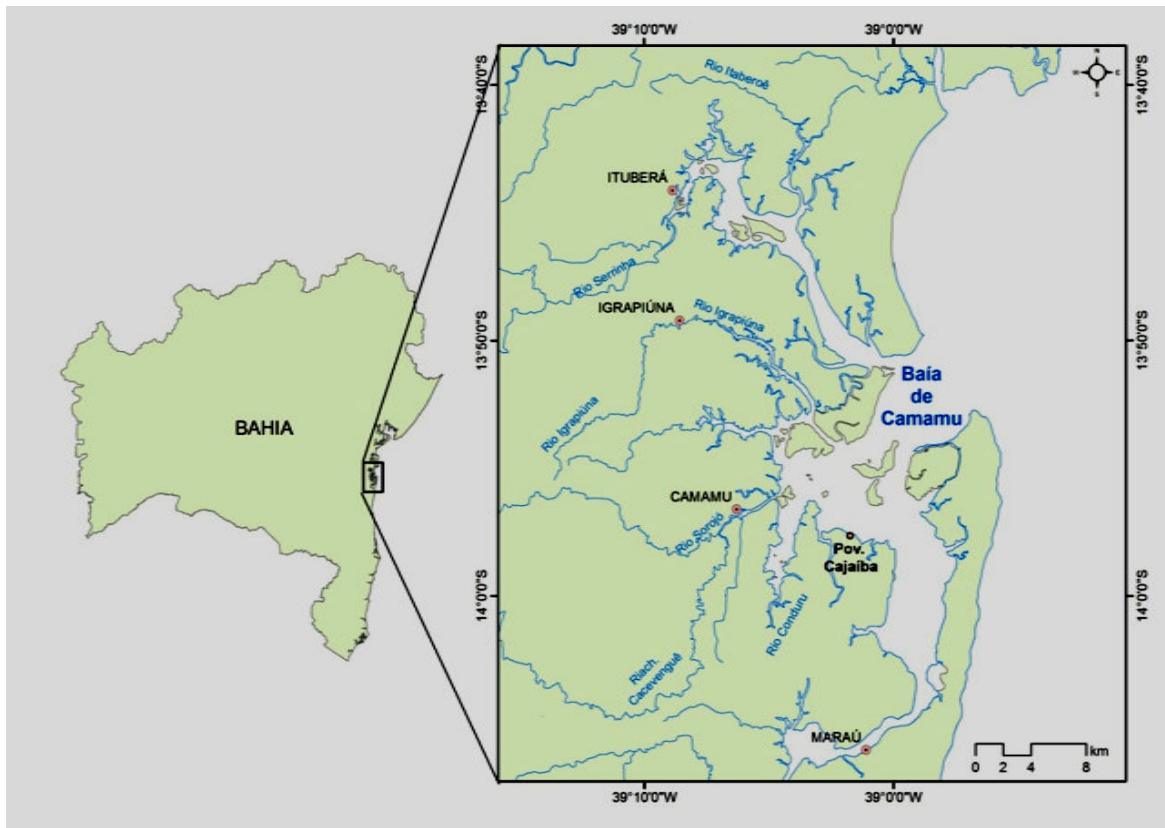


Figura 11 - Mapa fluvial da Baía de Camamu. FONTE: LAPA/UESC, 2013.

A passagem pelos rios acima indicados possibilita aos passageiros e tripulantes de embarcações, a visualização, em vários trechos, de ilhas (algumas dessas podem ser localizadas nos mapas referentes às Figuras 7 e 8) de diversos matizes. São catorze as ilhas já identificadas²⁵: Ilha das Flores, Ilha Tubarões, Ilha de *Kiep*²⁶, Ilha da Formiga, Ilha do Tanque, Ilha do Rato, Ilha da Mesa, Ilha do Goió, Ilha Pequena, Ilha da Pedra Furada, Ilha do Sapinho, Ilha do Conduru, Ilha Âmbar, e Ilha Grande, sendo esta última considerada a mais importante, do ponto de vista demográfico.

2.1.4 O povoado de Cajaíba

O povoado de Cajaíba destaca-se, neste capítulo, por ser o local onde existe o maior número de mestres carpinteiros navais e, respectivamente, de estaleiros navais para construção de embarcações na Baía de Camamu. Foi nesse povoado (

²⁵ As nomenclaturas dos acidentes geográficos da Baía de Camamu – ilhas e rios - ainda não são totalmente confiáveis, visto que encontramos muitas divergências nos dados, tanto em textos, como nos mapas existentes nas publicações oficiais dos municípios e do Estado da Bahia. Ademais, constatamos a necessidade de um estudo minucioso e de revisão, do ponto de vista da topografia e hidrografia, de alguns lugares intitulados de ilhas, mas visualizados como penínsulas, e vice versa. Essa dificuldade é apresentada por estudiosos dessa localidade, nas mais diversas áreas do conhecimento. Há que se notar, ainda, que em nível nacional, o litoral brasileiro ainda não foi totalmente mapeado, o que tem provocado tensão e insegurança entre proprietários de terras, como também reações do Ministério Público, no sentido de exigir providências para a concretização dos dados cartográficos pelos órgãos responsáveis.

²⁶ Esta ilha fica localizada em mar aberto, diferente das demais, que estão dentro da Baía.

Figura 12) que realizamos parte da nossa pesquisa de campo, com atividades de observação, produção de fotografias e entrevistas com moradores e com os profissionais da carpintaria naval. Os moradores desse povoado são trabalhadores vinculados às atividades de pesca, de cata de mariscos e, de um modo mais particular, à arte de construir embarcações de diferentes tamanhos e capacidade, através da carpintaria naval, objeto de estudo desta pesquisa.



Figura 12 - Vista parcial do Povoado de Cajaíba. FONTE: Acervo imagético da autora, 2011.

Nos mapas acima indicados não se vislumbram traçados de rodovias para se chegar a esta localidade, o que nos permite acentuar a dificuldade de acesso terrestre. Existe uma estrada de barro que só suporta, por conta da falta de terraplanagem, a passagem de transporte de tração nas quatro rodas, de caminhões e similares. Pequenos automóveis podem ficar atolados no meio do caminho. Em face disso, torna-se plausível observar, ainda pelos mapas acima indicados, que o melhor caminho para chegar a Cajaíba é através dos rios, com o uso de barcos, seja vindo das cidades de Camamu e de Maraú, seja dos povoados próximos.

Pelo transporte hidroviário regular existe apenas uma rota diária no sentido Camamu – Cajaíba, saindo do cais ao meio dia. No sentido contrário, de Cajaíba – Camamu, a rota é feita saindo do cais às seis horas da manhã. Fora esse roteiro, somente através de contratação de barcos particulares – lanchas rápidas - é possível fazer esse trajeto, com valores dispendiosos, chegando a ser cobrado mais de cem por cento do valor de um transporte regular. A duração da viagem é de, aproximadamente, uma hora e trinta minutos para se chegar até Cajaíba. A rota fluvial para outros povoados da Baía de Camamu é mais intensificada, especialmente aquela direcionada ao povoado de Ilha Grande e Barra Grande (duas horas de viagem), por conta da demanda apresentada pelo turismo local. Esse povoado de Cajaíba, possui três ruas:

a Rua das Pedrinhas, que fica à beira do rio/mar; a Rua de Cima, paralela à primeira, e a Rua da Rodagem, que é a entrada e saída para a estrada do povoado. Essas ruas estão visualizadas nas Figuras 13 e 14.



Figura 13 - Fotografias da Rua de Cima. FONTE: Acervo imagético da autora, 2011.

As casas são de pequeno e médio porte, coladas umas às outras, e contam, geralmente, com uma sala, dois ou três quartos, uma cozinha, e um sanitário/banheiro no quintal. Não há sistema de esgoto, portanto, utilizam fossas sanitárias. Existem apenas duas escolas municipais, de Educação Básica, de 1^a à 4^a série do Ensino Fundamental. Quando as crianças atingem essas séries, têm que se deslocar, de barco, até a cidade de Camamu ou a Ilha Grande²⁷, para dar continuidade aos estudos. Apesar de o deslocamento ser de responsabilidade da prefeitura, requer um grande sacrifício por parte dos alunos, visto que gastam, para Camamu, em média, uma hora e meia para chegar à escola, e quarenta minutos para a Ilha Grande. Há pouco tempo o povoado teve uma pequena “urbanização”, com a colocação de calçamento de paralelepípedos em parte da Rua das Pedrinhas. Foi instalada uma torre de transmissão para utilização de celular e acesso à internet.



Figura 14 - Fotografias da Rua de Baixo e do cais. FONTE: Acervo imagético da autora, 2011.

²⁷ Uma Ilha que fica próxima ao povoado.

Antônio da Hora é memorialista local. Ele explica que uma conjunção de elementos definiu a vocação de Cajaíba. A localização geográfica, que facilitou atividades pesqueiras e da marinharia e, posteriormente, a carpintaria naval. Acentua que o inicio da carpintaria em Cajaíba ocorreu “para remediar um problema, visto que a compra de uma embarcação era muito cara para os padrões aquisitivos dos moradores, então resolveu-se pelo aprendizado da carpintaria naval (DIAS, 2013, 27). Denise Dias (2013) publicou em seu livro, os versos que Antonio da Hora criou sobre a historia local, retratando diversas passagens, de forma muito interessante:

Pela baía limitada em toda a faixa nordeste
e pelos rios ladeada nas parte leste e oeste

Nessa duas extremidades os compactos manguezais
com muitas variedades e espécies de animais

Carga ou mercadoria que fosse para transportar
Quase tudo dependia de ser feito pelo mar.

Terminaram por dominar muito bem a navegação
E passaram a velejar como forma de profissão.

Trouxeram profissionais excelentes carpinteiros
para construções navais e montaram estaleiros

Eles foram repassando para outros a profissão
que iam aprimorando a seu modo a construção

Foi então que terminou a construção de saveiros
porque na Bahia acabou a navegação de veleiros.

Foram todos encostados sem utilidade ou função
e outros sofisticados tomaram lugar na construção.

São escunas bem equipadas com divisões espaçosas
modernas e requintadas confortáveis e luxuosas.

E agora a comunidade na sua grande maioria
vive dessa atividade que gera a economia.

No último censo que se fez havia aqui em habitantes
seiscentos e oitenta e três quinze por cento protestantes.

2.2 Camamu: de aldeia à cidade

A história de Camamu e sua associação à exploração de madeira para a construção naval esteve, ao longo dos tempos, atrelada aos acontecimentos e decisões da Província da Bahia e ao Brasil. Em sua trajetória, embarcações e pequenos cais compõem o ambiente natural dos vilarejos localizados às margens da Baía de Camamu desde os primeiros tempos da colonização, visto que, como assinala Sergio Caldas, “antes de se encerrar a primeira metade do século XVI, logo após a chegada dos portugueses à costa brasileira, em boa parte dos litorais do Nordeste e do Sudeste já estavam operando vários e rudimentares atracadouros” (CALDAS, 2008:11).

Há indícios de que sua colonização ocorreu por volta de 1565, devido à facilidade apresentada pelos portos naturais da referida Baía, que possibilita a atracação de embarcações com segurança, o que contribuiu para atrair pessoas e iniciar o povoamento que se deu em local próximo a uma aldeia indígena tupiniquim. Teve sua existência, afirma Campos, “embaraçada pelas questões entre os donatários, Mem de Sá e os jesuítas seus antecessores, em conseqüência da fundação da vila”(CAMPOS, 2006:156).

Em lugar denominado ‘Passagem de Macamamu’ foi construído um pequeno atracadouro para pequenas e médias embarcações com vistas ao deslocamento de pessoas. Rapidamente ocorreu um aumento populacional e este lugar foi chamado de povoado de Nossa Senhora da Assunção do Camamu, em 1570. Cem anos depois, Camamu passa ao status de “villa por Carta Régia de 22 de maio de 1673”²⁸, como componente da Capitania de São Jorge dos Ilhéus. Possuía “engenhos de cana e casas de farinha”, sendo considerada uma das vilas “mais próspera da Província da Bahia”. Pelo fato de situar-se numa encosta em frente à barra, tornava-se visível para os navios que passavam pelo mar, contribuindo para uma série de incursões holandesas, consideradas como “atos de pirataria”²⁹.

Na descrição do município de Camamu, realizada em 28 de dezembro de 1886 pela Câmara Municipal, é possível perceber a dimensão espacial e ambiental desse lugar, cuja sede estava elevada à categoria de cidade. As informações são de que:

[...] pelo lado leste é banhado pelo oceano, tem o porto de Camamu até onde chegam embarcações como pranchas [...], sua barra é uma Bahia que tem seis legoas³⁰ de circunferência, do outro lado a barra até a entrada do Rio Camamu é navegável por grandes navios. Há a Ilha da Ponta de Fora que serve de guia para os navegantes, com duas legoas [...] tem necessidade de um farol”³¹.

Esse documento refere-se a uma série de ilhas espalhadas pelo local, sendo colocadas em destaque a Ilha da Pedra Furada e outras que não nos foi possível decifrar os nomes indicados nos manuscritos. Enfatiza que as pequenas aglomerações que se formam às margens dos rios compõem também a paisagem local. Destaca que ”Além destas existem diversas cultivadas fora da bacia como Cajaíba, o Chiqueiro e a Ilha do Gato junto da villa”³². Importante notar que esse Relatório Descritivo, datado de 1886 já faz referência ao povoado de Cajaíba, corroborando os dados fornecidos pelos moradores ao afirmarem que o mesmo surgiu em fins do século XIX. O mapa indicado na Figura 8, apesar de ser recente, possibilita a identificação dos espaços geográficos descritos acima.

No âmbito religioso, cumpre notar também a influência da Igreja Católica na composição do povoado, tanto que, em 13 de julho de 1802, foi apresentado, ao poder local, parecer acerca dos compromissos da Irmandade Nossa Senhora da Assunção, junto à Vila de

²⁸ Descrição do Município de Camamu. Acervo da Biblioteca Nacional II – 33, 33, 035

²⁹ Livro dos municípios, nº 2, p. 121, acervo raro da Biblioteca Central dos Barris, Salvador, Bahia.

³⁰ A grafia correta, na atualidade é léguia. Trata-se de uma unidade de “medida itinerária antiga, cujo valor é variável segundo as épocas e os países”. Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, online. Uma léguia equivale, em média, a quatro quilômetros.

³¹ Descrição do Município de Camamu. Acervo da Biblioteca Nacional II – 33, 33, 035

³² Descrição do Município de Camamu. Acervo da Biblioteca Nacional II – 33, 33, 035.

Camamu³³. Cerca de uma década (1816) depois essa irmandade pleiteia fundos para conclusão da construção da igreja³⁴.

Silva Campos (2006), ao comparar o desempenho econômico da Capitania, relata que as vilas de Camamu e Cairú, por estarem mais próximas do Governo Geral, destacaram-se economicamente mais que a Vila de Ilhéus. Esta, para Campos, encontrava-se sem visibilidade nos séculos XVII e XVIII. De modo a rebater essa ideia, ao estudar a Capitania de Ilhéus, Marcelo Henrique Dias (2010) rompe com a ideia de disputa econômica e de “invisibilidade” da vila de Ilhéus perante as vilas integrantes da Capitania, acentuando que as populações desse território produziam alimentos, desenvolviam atividades extrativistas e atuavam em reciprocidade com as demandas da Coroa Portuguesa, no “beneficiamento de recursos florestais, como a extração de pau-brasil e a produção madeireira voltada para a construção naval e civil” e que, desde o século XVI “a extração de madeiras de construção era realizada como atividade econômica em terras dos jesuítas na capitania de Ilhéus, sobretudo no chamado fundo das doze léguas, ou terras do Camamu”(DIAS, 2010: 194/196).

Acerca da produção alimentícia, já na primeira metade do século XVII, se destacava, junto a outras vilas da referida Capitania, especialmente na produção da farinha de mandioca e no cultivo do cravo-da-índia. Esta produção objetivava suprir as demandas de diversas localidades, propiciando assim, um rápido crescimento e ampliação do cultivo, bem como elevando a importância do local, tornando-o referência nacional e em Portugal.

Camamu se destaca em diversos momentos históricos como fornecedor de gêneros alimentícios e de madeira para locais variados. Além dos itens citados acima, agregam-se, aos gêneros alimentícios o coco, o azeite de dendê, o cacau e o guaraná. Em 1755, por ocasião de um terremoto ocorrido em Lisboa, o Marques de Pombal solicitou ajuda da Vila de Camamu, que enviou alimentos e madeira para reconstrução da cidade. Em 1822, Camamu enviou remessas de alimentos através de barcos, valendo-se de seus rios e canais para Cachoeira, onde se encontravam os batalhões que lutavam pela independência da tutela de Portugal. Nesse episódio, vale lembrar que algumas localidades da Bahia resistiram ao processo de independência e Camamu estava entre elas. O Coronel Henrique Plasson, entre 30 de agosto e 01 de setembro de 1822, encaminhou ofício “às juntas de defesa de Nazaré e Valença sobre a sublevação de Camamu e as dificuldades em que se achavam pela demora dos contingentes esperados”³⁵. Noutro momento, em 1865, com a eclosão da Guerra do Paraguai, além de enviar alimentos, Camamu enviou “um corpo de voluntários de 65 homens, entre os quais se distinguiu Gonçalo Martins da Silva, que galgou ao posto de coronel na ativa”³⁶.

Uma questão geradora de intensa e perene discussão era a dificuldade de acesso, por terra, à Vila de Camamu. A relevância da Vila de Camamu perante a sede da Província perdurou durante o século XVIII até fins do século XIX, o que exigia mais mobilidade nos deslocamentos. Diversos ‘bandeirantes’ por ali passavam a desbravar lugares ainda inexplorados. Os meios de transporte e de comunicação se davam, até então, somente pelos rios e mares. Havia, portanto, necessidade de abrir caminhos para facilitar o escoamento dos produtos agrícolas cultivados na Região. Assim, em 1854, foi divulgada a proposta para se construir uma estrada que ligaria “Camamu com a estrada dos sertões, na foz do Rio

³³ Acervo da Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II 33, 20, 004.

³⁴ Representação da Irmandade Nossa Senhora da Assunção da Vila de Camamu a S.M. pedindo esmola para terminar a igreja, em 1816. Acervo da Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II-33, 30, 022.

³⁵ Acervo da Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II -31,36, 006,n 002.

³⁶ Idem, p. 122.

Genipabu, afluente do rio de Contas". Esse evento se revestiu de grande importância regional, sendo noticiado no jornal Correio Mercantil³⁷, cuja nota dizia:

Convindo levar a efeito a estrada que está projetada da vila de Camamu até Minas Novas, Comarca de Minas Gerais, vou comunicar a V.M. que o tenho nomeado para encarregar-se um chefe da inspeção dos trabalhos precisos à abertura da dita estrada, Joaquim Parente Esteves com o vencimento de 2\$000 (dois mil réis) por dia útil a principiar da vila de Camamu por ser bom pôrto de mar, devendo cruzar com a que parte de Valença à província de Minas Gerais.³⁸

Todavia, não foi um processo rápido. Acerca dessa questão, José de Sá Bittencourt foi encarregado de pleitear, junto ao Governador da Bahia, a construção de uma estrada, encaminhando ofício em 22 de novembro de 1860³⁹. Há registros também de um ofício encaminhado ao “ouvidor sobre estrada a ser aberta entre os montes altos e a Vila de Camamu”⁴⁰. A abertura da estrada ocorreu de forma fragmentada, cuja união – de Camamu aos sertões – no modelo proposto inicialmente, somente ocorreu em fins do século XIX. É de salientar que, nessa estrada, ricas mercadorias circulavam, chegando ao ponto de ser criado um setor para cobrança de impostos, num local chamado de “Funis”⁴¹, e em 1897 foram implantadas as mesas de renda, sendo designados funcionários para exercer as funções de arrecadadores.

No início da segunda metade do século XIX, a população de Camamu crescia vertiginosamente e, segundo um viajante que passava pela costa da Bahia, “era o lugar mais populoso ao sul da capital, chegando a seis mil pessoas”⁴². O crescimento da produção provocou o surgimento de algumas colônias agrícolas nos vilarejos⁴³ locais, propiciando o aumento demográfico, tanto que, em 1872, a população do município de Camamu era de 9.029⁴⁴. Convém essa comparação para o entendimento da dimensão que esse crescimento teve à época, revelando a expressividade socioeconômica dessa localidade. Em relação a esse crescimento, Henrique Lyra (2007) se posiciona de outra maneira, afirmando que

A criação de núcleos coloniais agrícolas na região Sul da Província estava diretamente ligada a uma política governamental para, muito mais que proporcionar a fixação de colonos como proprietários de terras, direcionar para aquela região o excedente populacional existente na Província (LYRA, 2007: 253).

E nessa dinâmica vivenciada por Camamu se desenvolve a construção de embarcações de madeira, aos moldes do que ocorre em outras partes do país. O caminho percorrido acerca dessa questão é o tema do capítulo a seguir.

³⁷ Jornal de circulação na Província do Rio de Janeiro entre janeiro de 1848 a dezembro de 1868, com publicação de temáticas literárias e informativas. Possuía também uma seção de crônicas, folhetins e comunicados (Ribeiro, 2005).

³⁸ Jornal Correio Mercantil, Rio de Janeiro, p.2, 17 agosto de 1854.

³⁹ José de Sá Bitencourt. Ofício ao Governador da Bahia sobre assuntos referentes à construção de uma estrada (Vila de Camamu), de que foi encarregado. Acervo Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II -34,09,025.

⁴⁰ Acervo da Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II -33, 34,022, n 001.

⁴¹ Livro dos municípios, nº 2, p. 121, acervo raro da Biblioteca Central dos Barris, Salvador, Bahia.

⁴² Idem.

⁴³ Colônia Nacional Agrícola em Camamu e em sua vizinha Maraú, a Colônia Sinimbú.

⁴⁴ Somando a população de Camamu e Maraú (2.761), totaliza-se 11.790 habitantes. Para se ter uma ideia do que isso representava, o município de Ilhéus contava com, apenas, 5.682 habitantes, no mesmo período.

Quem vem pra beira do mar

Dorival Caymmi⁴⁵

Quem vem pra beira do mar, ai
Nunca mais quer voltar, ai
Quem vem pra beira do mar, ai
Nunca mais quer voltar
Andei por andar, andei
E todo caminho deu no mar
Andei pelo mar, andei
Nas águas de Dona Janaína
A onda do mar leva
A onda do mar traz
Quem vem pra beira da praia, meu bem
Não volta nunca mais

⁴⁵ Álbum Canções Praieiras, Odeon, 1954.

CAPÍTULO III

3. CONSTRUÇÃO NAVAL

A construção naval brasileira ocorre desde o período colonial e o seu aprimoramento se deu em fins do século XVIII. Nesse período, o mundo passa por alterações significativas, resultantes do movimento iluminista e da revolução industrial e, aqui no Brasil, esses movimentos também têm reflexo.

Alguns objetivos eram bem explícitos e justificavam o empreendimento na construção de embarcações. Podemos indicar a segurança da costa brasileira, sendo necessária a construção de grandes embarcações para uso da esquadra nacional sob a tutela da Marinha. A dimensão territorial exigirá um número significativo, para tal fim. Outro objetivo estava vinculado ao comércio ultramarinho e nacional, que determinará os tipos de embarcações apropriadas para as mercadorias comercializadas e, por fim, a utilização de embarcações como meio de transporte mais importante à época.

Até fins do século XIX, o deslocamento de pessoas e mercadorias, de uma localidade a outra, por grandes ou pequenas distâncias, sempre esteve ligado às embarcações. O transporte fluvial e o marítimo tinham a primazia nestes movimentos, em um cenário de inexistência, escassez ou deficiência de estradas e formas de deslocamento via terrestre.

No final do Império, a lavoura da cana-de-açúcar entra em crise e também a força de trabalho com mão de obra escrava, encerrando-se esse período em 1889, com a implantação da República. Momento de mudanças significativas e de necessidade de romper com atitudes notadamente europeias, bem como de buscar opções para o efetivo ‘progresso’ brasileiro. Isso se vincula também às novas modalidades de meios de transportes e de deslocamentos. Antes de iniciarmos uma discussão acerca da construção naval propriamente dita, trataremos da sua matéria-prima, a madeira.

