



Um olhar sobre a História Regional e Local: o rol de equipagens e a política governamental no vale do São Francisco

Pablo Michel Magalhães¹

Artigo recebido em: 21/06/2015

Artigo aceito em: 08/08/2015

RESUMO

O presente estudo analisa a relação entre as navegações no Rio São Francisco e o Estado brasileiro, tendo como foco as atividades de remeiros na hidrovia, no período de início do governo Vargas, especialmente a instituição do rol de equipagens e a supressão dos poderes locais através da extinção de milícias. Por meio de uma perspectiva baseada na história regional e local, fruto de debates e reflexões no PPGH-UEFS/Mestrado em História, são objeto de nossas atenções as tensões existentes entre remeiros e barqueiros nas atividades de navegação comercial e de passageiros e de que maneira o rol de equipagens, mecanismo utilizado pelo Estado, intensificado após a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, passa a regular tais relações. Para tal, as percepções, representações e sensações expressas através dos relatos orais serviram como peça fundamental dentro das fontes selecionadas para o desenvolvimento de nossas análises. Além destes, que compreendem experiências de vida entre as cidades de Juazeiro/BA, Petrolina/PE, Remanso/BA e Barreiras/BA, realizamos análise de registro fotográfico. Tratamos, também, da questão da memória e da identidade no tocante à forma com que o espaço/tempo aqui delimitado é, também, local de disputas e traumas em torno do trabalho fluvial e da memória coletiva dos ex-remeiros.

Palavras-chave: Memória; relações de poder; navegações.

A look at the Regional and Local History: the list of crew and government policy in San Francisco valley

ABSTRACT

This study examines the relationship between the sailings in the São Francisco River and the Brazilian government, focusing on the rowers activities on the waterway in the early period of the Vargas government, especially the institution of the list of crew and suppression of local powers through the extinction of militias. Through a perspective based on regional and local history, the result of discussions and reflections on PPGH-UEFS / Master in History, are the object of our attention the tensions between rowers and boaters in commercial shipping activities and passengers and how the list of crew, mechanism used by the State, intensified after the rise of Getulio Vargas to power, begins to regulate such relations. To do this,

¹ Mestre em História pela Universidade Estadual de Feira de Santana; especialista em Docência da Filosofia pela Universidade Cândido Mendes; licenciado em História pela Universidade de Pernambuco. É professor da Faculdade São Francisco de Juazeiro e do Centro de Ensino Superior do Vale do São Francisco. Desenvolve pesquisas sobre memória, identidade e cotidiano nas cidades ribeirinhas de Juazeiro/BA e Petrolina/PE. E-mail: pablomagalhaes@ohistoriante.com.br. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9368724991556875>.



perceptions, representations and feelings expressed through oral reports served as a fundamental key within the sources selected for the development of our analysis. Besides these materials, that comprehend life experiences between the cities of Juazeiro/BA, Petrolina/PE, Remanso/BA and Barreiras/BA, we made photographic record analysis. We treat also the issue of memory and identity in relation to the way the space/time defined here is also local disputes and trauma around the river work and the collective memory of former rowers.

KEYWORDS: Memory; power relations; navigations.

Abordagens e perspectivas

É inegável reconhecer que diálogos e debates acadêmicos são espaços privilegiados de construção e aprimoramento de conhecimentos. Os compartilhamentos de ideias, o confronto de opiniões e o exercício das leituras compõem um processo extremamente enriquecedor. É neste ambiente que encontramos a oportunidade de refletir sobre nossas próprias perspectivas sobre o objeto que pesquisamos, e muitas vezes conseguimos rever uma série de questões por um novo ângulo².

Neste breve artigo, versaremos sobre um dos pontos da pesquisa desenvolvida no mestrado acima citado, sob a orientação do prof. Dr. Rinaldo César Nascimento Leite: a instituição do rol de equipagens e a consequente regulamentação do trabalho fluvial no Rio São Francisco, a partir de análises na cidade de Juazeiro/BA e região, dentro do período de centralização do poder, no governo Vargas, pós 1930³.

Utilizamos, a princípio, a definição de um dos autores que compuseram a bibliografia da disciplina, José D'Assunção Barros, sobre o enfoque regional e local. Para este pesquisador, a História local, bem como a regional, são “abordagens” historiográficas, ou

² Tais elementos puderam fazer parte dos debates que desenvolvemos na disciplina *História Regional e Local*, do PPGH – Mestrado em História da Universidade Estadual de Feira de Santana, capitaneada pela prof.^a Dra. Ana Maria Carvalho dos Santos Oliveira, a partir da reflexão sobre nossas próprias pesquisas e sobre o enfoque que dispensamos ao objeto e à problemática em questão. Além disso, as leituras selecionadas forneceram novas óticas e perspectivas sobre o regional e o local, bem como suas diferenças em relação à micro-história, tendo sido fundamentais em nossas análises, principalmente sobre a metodologia e a escrita que vínhamos desenvolvendo em nossas pesquisas.

³ É preciso citar, também, as contribuições do prof. Dr. Eurelino Coelho, sobre as questões ligadas às relações de poder e o paradigma político liberal.



seja, enfoques que buscam trazer para o centro da análise a “região”, o “local”, o “espaço”⁴. Tomando esta premissa como base inicial, podemos afirmar que, ao tomar como palco da história a cidade de Juazeiro/BA, adotamos a “abordagem” História local, bem como, ao demarcar o Vale do Rio São Francisco, delimitamos que também utilizaremos a abordagem regional, encadeando o processo de regulamentação do trabalho em Juazeiro ao das demais cidades circunvizinhas.

Como definimos este espaço? Concordando com Barros,

o espaço regional, como já foi destacado, não estará necessariamente associado a um recorte administrativo ou geográfico, podendo se referir a um recorte antropológico, a um recorte cultural ou a qualquer recorte proposto pelo historiador de acordo com o problema histórico que irá examinar⁵.

