



UMA REFLEXÃO SOBRE O DESAPARECIMENTO GRADATIVO DOS SAVEIROS DA BAHIA (DÉCADA DE 60 DO SÉCULO XX)

Camila Santos de Jesus*

Resumo: *Os saveiros foram muito importantes na economia baiana, pois durante aproximadamente quatro séculos eles cruzaram o mar da Baía de Todos os Santos transportando produtos do Recôncavo para Salvador e vice-e-versa. No começo da década de 60 as demandas do mercado os tornaram obsoletos na sua função comercial.*

Palavras-chave: Saveiro; Embarcação; Modernização; Economia; Desaparecimento.

INTRODUÇÃO

Hoje em dia olhamos para a Baía de Todos os Santos e vemos diversos tipos e portes de barcos, a maioria moderna. Muitas pessoas não imaginam que aquelas tímidas jangadas, saveiros e outros tipos de embarcações de madeira que singram acanhadamente no mar da Baía, já dominaram majestosamente o mesmo por quatro séculos.

Não é possível compreender Salvador sem seu Recôncavo até meados do século passado. Salvador não possuía áreas agrícolas suficientes para se auto-abastecer e quem fazia esse papel era o Recôncavo. Portanto por muito tempo eram os saveiros e outras embarcações que faziam o transporte de mercadorias, pessoas e idéias. Elo entre a capital e o Recôncavo, os saveiros foram de suma importância para o desenvolvimento desta região, pois o transporte aquático era o melhor e mais rápido durante muito tempo.

Existiam varios tipos de saveiros para cada função comercial que exerciam, mas pouco a pouco essa variedade foi diminuindo, pois a partir da década de 60 Salvador começou a participar do progresso que tomava conta do país. A regra desse período era a otimização do setor econômico. Nesses tempos modernos os saveiros da Bahia começaram a se tornar sinônimo de atraso e gradativamente começaram a desaparecer.

SAVEIRO - IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA BAIANA

O porto da Bahia desde o século XVI era passagem obrigatória para os reabastecimentos de embarcações que se dirigiam para a África e para a Ásia, principalmente depois da abertura dos portos em 1808. Por conta da sua geografia e localização, o porto de Salvador deu a colônia do Brasil uma posição de grande destaque no Império Português.

* Estudante de graduação da Universidade Católica do Salvador do Curso de História com Habilitação em Patrimônio Cultural. E-mail: camiladejesus@yahoo.com.br. (Orientadora: Professora Doutora Márcia Barreiros. E-mail marciambarreiros@uol.com.br)



Até o começo do século XX, as principais vias de comunicação eram fluviais e marítimas. O que conhecemos como Estado da Bahia era uma vasta região de difícil acesso e pouco conhecida pela maioria dos habitantes, principalmente o sertão. Os transportes mais utilizados eram as embarcações a vela de diversos portes e tamanhos. As rotas marítimas eram as mais conhecidas e mais utilizadas no comércio baiano. As rotas terrestres eram longas, cansativas e praticamente inviáveis para o comércio. Os saveiros foram muito importantes no processo de criação e desenvolvimento das cidades litorâneas e fluviais. Essa embarcação também foi de vital importância para o desenvolvimento da economia baiana, pois elas que faziam o transporte entre o Recôncavo e Salvador.

Parte significativa do abastecimento de Salvador era feito pelos produtos importados do Recôncavo e colhidos principalmente nas margens do rio Paraguaçu. Portanto não é cabível tentar compreender Salvador sem seu Recôncavo, pois as duas regiões se completam geográfica, econômica, social e politicamente. O mar era o que impulsionava a vida de Salvador e de seus arredores nesta época.