3.1 A exploração de madeira para a construção náutica

Para um melhor entendimento acerca dessa questão, faz-se necessária uma referência ao século XVIII, quando há um significativo avanço na exploração de madeira náutica com vistas à construção de barcos. No entanto, convém notar que essa ação é desencadeada ainda nos séculos anteriores, ao longo do período colonial, quando a exploração madeireira ocorre para fins diversos: construção de casarões, de setores públicos, de obras de artes e também de embarcações.

Em Ilhéus⁴⁶ e, consequentemente, em Camamu, a aceleração desse processo é mais acentuada em fins do século XVIII e início do XIX. Halysson Fonseca (2010) explica que a exploração de madeira náutica ocorre “setorialmente”, do ponto de vista econômico, e

⁴⁶ A Capitania de São Jorge dos Ilhéus passa à condição de Comarca da Bahia, na segunda metade do século XVIII.

“espacialmente”, centrada nas Terras de Tinhare⁴⁷ (FONSECA, 2010:115). Este autor destaca os processos de exploração e beneficiamento da madeira para utilização naval fornecida pela Região, e a dimensão do processo de desenvolvimento da carpintaria naval. Nesse texto, é possível constatar a grande diversidade de madeira fornecida, as disputas e os conflitos oriundos da exploração na Região que ora pesquisamos.

Havia nesse local muita madeira para uso da carpintaria⁴⁸ e marcenaria⁴⁹, “como jacarandá, sapucaia, alio, sucupira, pequiá, peroba, jenipapo, amarelo, pau-ferro, pau-roxo, louro, maçaranduba, oiti, pau-d’arco, freigonçalo e pau-paráiba”⁵⁰, e também utilizada para a construção naval, cuja exploração procurava atender à demanda da sede da Província da Bahia e, posteriormente, do próprio município.

No estudo sobre as “Riquezas do Brasil em madeiras de construção e carpintaria”, Baltazar da Silva Lisboa, citado por FONSECA (2010), aponta a existência de mais de 300 espécies arbóreas, quase todas destinadas à construção naval, o que nos assegura a potencialidade das matas da Bahia para o fornecimento de madeira para uso náutico, em fins do século XVIII.

A união do saber dos indígenas na identificação de espécies de madeiras nativas com o conhecimento especializado do corte e do entalhe por parte dos portugueses, ao tempo em que proporcionava sua divulgação junto aos países europeus, devido à boa qualidade e durabilidade, determinava uma hierarquia entre as espécies, de acordo com a forma de utilização. As madeiras reservadas para a construção de embarcações eram protegidas por lei ou por ‘ordenações do reino’, tendo, portanto, lugar de destaque dentre as demais. Membros de estaleiros e arsenais realizavam avaliações para averiguação das mais resistentes, duráveis e estáveis, para uso na carpintaria naval, e a partir daí, as que melhor se aplicavam aos critérios eram classificadas como “de lei” (GONZAGA, 2006:39). Havia proibição do uso dessas madeiras para outros fins, no entanto, eram utilizadas para a construção de palácios, igrejas em estilo barroco, enfim, uma grande variedade de edificações⁵¹ que representam momentos de expressão artística brasileira, bem como para a confecção dos seus respectivos mobiliários.

Marcelo Henrique Dias (2010), acerca da prática artesanal da carpintaria naval, destaca que essa atividade centrava-se na cidade de Salvador e na Região do Recôncavo, cuja retirada da madeira se dava em Camamu.

Em 1701, lá se fazia importante extração de madeiras, tanto para a obra fina de entalhe e marcenaria na Bahia e em Portugal, como para construções urbanas e navais. Padres formados no ofício de carpinteiro eram enviados para Camamu, onde uma serra hidráulica já funcionava em 1727, da qual se esperava um rendimento de 15 mil cruzados por ano no corte de madeiras. Para o transporte, os padres possuíam três barcos (DIAS, 2010: 197).

⁴⁷ Trata-se da área norte da antiga Comarca de Ilhéus, onde estavam localizadas as ‘vilas de baixo’, hoje compreendendo os municípios da Costa do Dendê: Camamu, Igrapiúna, Ituberá, Nilo Peçanha, Taperoá, Valença e Ilha de Tinhare (FONSECA, 2010:22).

⁴⁸ A atividade de carpintaria é voltada para grandes construções de madeira, tais como casas, telhados, portas. A carpintaria naval é uma especialização voltada para a construção de embarcações de madeira.

⁴⁹ A atividade de marcenaria é direcionada à construção de artefatos de madeira, tais como móveis e outras peças menores.

⁵⁰ Descrição do Município de Camamu. Acervo da Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II 33, 33, 035.

⁵¹ Armando Gonzaga (2006) traz esse tema para a atualidade, especialmente quando aborda os trabalhos com vistas à restauração de monumentos históricos e o que os técnicos enfrentam ao constatar que a peça foi feita com madeira de lei, dificultando a substituição.

A utilização da madeira de lei para a construção naval configurou-se numa determinação, e desde o século XVIII intensas disputas foram causadas pela cobiça em relação a esse tipo de madeira, o que levava à sua escassez, exigindo adoção de medidas com vistas à normatização para seu uso, criando-se a Inspetoria dos Reais Cortes e da Conservadoria das Matas de Ilhéus (FONSECA, 2010: 78), em conformidade com o que estabeleciam as Cartas Régias de 1797 e 1799, na regulamentação dos cortes de madeira no Brasil. Havia também a preocupação em identificar as regiões que possuíam espécies de madeira de lei e dos respectivos locais, para o mapeamento e uma eficaz fiscalização. Acerca da regulamentação dos cortes de madeira, salienta Susana Cesco (2007:3) que

“Essa medida vinha em resposta à escassez de madeira adequada para a construção naval ou, mais especificamente, pela atividade de extração das madeiras abundantes e de alta qualidade da costa brasileira ter sido mal administrada, o que obrigava Portugal a importar madeira da Nova Inglaterra, especialmente, segundo Ferreira de Câmara, outro intelectual brasileiro discípulo de Vandelli, carvalhos da Pensilvânia ou ainda da Rússia e da Europa do Norte, apesar de ter o Brasil como Colônia (CESCO, 2007:3).

Acrescenta ainda a autora que, mesmo tomando essas medidas, enfoques utilitaristas já começam a surgir, com discussões e atitudes voltadas à preservação. Exemplo disso a criação do cargo de juiz conservador, cujos representantes vão atuar em toda a costa brasileira, na fiscalização e aplicação de penalidades no caso de não cumprimento das leis estabelecidas. Essas regulamentações atingem todo o território nacional e chegam à região de Camamu e, de forma mais abrangente, à ‘Terra de Tinhare’.

Convém ressaltar que a exploração de madeira se dava em quase todo o território baiano (Figura 15), que se encontrava em efervescente ocupação territorial, cujo resultado vai ser a derrubada das matas, todavia, alguns tipos de madeiras destinadas à construção naval não eram encontradas em qualquer local, pelas suas especificidades, tendo em vista que, na montagem de um barco, vários tipos de madeira são utilizados. A madeira de *tapinhoam*⁵², por exemplo, era muito procurada, sendo encontrada nas imediações dos distritos de Cairú, Santarém e Camamu⁵³, em 1784.

O fato é que a exploração de madeira começou a assumir um papel de destaque, como um produto que representava riqueza e ostentação. A afirmação de Fonseca (2010) a esse respeito é esclarecedora:

As árvores tropicais destinadas à construção naval passaram a despertar interesses econômicos advindos de uma demanda metropolitana cada vez maior. A proximidade de algumas regiões com o estaleiro de Salvador fazia-a senti-la sobre seus bosques, gerando um clima deveras tenso, expresso nos conflitos legislativos e político-administrativos, mediados pela escassez de espécies, contribuindo para a alta de preço: os interesses articulados de particulares/fabricantes se chocavam com os interesses da Coroa e Arsenal Real (FONSECA, 2010: 118).

⁵² Importa salientar que essa madeira não mais é encontrada nas matas brasileiras.

⁵³ O representante da Coroa em Ilhéus, Francisco Nunes da Costa, encaminhou correspondência ao Governador da Bahia informando o descobrimento da madeira de *tapinhoam* nas matas de Cairú, Santarém, Camamu como um evento de grande importância, pela qualidade dessa madeira para a construção naval (FONSECA, 2010).

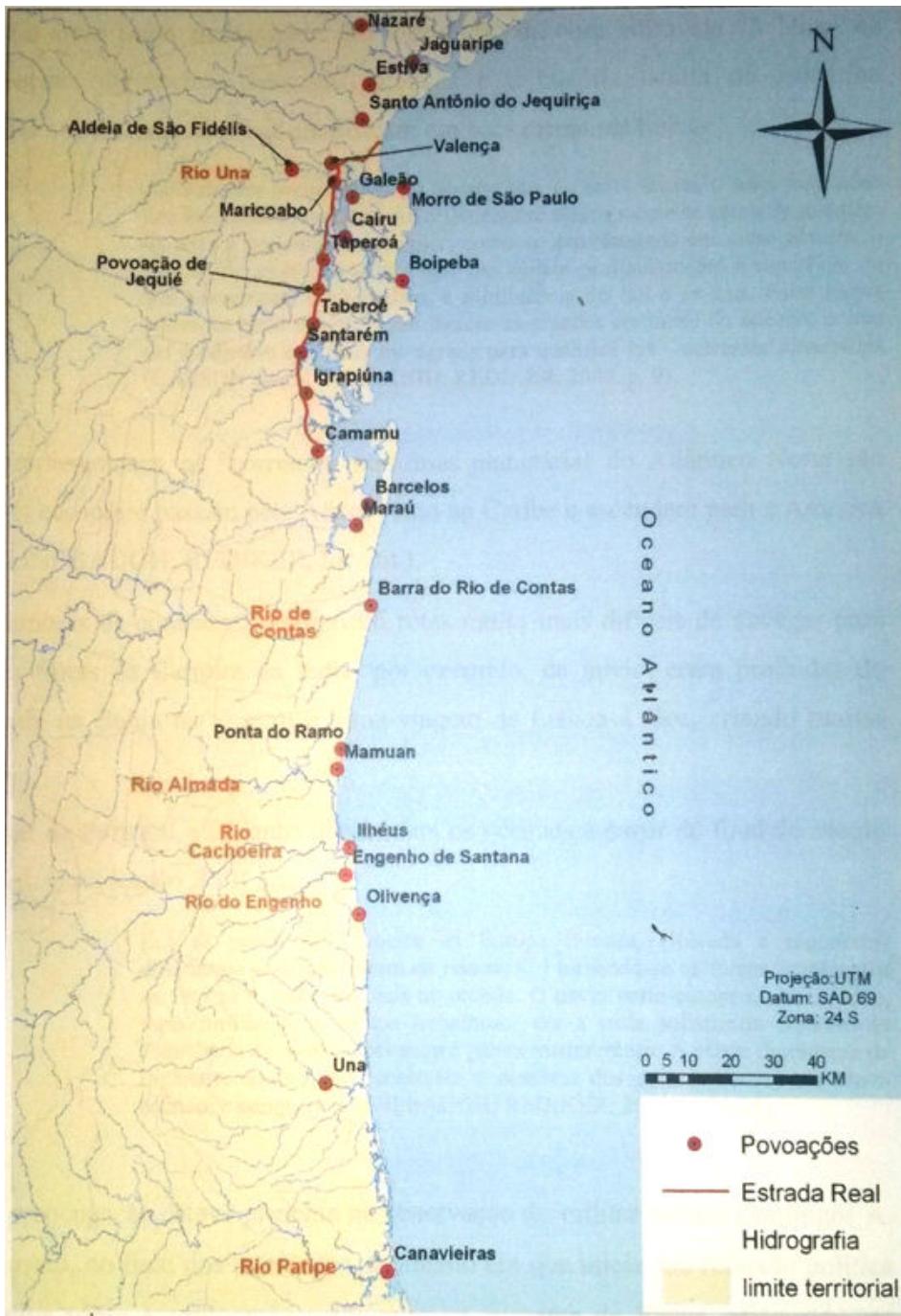


Figura 15 - Mapa dos locais de abertura de cortes de madeira de Ilhéus no período colonial. FONTE: CEDIC/UESC In: FONSECA, 2010:41.

Por outro lado, o mesmo autor chama a atenção que as atividades extrativistas não eram ‘computadas’ oficialmente nas balanças comerciais. Essa questão é interessante, uma vez que a natureza era compreendida como algo ilimitado e “a floresta era vista como um campo aberto à disputa acirrada por riquezas” (FONSECA, 2010:118). Nesse sentido, a madeira era supervalorizada pelos exploradores, mas não sob a ótica da fiscalização de tributos estatais.

3.2 A importância dos barcos à vela no cenário estadual

Para a Bahia, com tão extenso litoral e riqueza de recursos fluviais, as embarcações sempre tiveram principalidade. Em 1725, por exemplo, na Capitania havia 1.859 embarcações, distribuídas entre três categorias:

Embarcações de alto bordo para navegação oceânica ou cabotagem de longo curso, compreendendo navios, curvetas e galeras; as embarcações veleiras para a pequena e média cabotagem, justamente sumacas, barcas e lanchas; e as unidades menores, navegando no Recôncavo: saveiros, canoas e jangadas (SMARCEVSKI, 2001:16).

Por tratar-se de uma Província que possui grande extensão litorânea, bem como pela importância econômica e política do seu porto, a Bahia recebeu, ao longo de sua história, pessoas e instituições cujas experiências na construção náutica influenciaram no aprendizado e na perpetuação da arte naval.

As técnicas exigidas pela construção naval e pela arte de navegar, trazidas do continente europeu, no século XVI, desenvolveram-se no Brasil desde a época do Governo Geral. O desenvolvimento e aprimoramento da carpintaria ocorreram sem muita organização metodológica. Havia necessidade de braços para a seleção e retirada de madeiras das florestas, para carregar e montar os barcos, e recorreu-se aos povos indígenas. Essa mão de obra contribuiu para a socialização desse conhecimento junto a diversas aldeias, e mais tarde, juntou-se à mão de obra escrava para a produção de grandes embarcações ao longo da ocupação do território brasileiro⁵⁴.

A Baía de Todos os Santos foi palco de inúmeras criações de barcos a vela para atender às demandas comerciais, tanto em nível internacional, como local. Nesse sentido, Ximenes (2012) observa que

O cuidado que a Coroa destinou à ‘indústria naval’ fica evidente a partir da segunda metade do século XVIII, quando se pode observar um maior controle oficial sobre os processos de extração, beneficiamento e transporte de madeiras. Indícios de controle são também sinalizados pelo aumento significativo das ordens e provisões régias e alvarás passados pelo Rei, em atenção às demandas e solicitações da administração colonial, no que diz respeito à obtenção de matéria-prima, ao recrutamento e alargamento de mão-de-obra qualificada e especializada (XIMENES, 2012:51).

A importância do porto de Salvador se mantém, mesmo após a mudança da capital para o Rio de Janeiro, em 1763, cujo comércio se desenvolve “a vento e popa”, tanto na cidade de São Salvador, como nas vilas do seu entorno. Amaral Lapa (2000) chama a atenção para o constante e significativo crescimento da Capitania da Bahia e, especialmente, do ‘Porto do Brasil’, destacando a sua importância para a manutenção do comércio ultramar português nos séculos XVII a XIX (LAPA, 2000:2).

Importante notar que o comércio marítimo “impulsionava a economia e a sociedade soteropolitana e era fiscalizado de muito perto pelas agências estatais, tanto em âmbito local como nacional. A razão de tal vigilância reside no fato de ser essa atividade uma das principais fontes de arrecadação de imposto por parte do Estado” (SANTOS, 2013:32). As negociações marítimas entre a cidade de São Salvador e o mundo ocorriam através do

⁵⁴ Pedro Agostinho, pesquisador dedicado aos diversos tipos de embarcação existentes na Bahia e no Brasil, tem várias publicações sobre o assunto. Há o Projeto Archenave, que trata inclusive do patrimônio naval brasileiro. Maior aprofundamento em O Arqueólogo Português, Série IV, 1988/1989, p. 367-397.

‘comércio de Longo Curso’ e entre as mais diversas províncias do Brasil, através do ‘Comércio de Cabotagem’.

O comércio costeiro, ou de pequena cabotagem, era o que ocorria entre as diversas vilas da própria Província da Bahia. “Assim se dava o comércio costeiro da Bahia entre o porto de Salvador e os portos de Santo Amaro, Cachoeira, Nazaré, Itaparica, Valença, Camamu, Ilhéus, Porto Seguro e Caravelas” (SANTOS, 2013:32), abarcando toda a costa da Bahia, com a circulação de produtos diversos, de acordo com o que oferecia cada um dos portos. A cabotagem, dentro e fora da Província, constitui-se na principal forma de escoamento dos seus produtos.

A descrição minuciosa, realizada por Ximenes (2012), das embarcações e dos tipos de transporte utilizados para a realização do comércio entre Salvador e as demais localidades da Província da Bahia, em 1797, nos permite visualizar a dinâmica entre o porto de Salvador e os mais diversos portos do litoral da ‘Capitania da Bahia’, tanto do ponto de vista da importação, como da exportação.

Estes transportes que se reduzem a Chalupas, Sumacas, Barcos e Lanchas, dos Portos de Inhambupe, Itapicuru, Itapoan, Morro, Jequiricá, Cahiru, Una, Boipeba, Camamu, Rio de Contas, Ilhéus, Patiju, Santa Cruz, Porto Seguro, todos da Capitania da Bahia, conduzem caixas de açúcar, farinha de mandioca, arroz, feijão, milho, peixes salgados, madeiras de todas as qualidades, mastreações para Navios, casca de mangue para curtumes, cabos e baetas de Ambé, algodões, café, e outros gêneros que abundam na População. Esta importação se balanceia com a exportação de mercadorias que vem de Portugal com obras dos Artesãos da Cidade, com gêneros do País e tudo constante dos mapas supras, e com dinheiros Provinciais.⁵⁵

No documento são citados quatro tipos de embarcações utilizadas na Bahia para o comércio entre a cidade e as vilas: as chalupas, pequenas embarcações a vela e remo, apropriadas para a cabotagem; as sumacas, embarcações com dois mastros e velas, usadas para transporte de carga, com dimensões e capacidade variadas, com capacidade de transportar de 20 a 100 toneladas; os barcos e as lanchas eram utilizados tanto para transporte de carga como de passageiros.

Tendo em vista a importância do comércio e, consequentemente, do transporte de mercadorias de toda a espécie, existiam embarcações específicas para o transporte de carga e outras para o transporte de passageiros, sendo que nestas também transportavam mercadorias. Ao tratar dos variados tipos de embarcações no Brasil, Dalmo Vieira Filho (2003) destaca as especificidades de cada região, no fazer da ‘canoas’.

No Recôncavo Baiano, estas maravilhosas embarcações são dotadas de grandes mastros e velas latinas (a mesma utilizada nas caravelas) e de um tipo de bolina que foi muito utilizado pelos holandeses ao longo de todo o século XVII e XVIII. Esta conjunção de saberes náuticos conferem a estas embarcações especiais condições de navegabilidade. As canoas baianas, que ocorrem do sul da Bahia até Alagoas, são pintadas com cores sóbrias, quase sempre preto, formando desenhos que recobrem os cascos apenas parcialmente (VIEIRA FILHO, 2003:6).

O Brasil oitocentista apresenta um panorama diferenciado, na sua segunda metade, com a “paulatina substituição dos navios a vela por embarcações movidas a vapor, que

⁵⁵ AHU, Bahia. Relação dos navios e transportes que entraram e sahiram no porto da Bahia no anno de 1797. In: XIMENES, 2012:79).

mudaram de modo significativo a dinâmica dos portos” (SANTOS, 2013: 25-26) e essa transformação vai demandar alterações na organização portuária de Salvador. Entre as imponentes embarcações dispostas na paisagem da Baía de Todos os Santos, disputavam espaço os pequenos saveiros que levavam produtos alimentícios e retornavam com produtos manufaturados. Saveiros que circulavam pela Baía dando suporte ao deslocamento de pessoas e mercadorias provenientes de navios ali fundeados e impossibilitados de atracar no porto (SANTOS, 2013: 26), e também aqueles que navegavam de norte a sul do litoral da Bahia e em sua rede fluvial, com fins comerciais e turísticos, levando e trazendo mercadorias, animais e pessoas, das mais diversas vilas e cidades.

Na cidade de Salvador, as atividades comerciais do porto extrapolavam a economia local. O porto recebia embarcações tanto da Europa como da América do Norte e da Região Platina, cujas embarcações, a vapor, de maior calado que as de pano, exigiam canais com maior profundidade para a atracação. Assim, gradativamente aumenta a demanda e a exigência para a construção de um porto que pudesse oferecer esse suporte.

As mudanças na disposição do porto de Salvador foram iniciadas no final do século XIX; em 1906 é criada a Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia em substituição à Companhia de Docas e Melhoramentos do Brasil. Essa nova organização recebeu financiamento “majoritariamente francês” para dar início às obras de modernização do porto de Salvador.

O projeto era uma antiga reivindicação de comerciantes e importadores preocupados com o monopólio dos trapicheiros e com as condições de armazenamento, carga e descarga, no cais de Salvador, nem sempre confiáveis. A partir de então, o porto sairia da configuração de cais e ancoradouro apoiado em trapiches, para a estrutura que, ao longo dos anos, chegou à atual configuração física” (CODEBA, 2006:12).

Ao mesmo tempo em que é iniciada a nova estrutura do porto, há também a preocupação em possibilitar a circulação das mercadorias na capital. Nessa ocasião são disponibilizados recursos para a construção do Mercado Modelo e das agências de correios, bem como de urbanização nos espaços nas imediações dessas obras.

Foram mais de quinze anos para a conclusão das obras, sendo ultimadas em 1922. As modificações atingiram também a paisagem urbana, devido à necessidade de aterramento em vários pontos da Cidade Baixa, com vistas a aumentar a profundidade do ancoradouro para receber “embarcações de maior calado que os navios a vela, como os brigues, galeotas, galeões e saveiros” que ali atracavam (SANTOS, 2013: 26).

Nas proximidades desses portos, havia estaleiros para a construção artesanal e também para a manutenção dos barcos de carga, de pesca e de transporte de pessoas, sendo que cada localidade imprimia sua marca, um diferencial na construção das suas embarcações. Com uma população predominantemente rural, a Bahia circulava suas mercadorias através desses portos.

Pedro Agostinho, ao pesquisar sobre embarcações artesanais do Recôncavo, ressalta a dependência de Salvador em relação à navegação interior, (feita através dos rios e das áreas marítimas protegidas) visto que concentrava diversas gestões: política, administrativa, religiosa e de cunho econômico (AGOSTINHO, 1973:7-9, apud DIAS, 2013:48)) por constituir-se no maior entreposto comercial do Estado, e que, além da importância de suas relações comerciais, precisava manter um intercâmbio com os territórios de maior representatividade, sob sua tutela, tais como Caravelas, Porto Seguro, Ilhéus, Camamu e Valença e, com exceção dos locais próximos à capital e àqueles em que a produção agrícola

gerava grande rendas, as estradas eram poucas, reduziam-se a pequenos trechos, sendo, consequentemente, significativas as redes fluvial e marítima.

Os saveiros e as escunas constituíam-se, por excelência, nos meios de transporte em todo o litoral da Bahia, São Salvador, de Valença, de Camamu, de Ilhéus e de Porto Seguro, cujos portos se diferenciavam pela profundidade e dimensão, pelo grau de importância do produto a ser exportado/importado, bem como pela clientela a ser atendida. Isso significa dizer que alguns possuíam amplos serviços de atendimento, enquanto outros eram totalmente desassistidos pelos órgãos gestores competentes. Smarcevski (2001), na sua pesquisa sobre saveiros, informa as diversas rotas marítimas e aponta através do mapa indicado na Figura 16, os desdobramentos fluviais necessários à interiorização de inúmeras localidades.

As transformações realizadas no porto de Salvador também são repassadas (com as devidas proporções de renda arrecadadas) aos demais portos distribuídos no território baiano, durante o primeiro período do século XX, vinculadas à força motriz das embarcações e às novas exigências que se apresentam com o advento do barco a vapor para o transporte de passageiros e de cargas.