Assim, não é um estado, comarca ou qualquer outra demarcação geográfica oficial que definirão a região que iremos problematizar, mas critérios como cultura, relações sociais e práticas, que definimos enquanto pesquisador, e que podem coincidir com uma definição regional já existente.

Dentro da região delimitada, selecionamos aquelas que mantinham frequente contato comercial e cultural (Juazeiro/BA, Petrolina/PE, Remanso/BA e Barreiras/BA) e que mais foram afetadas pela instituição do rol de equipagens, pela proximidade com a Capitania dos Portos, situada na cidade de Juazeiro. Geograficamente, a região que demarcamos encontra-se dentro da região do submédio São Francisco (uma pequena parcela desta), gravitando entre Bahia e Pernambuco. Assim, não foram espaços geográficos existentes *a priori* que tomamos como região, mas um recorte, adotando critérios definidos dentro do trabalho de pesquisa, que dão conta da reflexão sobre a instituição do rol de equipagens, a supressão das milícias particulares de remeiros e a reorganização do trabalho fluvial.

Outro aspecto caro dentro destas observações é a questão identitária local. Concordando com a reflexão de Michael Pollak, podemos concluir que “a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que

⁴ BARROS, José D’Assunção. O lugar da história local na expansão dos campos históricos. In: OLIVEIRA, Ana Maria C. S.; REIS, Isabel Cristina F. dos. *História Regional e Local: discussões e práticas*. Salvador: Editora Quarteto, 2010.

⁵ *Ibidem*, p. 236.



ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo”⁶.

Sabemos que “a memória faz parte de conhecimento e reconhecimento do mundo e de que este processo se define pela busca de sentido”⁷. Essa busca de sentido é, *a priori*, parte de um processo íntimo e individual e, ao mesmo tempo, construído coletivamente na relação com outros indivíduos⁸. Sendo um processo, dificilmente podemos assinalar um início e um fim que o delimitem, caracterizando-se como um “fazer-se” constante, gradual, íntimo e, ao mesmo tempo, coletivo, uma vez que o indivíduo não está desconectado da sociedade. Seguindo este pressuposto, “o que está em jogo na memória é também o sentido da identidade individual e do grupo”⁹. De tal modo, consideramos também que a identidade reconhecida pelo indivíduo através de suas lembranças faz parte de um conjunto de escolhas, que o aproximam do ideal de pertencimento que possui. O modo como se relaciona, as experiências que desenvolve dentro da sociedade, a forma pela qual apreende e sente o grupo ao seu redor, são fundamentos importantes nesta construção.

Neste artigo, nossas observações giram em torno de três depoimentos de ex-fluviários sobre suas experiências no trabalho das navegações e as relações de poder estabelecidas antes e depois da instauração do rol de equipagens e supressão das milícias particulares de barqueiros.

Enfim, tendo apresentado estas reflexões historiográficas e a delimitação territorial e temporal, convidamos o(a) caro(a) leitor(a) a conhecer a terra em que pisamos e as águas em que navegamos.

Braços, motores e o Velho Chico

Se você visse então nossos barqueiros
Sertanejos bem fortes bem brasileiros
Remando cantando as mais lindas canções
Estrelas rimando com o olhar de morenas¹⁰.

⁶ POLLAK, Michael. Memória e identidade social. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992. p. 204.

⁷ SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. *Memória coletiva e Teoria Social*. São Paulo: Annablume, 2003. p. 58.

⁸ POLLAK, Michael. Memória e identidade social. Op. cit., p. 201.

⁹ POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 1989. p. 10.

¹⁰ Poema de J. Antonio D’Avila, presente em MAGALHÃES, Ermi Ferrari. *Navegação no Rio São Francisco*. Salvador: Editora P&A, 2009, p. 21.



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

Após 1930, uma maior presença do Estado nas esferas regionais, que gozavam de grande autonomia, passou a intervir diretamente nas relações de trabalho desenvolvidas nas navegações. Getúlio Vargas imprime sua política nacional e adentra em espaços antes intocados pelos tentáculos¹¹ federais. Até então, o país era comandado por

grupos oligárquicos regionais ou estaduais, cujo poder se alicerçava no controle de grandes extensões de terra. Os interesses desses grupos dependiam da influência sobre um governo estadual. À testa desses grupos, estavam os coronéis que dominavam a população rural mas que estavam, por sua vez, subordinados aos grupos oligárquicos estaduais¹².

Em Juazeiro/BA, influente cidade no tocante às navegações no São Francisco, as famílias tradicionais permaneceram no poder. Contudo, sua influência vinha perdendo espaço para o sectarismo político, sendo o período Vargas essencial para a diminuição ainda mais consistente do coronelismo local.

De 1930, quando Getúlio Vargas chegou ao poder, até sua renúncia em 1945, o governo funcionou como um sistema centralizado. A constituição de

¹¹ Aqui, aludo ao Leviatã, figura mitológica utilizada por Thomas Hobbes, representando o Estado centralizador e poderoso. Nas representações iconográficas, em geral, o monstro aparece como um polvo gigante.

¹² CHILCOTE, Ronald H. *Transição capitalista e a classe dominante no Nordeste*. São Paulo: EDUSP, 1991, p. 31.



1934 restaurou apenas nominalmente a república federativa e, em 1937, o poder absoluto foi formalmente importado com o Estado Novo¹³.

Que há de novo, então, nas relações entre donos de barcas e empregados quando o Estado começa a regular as atividades fluviais?