O comércio era intenso e os fluxos de embarcações de todos os portes e lugares do mundo singravam incansavelmente no mar da baía. Por esta razão, o porto de Salvador era o maior abaixo da linha do Equador. Porém nas rotas entre Salvador e o Recôncavo predominavam as embarcações de pequeno porte como: canoas, jangadas, saveiros e vários outros tipos de barcos do Recôncavo, alguns existem até hoje outros não. Essas embarcações populares traziam diversos produtos como: carnes e peixes defumados, flores, verduras, fumo, farinha de mandioca, açúcar e etc. Levavam de volta para o Recôncavo produtos importados como: querosene, gêneros alimentícios do norte e do sul, farinha de trigo e etc. O ponto principal eram as feiras de Salvador: Feira São Joaquim, Água de Meninos, da Rampa do Mercado Modelo, Sete Portas, Dois de Julho, da Ribeira, do Curtume dentre outras.

SAVEIRO – DETALHES DA EMBARCAÇÃO

O saveiro que conhecemos é uma adaptação de um modelo de barco português chamado saveleiro, exclusivo para a pesca do peixe sável. Os portugueses trouxeram essa embarcação para o território brasileiro porque era bem adaptável à pesca. A embarcação sofreu diversas modificações e adaptações pelos indígenas nativos e aos negros que passaram a habitar o litoral baiano, portanto as embarcações que conhecemos hoje são frutos das combinações de técnicas indígenas, européias e africanas.

Apesar do seu tamanho, todas as partes do saveiro são construídas a partir de uma peça pequena, chamada graminho. Essa peça determina todos os moldes das estruturas da embarcação e seu tamanho muda de acordo com as dimensões do modelo da mesma. O instrumento de carpintaria foi trazido da Índia pelos portugueses e garante marcações e cortes precisos na construção dos barcos e tem suas origens no Antigo Egito e na China Milenar. O graminho do saveiro é uma peça de madeira que utiliza o palmo como base de medida principal. Um graminho é construído na proporção de 2 (comprimento): 1 (altura) e utiliza-se as medidas do corpo humano como parâmetro.

Os saveiros destinavam-se a várias funções: pesca, transporte de mercadorias e passageiros ao contrário dos saveleiros de Portugal, onde a embarcação era utilizada



exclusivamente para a atividade pesqueira. Mesmo entre os saveiros existem diversos tipos de barcos, cada um tem uma função específica. A diversidade é tão grande que mesmo para um tipo de saveiro existem modelos variados de cascos, para o mar, outro para a baía e outro para rios. Alguns tipos de saveiros já foram extintos por terem perdido sua função comercial para outros meios de transporte ou por sua própria função ter acabado, como no caso do Baleeira.

Exemplos de saveiros extintos: Baleeira, composto de mastro e vela de terço, sua função era arpoar uma baleia de forma fácil e o Perua composto de três mastros, com velas traquete, grande e mezena, sua popa era prolongada e possuía tijubá. Outros saveiros foram transformados em escuna ou barco de pesca a motor como os modelos: Perné, composto de três mastros, bujarrona, traquete, vela grande e de mezena e modelo Pesqueiro, (conhecido também como pô, pô, pô) é composto de dois mastros, velas de pena e bujarrona.

Antes de identificar as diversas tradições tecnológicas do recôncavo, é preciso reconhecer as estruturas essenciais de uma embarcação, pois quando recombinações culminam no surgimento de novos modelos, típicos de um local ou região ou específico para alguma função. Essas mudanças e recombinações são o que caracterizam o processo evolutivo naval, ou seja, o que determina a criação de novas embarcações e o desaparecimento de outras. Quando os saveiros foram tornando-se cada vez mais lentos em relação aos novos barcos a motor, muitos deles foram vendidos e neles foram acoplados motores e então surgiu o catamarã e a escuna que conhecemos hoje.

A primeira estrutura é o casco que pode ser de quilha, tabuado ou monóxilo. A construção varia de acordo com o material utilizado e da técnica empregada. Sua função é receber cargas, dar capacidade de flutuação para a embarcação, suporte de maestração e velame, comunicação do movimento ao conjunto e aproveitamento da energia eólica. A segunda estrutura é o aparelho que compreende a parte superior da embarcação: mastro, velas e etc. Esta é a estrutura mais sujeita às modificações pois ela depende diretamente da função que o barco exerce. Existem e existiam vários tipos de saveiros, os específicos para o tráfego de passageiros, cargas pesadas e leves. Os saveiros de navegação em alto-mar eram os mais robustos, sua proa era de pouco lançamento, continha maestrações múltiplas e eram construídos na costa da Bahia.