Ao lado desse movimento de embarcações cujas rotas se direcionavam à Baía de Todos os Santos, também singravam em direção à Baía de Camamu, litoral sul da Bahia, embarcações de porte diversos, numa efervescente circulação de mercadorias e de pessoas, cuja arte naval desenvolve-se associada aos eventos de sua capital. Como vimos anteriormente, a extração da madeira na Região de Camamu estava vinculada à construção de barcos em estaleiros instalados na sede da Província, ou seja, na cidade de Salvador.

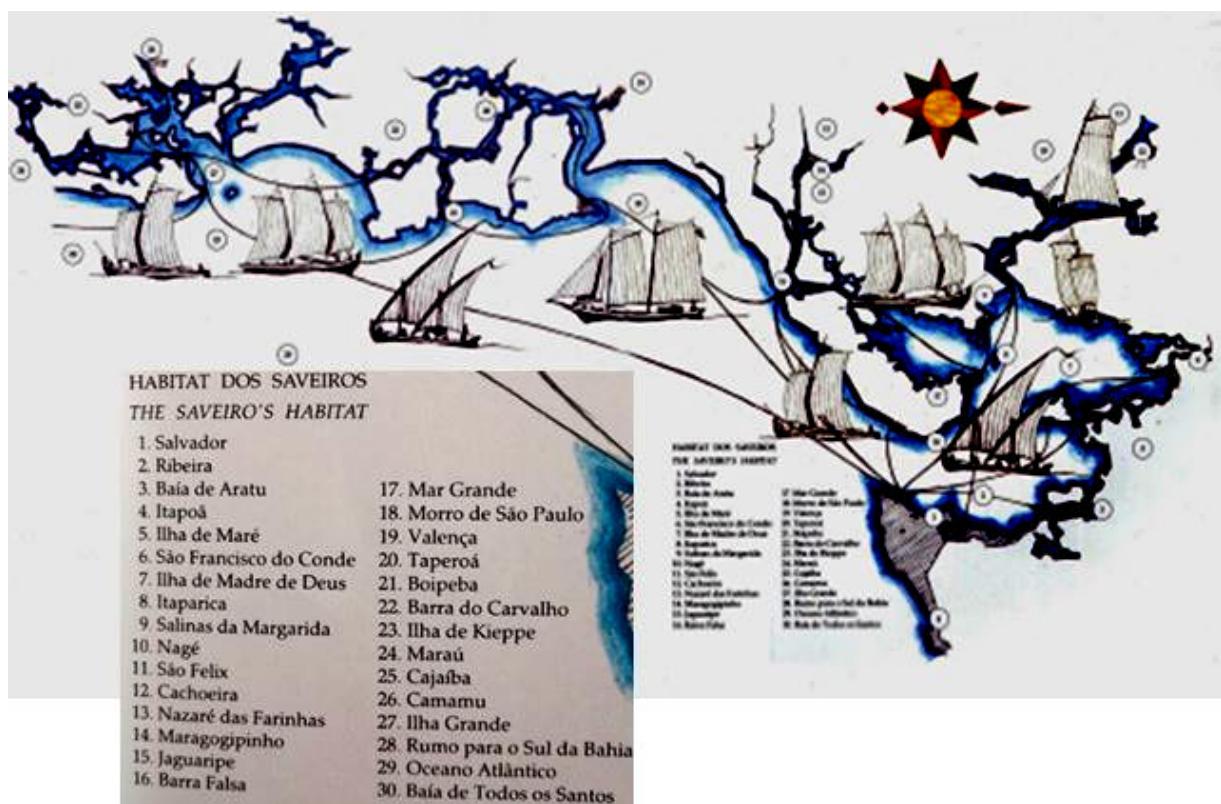


Figura 16 - Mapa do litoral da Bahia com as localidades onde se construíam saveiros. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:29.

A Vila de Camamu já experimentava o ofício da carpintaria naval desde o período colonial, mesmo não o exercendo na sua plenitude, pois realizava uma das etapas da construção naval, um compartimento. Competia ao particular ou ‘fabricante’⁵⁶, orientar os práticos⁵⁷ para retirar da floresta o pau específico para a construção naval, cortar as peças nas medidas indicadas (sob encomenda do mestre carpinteiro da Ribeira das Naus⁵⁸) e encaminhar à Província da Bahia para a montagem de embarcações.

Estas peças, ao chegarem aos estaleiros de Salvador, eram avaliadas pelos mestres carpinteiros da Ribeira das Naus que, nem sempre ficavam satisfeitos com o serviço. Isso pôde ser constatado através da apreciação de uma correspondência que localizamos no Acervo da Biblioteca Nacional. Nela, um encarregado do porto de Salvador, no ano de 1790, reclama aos seus superiores “que os dois paus vindos de Camamu para servirem de mastros grandes e de mezena⁵⁹ a uma embarcação” eram inúteis, não serviam àquele fim⁶⁰.

Ao detectar problemas, tais como desvios no corte, empenamentos, madeiras de espécies não solicitadas, tamanhos diferentes nas peças, os mestres carpinteiros apresentavam severas críticas. “As madeiras de construção naval e a apropriação do trabalho de seus profissionais eram tratadas como questão de ordem primeira quando se tratava da conclusão de uma nau ou fragata de guerra ou mercantil” (FONSECA, 2010: 119). Este autor acentua ainda que:

As peças não poderiam trincar ou rachar, nem poderiam perecer de forma qualquer nas mãos de maus condutores, que durante o inverno levavam meses para fazer chegar tais peças da Terra de Tinharé à capital, pois as dificuldades de navegação aumentavam nos não raros invernos rigorosos⁶¹. A deficiência da peça (danificada ou fora das dimensões solicitadas) a faria retornar e implicaria em mais despesas para se acharem as matérias-brutas (as árvores) e transformá-las novamente em matérias-primas (as peças) (FONSECA, 2010:123).

Consideramos que esses fatos, o manejo de peças de madeira e as reclamações dos mestres, não se referiam apenas à Região de Camamu. Outras localidades do litoral, tais como Cairu e Valença também realizavam essa atividade, cortando e enviando peças para Salvador. E essa tensão, certamente, vai contribuir para que medidas sejam adotadas, no sentido de oferecer orientações e ensinamentos aos ‘aprendizes’ de carpinteiros navais, até porque o erro encarecia o produto final. Tanto que, nos início dos oitocentos, o governo procura alternativas para atrair ou formar profissionais para a construção naval, mas a “aceleração da especialização na produção madeireira” só ocorre no final deste século (FONSECA, 2010: 120).

Esses aprendizes se tornaram mestres. Com o passar do tempo, eles começaram a realizar todas as etapas em estaleiros distribuídos pelo litoral sul da Bahia, aperfeiçoando as técnicas e dando um tom particular, característico de cada localidade ou região. São vários os

⁵⁶ Halysson Fonseca (2010) informa que eram os donos do negócio, da exploração madeireira.

⁵⁷ Os práticos eram a principal mão de obra vinculada à exploração: “foram marcadores de arvores, lenhadores, ‘operários’ nas serrarias, condutores do arrasto de toras até os rios. Era quem descia a matéria-bruta por vias fluviais para o armazenamento nas feitorias no termo das ‘vilas de baixo’, daí seguindo a conduzi-las em lanchas e charruas à Capital” (FONSECA, 2010:127).

⁵⁸ Local onde estavam reunidos diversos estaleiros de grande porte, para construção de embarcações de tamanhos variados, na cidade de Salvador.

⁵⁹ Vela que se enverga na carangueja do mastro de ré em ocasião de mau tempo. Mastro de ré nas embarcações de mais de três mastros. <http://www.dicio.com.br/mezena/>

⁶⁰ Acervo da Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, conjunto documental II 34, 05,033.

⁶¹ Esse ‘inverno rigoroso’ é referente ao alto índice pluviométrico da Região em estudo.

tipos de barcos desenvolvidos no litoral sul, desde Valença até Camamu. O estilo de embarcação construída em Camamu, por exemplo, traduz-se numa herança que os carpinteiros insistem em manter. Segundo Pedro Agostinho, há três tipos de cascos de barcos.

“O casco de quilha e taboado – a forma de construção desse tipo de casco o filaria às naus dos descobrimentos, o que permite supor que date daquela época (sec. XVI) a introdução dessas técnicas no litoral brasileiro; cascos monóxilos feito de uma só peça de madeira, como as canoas; flutuadores múltiplos observados nas jangadas a remo ou a vela (AGOSTINHO, 1973:12 apud DIAS, 2013:51).

Informa ainda o autor que são vários tipos de barcos desenvolvidos no litoral baiano, notadamente no Recôncavo e no sul da Bahia, pois, em razão do tipo de carga e da profundidade das águas, as adaptações no casco e na vela foram necessárias. Nesse sentido, “é possível surgir, da combinação de cascos e aparelhos de distintas tradições, um novo tipo local ou regional, característico de determinada área e produto dos contatos culturais que nela se verificam (DIAS, 2013:48).

Mascarenhas e Peixoto (2009), comparando as embarcações construídas em Valença com as de Camamu, destacam:

Os artesãos navais de Cajaíba (Camamu) são mais sintonizados com a origem holandesa e os de Valença, com a ibérica, pois ainda dominam o manejo das peças básicas para os cálculos das medidas essenciais das embarcações, a exemplo do “graminho”, garantindo a forma e suas características, que propiciam a estabilidade, a agilidade, a capacidade de carga e o pequeno calado (contorno de proa, saída d’água e a posição da mastreação), assim como as peculiares (ex.: “tijupá”, câmara e corrimão), necessários para manter o padrão e a harmonia estética de todo o “conjunto da obra (MASCARENHAS & PEIXOTO, 2009: 6).

Partindo dessa assertiva, podemos presumir que os barcos construídos em Camamu e Cajaíba vêm da tradição naval europeia. Os cascos das embarcações, mesmo com as adequações realizadas ao longo do tempo, atendem à descrição acima, indicada por Pedro Agostinho.

Nos estudos de Smarcevski (2001), são indicados os traços característicos das embarcações com as ‘marcas’ dos europeus, acrescentando a utilização do graminho como a unidade de medida que contribuiu para a manutenção desse tipo. Acerca dessa unidade de medida, trataremos no capítulo seguinte. A Figura 17 mostra dois tipos de embarcações construídas em Camamu: a primeira é denominada “Vera Cruz” e foi construída pelo Mestre Alírio; a segunda denominada “Estrela do Dia”, foi construída pelo Mestre Roberto.

Produtos manufaturados e matéria-prima eram comercializados entre as diversas localidades nos séculos XVII a XIX. Camamu realizava, de forma mais efetiva, a exploração de diversas espécies de madeira, da farinha de mandioca e outros produtos alimentícios, através da pequena cabotagem.

A ampliação do comércio demanda cada vez mais a construção de barcos de carga, para uso local e também para serem vendidos em outras localidades. O barco a vela era utilizado para o comércio de alimentos regionais, a atividade pesqueira, o transporte de passageiros e de carga em todo o litoral baiano. Hoje, está fadado ao desaparecimento,⁶² sendo poucos os que ainda persistem em singrar os mares da Bahia.

⁶² Recentemente foi tombado pelo IPHAN o saveiro Sombra da Lua, atracado na Baía de Todos os Santos, através de solicitação e encaminhamento do processo pela Associação Cultural Viva o Saveiro.

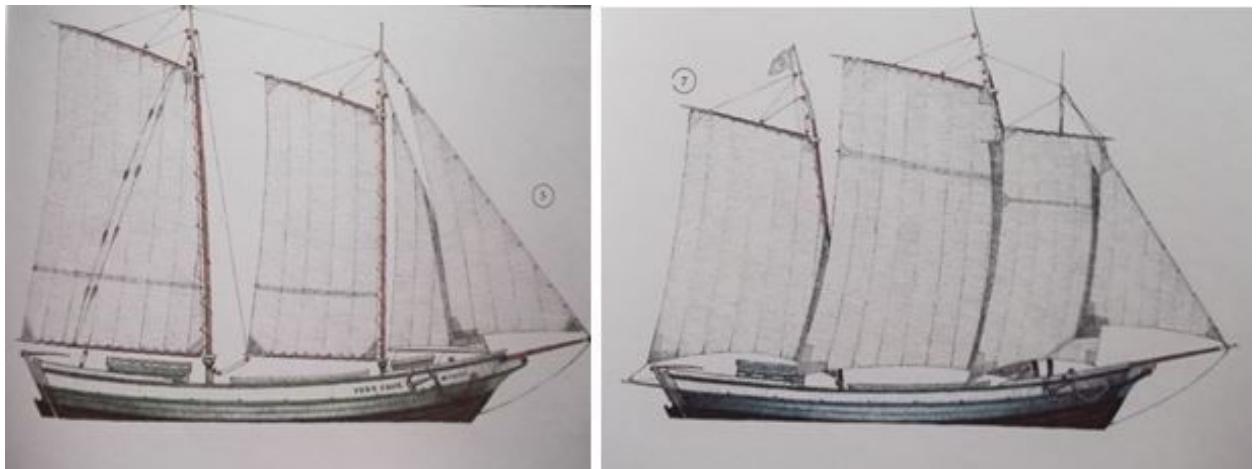


Figura 17 - Modelos de saveiros construídos em Camamu. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:47,48a.

Conforme nos informa SMARCEVSKI (2001), havia, na Bahia, até o final da década de cinquenta do século passado, um grande número de localidades que construíam barcos a vela. Esses locais podem ser vistos no destaque da Figura 16, da qual se pode inferir que uma parcela dos homens, espalhados pelo litoral baiano construía embarcações de pequena, média e grande estrutura, objetivando atendimento ao que era demandado em nível local, regional e nacional para o transporte costeiro e ultramar.

Acerca disso, o marinheiro Arlindo Ramos⁶³ nos oferece uma “verdadeira viagem”. Homem com muita experiência na arte de navegar, viajou “mundo afora”, pelo Brasil e por outros países, trabalhando como mestre de saveiro, na condução da embarcação a vela denominada “Santa Cruz”⁶⁴. Tinha mais ou menos oito anos de idade quando começou a trabalhar. Havia chegado ao povoado de Cajaíba um carpinteiro de Cachoeira, chamado José Maria, que construiu dois barcos. E Arlindo, ainda criança, sempre por perto desse carpinteiro, foi aprendendo o ofício. Primeiro como Moço (aprendiz) e depois como Mestre. Ele conta que:

Os barcos de madeira a pano, com um ou dois panos era muito comum no litoral da Bahia. Neles se levavam e se traziam tudo para o comércio. Saia de Camamu e ia de cidade em cidade até Salvador e vendia... e depois comprava outras coisas e trazia... também ia para o sul, para Ilhéus, Porto

⁶³ Arlindo Ramos está aposentado. Foi marinheiro durante toda a sua vida. A entrevista foi em sua casa, localizada à rua em frente a Baía de Camamu, junto com seu irmão Gerson Ramos. Viúvo por duas vezes, com a primeira esposa teve quatro filhos e oito com a segunda, e todos moram em Salvador. Dois dos seus filhos são marinheiros em Salvador, sendo que um deles trabalha com o filho de Lev Smarcevski, numa lancha. Sua filha também contribuiu com a entrevista, por vezes ajudando seu pai a lembrar de alguns fatos, pois sempre dizia estar muito esquecido das coisas do passado. À época em que estivemos em Cajaíba, havia pouco tempo que ele havia perdido sua segunda esposa e estava muito triste, talvez por isso alertava para a dificuldade de lembrar das coisas. As demais citações serão indicadas como: Arlindo Ramos, 2012.

⁶⁴ Lev Smarcevski, autor do livro *Graminho, a alma do saveiro*, aqui citado em diversos momentos, conta que em 1964 comprou um saveiro de 24 metros e dois mastros. Foi nesse episódio que conheceu Arlindo: “na entrega da embarcação, Manuel Bomfim me ofereceu o que de melhor acompanhou o “Vera Cruz” – o seu Mestre Arlindo Ramos. O mais respeitado dos mestres, hoje amigo e irmão” (SMARCEVSKI, 2001:110).

Seguro e ia até Vitoria. Já fui ate o Rio de janeiro... levando coisas pra vender lá.⁶⁵

A dinâmica comercial através das embarcações era muito intensa. Os barcos eram os meios de transportes efetivos e verdadeiros agentes dos negócios na costa da Bahia e também em outros territórios. Importante notar que as relações comerciais ocorriam, em grande parte, do ponto de vista informal, cujo mercado abrangia uma infinidade de produtos. Vendia-se e comprava-se de tudo: gêneros alimentícios, animais para criação e para abate, madeira, peixe, vestuário, perfumaria. As ferragens e ferramentas apropriadas à montagem de um barco eram compradas no Rio de Janeiro, por comerciantes navegadores ou por encomendas aos parentes que ficavam embarcados. Arlindo Ramos lembra esse período:

Muitos barcos a pano iam, passavam dois, até seis meses viajando. Se tivesse tempestade, demorava até seis meses... ia até Vitoria, Rio de Janeiro... Levavam muita mercadoria, muita coisa daqui pra vender. Farinha, peixe salgado, dendê, cestos, esculturas de peixes e miniaturas de barcos. Voltava cheinho o barco. De prego a perfume. Pregos, martelos, machados, serrote, roupas para vender aqui e perfume também. Eu levava o barco e os tripulantes, comerciantes é que faziam o comércio.⁶⁶

Saudosista, André Amaral⁶⁷ conta um pouco da sua experiência em viagens, quando ficava embarcado na condução de um barco à vela:

“Hoje eu não estou fazendo mais nada”, mas já trabalhei muito embarcado, embarcado em barco de pano e aí viajei muito. Viajei por aí tudo. Por Ilhéus, Porto Seguro, viajei por Caravelas, Vitória, por aí tudo. Salvador, Recôncavo da Bahia. Ia pra fazer compras, para o comércio. Trabalhava com frete, embarcado. Em Vitória... pegava coco em Nova Viçosa e vendia para Vitoria. Lá no barco a pano, só viajava pelo vento. Pra onde o vento dava, a gente ia e quando não dava pra ir aonde a gente queria, a gente parava e voltava. Quando era tempo de muita tempestade aí a gente ficava dez, doze, quinze dias lá fora, viajando “⁶⁸.

3.3 Adaptações do barco a vela para o barco a motor

A primeira mudança enfrentada diz respeito ao tipo de força para o deslocamento da embarcação, antes eólica, passa a ser movida pelo óleo diesel, transformado em força motor. A transformação do barco de propulsão a vela para o barco motorizado ocorreu paulatinamente, inclusive, no sul e sudeste do País, essa alteração já se anunciava. Junto aos grupos de carpinteiros esta mutação foi impactante, visto que esse momento significou não apenas uma simples reformulação, mas uma radical transformação no modo de fazer e de pensar desses artifícies.

A navegação antes feita com embarcações a vela, com o advento do motor, vai caindo em desuso. Carpinteiros navais, navegadores e suas respectivas tripulações, os passageiros que possuíam o transporte fluvial e ou marítimo como única opção de acesso às cidades, pequenos comerciantes e ambulantes, ribeirinhos, enfim, um grande número de pessoas foi

⁶⁵ Arlindo Ramos, 2012.

⁶⁶ Arlindo Ramos, 2012.

⁶⁷ André Amaral tem 79 anos de idade, nasceu em Cajaíba onde mora até os dias atuais. É aposentado pela profissão de marítimo, cuja atividade era referente à condução de uma embarcação. Possui um pequeno comércio de bebidas (bar) em Cajaíba com um nome sugestivo: “Cai N’água”, onde realizamos a entrevista, em conjunto com alguns membros de sua família e amigos. As demais citações serão indicadas como André Amaral, 2012.

⁶⁸ André Amaral, 2012.

atingido pela nova modalidade de transporte. Mascarenhas e Peixoto destacam que, na Bahia⁶⁹, em 1930, havia cerca de quinhentas embarcações a vela e, citando Noronha, informam a existência de mil e quinhentos saveiros na Bahia de Todos os Santos, em 1950. Ora, esses dados, por si só, demonstram o impacto que a população envolvida na atividade de navegação sofreu com o advento do barco a motor.

Há de se notar que, apesar dessa passagem ter sido iniciada, sob o ponto de vista da economia brasileira, no final do século XIX, na economia baiana, tal caminho é iniciado na primeira metade do século XX, mas sua culminância ocorre na sua segunda metade. Tanto no Recôncavo, em Valença e nas demais localidades, como na Baía de Camamu, o processo de construção de embarcações com propulsão a motor desencadeia a supressão do transporte a vela ou os “barcos a pano”, no litoral da Bahia. Esse meio de transporte chamado de saveiro, barco a vela ou, como é chamado pelos moradores de Camamu, *barco a pano*, permanece na memória dos moradores e, de modo especial, dos carpinteiros navais dessa localidade. O mestre Zelito⁷⁰ informa que

“Em Camamu existe o ‘barco a pano’ com o pano mesmo, nas lembranças da nossa cabeça... o que existe é o barco que era de pano e foi adaptado para o motor, mas ainda mantendo todo o desenho original, inclusive com a manutenção dos mastros... Se tiver encomenda, a gente faz um barco assim, pois está tudo na nossa cabeça, como fazer, do tamanho que o dono quiser, mas só de encomenda, porque com o motor, quem vai querer a pano? Só quem gosta mesmo, para deleite”.⁷¹

As lembranças desse carpinteiro, associadas a um tempo longínquo, e ao aqui e agora, confirmam que o saber e o fazer um barco a pano estão entranhados nas suas histórias, nos remetendo a Benjamin quando diz que “a história é objeto de uma construção cujo lugar não é o tempo homogêneo e vazio, mas um tempo saturado de agoras” (BENJAMIN, 1994:229).

3.4 As rodovias e o transporte de cargas

Havia, em nível estadual, grande preocupação com a melhoria da rede de transportes, sobretudo a ferroviária, para dar vazão à produção agrícola, a exemplo do que já ocorria no sudeste em no sul com a lavoura cafeeira. No sul da Bahia, em 1913, deu-se inicio à construção de um trecho da ferrovia que objetivava interligar a cidade Vitória da Conquista a Itabuna ao porto de Ilhéus. Não se concretizou tal proposição. A abertura de estradas de modo mais intensificado, apesar de iniciativas pontuais, é um marco mais recente, paralelo ao achado do petróleo e seus ‘combustíveis’.

Em 1959 e em 1963, são inauguradas, respectivamente, a BR 101 e a BR 116, rodovias federais que se estabelecem como os principais corredores rodoviários do País e que cortam no sentido longitudinal, o Estado da Bahia, e seguem interligando cidades dos mais diversos estados brasileiros. Essas estradas contribuem com a interiorização de territórios antes isolados e, por conseguinte, ocorrem modificações no modo de vida das sociedades

⁶⁹ Refere-se a Região Metropolitana de Salvador e ao Recôncavo.

⁷⁰ Joselito Bento dos Santos’ é o seu nome, mas gosta de ser chamado de Zelito. É um mestre da carpintaria naval. Tem 80 anos, nasceu e se criou em Cajaíba. Seus pais moravam em um pequeno lugarejo chamado de Matapera, próximo a Cajaíba. “A população desse vilarejo diminuiu tanto que o mesmo desapareceu” no início deste século, informa Zelito. Ele é proprietário de um estaleiro chamado São Domingos, onde realizamos a entrevista. As próximas citações serão indicadas como Zelito, 2012. Utilizamos fragmentos de sua fala do Documentário Carpinteiros do Mar, que indicaremos quando houver citação.

⁷¹ Zelito, 2012.

locais, do ponto de vista econômico, político e social. O trecho próximo a Camamu (no povoado de Travessão, que fica à margem direita da BR 101) foi concluído no início da década de 1970.

Na década de oitenta e nas seguintes, os carpinteiros navais artesanais de Cajaíba buscaram alternativas para se adaptar às mudanças que se delineavam no cenário estadual e no nacional, com a concretização das rodovias federais e estaduais anunciadas na década anterior. Esse episódio teve intensa repercussão no fazer cotidiano desses carpinteiros que ficaram à deriva, sem saber o que fazer. Na verdade, não tinham o que fazer, visto que houve uma drástica redução nas encomendas de barcos de carga.

A respeito desse problema, Denise Dias (2013) apresenta seu testemunho sobre dois momentos que evidenciam a situação do transporte naval, especificamente das embarcações artesanais. O primeiro momento, que podemos designar como o auge, reflete a opulência da carpintaria naval no litoral baiano.