Antes de mais nada, devemos promover aqui a definição dos termos que serão utilizados ao longo deste artigo, com o intuito de sanar as possíveis dúvidas futuras do leitor atento. Esses termos estão ligados ao universo do trabalho com embarcações em meados da década de 1930, estiveram em uso praticamente no mesmo período, ao mesmo tempo, alguns caindo em desuso nas décadas seguintes, outros estando em vigor ainda no tempo presente, e representavam as categorias de trabalho no transporte de cargas e passageiros do rio São Francisco.

Remeiro. Esse termo popular (que é uma corruptela de “remador”) é muito comum entre as comunidades ribeirinhas. Define aqueles que trabalhavam com as varas, empurravam as embarcações das margens e as faziam navegar pelo rio. Em geral, desempenhavam suas funções nas barcas de figura¹⁴. De acordo com Neves (2011), esses trabalhadores constituíam uma classe bastante criminalizada pela sociedade ribeirinha, muito provavelmente pelo serviço braçal pesado que os remeiros desempenhavam, e pelo fato de, sempre sujos (muitas vezes com o próprio sangue dos ferimentos no corpo, infligidos pelo manejo das varas), serem apelidados frequentemente de “porcos d’água”. Com o aumento das embarcações de grande porte, movidos a vapor, os remeiros, gradativamente, foram perdendo espaço, bem como as barcas de figura que movimentavam, muito em função da economia de tempo.

Moço de barca/Moço de convés. Um dos efeitos da regulamentação do trabalho fluvial, promovida pela Companhia Fluvial de Navegação, foi a modificação do nome da categoria de trabalhadores chamados remeiros. “Moço de convés”¹⁵ foi a titulação escolhida, sendo inclusive assinada nas carteiras de marinheiro pela agência reguladora, muito embora, popularmente, “moço de barca” tenha se propagado mais entre a população, sendo a

¹³ Ibidem, p. 117.

¹⁴ Barcas de figura devido à utilização, na proa dessas embarcações, das carrancas, arte ribeirinha representando cabeças monstruosas que, segundo a tradição, afastavam as assombrações durante a navegação.

¹⁵ Em entrevista coletada em 15/08/2012, o sr. José dos Santos (Radiola) utilizou o termo “moço de convés” ao falar sobre seu trabalho.



denominação que (os outrora) remeiros passaram a utilizar, referindo-se ao trabalho que realizavam. A modificação da nomenclatura pôde ter, também, motivos culturais: depreciado, o termo “remeiro” era associado à má fama, pela sociedade urbana de Juazeiro (entre outras cidades ribeirinhas). “Raparigueiro e mentiroso”¹⁶, por exemplo, são os adjetivos utilizados pelo senhor Ermi ao lembrar-se de um famoso remeiro da cidade, Né da Beirada, que posteriormente viria a ser dono de uma embarcação própria, a *Guaraína*.

Barqueiros. Eram os donos de embarcações, chefes dos remeiros e capitães da própria barca. Em muitos casos, poderiam ser também os “coronéis” de algumas cidades ribeirinhas. Quando não, costumavam manter relações de compadrio ou amizade com um coronel. Os barqueiros exerciam um poder patronal sobre seus “moços de barca”, que poderiam desenvolver variadas atividades, como caldeiros, operadores de motor, remadores, e até mesmo cabras e capangas, armados com fuzis. Até a década de 1930, eram eles que ditavam o ritmo do serviço, o valor da remuneração e as condições de trabalho, uma vez que os contratos empregatícios eram firmados através da palavra, regulados pelos costumes.

Vaporzeiros. “Ao longo do Rio São Francisco e seus afluentes navegáveis, a palavra vaporzeiro identifica os tripulantes de vapores: comandantes, comissários, pilotos, práticos, maquinistas, carvoeiros, foguistas, contramestre, taifeiros, zeladores e cozinheiras”¹⁷. A nomenclatura “vaporzeiro”, como podemos observar no relato do memorialista juazeirense Ermi F. Magalhães, refere-se a toda a tripulação dos navios roda-popa¹⁸. Esse termo não era oficialmente utilizado pela Companhia Fluvial, prevalecendo nas carteiras de marinheiro a função específica de cada funcionário. Entretanto, prevalecia entre a população o nome de vaporzeiro para designar, indistintamente, aqueles que trabalhavam em vapores.

Após essa explicação, seguiremos a barca adiante. Analisaremos o impacto do Poder Federal, por meio da Companhia Fluvial, sobre a atividade de navegação no Velho Chico em um aspecto específico: o poder de coerção física.

Carabinas em punho: os remeiros de repetição

¹⁶ MAGALHÃES, Ermi Ferrari. *Navegação no Rio São Francisco*. Op. cit., p. 87.

¹⁷ *Ibidem*, p. 94

¹⁸ Comumente conhecidos como vapores. Esse termo, roda-popa, foi citado pelo sr. José dos Santos (Radiola), em depoimento coletado em 10/08/2012.



Meu Deus, faz até medo
só tendo compaixão
sordado tudo armado
e remero de repetição!¹⁹.

A defesa da barca era de responsabilidade do chefe barqueiro, que dispunha de homens armados para tal. Na maioria dos casos, ou se sabe empunhar uma arma e é contratado como “moço de barca”, ou não é homem suficiente (não é forte, corajoso, valente o suficiente, reflexo da ideia de virilidade como termômetro da masculinidade dos homens, típica nas comunidades ribeirinhas do São Francisco). “Antes de 1930, os barqueiros tinham à sua disposição, nas barcas, um pequeno exército de remeiros-jagunços que podia servir não apenas ao seu poder de dissuasão em cada porto, mas às suas alianças com os ‘coronéis’”²⁰. Alianças essas muito frequentes, uma vez que a proximidade com um coronel fornecia ao barqueiro e a seus moços de barca certa proteção em situações complicadas (em especial, quando havia risco iminente de prisão ou morte, nos conflitos existentes nas transações comerciais em cada porto).