O saveiro de pesca ou também chamado de vela de pena, é uma embarcação miúda, usada na pesca à linha em mar alto e em águas interiores, possui um casco esguio ou bojudo, é capaz de correr e suportar pesos maiores. Sua vela é latina do tipo triangular bastarda e seu casco tem a proa relativamente baixa, a boca aberta e possui bancadas. Destinado ao transporte de cargas maiores, suas principais funções são: atividade pesqueira, transporte de pequenas cargas no interior da baía e regatas e corridas. O saveiro de carga, conhecido também como vela de içar possui: porão de carga, vela latina do tipo triangular de proa ou pode ter vela quadrangular do tipo carangueja, proa alta, fechada ou cortada.

O saveiro é considerado uma das embarcações mais resistentes e seguras de propulsão natural devido a alguns fatores: a qualidade da madeira que é extraída nas noites de lua cheia ou três dias antes dela para evitar os casos de rachaduras e bichamento nas toras.

O rigor técnico dos mestres saveiristas garante que a embarcação não faça barulho e balance menos graças ao seu casco que fica mais submerso do que das outras embarcações dando mais estabilidade. As velas latinas triangulares proporcionam agilidade e as quadradas



proporcionam velocidade. Alguns saveiros possuem varas e remos manejados para auxiliar caso o vento falte.

No Recôncavo e na costa baiana eram os locais onde se concentravam os tradicionais estaleiros que fabricavam diversos tipos de embarcação, inclusive saveiros. O mais antigo em atividade é o estaleiro do Amparo que tem cem anos. Em Vera Cruz, Valença, Camamu e Itaparica ainda preservam as técnicas de construção de saveiros similares às usadas nos séculos XVI e XVII, apesar de Itaparica ter perdido sua frota depois da construção da ponte do funil em 1960.

Atualmente os construtores de saveiros contam com o auxílio de serras elétricas para aparelhar as toras de madeira, porém o uso do graminho ainda é mantido tanto para desenhar quanto para bolar as peças rústicas da embarcação. As madeiras mais utilizadas são: Jaqueira, ipê e argelim, mas outros tipos também podem ser usados. O mestre carpinteiro comanda as atividades desde a seleção da madeira até o batismo da embarcação na água, como faziam seus ancestrais. O engenheiro naval apenas toma as medidas para a projeção do que já está projetado, pois essa medida é necessária para a fiscalização da Capitania dos Portos.

SAVEIRO - CAUSAS DO DESAPARECIMENTO GRADATIVO

Os saveiros começaram a desaparecer quando sua atividade comercial começou a ser menos exercida por conta do surgimento de barcos mais velozes e da construção das rodovias. Os incêndios ocorridos nas instalações da Feira de Água de Meninos e da Rampa do mercado Modelo contribuíram para a diminuição da relevância comercial desses barcos, pois eram pontos importantes de descarregamento e carregamento de mercadorias.

Os incêndios supostamente criminosos dessas instalações, em especial a Feira de Água de Meninos está relacionado ao alargamento das docas de Salvador:

Será reservada, prosseguiu o engenheiro Georges Louis, futuramente com a conclusão total das obras do porto, uma área superior à ocupada, em Água de Meninos. Na planta aprovada pelo Ministério da Viação e parte pela prefeitura da cidade, projeto de autoria do Arquiteto Diógenes Rebouças limita a futura área destinada à feira de Água de Meninos com a nova avenida já projetada, paralela à Frederico Pontes e o cais (...) Os terrenos conquistados ao mar pela CIA docas da Bahia destinam-se aos serviços do porto e sobre os que forem desnecessários a estes serviços tem ela a posse no usufruto até o término final do contrato. Este direito é garantido à CIA Docas por atos do Governo Federal. A área destinada à Feira Água de Meninos não atinge o terreno que está sendo ocupado pelo Exército e sim a nova Avenida que ficará paralela à Frederico Pontes¹.