Eu cresci ouvindo essas histórias, já que venho de família formada por filhos de Valença e de Maragojipe, no Recôncavo Sul, e com estreito contato com a vida marítima e a agricultura dessas regiões. Por exemplo, numa das viagens a Maragojipe, acompanhada do meu pai, para coletar dados para a pesquisa que empreendia sobre casas de farinha artesanais, paramos no distrito de Vila de Guaí. Do alto do morro à entrada da vila, apreciamos o rio Guaí e o velho porto. Ali mesmo, sentados no chão, contemplando aquela fantástica vista, ouvi meu pai pintar um vigoroso quadro sobre o intenso tráfego de saveiros nas margens daquele rio, transportando a produção agrícola para os portos do Baixo Sul, Recôncavo e Salvador. Ele dizia que eram tantos os veleiros que nem se podia contar... (DIAS, 2013:17).

A passagem acima, a autora apresenta para contrastar com o que enfrentou ao se deslocar para o povoado de Cajaíba em busca de informações para a sua pesquisa em etnolinguística sobre os carpinteiros navais de Cajaíba e de Valença, que resultou no texto que apresentamos como fonte neste momento:

Em 1997, iniciei as primeiras de uma série de visitas a estaleiros ainda em atividade em Cajaíba de Camamu e em Valença, na Costa do Dendê, Baixo Sul da Bahia. A intenção era ter contato com carpinteiros navais, ouvir suas histórias sobre os saveiros, e outras embarcações. Conversei com armadores, com carpinteiros navais, e pude constatar que, a julgar pelo quadro que pintaram, a situação era bem diferente do passado opulento de sua atividade. O progresso tecnológico, aliado a outros fatores, como a escassez de matéria-prima, provocou uma redução drástica na procura por encomendas de novas embarcações (DIAS, 2013:17).

Aquilo que é encarado como algo importante por representar a ‘chegada da tecnologia e do desenvolvimento’, se observado de dentro para fora do povoado, mostra uma situação preocupante porque abala toda a sociedade envolvida: os trabalhadores voltados para a carpintaria, os moradores do lugar, os comerciantes de gêneros alimentícios e de bebida, os lancheiros, pescadores e marisqueiras, por romper as rotinas socioeconômicas e culturais. O que se vê não é algo simples e natural. Enfatiza Denise Dias:

[...] trata-se de uma substituição de métodos, essencial nos processos de desenvolvimento tecnológico de qualquer civilização. Um mal necessário, portanto. Mas vista de outra forma a questão, percebi um desequilíbrio devastador na organização social, cultural e econômica de algumas comunidades de carpinteiros navais, pessoas que passaram a seguir a vida desorientadamente, uma vez que lhes foi tirada a possibilidade de continuar

praticando o saber que lhes foi legado por seus antepassados e que garantia a sua sobrevivência (DIAS, 2013:17).

Enfrentamentos ocorrem com a expressiva alteração do transporte de carga marítimo e fluvial, para o transporte rodoviário. Essa modalidade passou a ser exercida, com toda a força, por caminhões e carretas, através das rodovias, por conta das novas tecnologias que se anunciam. “Segurança e rapidez nas estradas, levando os produtos de forma confiável”⁷².

Essas ‘revoluções’ nos meios de transporte nos remete ao que Carlo Prandi (1997) assevera acerca da força que tem uma tradição quando do enfrentamento de circunstâncias adversas ao cotidiano de uma sociedade ou um grupo.

Não existe sociedade sem tradições: não existe sociedade na qual os conteúdos culturais e estruturais que caracterizam as suas dinâmicas históricas não se manifestem como a intersecção perenemente mutável entre um patrimônio marcado pelo passado e as constantes exigências de inovação que surgem em todos os níveis da vida coletiva. As revoluções tendem em geral a extirpar comportamentos, símbolos, valores que obstam o desenvolvimento, muitas vezes traumático, das mudanças que as iniciam (PRANDI, 1997:191).

As mudanças ocorridas vão impor alterações substanciais a todo o grupo de carpinteiros, e tem como resultado, drástica redução na construção de barcos. Através de suas experiências no saber e no fazer, os carpinteiros remodelam e dão nova roupagem às suas criações, mas mantém os traços dos saveiros, a linha mestra da sua arte naval. Ou seja, as embarcações outrora planejadas para transportar carga para as negociações comerciais já mencionadas, perdem essa funcionalidade e uma nova modalidade é demandada pelo turismo ecológico e náutico.

No início dos anos setenta do século XX foi criado um Programa de Estudos das Potencialidades do Estado da Bahia, através da hoje extinta Bahiatursa – Empresa de Turismo na Bahia. Pensava-se em estudar possibilidades de explorar o turismo no interior do Estado e essas ações, mesmo chegando timidamente, começam a dar visibilidade à região e aos *modus vivendis* de sua população. A ideia de ‘progresso’ é desencadeada nos anos setenta e acelerada na década seguinte. Nesse período foi criado o primeiro Plano Diretor de Turismo de Salvador, que tinha por objetivo, dentre outros, solucionar as graves deficiências existentes, tais como a ausência de estradas e de equipamentos que viabilizassem o incremento de atividades ligadas ao turismo.

As lembranças de Zelito são enfáticas quanto à quantidade de veleiros no litoral da Bahia e, ao mesmo tempo, ao poder do novo transporte, o rodoviário, que chegava em detrimento aos panos dos barcos.

Antigamente, nós olhava lá pro lado de Itaparica, (...) parecia uma mata, de tanto pano de barco, veleiro, essa coisa, né? Hoje a senhora olha pra lá e não vê nada... algum ou outro que ainda tem aqueles barco de feira... (...) Nós viajava aqui... só daqui pra Ilhéus trabalhava... efetivamente vinte e oito barcos... é, vinte e oito barcos! Fora os que iam pra Salvador... Isso de acordo a... concorrência de evolução, foi se transformando em estrada, e essas estrada acabou com essa coisa toda do transporte marítimo (Seu Zelito)⁷³.

⁷² Propaganda de uma empresa de transportes de carga, na década de noventa, em Itabuna – Bahia.

⁷³ Trecho de entrevista retirado dos Segredos da Arte, de Denise Dias, 2013.

3.5 Permanência do estilo e ajustes aos novos desafios

Ao longo do tempo, no processo de construção naval apresentado no item anterior, mudanças e adaptações ocorreram de modo a adequar materiais, equipamentos e até mesmo aqueles retirados do ambiente natural, como a madeira, todavia, os carpinteiros souberam lidar com essas questões nesse *continuum* temporal e no enfrentamento das grandes transformações. Permanência, manutenção e continuidade são qualidades pertinentes à carpintaria naval artesanal de Camamu. Lev Smarcevski relata essas transformações de um modo inconformado com o cenário apresentado e sintetiza:

Os saveiros por mar e os carros de boi por terra, desde os primórdios da colonização, vêm sendo responsáveis pelo transporte das cargas e pelo progresso econômico do Recôncavo baiano. Ultimamente, as estradas de rodagem e a entrega de porta-em-porta chegaram a todos os cantos e passou a ser muito caro manter um saveiro, e mais caro ainda pagar os custos dos estivadores e da capatazia, obrigatórios numa legislação injusta, enquanto os motores, também, substituíram os ventos (SMARCEVSKI, 2001:101a).

A construção da embarcação é realizada a partir da experiência acumulada pelo mestre carpinteiro, partindo-se do que foi aprendido e apreendido. Desse modo, o processo construtivo tem sido desenvolvido e aperfeiçoado, nos diversos estaleiros distribuídos pela Baía de Camamu por suas múltiplas gerações, como o fruto das culturas ali arraigadas e que persistem no modo de vida dos habitantes da Região.

Esses trabalhadores, após o impacto das bruscas mudanças, reagem e reordenam os modos de construir a partir de táticas de apropriação do conhecimento, representadas pelo saber fazer, transformam e adequam as embarcações, dando-lhes uma nova roupagem, para a sua manutenção no mercado local e no regional. Desse modo, tais estratégias, ao tempo em que evitam a subordinação dos trabalhadores, articulam-se a uma autonomia cuja lógica é intrínseca das suas experiências.

A transformação das formas de trabalho vivenciada ao longo dos tempos pelos mestres carpinteiros navais nos leva a uma reflexão sob o viés interpretativo que Roger Chartier faz das táticas e estratégias apontadas por Certeau. Estratégias organizadas pela “existência de lugares e instituições, produzem objetos, normas e modelos” (CHARTIER, 1995:190) e são conduzidas pelos organismos oficiais, a exemplo da obrigatoriedade do barco a vapor para o transporte de passageiros, o surgimento do motor posteriormente, a abertura de estradas que, mesmo sem ter tal intenção, abalaram o processo construtivo dos trabalhadores navais e o seu labor cotidiano.

Novas variáveis são exigidas para a realidade enfrentada e vão interferir em uma infinidade de itens, mas não no equilíbrio do barco dentro d’água. A sua dimensão, diretamente vinculada ao volume, peso, carga a ser transportada, é alterada para adequar-se a uma nova clientela. Os serviços devem proporcionar melhor e maior nível de conforto para os passageiros. As velas são suprimidas, mas os mastros não são eliminados, pois dão equilíbrio às embarcações, e é mantido o desenho anterior. O motor é inserido, mas não de forma aparente. Para manter o estilo do saveiro, cria-se um compartimento interno que, além de ocultar o motor, reduz o seu ruído e a fumaça.

Ademais, produtos mais resistentes, derivados do petróleo, propiciam alterações no tipo de pintura, na calafetagem e no acabamento do barco. E a imaginação, criatividade e experiência de cada mestre carpinteiro dão uma ideia do seu criador, chegando ao ponto de os mais próximos identificarem o construtor pelos traços de sua obra.

As mudanças exigiram variações quanto aos objetivos, que absorveram o tipo de carga, ao acréscimo de equipamentos para maior conforto, o tipo de clientela, bem como a utilização de novas ferramentas e utensílios, no entanto, o estilo de construir, o manuseio dos utensílios empregados, o rigor na aplicação da técnica para o corte, o entalhe e na montagem de um barco, acumulados e transmitidos de pai para filho, de um mestre para o outro até a contemporaneidade, mantiveram-se inalterados.

A leitura que fazemos disso tudo é que os barcos atualmente construídos representam as evidências dos saveiros a vela, e as memórias preservam a tradição da construção naval, que se constitui num patrimônio cultural imaterial dos carpinteiros artesanais de Camamu e Cajaíba. Nessa linha de pensamento, convém uma breve apresentação da trajetória histórica que culminou com a defesa de bens culturais materiais e imateriais articulados à História, à Memória e à Cultura de uma sociedade, seja erudita ou popular, rica ou pobre, urbana ou rural, cuja análise feita por Dalmo Vieira Filho (2003), traduz nossa preocupação:

Em quase todas as regiões, as canoas tradicionais vêm sendo substituídas por barcos de alumínio ou fibra, perdendo-se assim tradições e conhecimentos milenares que estão sintetizados em cada um dos barcos tradicionais. Os barcos e as canoas do Brasil estão entre os patrimônios culturais mais ameaçados de extinção e estima-se que somente durante o século XX desapareceram perto de uma centena de tipos de embarcações em todo o país. Ainda assim, o Brasil é o país mais rico do mundo em variedade de embarcações tradicionais, inclusive canoas. Mais do que a extensão do litoral e das bacias hidrográficas, esta riqueza é resultado de uma fantástica interação de conhecimentos resultante da diversidade étnica, fazendo com que em muitos dos barcos brasileiros possam notar-se tradições e conhecimentos originários de diferentes partes do mundo (VIEIRA FILHO, 2003:5).

A longa caminhada da arte naval desenvolvida pelos mestres carpinteiros é, sim, uma tradição! A maneira como eles constroem, pautados nas memórias compartilhadas, o conhecimento que se perpetua através das gerações, o saber e o fazer desses sujeitos se configuram num patrimônio cultural imaterial. Essa tradição é aqui compreendida como a reunião de elementos culturais advindos dos processos de construção das embarcações que foram mantidos através das memórias desses sujeitos.

Certamente que, ao longo do processo, diversas interferências, de cunho interno e externo, foram registradas. Reinvenções foram praticadas... A continuidade das atividades é revitalizada todo dia através dos desafios e enfrentamentos em prol da manutenção da tradição na arte naval, como parte do seu cotidiano.

Objetivando apreender como esses sujeitos se sentem na profissão que elegeram e, por conseguinte, que aspectos concorreram para que se tornassem bons profissionais, trouxemos uma narrativa que destaca o que foi aprendido e acumulado no dia a dia pelos mestres antigos:

Pois hoje em dia muitos sabidos⁷⁴ vem dizer que é mestre, que é carpina, mas não sabe escolher os paus. O barco depois de feito... eu mesmo não vou num barco desse (risos). Eles vem para ser ajudante, aprendiz... trabalham uns meses e acham que pode montar um estaleiro e pronto. Não é assim que funciona... Ah, e depois ainda quer dizer que foi feito aqui, construído em Cajaíba do Sul, sujando o nome.⁷⁵

⁷⁴ Colocado aqui como o esperto, aquele que quer se dar bem à custa do esforço alheio.

⁷⁵ Zelito, 2012.

Buscando mais informações a esse respeito, os carpinteiros informaram que estavam “labutando” para a criação de uma cooperativa de carpinteiros de Cajaíba, para, dentre outros objetivos, acabar com essa “sabedoria”. Seguramente que três leituras podem ser apreendidas dessa assertiva que Zelito apresenta e que não são excludentes entre si.

A primeira, voltada para o significado de um barco construído em Cajaíba, pela ‘marca registrada’ comprovada nos testemunhos e nas memórias locais, cuja valorização deveu-se ao afinco, dedicação e, principalmente, à maneira como essa arte foi aprendida. A segunda, por tratar-se de alguém que “vem”, que não faz parte da “corporação”, que não vivenciou todo o processo, como eles o fizeram. Que simplesmente “vem para ser ajudante, aprendiz... trabalham uns meses e acham que pode montar um estaleiro e pronto”, não respeitando o processo, a continuidade, a tradição. Uma terceira leitura refere-se ao aspecto econômico. Esse indivíduo disputa território (estar em Cajaíba), espaço propício para o *marketing* e a parte financeira, incorrendo ganho que deveria ser dos carpinteiros navais reconhecidos pelo seu amplo conhecimento.

Além disso, na medida em que chegam pessoas desconhecidas e sem vínculo com o lugar, este passa a ser compreendido como um espaço privado, o que nos remete a Michel de Certeau, ao afirmar que “o fato de pertencer a um bairro, quando corroborado pela pertença a um meio social específico, vem a ser a marca que reforça o processo de identificação de um grupo determinado” (CERTEAU, 1996:84). Nesse sentido, é possível observar a apropriação de espaços da carpintaria naval, por alguns mestres da carpintaria.

Sob essas perspectivas, os carpinteiros se vêem enquanto sujeitos focados na preservação de tradições e também dos recursos naturais e materiais disponíveis no povoado e, conforme Paulo Almeida e Yara Khoury, a efetiva apropriação é percebida quando

[...] vão se apropriando de e refazendo valores e tradições, alimentando e modificando sentimentos de pertencimento a um lugar, a um grupo, a uma memória; como vão criando referências culturais próprias e se apropriando de outras, e como essa experiência se faz impregnada de contradições e ambigüidades (ALMEIDA & KHOURY, 2002:39).

A análise das relações entre as memórias e as histórias desse grupo nos permitiu elaborar essas leituras que buscam enfatizar a especificidade do que foi selecionado por esses sujeitos, através de suas lembranças, de sua memória. Acerca dessa categoria, nos socorre Portelli (1997) que contempla assim o nosso raciocínio.

A memória é um processo individual, que ocorre em um meio social dinâmico, valendo-se de instrumentos criados e compartilhados. Em vista disso, as recordações podem ser semelhantes, contraditórias ou sobrepostas. Porém, em hipótese alguma, as lembranças de duas pessoas são – assim como as impressões digitais, ou, a bem da verdade, como as vozes – exatamente iguais (PORTELLI, 1997c:16).

O mestre carpinteiro Miro⁷⁶, fala de uma forma que demonstra o seu arraigado envolvimento, pois é “carpinteiro naval desde os 12 anos de idade, hoje com 58 anos nunca ficou sem trabalhar”.

⁷⁶ Miro é carpinteiro artesanal naval ainda em atividade. O seu estaleiro fica ao lado da Pousada na qual me hospedei para a pesquisa de campo. Sempre que podia, eu ficava observando o jeito dele trabalhar. Começava cedo o toc toc e o barulho da serra. Após o café da manhã, eu o cumprimentava e perguntava quando ele estaria disponível pra conversar comigo, para me dizer um pouco do seu ofício e ele respondia que se encontrava ‘abafado’ para concluir e entregar dois grandes barcos e o tempo estava se esgotando. Acresentava que estava trabalhando ‘praticamente sozinho’, o que atrasava muito o serviço. Realizamos assim uma rápida entrevista e

Minha vida sempre foi essa: Carpinteiro mesmo. É obrigado você se jogar nesse trabalho brabo, entendeu? Não tem outro jeito. Vai ficar com fome, vai morrer de fome, como é que vai criar filho, vai criar, vai se manter também? Não tem como, entendeu? Aí é obrigado a você se jogar naquilo. Estamos vendo direto isso na televisão. Indica a todo momento que o número de desemprego ta grande. Se ta grande na cidade grande, imagina aqui, no interior. Quando comecei a trabalhar nisso tinha a idade de onze para doze anos. Comecei trabalhar nessa arte de carpinteiro.⁷⁷

A fala do mestre Miro demonstra a dificuldade econômica, levando-o a ‘optar’ pela atividade da carpintaria. Por outro lado, quando juntamos sua fala com a do filho de outro mestre, que também é entrevistado no mesmo documentário, fica a sensação de que é um alerta, visto que os jovens carpinteiros, apesar de trabalhar também como carpinteiro, não demonstra gostar da profissão, mas apenas ganhar dinheiro.

Nos fragmentos a seguir, Robert salienta a preocupação com a saúde, visto que uma das implicações nessa arte é a necessidade de carregar muito peso, o que afeta a coluna vertebral de todos os envolvidos. Reflete sua relação com o pai e com o ‘patrão’ ao mesmo tempo e suas pretensões futuras.

Qualquer tipo de peso a gente tem que pegar, aí a coluna vai sentir no dia que a gente tiver certa idade. Não vai poder ficar em pé. Pode até ficar na cama, quem sabe... Eu gosto da profissão. Quero pegar o exemplo dele (seu pai) e fazer o meu futuro para quando chegar a idade dele, ter um futuro construído com tudo na mão. Trabalhar com meu pai é muito bom. Não recebo muito esporro. O que ele faz nos outros é difícil ele fazer em mim. Ele até quer, mas acho que fica pensando: - será que se eu der um esporro ele vai ficar zangado comigo? (...) Tenho três anos na profissão. É boa, dá dinheiro, aprende a administrar as coisas. Aos dezoito anos tive que decidir: estudar ou trabalhar... Mas preferia comprar um barco.⁷⁸

ele nos informou da existência de um documentário acerca dos Carpinteiros do Mar, onde tinha uma entrevista dele. Utilizamos alguns depoimentos extraídos desse documentário que, nas citações serão indicados por Miro, 2005. As citações da nossa entrevista serão indicadas como Miro, 2012.

⁷⁷ Miro, 2005.

⁷⁸ Depoimento de Robert, extraído do documentário “Carpinteiros do Mar”.

A jangada voltou só

Dorival Caymmi⁷⁹

A jangada saiu
Com Chico Ferreira e Bento
A jangada voltou só

Com certeza foi lá fora
Algum pé de vento
A jangada voltou só

Chico era o boi do rancho
Nas festa de Natar
Chico era o boi do rancho
Nas festa de Natá

Não se ensaiava o rancho
Sem com Chico se contá
E agora que não tem Chico
Que graça é que pode ter

Se Chico foi na jangada
E a jangada voltou só

A jangada saiu
Com Chico Ferreira e Bento
A jangada voltou só
Com certeza foi lá fora
Algum pé de vento

A jangada voltou só
Bento cantando modas
Muita figura fez
Bento tinha bom peito
E pra cantar não tinha vez

As moça de Jaguaripe
Choraram de fazê dó
Seu Bento foi na jangada
E a jangada voltou só

⁷⁹ Álbum Canções Praieiras, Odeon, 1954.

CAPÍTULO IV

4. PRÁTICAS CONSTRUTIVAS DA ARTE NAVAL EM CAJAÍBA

A carpintaria naval artesanal em Cajaíba exige, dos seus protagonistas, vivências individuais e também compartilhadas para o desenvolvimento do seu trabalho. A associação dessa coletividade é o elemento essencial no cenário local e representa a consolidação da tradição e a possibilidade de sobrevivência do lugar. As reflexões apontadas no decorrer desse capítulo, pelos trabalhadores navais nos aproxima do que Agnes Heller ensina:

A vida cotidiana é a vida do homem inteiro; ou seja, o homem participa na vida cotidiana com todos os aspectos de sua individualidade, de sua personalidade. Nela, colocam-se ‘em funcionamento’ todos os seus sentidos, todas as suas capacidades intelectuais, suas habilidades manipulativas, seus sentimentos, paixões, ideias e ideologias (HELLER, 1989:17).

4.1 A vida de um trabalhador naval por inteiro

A finalidade dessa discussão foi interagir com as experiências vivenciadas no trabalho, ou seja, em “tudo o que, em sua totalidade, comprehende a genética de todo o processo histórico, sistemas que se reúnem todos, num certo ponto, na experiência humana comum, que exerce ela própria sua pressão sobre o conjunto” (THOMPSON, 1981:189), independente da relação de trabalho entre o grupo de trabalhadores navais.

Uma questão que alguns carpinteiros alertam é que o lugar utilizado para a construção de um barco nem sempre tem uma grande estrutura montada, ou seja, um “verdadeiro estaleiro com todo tipo de equipamento, coberto e com todo o tipo de ferramenta necessária”⁸⁰. Nem sempre isso era possível, por exigir uma quantia dispendiosa. Assim, percebemos que mais importante que o ‘edifício’ é a pessoa, o profissional que vai administrar e a localização a ser montado. Precisa ser numa ‘praiazinha’, diz Zelito. Esta necessidade vai facilitar o processo de ‘correr o barco’, do qual trataremos adiante.

A hierarquia dentro de um estaleiro já foi muito rígida, especialmente quando a atividade de carpintaria naval estava em crescente produção. Ainda há uma divisão bem nítida, mas com uma roupagem mais simplificada. O processo de hierarquização no trabalho remonta ao período medieval e é mais uma herança trazida pelos colonizadores, através das corporações de ofício, com o objetivo de reunir trabalhadores de uma mesma especialidade. Essa medida, sob o viés econômico, garantia o monopólio do produto. Primava pela qualidade, quantidade e preço. Para que o produto final tivesse a qualidade exigida, havia a

⁸⁰ André Amaral, 2012.

preocupação com o aprendizado do ofício, para o desenvolvimento correto da técnica, através de uma rígida hierarquia do trabalho: mestres, oficiais e aprendizes.

No conjunto do processo de construção, há diferenciações bem estabelecidas. Entendemos que essa hierarquia, na região de Camamu, tem se modificado ao longo do tempo, por conta da mão de obra especializada, que a cada dia fica mais escassa. Existe o grupo que ainda acompanha o processo do início ao fim, disposto da forma a seguir:

O mestre carpinteiro naval é aquele que sabe e que ensina. É respeitado por todos, dentro e fora do estaleiro. É especialista na arte de construir barcos de madeira. Geralmente é o proprietário da matéria-prima, da ferramenta e do conhecimento e é o responsável por todo o trabalho exigido para preparar as embarcações.

O oficial é o ‘braço direito’ do mestre. É um carpinteiro que, após cumprir o seu aprendizado inicial, executa todas as etapas da construção do barco sob o acompanhamento e a supervisão do mestre. A passagem de oficial para mestre não é algo simples nem rápido. Alguns oficiais passam muitos anos para chegar a ser promovidos à categoria de mestre.