Essa prática, longe de ser algo incomum, foi bastante característica até meados da década de 1930, e legítima. Empunhar armas e defender seu negócio, como faziam os barqueiros, era um ato em tudo consoante ao ideal de justiça cultivado pela sociedade sertaneja. De acordo com Mello (2004), o processo colonizador das terras do sertão²¹ foi marcado pela necessidade do uso da força: contra os indígenas bravios e contra a vegetação e o clima adversos. O homem sertanejo se constrói a partir desses elementos, e a sociedade que este constitui mantém esse ideal de valentia e coragem, onde roubar um boi é pior que matar uma pessoa.

A violência como elemento presente na caracterização do ciclo do gado nem sempre assume aspecto de desvalor. Frequentemente vamos encontrá-la legitimada pela concordância com os ditames da chamada moral sertaneja chegando em muitos casos a merecer louvores entusiásticos na gesta própria

¹⁹ Cantiga popular de remeiros, trazida à luz pelo Sr. Joaquim Carvalho (Joaquinzão), ex-remeiro, em entrevista presente no livro NEVES, Zanoni. *Navegantes da integração: Os remeiros do rio São Francisco*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011, p. 146.

²⁰ Ibidem, p.145

²¹ Sertão, para o colonizador europeu, é um local distante e inabitável, uma corruptela da expressão “desertão”, local inexplorado e afeito à presença dos colonizadores.



do ciclo. É o que se passa, por exemplo, com a violência empregada na satisfação de um ideal de vingança²².

O homem do ciclo do gado a que se refere Mello é o homem sertanejo, longe do litoral, região que encarna o Estado e suas leis. Para este autor, a distância e o consequente isolamento das comunidades sertanejas promoveram a permanência de valores relacionados à violência, como o da vendeta, que representavam a justiça legitimada.

Somado a isso, a fraca presença de um poder governamental central, exercendo o poder de coerção física e suprimindo os poderes particulares, permitiu que outra lógica se desenvolvesse, onde se faz justiça com as próprias mãos diante de uma afronta.²³

O “remeiro de repetição”, mencionado na cantiga que abre esse sub tópico, é o jagunço armado, à disposição do barqueiro, que deve cuidar da segurança da embarcação e sua carga. Essa função poderia ser exercida, concomitantemente, com outras atribuições, daí a necessidade de que o remeiro contratado soubesse empunhar um rifle (“repetição” é o termo popular para esse tipo de arma).

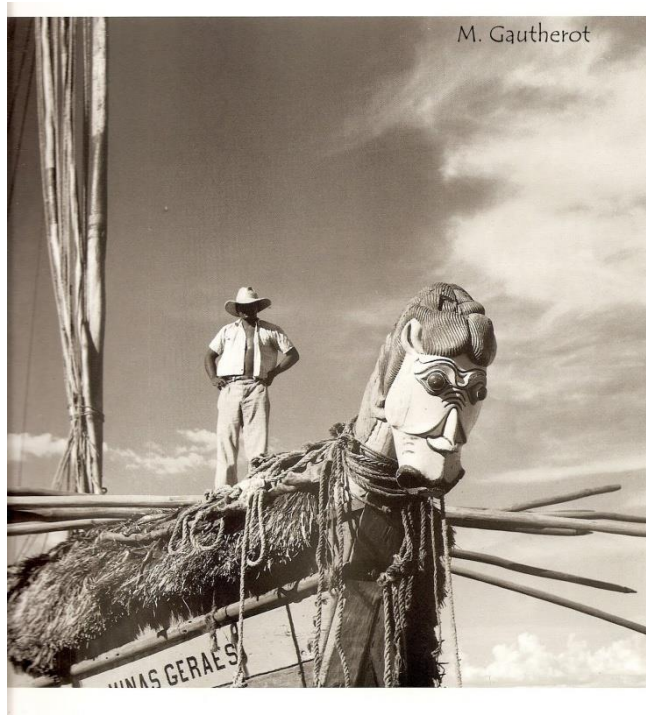
Os registros fotográficos da época, no entanto, dificilmente poderão apresentar-nos tais homens empunhando suas carabinas, principalmente porque as armas eram guardadas nos camarotes das embarcações. Marcel Gautherot, fotógrafo franco-brasileiro que percorreu o Brasil capturando imagens do povo e suas manifestações culturais, pôde fotografar os remeiros do São Francisco. Em seus registros, eles aparecem nas barcas, trabalhando, raramente parados, como na imagem abaixo reproduzida. Podemos notar, ao observar o acervo completo, a prevalência de registros que corroboram com a ideia unilateral de um remeiro bom trabalhador, forte e pacífico. Em geral, os poemas e os escritos de memorialistas apresentam uma imagem um tanto romantizada desses trabalhadores.

²² MELLO, Frederico Pernambucano de. *Guerreiros do sol: violência e banditismo no Nordeste do Brasil*. São Paulo: A Girafa Editora, 2005, p. 63.

²³ Idem, 2004.



Figura 01: Barca de figura do São Francisco e remeiro sobre o camarote.



Fonte: Marcel Gautherot / Acervo do Instituto Moreira Salles.

O relato do ex-remeiro Sr. João Francisco de Souza, porém, nos fornece uma ideia de como essa especialidade belicosa era fundamental para o serviço nas barcas de figura:

Eram vinte e duas carabinas que ele tinha dentro do camarote dele. Se agente ia viajar com ele... – Isso, eu ouvi meu pai contar muito; meus tios... que viajavam muito... Chegava pra viajar com ele, ele dizia: “Olha! Você só vai viajar comigo, se você pegar nisso aqui... Era a carabina! Você tem coragem de pegar nisso aqui?” Se ele (o remeiro) tinha, ele (o barqueiro) contratava. Se... “Ah! Eu nunca peguei nisso. Eu não tenho coragem de mexer com isso” “- Então, você não serve. Você não é homem. Porque você não é homem...”²⁴.