Portanto os incêndios ocorridos não foram meros acasos, pois existiam interesses que rondavam a região da Feira de Água de Meninos. Na década de 60 a cidade se transformava muito rapidamente e o governo não tinha objetivo de conservar a face colonial da cidade de Salvador e sim de inseri-la no contexto de progresso que contaminava todo o país. Nesta Bahia

¹ Trecho retirado do Jornal A Tarde de 8 de Julho de 1960, página 12.



moderna, as feiras tradicionais e os barcos que as abasteciam já não eram importantes para a economia como há décadas atrás, pois um novo comércio se configurava no porto de Salvador.

Outra razão foi uma medida tomada pela Marinha em meados do século XX que exigia documentação dos fabricantes artesanais de embarcações como forma de fiscalização. Inicialmente essa medida causou constrangimento entre os mestres saveiristas, pois muitos eram analfabetos apesar de serem gênios na construção naval. Em Camamu muitos mestres incendiaram suas embarcações com medo das retaliações da Marinha.

A escassez da matéria-prima se junta à falta de aprendizes de carpintaria e torna-se outra causa para o desaparecimento gradativo dos saveiros desde meados do século passado. A preservação mais intensa da Mata Atlântica por conta do desmatamento torna a madeira cada vez mais cara, obrigando os mestres saveiristas a comprarem madeira no Pará e em Rondônia. Porém essa medida acaba tornando-se cara também por conta da distância percorrida pela mercadoria.

A criação do sistema de Ferry boat em 1970 e a construção das rodovias para o escoamento da produção de petróleo e seus derivados da refinaria Landupho Alves em Madre de Deus foram decisivos para transformar o saveiro do barco mais veloz para um meio de transporte obsoleto.

A rodovia reduz até cinco horas o tempo entre Maragogipe e Salvador e evita o descarregamento na praia e o custeamento de outro transporte até o ponto da venda. O contexto político-econômico estava mudando assim como as concepções de tempo, velocidade e espaço. Dentro deste contexto os saveiros começaram a ser sinônimos de atraso:

CONCLUSÃO

Durante os quatro primeiros séculos a economia baiana foi fomentada principalmente pelo comércio exercido entre Salvador e o Recôncavo. Nas feiras de Salvador eram comercializados os produtos provenientes do Recôncavo e de outras localidades. Esse tempo era marcado pelo ritmo da natureza e dependente das condições naturais, inclusive a própria capital.

A modernidade e a globalização foram as principais razões para o desaparecimento dos saveiros porque surgiram outros meios de transporte mais viáveis e baratos do que ele. Com sua função comercial comprometida, os saveiros perdem cada dia mais seu espaço no mar da baía de Todos os Santos. É necessária a compreensão do processo evolutivo das embarcações, conscientização das pessoas do valor histórico e cultural dos saveiros para que os mesmos não sejam extintos.

REFERÊNCIAS

AMADO, Jorge. **Mar Morto**. Rio de Janeiro. Editora Record. 1996

CAMARA, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Nacional, 1976. 261p. (Brasiliana 92)



CASTELLUCCI, Wellington Júnior. **Pescadores da Modernagem cultura, trabalho e memória em Tairu, BA (1960-1990)**. Ed. Anablume. 2007

CELESTINO, Mônica. Tradição Milenar trazida da Índia. **Revista Memórias da Bahia I**, Salvador, nº11, PG 36-56. 2004

SILVA, Marcos. **Dicionário crítico Câmara Cascudo**. Ed. Perspectiva. 2003. PG 139-143

SILVA, Pedro Agostinho. **Embarcações do Recôncavo: um estudo de origens**. Salvador: Beneditina, 1973

SMARCEVSKI, Lev. **Graminho a alma do Saveiro**. Salvador. Editora Odebreche. 1996

TAVARES, Odorico. **Bahia imagens da terra e do povo**. Editora Civilização Brasileira. S.A. 1964

Feira de Água de Meninos e os terrenos do Exército. A Tarde - Sexta-feira 8 de Julho de 1960. pg 12, c.2