Aprendiz ou discípulo é aquele que se dedica ao aprendizado, desde jovem, cumprindo todas as etapas para, no futuro, se habilitar a mestre. No passado, isso ocorria ‘naturalmente’ nas relações familiares, pois o pai levava seu filho para trabalhar ainda criança. Hoje essa prática é pontual. Segundo os mestres carpinteiros, é cada vez menor a procura de pessoas que querem seguir a arte: hoje é um ‘produto’ em extinção. Isso nos leva a concordar com Denise Dias (2013), ao levar em consideração a baixa autoestima dos carpinteiros, por conta da crise instalada, proveniente de falta da matéria-prima, da redução nas encomendas, o que deixa a atividade pouco rentável.

Há também a figura do armador, que é o dono do estaleiro. Em outros tempos, o armador somente administrava o estaleiro, comprava a matéria-prima, vendia o barco, enquanto o mestre de carpintaria fazia a sua parte. Não se considerava um mestre, mas apenas um carpinteiro, por entender de carpintaria, saber projetar e comandar um estaleiro. Atualmente ele ainda exerce essa função, mas encontramos alguns estaleiros em que o armador é também o mestre da carpintaria.

A construção de um barco, para sua finalização, exige alguns serviços específicos, que são realizados por profissionais preparados para esse fim (não necessariamente da carpintaria, mas da sua especialidade), como os calafates, eletricistas, hidráulicos, pintores e letreiros, que fazem o seu serviço sob a supervisão do mestre de carpintaria.

Havia também o profissional que fazia e instalava os velames do barco. Hoje não desenvolve mais essa atividade, e quando há uma encomenda de barco que exige a colocação de vela, os carpinteiros chamam algum antigo trabalhador local ou profissionais de outros lugares.

Por último, o ajudante, que não precisa estar qualificado na arte da carpintaria. A sua atividade é voltada para o serviço geral de carregar grandes peças de madeira, serrar as partes, limpar o estaleiro dos pedaços de madeira. São trabalhadores temporários do estaleiro.

Ao lado da construção de barcos, há pequenos artesãos voltados para a confecção de cordames, cestos de diversos tamanhos para diversos usos nas embarcações e também para a pescaria. Não existe um comércio de ferramentas específico para a construção de barcos em Cajaíba. Quando há necessidade, a aquisição é feita na cidade de Camamu ou em Valença, que também tem tradição na construção de barcos. Possui também um forte comércio de produtos a ela vinculada, bem como atividades turísticas voltadas para o turismo ecológico e o náutico.

Sobre o processo de construção de um barco e da hierarquia dentro de um estaleiro, verificamos na prática cotidiana, através da fala de Miro:

Às vezes tem um mais esperto assim, conhecido mais no trabalho, aí ele é chamado para ser o mestre da carreira, entendeu? Tudo é feito por aquele cara que ta ali. Os outros vão trabalhar, mas só quem vai mandar, só aquele. Que você sabe: barco de dois mestres dá na costa, não é isso? Então, ele vai sozinho manobrar. Vai medir tudo, vai fazer aqui assim. - Ah, mas... (expressão de alguém reclamando essa atitude). Eu tô mandando! Tem que fazer aqui, nesse negócio aqui assim. Mandei você fazer, tem que fazer ali. Se der errado, o responsável sou eu, entendeu? Se der certo, também... deu sorte, deu sorte também que o cara saiu fácil. Aqui é assim. Aí uns sacaneia uns aos outros, que fez burragem, porque não deu certo, que o barco caiu... aí tem que levantar, fazer tudo de novo, um novo trabalho, mas que bota, bota. O negócio aqui é parada.⁸¹

Desenvolveativamente o ofício que aprendeu com seu pai, que foi o seu “mestre na vida e na carpintaria”. Convém assinalar que a família de Miro sempre teve uma certa aptidão para a carpintaria. Seu pai, seus irmãos e o seu filho sempre trabalharam nesse ramo, dentro de Cajaíba. “Logo cedo, em torno de doze anos de idade, comecei a trabalhar. A gente ia para o estaleiro para começar a entender a labuta dos nossos pais e simpatizar com as ferramentas”⁸².

Ao longo da história, a relação com o tempo sofreu modificações: na antiguidade, utilizavam-se os horóscopos babilônicos, no medievo, datas comemorativas, tais como festas religiosas e as estações do ano constituíam-se em momentos importantes, sendo o restante das ações humanas despercebidas como medidor do tempo. Para Castells, “todo tempo, na natureza como na sociedade, parece ser específico a um determinado contexto: o tempo é local” (CASTELLS, 2007:523).

O tempo é um fator necessário para o processo de aprendizagem e de experiência de cada sociedade e isso não vai ser diferente em Cajaíba. Um ponto forte para o amadurecimento do aprendizado vai ser o tempo. Tempo para passar de aprendiz a oficial e deste para mestre carpinteiro. Tempo para maturar o que aprendeu e o pouco tempo, em idade, para iniciar a carpintaria. O tempo, no estudo dessas diferenças é apresentado como fator necessário ao processo de aprendizagem, de amadurecimento e de experiência de cada sociedade e a experiência de que trata THOMPSON (1981) possibilita a produção e o aprimoramento de conhecimentos, e de vivências no tempo e no espaço da sociedade em questão.

De modo geral, as narrativas dos trabalhadores navais apontavam, como primeira informação, a idade em que começaram a trabalhar, e logo em seguida o local de trabalho, seja como filho de um carpinteiro, seja um postulante a oficial, seja um ajudante... todos iniciaram ainda crianças, no turno oposto àquele em que iam para a escola.

Cumpre-nos salientar que essas narrativas são de lembranças do que ocorreu há, aproximadamente, cinquenta anos, quando o trabalho infantil era compreendido pelos pais e familiares como uma prática cotidiana, que aliaava duas ações: uma voltada para a arrecadação de algum dinheiro para sobrevivência, visto que se “recebia uns trocadinhos que dava pra comprar alguma coisa pra comer em casa”⁸³, e outra, de encaminhamento dos filhos a uma

⁸¹ Miro - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

⁸² Miro, 2012.

⁸³ André Amaral, 2012.

profissão. E a profissão de carpinteiro naval em Cajaíba sempre foi respeitada, e possuía *status* e poder para aquele que a ela se encaminhava.

Alguns carpinteiros lembram que, no início do ano, os estaleiros ficavam cheios de meninos, mas com o passar dos meses, esse número ia diminuindo e restavam uns dois ou três. Informam ainda que muitos saíam porque “não queriam nada, só ficar na brincadeira”, outros porque “ficavam com dificuldade na escola e a mãe tirava” e tinha aquele que “no primeiro arranhão, corte ou unha arrancada, não queria mais de jeito nenhum!”⁸⁴

Essa grande evasão tem como base a exigência no cumprimento do horário estabelecido, na obediência em fazer tudo que o mestre mandava. Não percebemos nas recordações desses sujeitos, o uso de palmatória ou algo similar, como forma de fazer o ‘aluno’ aprender. Esse método foi aplicado no processo de aprendizagem dos estaleiros de Valença. Vejamos o que diz um carpinteiro de lá, citado por Denise Dias (2013) que ilustra bem essa questão: “Era como uma professora ensina um aluno, né? Naquela época na base da parmatória também (rindo)... Mas foi importante... a gente procura caprichar mais...(Mestre Valmiro).

As etapas do aprendizado estavam diretamente vinculadas àquela hierarquia que apontamos anteriormente, em que a aprendizagem é realizada no dia a dia, através da observação e da memória, ou seja, esta vai se acumulando com o paulatino aprendizado. Como vimos, os trabalhadores apontam o fazer como o aprimoramento do saber, que é uma das características também de um mestre.

Na atualidade, o que mais tem preocupado o grupo de mestres carpinteiros é a falta de pessoas que queiram ‘saber’ e ‘fazer’, é a falta de interesse dos jovens em desenvolver a técnica da construção naval. Tem diminuído muito a participação dos filhos e parentes dos mestres, bem como de outros jovens moradores, pela falta de perspectiva da profissão. O sentimento de pertença em relação à carpintaria ainda é forte, no entanto, eles não vislumbram um futuro promissor se derem continuidade ao ofício de seus antecessores.

Outrossim, com a redução de encomendas de embarcações, pelos motivos que já tratamos anteriormente, o mestre carpinteiro, em algumas situações, reduz também a quantidade de trabalhadores especializados no estaleiro. Trabalha com apenas um oficial ou com o ajudante, que é uma mão de obra mais em conta. Essa problemática gera outra, porque o oficial carpinteiro que é ‘excluído’ do estaleiro, busca montar o seu, dificultando mais ainda o “tempo” para se tornar um mestre: ele pode até ser reconhecido como um bom carpinteiro, mas não como um mestre carpinteiro.

No intuito de realçar a sua arte e o compromisso, os carpinteiros prezam critérios que não estão escritos, mas estão bem estabelecidos no cotidiano do estaleiro e devem ser respeitados por todos. Nesse sentido, um bom carpinteiro precisa saber de tudo “desde a maneira de secar, curvar, montar e armar o barco”⁸⁵.

A atividade de um carpinteiro exige muito cuidado para não causar acidente com o uso das ferramentas, cuidado ao escolher e cortar a madeira para não colocar tudo a perder. Compromisso no dia a dia, porque se não trabalhar todos os dias, do início ao fim, não termina o barco. Por fim, não necessariamente nessa ordem, o uso memória, pois tudo é feito com base no que foi aprendido, corrigido. A memória traduz-se naquilo que se aprendeu e que precisa ser repetido, fazendo para não esquecer.⁸⁶

⁸⁴ André Amaral, 2012.

⁸⁵ Zelito, 2012.

⁸⁶ Zelito, 2012.

E nas lembranças de Miro, aparentemente de um tempo mais recente, em algumas passagens são sobrepostas aos saberes que ele e outros carpinteiros experimentaram e que foram se acumulando ao longo da sua existência e, que muitas vezes, precisaram ser alteradas e reinventadas. Isso fica evidente quando ele afirma que é importante ficar fazendo e refazendo o que se corrigiu – o que se adequou ou inventou, de modo a não se perder aquele traço de sua inventividade.

Ademais, episódio nos fez refletir que “recordar e contar já é interpretar”, como acentua Portelli (1996:60) e as memórias destacadas nas narrativas de Miro, sugerem interpretações daquilo que ele fez e que se modificou na construção naval artesanal. O carpinteiro Antônio Carlos⁸⁷ relembra algumas passagens de quando começou a trabalhar:

Deve ter uma faixa de uns dezoito anos que trabalho nesta profissão. Não existia máquina nenhuma, era só tudo na mão, furava tudo aí (aponta para os grandes parafusos do barco), abria e ia furando, cortando tudo no machado, direitinho, tudo na mão. Aí, levava assim no serrote de mão. Não tinha nada de máquina. O tempo que levava para fazer um barco desse... um ano, um ano e meio... hoje é mais fácil, leva uns quatro meses, três meses, ta pronto um barco desse.⁸⁸

Nessa perspectiva, as memórias do trabalho desenvolvido pelos carpinteiros são interligadas às suas histórias de vida, como testemunhos de suas historicidades, ou, dizendo de forma mais apropriada, das memórias dos lugares e dos acontecimentos por eles presenciados. Essas memórias, seletivas, são resultantes de acontecimentos vividos individualmente ou em grupo (POLLAK, 1989: 3-15). A proximidade ou o distanciamento do tempo e o grau de intensidade em que foi vivida aquela experiência, vai colaborar ou interferir na escolha do que cada carpinteiro entende que vale a pena ser lembrado, ou não.

André Amaral lembra que seu pai trabalhava na roça e na pesca, juntamente com os quatro irmãos. Da sua família, somente ele enveredou para a profissão de marítimo. Casado, teve oito filhos. Nenhum dos filhos quis atuar na sua atividade e dedicam-se à atividade de pesca para a sobrevivência. Lembra que, na sua infância, Cajaíba era muito pequena, com as mesmas ruas que existem hoje, tendo poucas casas construídas e o trabalho do local era voltado para “a pescaria e a roça”.

Enfatiza a inexistência de qualquer aparato administrativo, educativo, comercial ou voltado para a saúde nessa localidade, e que sempre foi um problema porque “tudo, tudo mesmo era feito em Camamu. E antes não tinha barco assim. Era canoa a remo, tudo no remo. Depois é que foi chegando essas lanchinhas aí, a motor.”⁸⁹,

As marcas de trabalho são relatadas nas narrativas de Antônio de Almeida⁹⁰:

Eu comecei a trabalhar em quarenta e cinto. Me aposentei com sessenta e seis anos de idade e a vida foi diminuindo porque as forças também vão acabando, né? Eu não pude mais ir trabalhando. Mas esse tempo todo que eu trabalhei, foi assim em serviços manuais. Arrastando madeira com boi, tirando nas matas, na floresta com... arrastando com os bois. Muito difícil, difícil, né? Carregando a madeira de canoa pra aqui pro porto, pra fazer... porque não tinha estrada. E aí era um serviço demorado. Era muito

⁸⁷ Antônio Carlos tem 36 anos de idade e é carpinteiro naval. Desenvolve a carpintaria naval para fazer barcos em miniatura. Utilizamos o depoimento do Documentário Carpinteiros do Mar.

⁸⁸ Antonio Carlos - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

⁸⁹ André Amaral, 2012.

⁹⁰ O depoimento de Antonio de Almeida foi colhido do Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005). Ele está aposentado, mas já trabalhou como marítimo e depois carpinteiro e mestre.

demorado... não tinha nada de máquina, máquina não existia aqui, tá compreendendo? Não existia estrada, não existia nada disso.”⁹¹

A exemplo de outros carpinteiros, Antônio de Almeida começou a trabalhar muito cedo, aos “doze ou treze anos, como ajudante”⁹², cujo aprendizado ocorreu aos poucos, sendo realizado em contato com o mestre carpinteiro e com os seus colegas de trabalho, pois aprendiam “uns com os outros”, destaca.

André Amaral ficou pouco tempo na atividade de carpintaria e passou a trabalhar como marítimo, embarcado⁹³, mas lembra que

Não existia estaleiro. Fazia assim, o barco assim, sem estaleiro, sem nada, sem local, fazia no descoberto mesmo. Depois foi ampliando os estaleiros. A construção de barco começou quando chegou esse rapaz que veio pra aqui. Construiu esse barco... Depois construiu outro e aí, com os filhos dele, começou a botar gente pra trabalhar. E também, já estava de idade, ele, e deixou de trabalhar. Muita gente trabalhando e aí eu comecei aprendendo⁹⁴.

4.1.1 Marítimo, Marinheiro e o trabalho embarcado

Era muito comum entre os moradores de Camamu e de outras cidades litorâneas, encaminharem seus filhos para que aprendessem o ofício de marinheiro. Outros aprendiam na prática, mas havia a exigência de apresentar documentação comprovando a capacitação em curso, para se trabalhar em barcos, embarcados. De quando em vez, o próprio município oferecia cursos desse porte, mas duas vezes por ano, era a Marinha que ofertava os cursos, através do Departamento de Ensino Naval, em Salvador. Os objetivos eram outros, mas tornava-se uma alternativa de aprendizado em tempo curto para aqueles que necessitavam de um ofício, e, havia a vantagem de ainda receberem por isso.

Nos documentos analisados no Arquivo Público do Município de Camamu encontramos várias correspondências, no período entre 1935 e 1956, da Marinha para a Prefeitura de Camamu, solicitando a divulgação dos critérios exigidos para inscrição na Escola de Aprendizes-Marinheiros: o candidato, do sexo masculino, deveria ter entre 16 a 18 anos, com altura e peso compatíveis com os índices apresentados pela Marinha (16 anos, 1.52m - 43 kg; 18 anos. 1.56m – 49 kg), apresentar certidão de nascimento, atestado de vacina e autorização dos pais. Estes deveriam assinar documento autorizando o seu filho a “matricular-se na Escola de Aprendizes-Marinheiros, para o fim especial de servir à Marinha de Guerra e assentar Praça no Corpo do Pessoal Subalterno da Armada – CPSA”⁹⁵. Esta etapa de inscrição já era seletiva, pela limitação de vagas.

O processo seletivo constava de um ditado de 20 linhas, “retirado de um livro de autor contemporâneo com ortografia simplificada”; operações aritméticas simples, exigindo-se duas contas, uma de multiplicar e outra de dividir “com número de seis algarismos por outro de quatro”. Ficava fora do processo quem não soubesse ler e escrever. Tendo em vista que o processo seletivo ocorria duas vezes ao ano, apreende-se que a concorrência não era muito

⁹¹ Antonio de Almeida - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

⁹² O ajudante não possuía vínculo com o mestre ou com o estaleiro. Era chamado, esporadicamente, nos momentos em que se exigia o maior número possível da força braçal.

⁹³ Ficava em alto mar por vários dias ou meses, trabalhando em embarcações a vela e posteriormente a motor. Era um tripulante de uma embarcação.

⁹⁴ André Amaral, 2012.

⁹⁵ Ofício Circular nº 548 de 14 de outubro de 1946, expedido pelo Comandante do Departamento de Ensino Naval – DEN do Ministério da Marinha à Prefeitura Municipal de Camamu.

grande, também por conta do número de iletrados ser significativo, no período. Aprovado, o candidato passava seis meses fazendo o curso, onde recebia alimentação, fardamento e “um soldo de Cr\$ 20,00”⁹⁶. Era com base nesses itens que muitos moradores da Baía de Camamu, em busca de oportunidade financeira⁹⁷, participavam do curso. Não observavam o que se seguia no mesmo documento, que concluía dizendo:

[...] obrigando-se a assentar praça no CPSA e nele servir à Marinha de Guerra por cinco anos. O curso propedêutico dessas Escolas, além de profissional, é mais ou menos, equivalente ao de admissão ao ginásial e terá duração de seis meses. Aprovados no fim do curso, serão desligados da Escola e serão alistados como GRUMETES no CPSA - aonde percorrem a carreira hierárquica como Praças, Inferiores (sargentos) e Sub-Oficial, podendo mesmo atingir, em mínima percentagem, o pequeno quadro de Oficiais Auxiliares”.⁹⁸

Não fez parte do objeto de pesquisa essa questão, mas na relação dialógica com os carpinteiros, muitos dos que trabalhavam e alguns que ainda trabalham como marítimos, estudaram nessa Escola, cumpriam a etapa referente ao aprendizado, recebiam o certificado para conduzir ou trabalhar dentro de um barco e vinham para Camamu exercer a função de marítimo. Como grande parte sabia da dificuldade em cumprir o percurso da “carreira hierárquica”, não ficava o tempo exigido. Por outro lado, não era tarefa fácil desistir no meio do caminho, em vista do acima exposto, referente a obrigação em “servir “a Marinha de Guerra por cinco anos”.

Marinheiro é o indivíduo que possui o barco, o patrão de uma embarcação e, por vezes, do estaleiro também, na qualidade de mestre, como Zelito e Washington⁹⁹, por exemplo. Em Cajaíba, esse profissional se qualifica em duas situações, sendo perceptível quando o mesmo se intitula marinheiro ou marítimo. O marítimo é aquele que trabalha a bordo de um barco, ou seja, embarcado, e desempenha funções diversas, tais como limpeza e manutenção, podendo também ser o condutor do barco, desde que tenha habilitação¹⁰⁰ pra isso. Ampliando esse conceito, pode-se afirmar que é aquele profissional que opera barcos, desempenha a função de manobra, de atracação, desatracação, cabotagem, serviço de limpeza e manutenção dos compartimentos, de modo a conservar a embarcação em perfeitas condições de uso e funcionamento.

Nos barcos de carga, alguns exercem também a função de estivador em pequenos portos ou cais, de modo a aumentar a sua renda. Essa diferenciação certamente que vai incorrer numa relação de trabalho dentro do barco, por vezes, tensa, o que, consequentemente, resulta numa demarcação de competências. Antônio de Almeida traz uma lembrança nada

⁹⁶ Idem.

⁹⁷ O valor recebido à época como soldo aproxima-se a oitenta por cento de um salário mínimo atual.

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Washington foi vereador de Camamu por quatro gestões, não logrando êxito na última eleição. É morador de Cajaíba e conta um pouco a sua experiência como morador e político.

¹⁰⁰ Atualmente é preciso ter habilitação para conduzir uma embarcação, sendo estabelecidas as categorias de Amador (habilitado a operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional), Aquaviário (habilitado a operar embarcações em caráter profissional). O Comandante - também denominado Mestre, Arrais ou Patrão – é o tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo. O Armador é a “pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta”. Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas. Art. 2º da Lei 9537 de 11 de dezembro de 1997.

agradável desse período em que desempenhou função de marítimo e de estivador, em diversos barcos, quando era jovem.

“Eu não tive estudo... porque quando meu pai morreu eu fiquei com nove anos e a casa tinha muita gente. Precisava de... Deixei minha juventude para trabalhar, para puder ganhar o pão de cada dia. Hoje, às vezes me deito, não tenho sono e fico relembrando, às vezes, daquelas coisas do passado. Os sacrifícios que eu passei junto com meus companheiros, também embarcados. Hoje não... hoje o marinheiro vai com toda liberdade... já vai com o ordenado certo pra receber, né? E naquela época, não. Na época era uma coisa séria, seriíssima mesmo. Não tinha como. Não tinha liberdade. Era um escravizado! Eu digo! Pelo que eu passei junto com meus companheiros, nós era escravizado!¹⁰¹

Nesse momento da entrevista ele manifesta, através do tom da voz e da sua expressão, a indignação pela humilhação¹⁰² a que foi submetido quando trabalhava na função de marítimo, embarcado. Ele viajava, para muitos lugares, em embarcações sem quaisquer suportes para longas viagens, inclusive quando aportavam em lugares desconhecidos, sem alimento e sem dinheiro para a sua manutenção. Além disso, não recebia o salário que era acertado, e quando voltava para casa, sentia-se fracassado. De acordo com as falas dos carpinteiros, havia muito calote por parte dos donos ou dos responsáveis pelas embarcações. Chamavam os marítimos para trabalhar, mas não havia vínculo empregatício, nem condições favoráveis ao trabalhador.

Quanto à profissão de marítimo, os moradores salientam que o aprendizado, antes de se fazer o curso, ocorria e ainda ocorre com as crianças que brincavam e ainda brincam conduzindo canoas, enquanto os pais as vigiam. Em tom jocoso, uma moradora exemplificou: “enquanto conversávamos, algumas crianças brincavam”, e ela, de longe, ficava observando.

Adiante, no supracitado documentário, Antônio de Almeida é questionado: -“E como carpinteiro o senhor se sentiu um homem livre?” Enfático, ele responde:

“Fui! Livre porque não tinha a responsabilidade de... de dizer assim, de atender mestre, o mestre que comandava a gente... Não, eu trabalhava na diária, num sabe? Aí, depois eu vim fazer barco aqui, que eu fiz seis barcos aqui, mas foi encomendado. Fiz pra Salvador, fiz pra Ilhéus, fiz pra Valença... tudo, mas já barco encomendado, mas barco a pano. Eu andava com ... (risos) o caixote de ferramentas no barco e esse povo todo me conhecia, num sabe? Quando quebrava um mastro, eles me chamavam lá no barco, pra eu botar outro mastro nos outros barcos. Já me conheciam em Ilhéus, Canavieiras ou Salvador.¹⁰³

Denise Dias (2013), ao comparar o estilo de ser carpinteiro em Valença e em Cajaíba, acentua que, nesta, os armadores e mestres da carpintaria, por estarem capitalizados, construíam embarcações, mesmo não havendo encomendas, enquanto que em Valença, eles só construíam por encomenda.

André Amaral, acerca de lembranças mais recentes, diz que “quem não trabalha lá, faz outra coisa, mas quem trabalha lá, vem gastar com a gente que não trabalha, e a gente, assim, vai vivendo”. Ele refere-se à carpintaria que, sendo a atividade mais representativa no âmbito

¹⁰¹ Antônio de Almeida, Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

¹⁰² Não foi possível conversar diretamente com Antônio de Almeida, mas busquei saber o porquê do seu aborrecimento ao tratar dessa questão. Os carpinteiros informaram sobre as péssimas condições de trabalho a que eram submetidos em algumas embarcações.

¹⁰³ Antônio de Almeida - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

econômico, a que mais se traduz em fonte de renda, interfere tanto no seu pequeno comércio quanto nos demais.