“Ele”, mencionado pelo entrevistado, é o barqueiro, o contratante do serviço. Podemos observar na citação que é condição determinante, para a contratação do remeiro, a habilidade com a carabina (fuzil). Além disso, o relato acaba resvalando no ideal de masculinidade, presente nas comunidades ribeirinhas. Se o remeiro não sabe empunhar uma arma, não serve, “não é homem”.

²⁴ NEVES, Zanoni. *Navegantes da integração*. Op. cit., p. 144.



Os barqueiros que dispunham de homens que empunhavam armas em suas embarcações não se limitavam a usar do expediente da violência apenas para defender suas mercadorias. A coerção física era utilizada, também, para suprimir eventuais funcionários desordeiros, ou comerciantes mal intencionados, ou simplesmente no intuito de sobrepor sua vontade sobre a de outrem. O Sr. João Francisco de Souza continua seu relato, dizendo que:

Quando tinha um que às vezes criava caso, ele [o barqueiro] já tinha dois, três jagunços daqueles que eram empregados, mesmo, da barca, sabe?... Dizia: “Olha! Pega fulano; leva ali no mato e lincha ele, lá...” Chegava lá... Os outros pegavam aquele, batiam, batiam, às vezes matavam, abriam o buraco lá, enterravam...²⁵.

Neste relato, podemos perscrutar o poder exercido pelo barqueiro em sua embarcação. O Sr. João não se ateuve na descrição do que poderia vir a ser “criar caso”, abrindo a nós um leque de possibilidades, dentre elas a de que o empregado poderia não estar satisfeito com as condições de trabalho, ou, em algum momento, uma ordem poderia não ter sido cumprida. De qualquer forma, diante de um comportamento avesso à vontade do barqueiro, este poderia acionar os seus braços armados, no intuito de sanar o problema. “Levar ao mato”, longe das vistas dos demais, é o sinal de que uma atitude extrema viria a ser tomada.

A presença de homens armados foi muito característica durante o período em que as barcas de figura foram utilizadas como principal modelo de embarcação para o transporte de cargas e passageiros, anterior à década de 1920. Porém, ao longo das pesquisas, não pudemos constatar se nos vapores (roda-popa), esse expediente foi utilizado, uma vez que as embarcações de grande porte foram introduzidas²⁶ já sob a regulamentação da Companhia de Navegação de Juazeiro.

A questão da justiça privada é algo de extrema importância para as análises neste artigo: com a Revolução de 1930 e o golpe de Estado, os dirigentes do país, encabeçados por Getúlio Vargas, adotaram uma política de forte centralização do poder, fazendo com que os poderes regionais fossem suprimidos. A própria Companhia Fluvial de Navegação passou a ser

²⁵ Ibidem, p. 153.

²⁶ Embarcações de grande porte navegavam nas águas do Velho Chico desde fins do século XIX. Nesse caso, empregamos a palavra “introduzidas”, no sentido de que estas embarcações passaram a ser utilizadas regularmente, como meio de transporte oficial de cargas e passageiros, com maior intensidade.



gestada, a partir de 1931, por militares nomeados pelo Governo Federal²⁷. Com isso, as milícias particulares de barqueiros foram encaradas como ajuntamentos belicosos irregulares, cabendo à própria Companhia a garantia da segurança armada das embarcações, monopolizando, destarte, o poder de coerção física.

O Estado nos assuntos do Velho Chico: os tentáculos do “rol de equipagem”

Devemos nos ater sobre este assunto. O que há de tão significativo no fato de a Companhia Fluvial, sob a tutela da Marinha do Brasil, monopolizar o direito de, por meio da coerção física, impor a ordem e a segurança nos transportes fluviais? Além disso, que há de significativo no processo de hierarquização e burocratização do trabalho, empreendido pelo Estado, através da Companhia Fluvial? E, nisso tudo, qual a significância da criação do “rol de equipagem”, enquanto ferramenta administrativa, sob o domínio da Companhia Fluvial?

É necessário concordar que essas características (domínio do poder de coerção física; hierarquização e burocratização) são em tudo consoantes com o ideal liberal de um Estado forte e centralizador, tal como postularam os escritores liberais desde o século XVII, e tal como foi refletido e analisado por Max Weber, em sua obra, especificamente, *Economia e Sociedade*.

Obviamente, pelo caráter resumido do presente trabalho, não podemos nos ater a uma teoria geral do Estado liberal (contudo, é necessário que aqui façamos um breve apanhado sobre os autores clássicos do Contrato Social, a saber, John Locke e Thomas Hobbes). Desenvolveremos, destarte, os conceitos de **dominação** e **poder**, numa perspectiva weberiana, para compreender por que o monopólio da coação física e supressão dos poderes privados dos barqueiros correspondem a uma lógica em tudo consoante com o ideal de Estado do governo de Vargas.

As bases dos sistemas governamentais da atualidade tem como fundamento teórico aquilo que Hobbes e Locke desenvolveram em suas obras. Para dar um exemplo simples, a máxima de que "somos todos iguais perante a lei", presente inclusive na Constituição brasileira, é uma construção feita como base à assertiva de John Locke, que afirmava serem

²⁷ O primeiro deles, nomeado justamente em 1931, foi o Tenente Genil Homem de Menezes, que assumiu o cargo de Delegado.



todos os homens iguais no Estado de natureza, com mesmos direitos e iguais oportunidades, sendo que nenhum poderia se sobrepor a outro.

No entanto, apesar de serem ambos liberais e legitimarem a existência de um poder soberano que pudesse suprir a necessidade de segurança entre os homens, Thomas Hobbes difere em muito suas ideias em relação a John Locke.