A sua filha, Maira,¹⁰⁴ informa que existem duas escolas municipais. Uma que oferece o curso infantil e outra que oferece do segundo ao quinto ano, onde sua irmã é a atual diretora. Tendo em vista que as escolas só possibilitam o ensino até o quinto ano, para continuar os estudos, os alunos são levados, por um barco financiado pela Prefeitura Municipal de Camamu, para a escola de Ilha Grande¹⁰⁵, por ser mais perto (cerca de trinta minutos) do que as escolas de Camamu (cerca de uma hora e meia), a depender da maré. Reivindica um atendimento mais dedicado às questões da saúde, apontando a existência de um posto, mas sem a presença de médicos. Isso implica em viagens para Camamu ou para centros maiores, quando há necessidade de atendimento.

Zelito teme que se perca, em Cajaíba, a tradição de se construir os barcos com os parâmetros utilizados por ele e seus antecessores. As reminiscências sobre o fazer barcos artesanais estão se diluindo, e com isso, perdem-se também as futuras gerações do local, “pois os jovens não vão ter o que fazer e irão embora”, conclui. Assevera que o trabalho dos carpinteiros navais sempre foi realizado, e ainda o é, sem qualquer ajuda financeira por parte de órgãos públicos, seja no âmbito municipal, estadual ou federal. Eles não contam com ninguém. São eles mesmos que desenvolvem financiam suas atividades.

As lembranças acerca da mobilidade entre o povoado e a cidade, ou entre cidades, demonstram como era difícil fazer o acesso, tanto terrestre, como fluvial e marítimo. As viagens para cidades próximas de Camamu, como Itacaré, Valença e Ilhéus, por exemplo, somente possuíam rotas programadas para uma ou duas vezes ao mês. O depoimento já citado de André Amaral representa sua indignação e também um desabafo. Para compreender o processo, apresentamos duas correspondências entre a Prefeitura Municipal de Camamu e o representante da Companhia de Navegação Bahiana - CNB¹⁰⁶, no setor de Transporte Fluvial e Marítimo, que demonstram como era lento o processo relativo ao transporte fluvial, especialmente aquele que ocorria fora da Baía.

As duas correspondências tratam de pleitos realizados pelo então prefeito, Sr. Ademaro Sólon Moraes, a essa Companhia, cujo objetivo era ampliar o número de viagens por mês¹⁰⁷, para algumas localidades. O primeiro documento é um telegrama, datado de junho de 1940, da CNB, informando ao Prefeito Ademaro Sólon Moraes que o seu pedido de aumentar o número de viagens da linha Camamu-Itacaré de uma, para duas vezes ao mês, foi negado, “por faltar unidades que satisfaçam o serviço”¹⁰⁸. O segundo, um ofício também da CNB, comunica que

Segue hoje até esse porto o vapor “porto seguro¹⁰⁹”, ficando assim com uma viagem quinzenal, restabelecida a antiga linha de navegação

¹⁰⁴ Maira é natural de Cajaíba, estudou até o Ensino Médio e formou-se no Curso de Magistério em Camamu. É professora na escola municipal local.

¹⁰⁵ Essa mudança para uma escola mais próxima é recente, tem cerca de dois anos. Antes, os alunos se deslocavam até Camamu.

¹⁰⁶ Existia um representante em cada porto das cidades do litoral.

¹⁰⁷ No Arquivo Púlico Municipal de Camamu - APMC, é possível encontrar inúmeros desses documentos, em períodos diferentes, o que significa que pouca atenção era dada a essa questão, na região em estudo, por parte dos dirigentes estaduais e respectivos setores a eles subordinados.

¹⁰⁸ APMC. Telegrama da CNB para a prefeitura de Camamu, de junho de 1940.

¹⁰⁹ Esse vapor fazia também linha para Ilhéus. Em vários relatos de viajantes que ali chegaram, este vapor é citado como o meio de transporte utilizado.

mantida por esta empresa entre esta Capital e essa Cidade, motivo pelo qual vos apresentamos as nossas justas felicitações¹¹⁰.

Ademais, importa salientar que, mesmo o transporte de cargas e de passageiros entre a capital e o litoral da Bahia era de total responsabilidade da CNB, desde fins do século XIX. A ‘Bahiana’, como era chamada pelos que utilizavam seus serviços, atuava fazendo o transporte de passageiros e cargas, cujas rotas eram traçadas tendo como referência a capital da Bahia e as diversas localidades da costa do Estado, tendo como principais linhas as que ligavam Salvador ao Recôncavo, a Ilhéus, Itacaré, Canavieiras, Porto Seguro e Caravelas, de forma a abranger toda a extensão do litoral.

Era uma empresa de capital misto (privado e estatal), que possuía um número significativo de navios com propulsão a vapor¹¹¹, sendo considerado

“o meio de transporte mais confiável entre as comunidades litorâneas do Estado. Em diversos e pequenos portos espalhados na BTS, gerações de baianos se reuniam à tarde para esperar a chegada dos navios da Bahiana que traziam notícias da Capital da Bahia.” (COELHO NETO, 1999:90)

O transporte comercial de longa duração, tanto fluvial como no mar aberto, somente poderia ser feito por embarcações a vapor, e sendo a CNB a única empresa apta a fazer esse serviço, dominava esse setor em todo o litoral, cujas rotas são indicadas na Tabela 3.

Não havia concorrência, o que causava insatisfação aos usuários e aos governantes locais. Era difícil viajar naquela época. Uma viagem de Camamu a Itacaré, que hoje se faz em, no máximo, três horas, pelo transporte ‘regular’ similar ao daquela época, somente era realizado uma vez ao mês e a duração ultrapassava seis horas.

Tabela 3 – Linhas regulares da Bahiana na década de 1940

Linha	légua	Linha	légua	Linha	légua
Bahia / Camamú	096	Belmonte/Santa Cruz	052	Bahia/Cachoeira	089
Bahia / Marahú	130	Santa.Cruz/P. Seguro	022	Bahia/Nazaré	100
Marahú/ R. de Contas	065	P. Seguro/Prado	108	Bahia/S. Amaro	067
R. de Contas/Ilhéus	060	Prado/Alcobaça	026	Bahia/Valença	100
Ilhéus/Una	048	Alcobaça/Caravelas	033	Bahia/Itaparica	022
Una/Canavieiras	054	Caravelas/Viçosa	044	Bahia/M. de Deus	033
Canavieiras/Belmonte	022	Viçosa/Mucuri	035		

FONTE: Adaptada de COELHO NETO, 1999:91.

A cidade de Salvador era chamada e reconhecida por todos como Bahia. Somente a partir da quarta década do século XX em diante, essa prática foi se modificando. Então, ir à Bahia, era ir até Salvador. Por esse fato, ao atentarmos para a tabela acima, encontramos as rotas marítimas com as respectivas distâncias, em léguas, entre os municípios e a Bahia, ou seja, e Salvador.

¹¹⁰ APMC. Ofício da CNB para a prefeitura de Camamu, de 14 de agosto de 1942.

¹¹¹ O uso de barco a vapor como transporte de carga e, principalmente, de passageiros, foi iniciado, na Bahia, no século XIX.

As embarcações locais faziam pequenos trechos dentro da Baía, mas como disse André Amaral, lá em Cajaíba, ainda era a remo, ou seja, eram usados pequenos barcos, a remo, para o deslocamento entre os povoados. Seu relato busca dar significado às dificuldades de condução, bem como às intempéries que impediam o ir e vir das pequenas embarcações em determinadas ocasiões. As rememorações dessas passagens possibilitam perceber um misto de satisfação, porque a sua experiência e trajetória profissional contribuíram para a mobilidade de pessoas e de mercadorias, mas, por outro lado, de descontentamento, ao constatar que afora isso, o cotidiano “continua assim, numa dificuldade muito grande”.

O significado de ir à cidade é bastante representativo para os moradores. Como já realçado, a dificuldade de deslocamento era grande, portanto, a saída de Cajaíba para outros lugares era encarada como um grande evento. Existia a parte ruim e que trazia muito aborrecimento: a falta ou demora do barco, a necessidade de ficar atento para não perder o barco no horário do retorno, caso contrário teria que dormir em Camamu, a oferta de apenas uma rota semanal para as viagens entre as cidades circunvizinhas, enfim, pela inexistência de um sistema de transporte para atendimento à demanda.

Mas ir a cidade também possuía a parte boa e prazerosa: significava também ir em busca do saber, da cultura. Não devemos esquecer que somente na cidade havia escola, ir ao centro comercial, para comprar, vender, trocar, resolver questões de documentos da embarcação, andar pelas calçadas, ver vitrines, ir à igreja.¹¹² Certeau, a esse respeito diz que

O bairro é muito restrito para assumir a totalidade do desejo urbano; as comodidades que oferece também não conseguem atender a todo tipo de comportamento do consumidor. Tem, portanto, necessidade de ‘outros lugares’ dos quais os usuários possam usufruir para enriquecer seu domínio de espaço urbano em geral (CERTEAU, 1996:157).

Na atualidade, a parte ruim, continua ruim, porque só tem um horário para ir e um para voltar, de Cajaíba a Camamu e vice-versa. Certamente que as distâncias encurtaram (em tempo horário) “para as pessoas que possuem um barco, por menor que seja, mas que tenha um motor, o tempo diminui em uma hora de relógio”, fala seu André Amaral. Ou ainda quem “puder pagar uma fortuna para ir num barco alugado desse ai, dá pra ir rapidinho até a Barra”¹¹³.

4.2 Elementos Basilares para a Construção de um Barco

Apreendemos, nas narrativas desses artífices, que algumas questões tomam forma própria, contribuindo para que eles percebam as alterações na metodologia dos mercados mais recentes e a necessidade de “modernização” dos processos de trabalho, respeitando a tradição que eles carregam e que, por vezes, se traduz em ‘atraso’, para alguns. Faz-se importante compreender o valor social e o empenho desses trabalhadores para a manutenção de modos de vida tradicionais como meio de subsistência e sobrevivência, de modo permitir a coexistência do passado e do futuro nessa relação (KOSELLECK, 1993: 337-338).

Trazendo essas ponderações para a realidade de Camamu, as ‘instituições’ de proteção ambiental nem sempre convivem harmoniosamente com as ‘organizações’ dos carpinteiros navais,

¹¹² Essas narrativas nos fez recordar da pesquisa que realizei para o curso de mestrado, uma vez que o Bairro da Conceição fica do lado oposto ao centro da cidade de Itabuna e, na sua formação inicial, não havia fácil acesso. Os moradores, além de não possuírem um sentimento de pertença, indicavam a cidade como “do outro lado” ou “do lado de lá”, como algo longe e distante.

¹¹³ André Amaral. A ‘barra’ é a saída da Baía de Camamu para o oceano. É também o nome do Povoado Barra Grande.

visto que há embates entre as exigências pertinentes à legislação ambiental e as concepções que os construtores artesanais defendem acerca do ‘significado’ de desmatamento, exploração de florestas e uso da madeira para a construção de barcos artesanais.

Os mestres de carpintaria compreendem a necessidade de defesa das matas, buscam cumprir a legislação, mas se vêem desprotegidos e com futuro incerto. Defendem pontos de vista que se contrapõem à legislação ambiental, pelo entendimento de que o cuidado, na retirada de madeira específica para a confecção de um barco, não ‘deve’ ter o mesmo sentido de um desmatamento desmedido, com tratores que arrastam grande quantidade da madeira.

Zelito com seus 80 anos, diz: “Já fiz um pouco de tudo. Fui um maluco. Trabalhei como marinheiro e também como construtor de barcos”. Quando teve início a construção do Porto de Campinho¹¹⁴, trabalhou levando muita pedra para lá, numa embarcação de carga. Sobre a madeira que se utiliza, Zelito fez questão de salientar que

“Os carpinteiros utilizam sim, madeira para a construção de barcos, mas esse ofício não pode ser considerado um crime ambiental, porque tem muito cuidado, muitos critérios para a retirada da madeira. Escolhe-se a árvore e retira da mata apenas aquela que vai utilizar. Hoje, por causa dessa questão ambiental, as embarcações são construídas com madeira de “quarta” categoria, que é a jaqueira. Não desmerecendo essa madeira. Mas é porque antigamente utilizava madeira de primeira qualidade, que durava a vida toda. Jitaipeba, Sucupira, Olandi, Pau D’Arco, Roxinho - uma madeira esverdeada -, Sapucaí, Inhaniba...Mas foram se esgotando, encarecendo e depois proibida a sua utilização.¹¹⁵

O pesquisador Armando Gonzaga, em relatório apresentado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN acerca das madeiras utilizadas na carpintaria naval brasileira, ressalta que

Seria injusto jogar a culpa nos órgãos ambientais pela progressiva decadência da construção naval em madeira e pela ameaça de extinção de alguns tipos de embarcações de longa tradição. Todavia, a ação agressiva e policialesca das vistorias exercidas pelo IBAMA, ao que informam apoiado por força da polícia federal armada seria a “gota d’água” para os pequenos estaleiros e fazedores de jangadas de pau e canoas-de-um-pau (GONZAGA, 2010:89).

Para ele, torna-se imprescindível um bom entendimento entre o IPHAN e seus parceiros ambientais no intuito de se buscar uma possível solução para tão complexo problema, de modo a não se perder inigualáveis bens culturais sob a justificativa da proteção ambiental a ‘um insignificante volume vegetal’. Reafirmando sua posição, acentua: “Querer tornar a construção naval artesanal ‘bode expiatório’ da nossa vergonhosa devastação florestal é querer tornar ‘expiatória’ a pulga do mesmo bode”(GONZAGA, 2010:89).

É fato que a aquisição de madeira de lei em peças menores, como tábuas e pranchas, não é tão difícil no mercado regular de madeira. A maior dificuldade se apresenta na aquisição de madeira de grandes dimensões para a confecção das quilhas, por se tratar de peças inteiriças, uma exigência fundamental para a segurança do barco. Para atender à demanda e respeitar a legislação, muitos mestres da carpintaria, tanto em Cajaíba, como

¹¹⁴ Já falamos sobre esse porto, que teve sua construção iniciada, mas não concluída.

¹¹⁵ Depoimento de Seu Zelito, 2012.

noutras localidades, se valem de alternativa que tem gerado controvérsia no meio naval artesanal, bem como entre os pesquisadores do ramo, sobre a qual discorremos no quesito abaixo. Jaqueira, a madeira sem lei: uma alternativa viável e segura?

Causou estranheza em Armando Gonzaga (2010) a utilização da madeira da jaqueira para a construção naval, por alguns mestres da carpintaria, pelo fato se conflitar com as “três regras inamovíveis na carpintaria naval: madeira de lei, puro cerne e seca”, Contrariar as regras pode colocar em perigo os tripulantes, bem como atentar contra a segurança de uma embarcação que é construída para enfrentar o mar. As madeiras foram ‘selecionadas em séculos de construção naval’, portanto, madeira de lei só se substitui por madeira de lei. Afirma que os mestres carpinteiros, nos mais diversos estaleiros visitados respeitam a relação das madeiras indicadas ou recomendadas para a construção, sendo a única exceção, a utilização da madeira da jaqueira (GONZAGA, 2010:90).

Os carpinteiros navais de Camamu, como já informado por Zelito, fazem uso da jaqueira,¹¹⁶ cujo nome científico é *Artocarpus integrifolia*, da família arbórea *Moraceae*¹¹⁷, face às restrições da utilização de madeiras tradicionalmente utilizadas. Segundo eles, a jaqueira é uma planta exótica e sem proibição para seu uso, e tem demonstrado bom resultado na carpintaria naval. Todavia, sem sombra de dúvida, não se iguala, em qualidade, a um barco construído com uma legítima madeira de lei, comungando assim com o que arrazoava Gonzaga¹¹⁸. Isso porque um barco construído com as madeiras tradicionais recomendadas, a depender do cuidado cotidiano, pode ultrapassar cem anos de vida útil se tiver boa manutenção.

A utilização da jaqueira na construção naval é relativamente recente, portanto, os mestres da carpintaria, apesar de afirmar que é seguro o seu emprego, enfatizam que “só o tempo dirá”. Essa incerteza, acreditamos, é resultado do processo histórico de utilizar determinadas espécies de madeira já reconhecidamente aprovadas, e pela razão de a vida útil da jaqueira, para a arte naval, ainda não ter sido comprovada. O tempo, assim, consiste num fator necessário ao amadurecimento, tanto da madeira, como do processo de aprendizagem que essa sociedade experimenta com a produção de conhecimento e de novas técnicas, que é, por sua vez, resultante da sua maturação e vivência.

“Na carpintaria naval a grande dificuldade é que quase não existem linhas retas, ou ângulos no esquadro: todas as linhas são curvas, todos os ângulos são marcados na suta¹¹⁹, medidas a compasso, escantilhões¹²⁰ precisos e curvas naturais” (GONZAGA, 2002).

Nessa Região, a produção de barcos já foi muito intensa. Eram construídos em larga escala para atendimento às demandas locais, regionais do próprio Estado. “Os saveiros escoavam a produção de tabaco e açúcar do Recôncavo e o azeite de dendê do litoral”¹²¹. A

¹¹⁶ De fácil disseminação e proliferação em regiões com clima quente e úmido, mais de sessenta por cento das sementes que se espalham nas matas vingam, propiciando o crescimento espontâneo de uma quantidade significativa de jaqueiras. Elas alcançam cerca de vinte metros de altura e sessenta centímetros de diâmetro.

¹¹⁷ Apesar da jaqueira não ser considerada como madeira de lei pelos mestres da carpintaria naval, a família da *Moraceae* tem várias espécies que são, como a Oiticica, Taiuva e Tatajuba, que chegam a medir 35 a 50 m de altura e até 2 m de diâmetro.

¹¹⁸ No relatório supracitado, Gonzaga não recomenda a substituição de madeiras de lei por outras madeiras, “mesmo que os testes de propriedades físicas e mecânicas, de bons laboratórios apresentem resultados parecidos. O desempenho de uma madeira vai muito além do que revelam os testes”, conclui.

¹¹⁹ Instrumento para traçar ângulos na madeira.

¹²⁰ Padrão de medida, como uma régua, uma forma ou molde usado em certos tipos de desenho.

¹²¹ Esta informação encontra-se em destaque numa placa informativa da Bahia Turismo sobre a ‘historia do povoado’, próximo ao cais de Cajaíba.

diminuição da produção dessas culturas e a construção de rodovias estaduais e federais, possibilitando acesso a locais antes isolados, gerou uma redução significativa na produção de barcos.

Nos últimos trinta anos, a produção tem sido destinada, em grande parte, ao setor de transporte fluvial e marítimo de passageiros e ao setor de turismo. Os barcos são encomendados e vendidos para as redondezas, para as cidades e a capital do Estado da Bahia, e de forma pontual, para outros estados. São construídas, atualmente, em maior quantidade, as escunas, barcos com dois mastros. O barco com um mastro ainda é construído, mas não representa quantidade razoável. Além disso, nas lembranças locais, estes são associados com às embarcações a vela, aos veleiros de outrora.

Nos estaleiros, cumprem-se várias etapas que compõem o ciclo de produção de cada embarcação, desdobradas na montagem, no acabamento e no funcionamento. Essa etapas exigem as especializações da carpintaria, marcenaria, escultura, pintura e calafetagem dos barcos. Em momentos de grande procura, cerca de cinco artífices trabalham do início ao fim, todavia, há intervalos em que são requisitados outros profissionais que fogem ao âmbito da carpintaria (pintores, letristas, eletricistas, hidráulicos) dos quais não tratamos nesta pesquisa, para o desenvolvimento de atividades específicas. São trabalhadores temporários.

A atividade de carpintaria naval é fruto da força física de uma grande quantidade de homens. Nos moldes tradicionais, somente se torna possível colocar as graúdas peças de madeira no estaleiro, através de uma ação coletiva e, nessa perspectiva, as ações dos ‘muitos braços’ possibilitam apreender as relações de sociabilidade entre os carpinteiros. Esse ciclo é realizado exclusivamente por homens, de modo que cada etapa demarca o ofício de cada um.

A construção de um barco demora, em média, seis meses, podendo esse tempo ser aumentado, cabendo ao mestre a diretriz, pois é ele quem assume toda a responsabilidade no processo, de forma que todos obedecem e cumprem as suas ordens. O princípio de obediência é culturalmente importante, por tratar-se do respeito à experiência do mestre na arte de construir.

O pleno desenvolvimento da carpintaria naval artesanal exige o cumprimento de etapas e o alcance de elementos que podem ser compreendidos como basilares, tais como: - o saber e a prática, a memória do mestre artesão, o ambiente favorável e propício, ou seja, uma praiazinha próxima ao rio e o mar, e a matéria prima, a madeira.

4.3 A lógica construtiva do graminho

Poucos carpinteiros ainda fazem uso da técnica do *graminho*. “Trata-se de uma peça de madeira de, aproximadamente um palmo, com um emaranhado de riscos aleatórios para os leigos que dá as medidas do barco, companheiro inseparável dos mestres de carpintaria naval” diz MASCARENHAS & PEIXOTO, 2009. É usada para tirar medidas pequenas em trabalhos de madeira, sendo de ampla “utilidade no traçar das linhas paralelas às bordas e encontrar linhas de centro”¹²². Na Figura 18 pode-se acompanhar as marcas e os traçados que são feitos para a confecção do graminho e na Figura 19 os traçados feitos na madeira, utilizado pelos carpinteiros navais de Camamu.

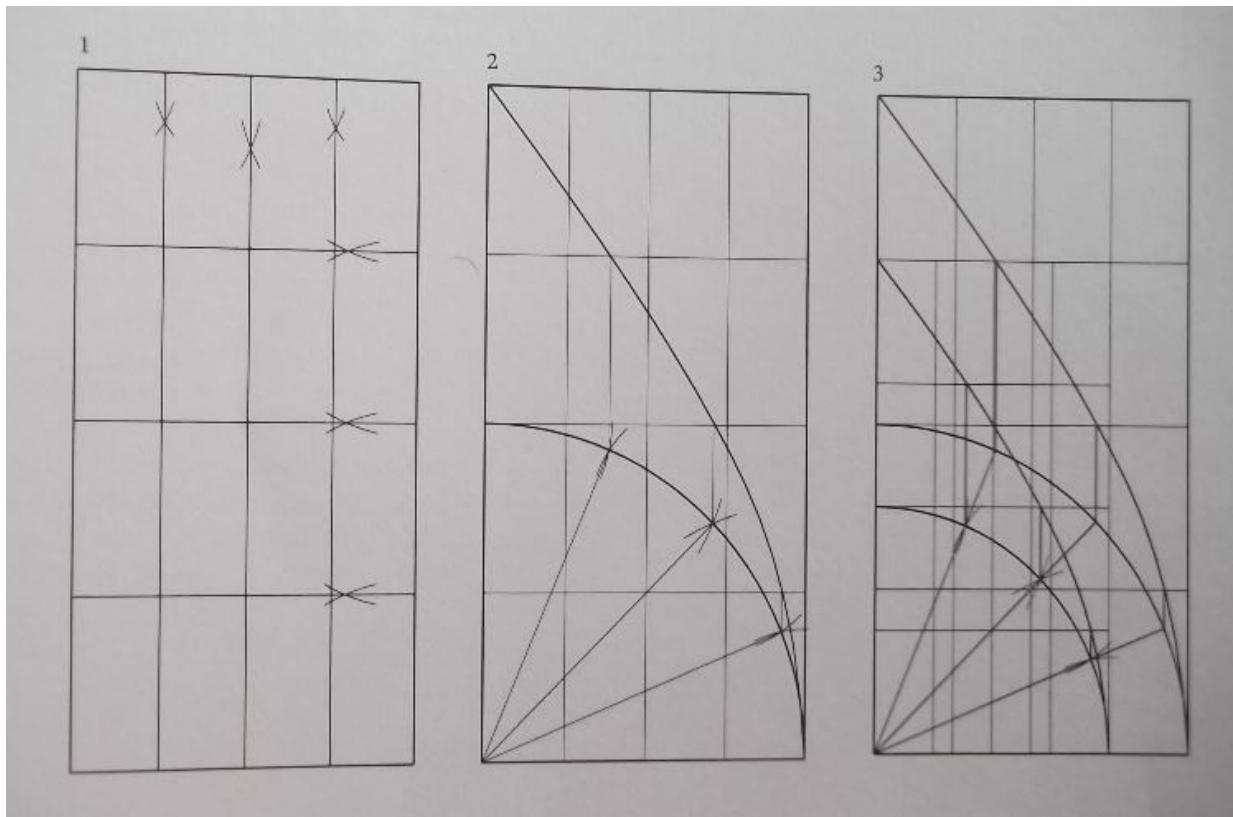


Figura 18 - Traços para a confecção do graminho. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:23.

¹²² <http://forum.bricolagetotal.com/ferramentas/o-graminho>



Figura 19 - Graminho usado no Litoral Sul da Bahia. FONTE: SMARCEVSKI, 2001:23.

Não podemos afirmar que todos os carpinteiros de Camamu ainda usam essa peça, visto que alguns já alteraram os procedimentos para conseguir outras formas de medição, com base na trena e no peso. A tendência é a redução do seu uso pelos carpinteiros mais jovens, todavia, no aprendizado da arte naval dos carpinteiros de Camamu, ou seja, na transmissão do conhecimento, do saber fazer, o graminho foi muito importante para a compreensão de uma lógica construtiva.

Smarcevski (2001) explica que esse é um sistema de medidas de comprimento que, justamente com o uso do compasso, torna possível compor os elementos da embarcação: sobrequalha, cavernas, curvas, tabuado, cinta, contracinta, posição dos mastros e outros que, “num sistema de representação convencional, somente muitos desenhos poderiam figurar”. O autor destaca ainda que:

“É o ábaco de parâmetros dos dimensionamentos estruturais e funcionais, que, na sua sabedoria inteligente, dota de um volume de informações técnicas, de forma simples e comprensiva, ao rude artesão, para a perfeita

construção do saveiro de diversas capacidades. Por falta do conhecimento de uma simples divisão aritmética, os mestres com um compasso de ponta seca dividiam o graminho em quatro partes: a metade dividida pela metade e a outra metade dividida pela metade, tanto vertical como horizontal. Na parte inferior do graminho, do lado esquerdo, usa-se o centro de um quarto de círculo, cujo raio tem a dimensão da base do graminho" (SMARCEVSKI, 2001:41).

Essa divisão ajuda o carpinteiro na sua lógica construtiva em que, para um barco de 100 palmos de comprimento, a tábua do graminho será de um palmo por dois, aquele que eles intitulam de palmo padrão (SMARCEVSKI, 2001:42). É uma medida antiga e seu desenho ou formato se modifica de acordo com a região e com a prática vivenciada por cada grupo que faz uso dele.

Luciana Salorte (2010) analisa, etnograficamente, os elementos constituintes de uma construção artesanal de barcos, tais como o processo de construção e os momentos de transmissão do conhecimento técnico naval, pelos carpinteiros navais, e explica que o graminho foi criado com a finalidade de padronizar as medidas do cavername. A forma e o corte do graminho usado em Camamu é totalmente diferente daquele indicado na Figura 20, todavia, se aproxima em semelhança enquanto instrumento de medida de comprimento. Assim, ainda com a diferença encontrada, o objetivo é o mesmo: cortar peças do mesmo tamanho.



Figura 20 - Imagem do graminho utilizado em Novo Airão – Amazônia. FONTE: SALORTE, 2010:92.

A Figura 21 representa um momento de ação conjunta, pela necessidade de transportar uma grande peça de madeira. Podemos constatar o grande número de pessoas contribuindo com sua força física, de modo a se fazer chegar ao estaleiro a madeira necessária à construção do barco.



Figura 21 - Homens carregando uma peça de madeira. FONTE: Documentário Carpinteiros do Mar, 2005.

Figura 22 é desdobrada em quatro partes, onde buscamos mostrar alguns detalhes da construção de um barco, sendo que, as duas primeiras apresentam o início da construção e nas duas últimas, o barco já montado.



Figura 22 - Etapas da construção de um barco. FONTE: Acervo imagético da autora, julho/2012.

Consideramos importante, para se compreender alguns termos utilizados pelos carpinteiros, apresentar aqui, algumas definições ou exemplos. O tamanho de uma embarcação encomendada era definido pelo palmo¹²³. Também podia ser através da sua capacidade, em toneladas. Os carpinteiros mais experientes, somente pelo comprimento¹²⁴ e pela largura¹²⁵ do barco, já identificavam a sua capacidade¹²⁶. A velocidade é “definida como tempos desejáveis máximos para se cobrir uma determinada distância. O tempo da viagem depende, ainda, do sentido e velocidade da correnteza na rota de navegar. A duração da viagem se desdobra em tempos despendidos navegando a favor e contra a correnteza” (ALMEIDA, 2001:20). As Figuras 23 e 24 apresentam as cavernas, ou cavername em dois ângulos distintos. Trata-se da ‘coluna vertebral’ do barco e respectivas ‘vêrtebras’. Na primeira, observamos os traços externos e na segunda, um corte para se verificar o interior da estrutura do barco.



Figura 23 - Cavernas aparentes. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro, 2012.

¹²³ SMARCEVSKI(2001) informa que essa medida vem do Oriente, cuja terminologia assim identifica: Palmo de Goa ou Palmo da Índia ou Palmo Árabe.

¹²⁴ O comprimento de um barco é a distância entre a roda de proa e a roda de popa.

¹²⁵ A maior largura de um barco equivalia a um terço do seu comprimento. Em barcos de maiores proporções, essa lógica está modificada na atualidade, podendo a largura chegar a até um quarto do seu comprimento.

¹²⁶ A capacidade é o resultado do número de passageiros e também da quantidade de carga transportada pela embarcação.



Figura 24 - Interior das cavernas. FONTE: Carpinteiros do Mar, 2005.

Porque o barco não vira ou afunda? Buscando ajuda em Cristiano Almeida (2001) e utilizando alguns elementos explicativos dos trabalhadores navais, tentamos resumir essa questão: O equilíbrio sobre a superfície líquida se deve à ação da força vertical que se dá através do empuxo, que é o meio líquido, exercendo sua força sobre o barco de baixo para cima, e o peso do barco exerce sua força de cima para baixo. Assim, as duas forças que atuam numa embarcação se anulam, por serem exercidas em sentidos contrários. Acrescenta-se a isso o arrasto, provocado pela força de resistência ao deslocamento, e a propulsão fornecida pelo conjunto de motorização e tração. A Figura 25 busca demonstrar esse processo.

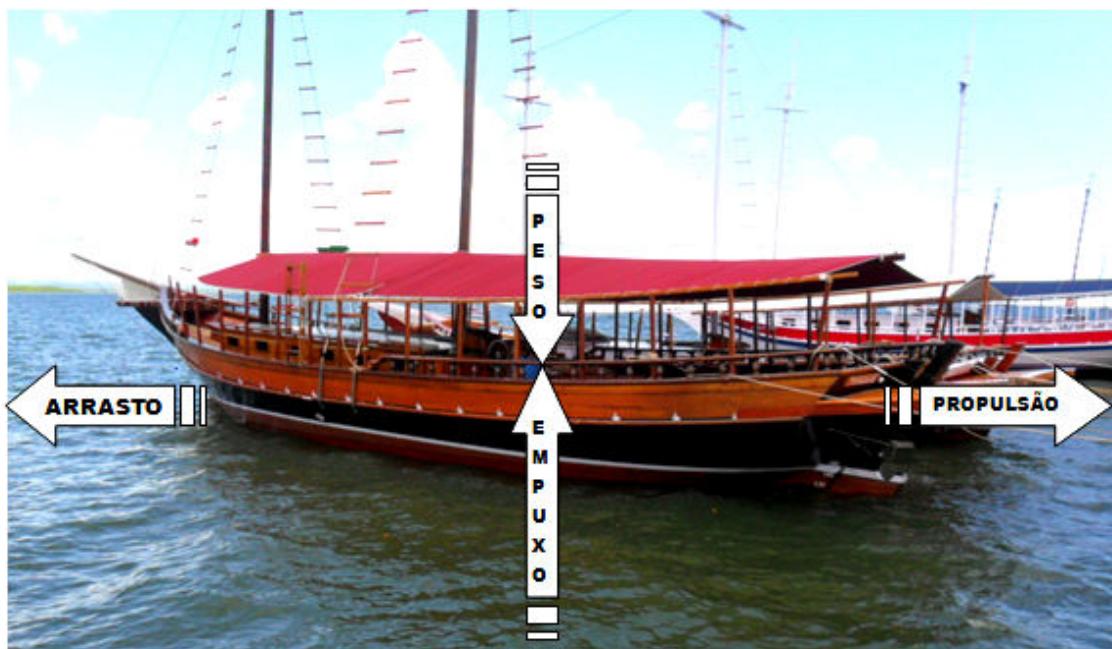


Figura 25 - Forças que proporcionam equilíbrio ao barco. FONTE: Acervo imagético da autora. Janeiro 2012.

O calado de um barco é a altura crítica da parte que fica imersa na água. A partir dele, pode-se analisar se um barco é compatível com a profundidade do rio ou do mar que se pretende percorrer. A Figura 26 indica as supostas medidas. Importante notar que a altura do calado não é fixa, ela muda de acordo com a sua capacidade mínima ou total, isto é, com o peso da carga transportada.



Figura 26 - Calado do barco. FONTE: Acervo imagético da autora. Janeiro 2012.

As imagens da Figura 27 indicam duas embarcações construídas recentemente, onde podemos constatar, mesmo sem o uso das velas de pano, as semelhanças entre estes barcos com aqueles indicados na Figura 17.



Figura 27 - Fotografias de embarcações concluídas. FONTE: Acervo imagético da autora. Janeiro 2012.

Ainda remanescem alguns equipamentos, como o formão¹²⁷, a plaina de mão¹²⁸, o serrote, a sutá¹²⁹, raspadeira¹³⁰, que eram usados utilizando força física do carpinteiro. Atualmente, estas ferramentas convivem com equipamentos mais modernos, que funcionam com energia elétrica ou a diesel, tais como a serra circular, a plainadeira e o desengrossso.

Quando a embarcação está pronta, o estaleiro fica em festa. No dia “de correr o barco”, todos os carpinteiros, de todos os estaleiros, se reúnem para colocar o barco para “boiar”, como veremos adiante.

4.4 A arte de boiar o barco

O dia de *boiar o barco*, a *corrida do barco*, a *carreira do barco* são expressões usadas pelos moradores de Cajaíba, para indicar a conclusão da estrutura da embarcação. São verificados todos os itens de segurança para não incorrer em infiltrações ou algo que possa provocar o afundamento do mesmo. “É o teste para ver o barco boiar”, diz seu Zelito. Essa etapa ocorre antes do processo de finalização e acabamento, com vistas a seu embelezamento, Esse momento, apesar de fazer parte do cotidiano, é realizado seguindo etapas que se perpetuam nas práticas que abremos.

“A corrida do barco, você quer saber, né? Faz o barco já numa posição de ele receber a carreira por baixo... é uma madeira lisa que passa o óleo¹³¹, e aí, quando termina o barco, quando está tudo pronto, aí arria em cima que está tudo passado o óleo na carreira... e arria o barco ali e dá um sentido no barco, aí o barco xiii (faz um chiado e acena, mostrando que o barco desliza para a água). A maré ta cheia, aí o mar recebe ele lá fora, sem tombo sem nada. É uma coisa bonita! É a coisa mais bonita do barco é a carreira.”¹³²

O momento em que se derrama o óleo do dendê em toda a madeira e que servirá para fazer o barco deslizar pode ser visualizado nas Figuras 28 e 29.

¹²⁷ Ferramenta empregada para cavar buraco na madeira.

¹²⁸ Ferramenta empregada para desbastar a madeira.

¹²⁹ Pequeno esquadro para traçar ângulos em peças móveis.

¹³⁰ Utilizada para raspar e alisar a madeira, para fazer a curva ou a volta em peças do casco da embarcação, tais como cavernas, quilhas, roda de proa etc.

¹³¹ Com uma estopa, é passada grande quantidade de óleo do dendê na madeira lisa e comprida (de extensão igual ou superior à do barco) que fica embaixo do barco.

¹³² Antônio de Almeida - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).



Figura 28 - Momento em que a madeira é untada com óleo de dendê. FONTE: Carpinteiros do Mar (2005).



Figura 29 - Preparação da madeira com óleo de dendê, para o barco correr. FONTE: Carpinteiros do Mar (2005).

No estaleiro, é grande a movimentação nesta hora. Muitos homens se aproximam para participar e contribuir com sua força física. Vem gente de todo lado. Dos estaleiros do norte e do sul. Todos chegam para ajudar e para ver a corrida do barco.

Em nossa pesquisa de campo em Cajaíba, registramos todas as etapas da ‘carreira’, que começou por volta das treze horas, sendo a culminância às dezesseis horas, aproximadamente. Era um barco do estaleiro de Seu Elias que, sabendo do nosso interesse em participar desse momento, nos convidou para que pudéssemos registrá-lo. Notamos, logo de

início, que o barco não estava na “praiazinha”, à beira do mar. Encontrava-se recuado e à sua frente havia um amontoado de peças de madeira, pedaços de paus, o que, na minha ótica impediria o processo (Figura 30). Como poderia um barco com aquela dimensão, passar ali, sem levar o que estava à sua frente? Perguntei ao seu Elias. Ele sorriu e disse: - Calma, professora...



Figura 30 - Inicio da carreira do barco. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro 2012.

Colocaram duas peças de madeira por cima daquele amontoado e fizeram uma ‘ponte’ para o barco correr, driblando, assim, o que poderia atrapalhar o processo. Daí em diante foi iniciado o processo de empurrar o barco sobre as peças untadas de dendê para que deslizasse até a água. Não foi uma tarefa fácil, pois pela dimensão do barco é possível mensurar o seu peso, e a força que o levou até as águas foi a daqueles homens que ali estavam. As imagens a seguir possibilitam compreender o processo, através das Figuras 31, 32 e 33.



Figura 31 - Homens de diversos estaleiros colaborando para a corrida do barco. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro 2012.



Figura 32 - Homens colaborando para a corrida do barco. FONTE: Acervo imagético da autora, janeiro 2012.

Antônio da Hora informa que

“Agora é até rotineiro isso (...). Antigamente podia demorar muito para construir um barco. Era em torno de três, quatro, até cinco anos para se construir um barco. Então, quando construía um barco desse e estava pronto para correr, era uma festança, uma coisa que não acontecia sempre. Mas agora, são muitos estaleiros...”¹³³

Escuta-se o toc, toc, toc das marretas, a expressão dos homens trabalhando. *Vá, puxa... puxa... venha! Passa o óleo....* e o barulho da maré enchendo, enquanto aguarda-se a ordem do mestre carpinteiro que faz a ultima verificação dos itens de segurança dentro e fora do barco. Para Miro, “todo mundo aqui participa da corrida. Se tem uma corrida lá adiante, todo mundo para aqui para ir. Porque o dono chama... e isso aqui é nosso. Se for correr um aqui, o de lá tem que vim. Se for correr um lá, o daqui tem que ir também”¹³⁴.



Figura 33 - Homens puxando a corda para correr o barco. FONTE: Carpinteiros do Mar (2005).

As palavras de Miro denotam sentimentos de pertencimento ao enfatizar que “isso aqui é nosso” e, portanto, deve ser bem cuidado. E o outro, interligado a este, que é a necessidade de trabalhar coletivamente. Essa é a tônica nas etapas de construção de um barco. Em alguns momentos, é possível trabalhar sozinho ou com um ou dois homens, quando se tem larga experiência e a etapa não exige o manuseio de grandes peças. Todavia, as etapas mais significativas, tais como o inicio da construção, a colocação dos mastros e a “carreira do barco” exigem a efetiva participação de todos. A quantidade de pessoas ‘convidadas’ a colaborar está diretamente vinculada ao tamanho, à dimensão do barco.

Esse sentimento de participação ‘voluntária’ é percebido nos discursos dos carpinteiros e de seus respectivos ajudantes. Trata-se de um momento de confraternização também, possibilitado pela reunião dos mestres e ajudantes.

¹³³ Antônio da Hora - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

¹³⁴ Miro - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

“Pois é, para eles a corrida do barco é a finalização praticamente da embarcação e o recomeço de uma próxima. Então ele tem aquilo como um trabalho concluído, mais uma etapa concluída e fica muito satisfeito. Inclusive, a carreira do barco é o momento mais feliz do construtor e do dono”.¹³⁵

A regulamentação de embarcações é feita pela Marinha do Brasil, no Departamento de Portos e Costas – DPC, através de instrumentos e critérios apresentados nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na navegação interior, ou seja, ao tipo de navegação que é realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

Todas as embarcações brasileiras devem inscrever-se nas Capitanias dos Portos, Delegacias ou Agências, excetuando-se as Pertencentes à Marinha do Brasil. No cadastramento da embarcação devem constar os seguintes dados: nome da embarcação; nome do proprietário ou armador; número de tripulantes; lotação máxima de passageiros; e classificação da embarcação. A documentação exigida também é simples: declaração do engenheiro responsável que comprove a lotação máxima da embarcação, termo de responsabilidade devidamente assinado pelo proprietário da embarcação e documentação de prova de propriedade.

Após esse procedimento, o órgão de inscrição efetuará o cadastramento da embarcação no Sistema de Embarcações, e emitirá o título de inscrição. Seu Arlindo lembra que a Capitania dos Portos sempre fazia a vistoria do barco que ele conduzia e tudo estava ‘nos conforme’. No caso das embarcações de Camamu, o registro é feito para embarcações de “navegação interior”, pois se refere a uma área ‘abrigada’ pela baía.

O procedimento dos carpinteiros para registrar um barco em Cajaíba é explicado por Zelito. Antigamente eles mesmos faziam o processo junto ao pessoal em Camamu, num ‘posto’ da Capitania, bastando informar as dimensões da embarcação e a documentação, que era encaminhada para Salvador e, em pouco tempo, chegava a certidão. Atualmente os carpinteiros utilizam os serviços de um despachante, para maior agilidade do processo junto à Capitania dos Portos em Salvador.

Assim, contempladas as exigências acima especificadas, a circulação se dará por rios navegáveis, cuja fiscalização é tutelada pelo Departamento de Portos e Hidrovias – DPH do Ministério da Marinha, através da Diretoria de Portos e Costas – DCP e pela Capitania dos Portos. Esta última tem vinculação mais direta, visto que atua na normatização das atividades portuárias da e para a navegação.

Vale acentuar que, do mesmo modo que outros meios de transportes, o hidroviário também exige um controle normativo: o registro da embarcação, vistorias periódicas por questões de segurança, verificação das condições em que se encontra a mesma, e a carta de habilitação do condutor, com vistas a sua segurança e dos passageiros. As rotas, por sua vez, também não são totalmente livres. A depender do território a ser navegado, exige autorização dos órgãos competentes.

Já há algum tempo, estão tentando organizar uma cooperativa “mas a burocracia é tanta que até o momento não conseguiram fazer o documento oficial” (Zelito). Essa cooperativa, idealizada pelos carpinteiros navais, até os últimos meses de 2012 não havia sido criada. A proposição tem como princípio geral: “Confeccionar de forma artesanal ou de forma industrial embarcação de médio e pequeno porte de madeira; Vender ao mercado, a entidades

¹³⁵ Kitó - Documentário “Carpinteiros do Mar” (2005).

publica ou privada essas embarcações; comprar materiais e acessórios; ter vinte associados ou mais”¹³⁶. Um dos motivos de preocupação dos carpinteiros é, justamente, a falta dessa cooperativa, que poderia agilizar o processo construtivo e também os procedimentos burocráticos de compra de matéria-prima e venda do produto final.

São notórias a competência e a habilidade desses trabalhadores, mas sem a cooperativa eles ficam impedidos de expedir nota fiscal, de comprar madeira e ferramentas. Com ela, eles poderiam, além de manter o estilo da carpintaria tradicional, padronizar os preços dos barcos e reduzir a figura do atravessador¹³⁷.

Os carpinteiros exemplificam essa dificuldade relatando o episódio ocorrido nas comemorações dos quinhentos anos do descobrimento do Brasil, em que a nau Capitânia não conseguiu navegar. Ao tempo em que eles se divertem com a situação vexatória a que se submeteram os engenheiros navais que a construíram, “mas não sabem fazer um barco boiar”¹³⁸, se queixam dos organizadores desse evento, que teve repercussão internacional: “foi cobrado uma fortuna para construir um barco que não serviu pra nada. Se fosse feito aqui, pode ter certeza, estava boiando, correndo mundo afora, mas eles falarão que era a burocracia, que aqui não tinha nota”¹³⁹. A alegação por parte dos organizadores era de que eles não poderiam construir porque não possuíam cadastro de pessoa jurídica e emissão de nota fiscal e havia toda a documentação necessária à prestação de contas junto ao serviço público. Talvez esses organizadores não tivessem conhecimento da possibilidade de reconhecimento através do “notório saber”.

Retornando à cooperativa, percebemos, nas conversas, que, além do aspecto burocrático, havia uma visível dificuldade em reunir todos os mestres carpinteiros para ‘eleger’ ou delegar poder a um deles. Acreditamos que isso foi superado porque, quando estivemos em Cajaíba pela segunda vez e conversamos sobre a questão, estava à frente, para dar encaminhamento à documentação junto ao pessoal de Camamu, o carpinteiro de nome Zé de Nai¹⁴⁰.

A construção naval em Cajaíba é a atividade mais importante desse povoado, tanto do ponto de vista histórico e cultural, como pelo viés econômico. As demais atividades exercidas nesse local estão associadas e ou dependentes da carpintaria. Apresentamos neste capítulo que se encerra, os elementos que compõem a arte de construir barcos de madeira em Cajaíba, objetivando demonstrar as suas especificidades, bem como reafirmar a extraordinária trajetória enfrentada pelos carpinteiros para, mesmo com a necessidade de mudança, manter o estilo que seus antepassados deixaram encravados em suas memórias.

¹³⁶ Esse trecho o carpinteiro Zé de Nai me informou sobre a cooperativa.

¹³⁷ Indivíduo que compra os barcos e revende-os a preços elevados, para outras localidades. Não conseguimos dados mais aprofundados sobre essa figura, mas fica implícita, nas conversas com os carpinteiros, a sua presença.

¹³⁸ Zelito.

¹³⁹ Zelito, nesse episódio, demonstrou muito aborrecimento e indignação pelo ocorrido.

¹⁴⁰ É muito comum em Cajaíba, colocar, após o nome da pessoa, o nome do pai ou da mãe, para identificá-lo.

O bem do mar

Dorival Caymmi¹⁴¹

O pescador tem dois amor
Um bem na terra, um bem no mar

O bem de terra é aquela que fica
Na beira da praia quando a gente sai
O bem de terra é aquela que chora
Mas faz que não chora quando a gente sai
O bem do mar é o mar, é o mar
Que carrega com a gente
Pra gente pescar

¹⁴¹ Álbum Canções Praieiras, Odeon, 1954.

CONCLUSÃO

O reconhecimento de práticas tradicionais cotidianas como sendo fundamentais à vida dos trabalhadores navais e, ao mesmo tempo, como problemática relevante para uma mudança no cenário local foi imperativo para a construção de narrativas rememoradas a partir das suas experiências e isto tem tanto valor quanto as questões ambientais e as de caráter econômico. Essa necessidade de democratizar oportunidades e possibilitar a recriação de espaços públicos, tais como os das pequenas cidades, dos povoados e das vilas, propiciou o desenvolvimento de potencialidades dos seus habitantes. Compreendemos que esse reconhecimento é processual e ainda se encontra em andamento. Mesmo assim, é perceptível a valorização dos sujeitos que produzem ideias, que constroem e que se envolvem com as problemáticas do lugar, na sua totalidade.

Um novo quadro social do meio rural é realçado a partir da diversidade de práticas laborais de sujeitos que antes foram indiscriminadamente incorporados à categoria de trabalhadores rurais, destacando-se, nessa composição, dentre outros, ribeirinhos, pescadores artesanais, povos da floresta, artesãos rurais, marisqueiros e outros. Direcionamos nossa preocupação para os trabalhadores navais de Cajaíba, sobretudo aqueles sujeitos que construíram e constroem embarcações de madeira e as utilizam como meio de transporte. E eles nos ensinaram um pouco da sua arte, através das suas narrativas, explicando como desenvolveram os saberes e as práticas da arte de construir barcos sem quaisquer desenhos, cálculos e croquis, como mantêm essa tradição e como se inserem no ‘mundo rural’ que os cerca.