Hobbes (1588 - 1679) e Locke (1632 - 1704) viveram tempos de conflitos políticos, que marcaram profundas modificações nas relações de poder no Estado inglês. Foi no século XVII que a Inglaterra assistiu ao reinado absolutista de Carlos I, soberano que chegou a dissolver várias vezes o parlamento britânico, motivado pelo fato de não ter suas pretensões aprovadas. Este rei, decapitado em 1649, tornou-se emblemático por simbolizar o assassinato de um soberano pela vontade do povo (ou seus representantes) mais de um século antes da Revolução Francesa²⁸.

Thomas Hobbes, ao escrever sua obra máxima *O Leviatã*, posiciona-se contrariamente ao levante dos homens contra o soberano, ao considerar que, ao firmar um contrato social, os homens abdicam de sua liberdade e seu direito de defesa e transferem esses poderes ao soberano, ou assembleia, que se encarregará de exercer esse direito por um bem comum. Bem comum, em Hobbes, é expresso pelas atitudes do soberano, sem que seja necessário que os homens manifestem sua opinião. Ou seja, uma vez firmado o contrato e instituído o soberano, ele já representa o bem comum, e quaisquer atitudes que vierem a ser tomadas, continuarão representando o bem comum, ainda que a opinião pública ache o contrário.

Em Hobbes, o poder do soberano não conhece limites. Além disso, os homens não podem agir contra ele, ou divergir dele, posicionando-se contrariamente ao Estado. Caso aja dessa maneira, o soberano pode dispor da vida do dissidente, uma vez que esse se exclui da sociedade ao negar o poder instituído pelo Contrato social.

O Estado regulamenta, dispõe da vida dos seus súditos, divide a terra em propriedades, decide o melhor à sociedade, trava guerras, etc., legitimado pelo Contrato social: os homens, em comum acordo, instituem um poder e transferem para ele a liberdade que tem, buscando protegerem-se uns dos outros. O homem é o lobo do homem.

²⁸ CORVISIER, André. *História Moderna*. São Paulo; Rio de Janeiro: Editora DIFEL, 1976.



John Locke, por meio do seu *Segundo tratado sobre a sociedade civil*, posiciona-se de maneira alternativa ao pensamento de Hobbes. Ele também considera que, tendo em vista que os homens sentem a necessidade de alguém que possa garantir-lhes segurança em face ao outro, firma-se o contrato social, instituindo um poder que possa gerenciar as liberdades e garanta a paz. Porém, o Estado instituído não é absoluto, nem age sem limites estabelecidos. Submeter não é a atividade que deve ser exercida pelo Estado, mas sim representar os homens. Claramente, Locke toma partido do Parlamento em detrimento da figura do rei absoluto.

O Estado é a concretização do ideal do Contrato social, postulado pelos dois autores aqui citados. É ele, segundo as teorias liberais de Locke e Hobbes, quem vai utilizar-se do poder, de maneira legítima, uma vez que existe por comum acordo entre os homens. É interessante ressaltar que esse discurso saiu vitorioso em seu tempo, e está, de tal forma, entranhado na sociedade contemporânea, a ponto de pessoas comuns reafirmarem suas posições inconscientemente; a ponto de constituições, em países do mundo ocidental, estarem mergulhadas em seus princípios.

Uma vez instituído o poder soberano, acordado mutuamente pelos homens, cada um abdica da possibilidade de uso da força e transfere para o Estado (e seus representantes) a responsabilidade de manutenção da paz, que se utiliza, em última instância, da violência física como ferramenta de dominação. “Somente se pode, afinal, definir sociologicamente o Estado moderno por um *meio* específico que lhe é próprio, como também a toda associação política: o da coação física”²⁹.

Weber, em fins do século XIX, desenvolve uma das melhores interpretações da sociedade liberal contemporânea, ao analisar pormenorizadamente a constituição do Estado moderno. Para ele, a dominação legítima existe quando esta, sendo exercida por alguém ou alguéms, encontra no dominado obediência.

Por dominação compreenderemos, então, aqui, uma situação de fato, em que uma vontade manifesta (‘mandado’) do ‘dominador’ ou dos ‘dominadores’ quer influenciar as ações de outras pessoas (do ‘dominado’ ou dos ‘dominados’), e de fato as influencia de tal modo que estas ações, num grau

²⁹ WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. v. 2. Brasília, EDUNB, 2004, p. 525.



socialmente relevante, se realizam como se os dominados tivessem feito do próprio conteúdo do mandado a máxima de suas ações ('obediência')³⁰.

Ao exercer essa dominação e, em troca, receber a obediência necessária para que os mandados sejam assimilados como a máxima das ações dos dominados, essa comunidade humana que domina (Estado) encaixa-se na definição do autor, de uma **associação política**, “quando e na medida em que seu quadro administrativo reivindica com êxito o *monopólio legítimo* da coação física para realizar as ordens vigentes”³¹. Assim, não há outra coação física legal, em um Estado moderno, que não seja exercida ou ordenada pelo próprio Estado, que está instituído e tem por legítima a sua “dominação em virtude da autoridade”³². Como pensar em aceitar, nesse caso, na permanência dos “remeiros de repetição”, prontos para funcionar como braços armados do barqueiro, em um território controlado por um Estado centralizado, uma vez que

o Estado é aquela comunidade humana que, dentro de um determinado território – este, o ‘território’, faz parte da qualidade característica –, reclama para si (com êxito) o monopólio da coação física legítima, pois o específico da atualidade é que a todas as demais associações ou pessoas individuais somente se atribui o direito de exercer coação física na medida em que o Estado o permita³³.