As experiências dos trabalhadores navais estão ancoradas na perspectiva do rural como espaço que possibilita o desenvolvimento do seu trabalho, articulado com a vida pessoal de cada um, ou seja, como um lugar que agrega e facilita as relações pertinentes a sua vida como um todo. Ademais, é dele (do espaço rural) que se extrai a matéria-prima, e é nele que se constrói o barco. O rural, por conseguinte, é encarado como espaço de dinamismo pela sociedade local.

Contradictoriamente, porém, a noção de rural como lugar de atraso é uma ideia que permanece no cotidiano desses mesmos moradores e trabalhadores navais e isso, talvez esteja vinculada à pouca atenção do poder executivo local que não atende às demandas do povoado: rede de esgoto, calçamento das ruas, construção de uma praça, de uma escola direcionada ao Ensino Médio, enfim, coisas que eles veem na cidade e não ali onde vivem. E associam essas carências ao fato de viverem no mundo rural. Esse sentimento é também nutrido por moradores de pequenas cidades, exprimindo uma confusão entre o rural e o local.

Com essas assertivas, queremos assinalar, também, que a decisão de continuar construindo seus barcos, a partir de uma nova dinâmica, de uma nova roupagem, ou se despindo de alguma roupagem, no caso das velas, dos panos, só adquiriu sentido a partir das ações compartilhadas pelos carpinteiros navais, que, quando ameaçados pela possibilidade da extinção de sua atividade, perceberam a necessidade de criar uma nova dinâmica para a manutenção de suas práticas laborais.

E é um processo que não se encerra, é um movimento que exige sabedoria, evidenciada no saber e no fazer exigidos pela confecção dos barcos e pelas marcas de suas experiências. A inventividade de transformar o barco a vela para o motor, sem, contudo, modificar o estilo é a prova dessa sabedoria. A criatividade para adaptar modelos de barcos, tais como a escuna, para melhorar as instalações para oferecer mais conforto aos passageiros, é prova de experiência.

Poderia algum desavisado alegar que isso tem ocorrido por causa do mercado, da demanda. A nossa resposta é positiva acerca disso. Mas não estamos tratando, aqui, de uma fábrica, uma produção em série, com engenheiros que fazem cálculos, desenhos, fórmulas para se chegar às adaptações acima referidas.

A capacidade que esses trabalhadores demonstraram para a conservação de alguns modos de vida tradicionais está explícita na suas práticas cotidianas, no cuidado com a forma de exercer a construção naval, articulada e ou condicionada a sua manutenção e a sua convivência com a natureza: as matas, os rios, as lagoas e os estuários da Baía de Camamu.

Debates que açambarcam concepções e significados acerca de bens culturais, patrimônio cultural, mundo rural, carpintaria artesanal foram realçados nessa tese. Essas discussões são cada vez mais intensas no meio acadêmico, nas instituições que têm a função de cuidar dos bens culturais e patrimoniais nos grupos sociais diversos e nas comunidades que buscam a valorização de suas práticas tradicionais populares.

Alguns estudiosos dialogam acerca da necessidade de elaboração de políticas públicas que legitimem a preservação de bens culturais resultantes de ações de artífices nas suas mais variadas criatividades, como, também, há aqueles que buscam contribuir com os seus resultados, através da gestão do patrimônio cultural e suas implicações, tendo como base documentos legais que regem esta temática.

A nossa preocupação se encaminhou para as duas vertentes, ao nos debruçarmos sobre os estudos acerca do bem, do patrimônio cultural e do mundo rural, direcionando-os aos trabalhadores navais de Cajaíba. Todavia, os encaminhamentos, a partir disso, na nossa compreensão, somente cabem aos interessados diretamente por essa questão. Acreditamos que o resultado do nosso trabalho poderá suscitar, posteriormente, nos trabalhadores navais, a vontade de buscar subsídios com vistas à adoção de medidas que desencadeiem políticas de preservação dessa tradição.

Nessa linha de raciocínio, interessou-nos, aqui, a trajetória da história do patrimônio cultural e as legislações que asseguram a preservação dos bens culturais no nosso País, considerando-as como aprendizado importante, tanto do ponto de vista acadêmico, intelectual e pessoal, como para levar esse aporte para a sociedade de Camamu e de Cajaíba, apresentar elementos que possibilitem a compreensão de que o saber e o fazer da carpintaria naval artesanal são bens culturais incomensuráveis e que, futuramente, se assim os trabalhadores navais desejarem, poderão implementar ações que lhes deem a garantia de que a tradição, na forma, no estilo de construir se barcos de madeira em Cajaíba, Camamu, Bahia, será mantida como um patrimônio cultural intangível, a exemplo de processos similares ocorridos em diversos estados federativos, sob criteriosa análise do IPHAN. Certamente que aqui já apontamos um desafio a ser enfrentado futuramente.

É preciso pensar na possibilidade de reunir informações, de contextualizar uma narrativa que ofereça suporte a uma nova etapa, ou seja, de trabalhar os estudos voltados para a formalização das memórias como bens culturais dos trabalhadores navais e, por conseguinte, como um patrimônio cultural imaterial ou em nível local, organizar e sistematizar um arquivo a partir da reunião de elementos tais como publicações, teses,

dissertações, documentários, de modo a compor um acervo para a preservação de sua memória.¹⁴²

Estamos lidando com pessoas, artífices e artistas que não têm modelos e moldes prontos, que não têm desenhos, rabiscos, pranchetas e calculadoras para realizar os projetos requeridos pelas demandas do mercado. Cada construção é um desafio até o dia em que o barco é colocado na água para boiar. Nesse sentido, os conceitos de costumes e tradição propostos por Thompson nos socorreram e estiveram presentes no fazer dos carpinteiros, dando-nos elementos para compreender os seus saberes como mestres da carpintaria naval de Camamu e reafirmar que ela é a atividade mais importante do povoado de Cajaíba e constitui-se no elemento norteador para perpetuar a tradição do modo de construir barcos artesanalmente. Esse ofício desenvolve uma atividade que pode ser considerada uma configuração cultural daquela localidade.

As histórias aqui narradas nos possibilitaram compreender como os sujeitos dão significados ao social e ao trabalho artesanal. Como se deram os enfrentamentos expressados em situações de transformações a que foram submetidos ao longo dos últimos sessenta anos, e o fato de que, aparentemente estavam acima das suas possibilidades quaisquer alterações, mas no compartilhamento de ideias junto aos seus pares conseguiram reinventar, adaptar e manter o seu estilo, reafirmando as suas práticas sociais como elementos definidores e constitutivos desses sujeitos como protagonistas e construtores da história de Cajaíba.

Por outro lado, nesse percurso, algumas questões foram deixadas de lado, outras não se aplicavam a nossa proposta para conclusão desse texto, e foram colocadas “no cantinho da mesa” para serem abordadas em outra ocasião. Acreditamos que o resultado alcançado e aqui apresentado seja o começo para desencadeamento de ações a serem compartilhadas com os moradores de Cajaíba.

Por fim, constatamos a necessidade de fomentar proposições, junto aos trabalhadores navais e organismos institucionais, para o desencadeamento de políticas públicas voltadas especificamente para a carpintaria naval local. Dentro dessa vertente, uma análise do empoderamento a partir de ações que cunhem espaços favoráveis a essa possibilidade, como também associadas às relações de mercado de embarcações são algumas questões identificadas para o aprofundamento de pesquisas futuras.

¹⁴² A esse respeito uma publicação que é interessante e oferece orientação é a Revista do Arquivo Municipal, nº 200. Memória e Ação Cultural. PMSP, 1992.

FONTES

Algumas fontes utilizadas na pesquisa podem ser consideradas impressas e, ao mesmo tempo, orais, como é o caso das entrevistas que utilizamos do livro de Denise Dias. A obra será indicada como impressa e os depoimentos citados, indicaremos no quadro de fontes orais, juntamente com os demais depoentes, com as observações necessárias.

ORAIS:

Nome:	Idade:	Profissão e dados gerais:	Endereço:	Observações:
André Amaral	79 anos	Marítimo aposentado e atualmente pequeno comerciante de alimentos e bebidas.	Rua das Pedrinhas, Bar Cai N'Água.	Entrevista realizada em janeiro 2012.
Maira Amaral	26 anos	Professora da escola municipal local	Rua das Pedrinhas, Bar Cai N'Água.	Contribuiu na entrevista de André Amaral, seu pai.
Arlindo Ramos	88 anos	Navegador e Marinheiro aposentado. Fez inúmeras viagens. Viajou com Lev SMARCEVSKI pela Europa, durante um ano ininterrupto.	Rua das Pedrinhas, no final do lado esquerdo do cais.	Entrevista realizada em janeiro 2012.
Antonio Almeida	82 anos	Marítimo aposentado e carpinteiro naval aposentado.	Rua do Meio, próximo ao cais.	Documentário Carpinteiros do Mar.
Antonio Carlos	36 anos	Carpinteiro naval e constrói miniaturas de barcos.	Rua das Pedrinhas, no final do lado direito do cais.	Documentário Carpinteiros do Mar.
Gerson Ramos	78 anos	Calafate aposentado. Foi estivador desde jovem. Contribuiu com informações na entrevista de Arlindo Ramos.	Rua das Pedrinhas, no final do lado esquerdo do cais.	Participação na entrevista realizada em janeiro 2012.
Valdomiro - Miro	56 anos	Mestre Carpinteiro. Constrói barcos desde adolescente.	Rua das Pedrinhas, ao lado da Pousada Dalila.	Documentário Carpinteiros do Mar. Entrevista em janeiro 2012.
Washington Jorge Amaral	49 anos	Vereador por quadro gestões até jan. 2012.	Rua das Pedrinhas, no final do lado esquerdo do cais.	Entrevista realizada em janeiro 2012.
Antonio da Hora	68 anos	Memorialista e estudioso do local e da região.	Rua das Pedrinhas, próximo ao cais.	Documentário Carpinteiros do Mar e depoimentos do livro de Denise Dias: Segredos da Arte
Kitó	35 anos	Construtor de miniaturas de embarcações.	Rua das Pedrinhas, no final do lado direito do cais.	Documentário Carpinteiro do Mar.
Zé de Nai	42 anos	Carpinteiro naval e responsável pela legalização da cooperativa	Rua das Pedrinhas, no final do lado direito do cais.	Informações cedidas em janeiro 2012.
Joselito – Zelito - Bento dos Santos	80 anos	Mestre Carpinteiro e Dono do Estaleiro São Domingos	Rua das Pedrinhas, próximo a pousada Dalila, de seu filho	Livro de Denise Dias: Segredos da Arte Entrevista janeiro 2012.

IMPRESSAS:

Acervos da Biblioteca Nacional: Descrição do Município de Camamu – II-33,33,035; Seção de manuscritos, conjunto documental II-33, 20, 004; II-33, 30, 022; II-31, 36, 006, nº 002; II-34, 09, 025; II-33, 34, 022, nº001; II-34, 05, 033.

Acervo raro da Biblioteca Central de Barris, Salvador Ba: Livro dos Municípios nº 2.

Arquivo Público Municipal de Camamu: Telegrama da CNB em junho de 1940; ofício da CNB 14 de agosto de 1942.

IBGE – dados censitários de 1970 a 2010.

Jornal Correio Mercantil de 17 de agosto de 1954, Rio de Janeiro.

Ministério da Marinha – Oficio Circular nº548 de 14 de 1946.

DIAS, D.N. Segredos da arte: um olhar etnolinguístico sobre os carpinteiros navais do Baixo Sul da Bahia. Série Etnoculturas Praieiras da Bahia, Salvador: Vento Leste, 2013.

AUDIOVISUAL:

Documentário: Carpinteiros do mar. Direção de Rogério Corrêa. Leão Filmes Produtora, 52 minutos, junho de 2005.

REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, R. **Agricultura familiar e desenvolvimento territorial.** Revista da Associação Brasileira de Reforma Agrária– vols. 28 nºs 1,2 3 e 29, nº1 – Jan/dez 1998 e jan/ago 1999.
- ALMEIDA, C.F. **Contribuição ao dimensionamento de terminais hidroviários urbanos de passageiros.** UNB, Brasília, 2001. Dissertação de mestrado – Universidade de Brasília.
- ALMEIDA, P.R de & KOURY, Y. A. **História oral e memórias.** Entrevista com Alessandro Portelli. In: História e Perspectiva, nº25 e 26 – jul./dez.2001/ jan./jun. 2002, Uberlândia: EDUFU, 2002.
- ANDRÈS, L. P. **Embarcações do Maranhão.** Recuperação das técnicas construtivas tradicionais populares. São Paulo: Audichromo Editora, 1998.
- BENJAMIN, W. **Magia e técnica arte e política.** São Paulo: Brasiliense, 1994.
- BIAZZO, P.P. **Campo e rural, cidade e urbano: distinções necessárias para uma perspectiva crítica em geografia agrária.** Anais do 4º Encontro Nacional de Grupos de Pesquisa – ENGRUP, São Paulo, pp. 132-150, 2008.
- BRASIL, MDA. **Marco referencial para apoio ao desenvolvimento de territórios rurais.** Série Documentos Institucionais - SDT/MDA, Brasília, n. 2, 2005 a.
- BRASIL, MDA. **Referências para a gestão social de territórios rurais.** Série Documentos Institucionais - SDT/MDA, Brasília, n. 3, 2005 b.
- BRASIL. MDA. **Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais.** Brasília, 2007.
- BURKE, P. (Org.). **Escritas da História: novas perspectivas.** São Paulo: UNESP, 1992.
- BURKE, P. **O que é História Cultural?** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.
- CALDAS, S.T. **Portos do Brasil.** A História passa pelo mar. São Paulo: Horizonte, 2008.
- CAMPOS, J. B. S. **Crônicas da Capitania de São Jorge dos Ilhéus.** EDITUS, 2006.
- CARNEIRO, M.J. **Ruralidade: novas identidades em construção.** In Estudos Sociedade e Agricultura, n. 11, 1998.
- CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: 2. Morar, cozinar.** Petrópolis: Vozes, 1996.
- CESCO, S. **Entre o legal e o usual: legislação na Ilha de Santa Catarina no século XIX.** Anais da Jornada de 2007. Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ, 2007.
- CHARTIER, R. **Cultura popular: revisitando um conceito historiográfico.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 16, 1995.
- COELHO NETO, E. **Soltando as amarras: Análise da Expansão do Mercado de Lazer Náutico na Bahia entre 1980 e 1998.** Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal da Bahia, 1999.

- CRUZ, H.F. **São Paulo em Papel e Tinta. Periodismo e vida urbana – 1890/1915.** São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2013.
- DE PAULA, S. Natureza, ruralidade e experiência urbana. In **Identidades sociais: ruralidades no Brasil contemporâneo.** Rio de Janeiro: DP & A, 2005.
- DE PAULA, S. Quando o campo se torna uma experiência urbana: o caso do estilo de vida country no Brasil. In **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro: UFRJ, 2001.
- DELGADO, N.G. **Papel do rural no desenvolvimento nacional.** Brasília: CONDRAF, 2009.
- DIAS, D.N. **Segredos da arte: um olhar etnolinguístico sobre os carpinteiros navais do Baixo Sul da Bahia.** Série Etnoculturas Praieiras da Bahia, Salvador: Vento Leste, 2013.
- DIAS, M.H. **Economia, sociedade e paisagens da Capitania e Comarca de Ilhéus no Período Colonial.** Niterói-UFF, 2007. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense.
- DIAS, M.H. **A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus no século XVIII.** Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 30, nº 59, p. 193-214 – 2010.
- DIAS, M.O.S. **Hermenêutica do quotidiano na historiografia contemporânea.** In: Projeto História – PUC-SP, nº 17, Trabalhos da Memória. São Paulo: EDUC, 1998.
- DOCUMENTÁRIO: **Carpinteiros do mar.** Direção de Rogério Corrêa. Leão Filmes Produtora, 52 minutos, junho de 2005.
- FAVARETTO, A. “**Retrato das políticas de desenvolvimento territorial no Brasil**”. Documento de Trabajo N° 26. Programa Dinámicas Territoriales Rurales. Rimisp, Santiago, Chile, 2009.
- FENEILON, D.R. **Cultura e História Social: historiografia e pesquisa.** In: Revista do programa de Estudos Pós-Graduados em Historia e do Departamento de História, PUC/SP, Projeto História nº 10, 1993.
- FISCHER, F. (org.). **Baixo Sul da Bahia: uma proposta de desenvolvimento territorial.** Salvador: CIAGS/UFBA, 2007.
- FONSECA, H.G. **Devastação e conservação das florestas na terra de Tinharé (1780-1801).** Salvador-UFBA, 2010. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal do Estado da Bahia.
- FONSECA, Maria Cecília Londres, Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, R; CHAGAS, M. (Orgs.). **Memória e patrimônio.** Ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- GONZAGA, A. Análise especializada sobre madeiras utilizadas na carpintaria naval. In: **Processo de tombamento nº 1616-T-10.** IPHAN, 2010.
- GONZAGA, A. **Madeira: uso e conservação.** Brasília, DF: IPHAN/MONUMENTA, 2006.
- GONZAGA, A. O estaleiro naval de Florianópolis em 1961. In. **Mar à vista.** Publicação do 5º Distrito Naval, Florianópolis, março 2002.
- HELLER, A. **O cotidiano da História.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.
- HOBSBAWM, E. & RANGER, T. **A invenção das tradições.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- HOBSBAWM, E. **A era dos extremos (1114-1991).** 4 ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1995.

- HUNT, L. **A nova História Cultural**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- IBGE. Cidades do Brasil. 2012.
- KOSELLECK, R. **Futuro pasado. Para uma semântica de los tiempos históricos**. Buenos Aires: Pardos, 1993.
- LAPA, J.R.A. **A Bahia e a carreira da Índia**. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.
- LIMA, E.N. Novas ruralidades, novas identidades. *Onde?* In **Identidades sociais: ruralidades no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.
- LOPES, Rosana dos Santos. **Morar, Trabalhar, Brincar, Viver. Experiências de Moradores do Bairro da Conceição – Itabuna, BA**. São Paulo, PUC-SP, 1999. Dissertação (Mestrado em História Social).
- MARTINS, J.S. “**As coisas no lugar**”. In MARTINS, J. S. (Org) **Introdução Crítica à Sociologia Rural**. São Paulo: Hucitec, 1981.
- MARTINS, J.S. **O futuro da Sociologia Rural e sua contribuição para a qualidade de vida rural**. Estudos, Sociedade e Agricultura, n. 15, 2000.
- MASCARENHAS, C.C; PEIXOTO, S. **Saveiros de vela de içar: 400 anos de história. Ameaças, potencialidades e propostas**. Revista VeraCidade, ano IV, n. 5, out 2009.
- MINGIONE, E. e PUGLIESE, E. **A difícil delimitação do urbano e do rural**. Revista Crítica de Ciências, nº 22, 1982.
- MOREIRA, R. Ruralidades e globalizações: ensaiando uma interpretação. In Moreira, R. (org). **Identidades sociais. Ruralidades no Brasil contemporâneo**. R.J. DP&A, 2005.
- NORA, P. **Entre memória e Historia: a problemática dos lugares**. PUC/SP: Projeto Historia nº 10, 1993.
- PELEGRIINI, S.C. A. **A gestão do patrimônio imaterial brasileiro na contemporaneidade**. Revista História, São Paulo: UNESP, vol. 27, n. 2, 2008.pp. 145-173.
- POLLAK, M. **Memória, esquecimento, silêncio**. In; Revista Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.
- PORTELLI, Alessandro (coord). **República dos Sciuscia: A Roma do pós-guerra na memória dos meninos de Dom Bosco**. São Paulo: Editora Salesiana, 2004.
- PORTELLI, Alessandro. **A Filosofia e os fatos. Narração, interpretação e significados nas memórias e nas fontes orais**. Rio de janeiro: Tempo, 1996.
- PORTELLI, Alessandro. **Forma e significado na Historia Oral. A pesquisa como um experimento de igualdade**. In: Projeto História nº 14, PUC/SP, fev, 1997a.
- PORTELLI, Alessandro. **O que faz a historia oral diferente**. In: Projeto História nº 14, PUC/SP, fev, 1997b.
- PORTELLI, Alessandro. **Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre ética e história oral**. In: Projeto História nº. 15, PUC/SP, abril de 1997c.
- Portos em Revista, CODEBA. ano 1, 2006, P. 12.
- PRANDI, C. Tradições. In **Vida/Morte. Tradições-Gerações**. Encyclopédia Einaudi, volume 36, Imprensa Nacional-Casa da Moeda,1997.
- PRODETUR NE – **Resumo Executivo**. Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável, PDITS, 2006.

- SAID, E. W. **Cultura e Imperialismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- SALORTE, L.M.L. **Carpinteiros dos rios: o saber da construção naval do município de Novo Airão/AM**. Novo Airão- UFAM, 2010. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura da Amazônia), Universidade Federal do Amazonas.
- SAMUEL, R. **Historia local e historia oral**. São Paulo: Revista Brasileira de Historia, v. 19, 1990.
- SANTOS, F.G. **O porto de Salvador e a dinâmica comercial e social da cidade**. In: Revista Dialética. Vol 4, n.4, março 2013,p. 25 a 40.
- SARRACENO, E. **O conceito de ruralidade: problemas de definição em escala europeia**. Roma, 1996.
- SMARCEVSKI, L. **Graminho, a alma do saveiro**. 2^a edição, Odebrecht/CENAB, 2001.
- SOROKIN, P. A.; ZIMMERMAN, C. C.; GALPIN, C. J. **Diferenças fundamentais entre o mundo rural e o urbano**. In: Martins, J.S (Org.). Introdução crítica à sociologia rural. São Paulo: Hucitec, 1981.
- Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Recentes Transformações no Rural Baiano**. Salvador: SEI, 2004a. Série Estudos e Pesquisas.
- Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. *Relatório Final do Diagnóstico*. In: Análise Territorial da Bahia Rural. Salvador: SEI, 2004b. Série Estudos e Pesquisas.
- THOMPSON, E. P. **A Miséria da teoria ou um planetário de erros – Uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- THOMPSON, E. P. **Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia da Letras, 1998.
- THOMSON, A. **Recompondo a memória: questões sobre a relação entre a historia oral e as memórias**. PUC/SP, Projeto História nº 15, 1997.
- UNESCO, **Convenção relativa às medidas a serem adotadas para proibir e impedir a importação, exportação e transferência de propriedades ilícitas dos bens culturais**. Conferência Geral da UNESCO, 1970. Disponível em <<http://unesdoc.unesco.org/images/0016/001606/160638por.pdf>> Acesso em: 10.junh.2013.
- UNESCO, **Recomendação de Paris**. Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial. Conferência geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura doravante denominada "UNESCO", em sua 32^a sessão, 2003. Disponível em <<http://www.arquitextos.com.br/documento/patrimonio/patrimonio30.asp>> Acesso em:10 junh.2013.
- UNESCO, **Recomendação de Paris**. Recomendação sobre medidas destinadas a proibir e impedir a exportação, a importação e a transferência de propriedade ilícitas de bens culturais. ([Conferência Geral da UNESCO, Paris, 19/11/1964]). Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do;jsessionid=6284E04FDBB5595E185F171E1FD11DFF?id=273>> Acesso em:04 junh.2013.
- VIEIRA FILHO, D. **Construção naval tradicional no Brasil**. Canoas. Jan 2003. Disponível em <http://www.mao.org.br/> . Acesso em 15 junho, 2012.

XIMENES, C.F.L. Bahia e Angola: Redes comerciais e o tráfico de escravos, 1750-1808.
Rio de Janeiro –Universidade Federal Fluminense, 2012. Tese de Doutorado em História Social. Universidade Federal Fluminense, 2012.

Sítios eletrônicos consultados

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

<http://www.ibge.gov.br>

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

<http://www.sei.ba.gov.br>

Secretaria de Turismo da Bahia

<http://www.setur.ba.gov.br>

Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, online. Disponível em

<http://www.priberam.pt/dlpo/default.aspx?pal=légu>

<http://viajantesemporto.blogspot.com.br/2011/07/monografia-diferencial-historico-e.html>