E de onde advém a legitimidade desse direito de dominação? Utilizamos Weber para falar em monopólio legítimo, mais acima, e devemos aqui problematizar seu significado. Para este autor, há três tipos puros de dominação legítima: de caráter racional, tradicional ou carismático (ainda que o mesmo Weber considere que nenhum deles tenha existido historicamente de forma realmente “pura”). “A dominação, em virtude da ‘legalidade’, da crença na validade de *estatutos* legais e da ‘competência’ objetiva, fundamentada em regras racionalmente criadas, isto é, em virtude da disposição de obediência ao cumprimento de deveres fixados nos estatutos³⁴, ou seja, a de caráter racional, nos parece a definição que melhor se encaixa no momento à nossa análise. A Companhia Fluvial representa um órgão

³⁰ Ibidem, p. 191.

³¹ Ibidem, p. 34.

³² Ibidem, p. 188.

³³ Ibidem, p. 525 - 526.

³⁴ Ibidem, p. 526.



baseado em estatutos legais, exercendo um poder baseado na legalidade, sob a tutela da Marinha do Brasil e, conseqüentemente, do Governo Federal. Assim, concordamos com a assertiva de que, em um Estado moderno liberal, “toda dominação manifesta-se e funciona como administração. Toda administração precisa, de alguma forma, da dominação, pois, para dirigi-la, é mister que certos poderes de mando se encontrem nas mãos de alguém”³⁵. A Companhia Fluvial de Navegação é quem vai deter esse poder de mando, representando o Estado e a Marinha, e com ele promoverá uma reorganização do trabalho de navegação fluvial. Para tal, tomará medidas, entre elas, colocar na ilegalidade as milícias particulares dos barqueiros e registrar os trabalhadores das embarcações, organizando as categorias e dividindo as funções por cargos (remeiro, que é quase um faz tudo, vira moço de convés, e outras categorias, como cozinheiro, caldeiros, operadores de motor, serão desempenhadas por funcionários designados).

Registrar, monitorar, observar: para essas funções é que “a Capitania dos Portos, de Juazeiro (BA) [...] introduziu o ‘rol de equipagem’, ou seja, a relação dos tripulantes de cada embarcação”³⁶, um registro dos trabalhadores nesse órgão da Marinha de Guerra. Servia como meio de controlar os contratos de trabalho e fixar os valores a serem pagos por cada modalidade de viagem, de acordo com cada serviço. A garantia de cumprimento das normas estabelecidas era assegurada pela Marinha e seus soldados.

A utilização do rol de equipagem também proporcionou uma melhoria das condições de trabalho dos “moços de convés” e demais empregados das embarcações, bem como serviu de segurança contra patrões que, de alguma maneira, buscavam exceder em sua autoridade. Assim, o Estado passa a mediar as relações de trabalho. Essa perspectiva pode ser encontrada no depoimento do Sr. José dos Santos, o Seu Radiola (informação verbal), maquinista aposentado de Juazeiro/BA. Trabalhando como “mascote”³⁷ em embarcação, o entrevistado alegou ter alimentado desejo de tirar a carteira de marinheiro para “melhorar de vida”, fugindo do trabalho pesado e mal remunerado que até então recebia.

Eu iniciei navegando antes de completar 16 anos por necessidade financeira. Conclusão do negócio: naveguei em barco à vela, daqui pra cidade de Remanso. Quando tinha muito vento o marinheiro tinha uma facilidade

³⁵ Ibidem, p. 191.

³⁶ NEVES, Zanoni. *Navegantes da integração*. Op. cit., p. 153.

³⁷ Denominação utilizada pelo próprio entrevistado para designar seus serviços enquanto menor de idade e sem carteira de marinheiro.



enorme, produzia uma boa viagem, mas quando no dia que não tinha vento se tornava bem difícil a viagem, muito trabalhosa. Depois então passei a navegar em barco a motor. Aí a coisa já facilitou. Como foi mais fácil navegando de barco a motor, no decorrer da história, eu andei navegando de duas e três embarcações. Mas em uma certa feita, eu navegava ni um barco e por não ter a carteira de marinheiro, eu tinha por obrigação fazer todo aquele serviço mais grosseiro, porque os colega aproveitava no momento eles sabia que eu não tinha carteira. Eu era tipo o mascote, aquele menino do recado. Então aí eu fiz alguns anos, alguns meses de navegação, eu sendo o marinheiro sem carteira, mas numa certa feita eu cismeí que queria por queria um documento igual os outro. Peguei um pacote de documento, tirei fotografia, e cheguei a, cheguei até a cidade da Barra aonde tinha uma agência da Capitania dos Portos (Informação verbal)³⁸.

Uma vez possuindo uma carteira de marinheiro, o trabalhador, ao ser contratado por um barqueiro, deveria ser inscrito no rol de equipagem. Assim, garantia-se que o contratado recebesse o valor de remuneração que equivalia à função desempenhada, e permitia que a Marinha fiscalizasse o andamento do trabalho na embarcação cadastrada. Essa estratégia coibia o uso da força por parte dos patrões, e garantia que apenas o órgão público utilizasse da coação física, por meio da polícia.

O rol de equipagem, para além de uma simples ferramenta administrativa, figura como mecanismo de dominação. Inscrever-se nele torna-se algo necessário para qualquer um que queira navegar pelo rio São Francisco, comercialmente ou não: o rio enquanto espaço limitado para as embarcações, permitido ou proibido de acordo com os critérios do Estado, detentor legítimo do poder na ótica liberal.

Com a Revolução de 1930 e a centralização do poder do Estado, também a cidade de Juazeiro, um dos entrepostos comerciais mais importantes do Médio São Francisco, passou por modificações em seu sistema fluvial de transportes. Em 1931, o Tenente Gentil Homem de Menezes assumiu o cargo de delegado na então Delegacia da Capitania do São Francisco em Juazeiro, sob a jurisdição da Capitania dos Portos da Bahia, gestada pela Marinha do Brasil, sendo o primeiro de uma série de militares a assumir tal posto³⁹.

³⁸ Depoimento concedido por SANTOS, José dos. *Entrevista I* [ago. 2012]. Entrevistador: Pablo Michel Cândido Alves de Magalhães. Juazeiro/BA, 2012. 1 arquivo avi. (1 hora e 28 minutos).

³⁹ FIGUEIREDO, Maria Isabel Muniz; SÁ, Carlos Laerte Agra de. *Memória Sanfranciscana – 80 anos da marinha no vale do São Francisco e outras histórias*. Juazeiro: Franciscana, 1999.



A ascensão de um militar e a centralização do poder imposta por Vargas e seus colaboradores foram elementos que atuaram no desarme de boa parte das milícias particulares de remeiros de repetição, a princípio em Juazeiro, e iniciaram um processo de intervenção federal nos assuntos relacionados às navegações no São Francisco que, na década de 1940, culminariam na criação da Comissão do Vale do São Francisco (CVSF)⁴⁰.

Assim, o que temos é o seguinte: desde o rol de equipagens, instituído na década de 1920, até a fundação da Comissão do Vale do São Francisco, em 1946, uma série de medidas, que passaram pela repressão aos grupos armados até a fiscalização mais acurada da Capitania dos Portos nas relações entre barqueiros e remeiros, promoveram uma melhoria nas condições de trabalho, desde uma remuneração maior até a liberdade dos remeiros dos castigos infligidos pelos patrões durante as viagens; “teoricamente, a revolução de Vargas consolidou a política brasileira em nível nacional e corroeu o poder do patriarcado nas questões municipais”⁴¹.

Em Juazeiro, como pudemos ver na fala do Sr. José dos Santos, adquirir a carteira de marinheiro passou a representar um passo adiante na carreira como moço de convés (agora, denominação utilizada no registro na Capitania dos Portos), a chance para o jovem “mascote” de não ter de realizar o “serviço mais grosseiro”.

Assim, vemos que a supressão das milícias particulares de barqueiros, aliado à criação da Companhia Fluvial de Navegação, órgão da Marinha e, conseqüentemente, submetido ao Governo Federal, ao lado da política de centralização do poder, em detrimento da autonomia das esferas regionais, promovida por Vargas a partir da década de 1930⁴², está em tudo consoante com o ideal de Estado liberal, partindo aqui de uma perspectiva weberiana.

⁴⁰ GONÇALVES, Esmeraldo Lopes. *OPARA: Formação histórica e social do sub-médio São Francisco*. Juazeiro: Franciscana, 1997.

⁴¹ CHILCOTE, Ronald H. *Transição capitalista e a classe dominante no Nordeste*. Op. cit., p. 70.

⁴² Que inclusive foi, ao lado da política de abertura das fronteiras dos estados de Pernambuco, Paraíba e Bahia, um dos elementos responsáveis pelo combate ao banditismo em sua forma conhecida como Cangaço: MELLO, Frederico Pernambucano de. *Guerreiros do sol: violência e banditismo no Nordeste do Brasil*. São Paulo: A Girafa Editora, 2005.



Depoimentos

SANTOS, José dos. *Entrevista I* [ago. 2012]. Entrevistador: Pablo Michel Cândido Alves de Magalhães. Juazeiro/BA, 2012. 1 arquivo avi. (1 hora e 28 minutos).

Sr. Joaquim Carvalho (Joaquinzão), ex-remeiro, em entrevista presente no livro NEVES, Zanoni. *Navegantes da integração: Os remeiros do rio São Francisco*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

Sr. João Francisco de Souza, ex-remeiro, em entrevista presente no livro NEVES, Zanoni. *Navegantes da integração: Os remeiros do rio São Francisco*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

Bibliografia

BARROS, José D'Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis: Vozes, 2007.

BAUMAN, Zygmunt. *Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

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

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

CORVISIER, André. *História Moderna*. São Paulo; Rio de Janeiro: Editora DIFEL, 1976.

CUNHA, João Fernandes da. *Memória histórica de Juazeiro*. Juazeiro: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia / Instituto Genealógico da Bahia, 1978.

ESTRELA, Ely Souza. Um rio de memórias: o *modus vivendi* dos beraderos sanfranciscanos antes da represa de Sobradinho (BA). *História & Perspectivas*, Uberlândia, v.41, 115-139, jul. dez. 2009.

FIGUEIREDO, Maria Isabel Muniz; SÁ, Carlos Laerte Agra de. *Memória Sanfranciscana – 80 anos da marinha no vale do São Francisco e outras histórias*. Juazeiro: Franciscana, 1999.

GONÇALVES, Esmeraldo Lopes. *OPARA: Formação histórica e social do sub-médio São Francisco*. Juazeiro: Franciscana, 1997.

HOBBS, Thomas. *O Leviatã ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LOCKE, John. *Segundo tratado sobre o governo*. São Paulo: Clube do livro liberal, 2000.



MELLO, Frederico Pernambucano de. *Guerreiros do sol: violência e banditismo no Nordeste do Brasil*. São Paulo: A Girafa Editora, 2005.

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

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

OLIVEIRA, Ana Maria C. S.; REIS, Isabel Cristina F. dos. *História Regional e Local: discussões e práticas*. Salvador: Editora Quarteto, 2010.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 1989, pp. 3 – 15.

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

RABELO, Elson de Assis. O visível e o não-visível do passado: as imagens digitalizadas e os conflitos da memória em Juazeiro da Bahia. In: ANAIS ELETRÔNICOS DO XI ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL: MEMÓRIA, DEMOCRACIA E JUSTIÇA. 2012, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.encontro2012.historiaoral.org.br/resources/anais/3/1340421863_ARQUIVO_Textocompleto_ENHO_2012>. Acesso em: 10 mar. 2014.

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

WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. v. 1. Brasília, EDUNB, 2000.

_____. *Economia e Sociedade*. v. 2. Brasília, EDUNB, 2004.