



## **O originário na relação mar-cidade entre Salvador e Baía de Todos os Santos: Conflitos entre transformações urbanas e práticas populares**

### **Autores:**

Janaína Lisiak - UFMG - [janalisiak@gmail.com](mailto:janalisiak@gmail.com)

### **Resumo:**

Este artigo surge da investigação da constituição da cidade de Salvador a partir da sua relação com o mar, mais especificamente com a Baía de Todos os Santos. Busca-se evidenciar a complexidade de tempos (JACQUES, 2017) pelo tensionamento entre os projetos urbanos e as urbanidades promovidas pelas práticas tradicionais marítimas. A partir do contato com mestres saveiristas do Recôncavo baiano, narrativas apontam para uma produção dentro do campo do urbanismo que perpetua algumas lógicas em detrimento de outras. As contínuas ações ordenadoras, apoiados em discursos de progresso e modernização, promovem o desmonte das práticas e dos territórios tradicionais. A atuação das instituições de gestão pública e do capital, com seus interesses diversos e, por vezes, confluentes, entram em conflito com estas práticas, persistentes nos seus modos de vida. Dessa disputa, entre operações urbanas e práticas populares, aponta-se para a manifestação do originário (BENJAMIN, 1984) na relação mar-cidade.



# O ORIGINÁRIO NA RELAÇÃO MAR-CIDADE ENTRE SALVADOR E BAÍA DE TODOS OS SANTOS

Conflitos entre transformações urbanas e práticas populares

## I. INTRODUÇÃO

O presente artigo busca apresentar as reflexões desenvolvidas até então do percurso de pesquisa cujo mote se ancora na investigação histórica dos nexos que se constroem com o mar na cidade de Salvador. O desenvolvimento desse estudo se apoia na relação intrínseca do mar com esta cidade, posto que é por onde se constituiu enquanto espaço de aglomeração humana. Salvador nasce do mar, construída e consolidada a partir dos saberes, técnicas e práticas dos colonizadores e da população escravizada. Assim, comporta historicamente disputas diversas, com rebatimentos destas tanto nas esferas técnicas quanto nas sociais. A construção dos espaços físicos da cidade se deu a partir da extração dos recursos naturais encontrados, assim como da adaptação de técnicas construtivas conforme os instrumentos e ferramentas disponíveis. Foi através do trabalho de homens e mulheres escravizados, sejam os nativos indígenas que lá já estavam, sejam aqueles oriundos da Diáspora Negra do continente Africano<sup>1</sup>, que se ergue a cidade de Salvador.

Entre as especificidades<sup>2</sup> que cabem à esta, temos a relação mar-cidade como um aspecto que se complexifica desde a investida mercantil colonizadora dos portugueses no

---

<sup>1</sup> Para além da construção da cidade, a exploração do povo negro ocorre durante séculos, primeiramente através da estrutura escravagista, constituindo um sistema de desenvolvimento e manutenção da estrutura física, social e econômica do país.

“Introduzidos maciçamente na Bahia, a partir da fundação da cidade, os escravos africanos passaram a se constituir em mão de obra para todos os ofícios terrestres e marítimos e o seu comércio externo e interno, de tão lucrativo, terminou por fazer desta baía um dos centros mais ativos de tráfico de escravos até a abolição da escravidão em 1888.” (ARAÚJO, 2011, p. 62)

<sup>2</sup> “É uma cidade cuja paisagem é rica de contrastes, devidos não só a multiplicidade dos estilos e de idade das casas, à variedade das concepções urbanísticas presentes, ao pitoresco de sua população, constituída de gente de todas as cores misturadas nas ruas, mas, também, ao seu sítio ou, ainda melhor, ao conjunto de sítios que ocupa: é uma cidade de colinas, uma cidade peninsular, uma cidade de praia, uma cidade que avança para o mar com as palafitas das invasões de Itapagipe, cidade de dois andares, como é frequente dizer-se, pois o centro se divide em uma Cidade Alta e uma Cidade Baixa.” (SANTOS, 2012, p. 35-36)



século XV. Contudo, considerando a extensão litorânea da mesma (um valor que ultrapassa 130km<sup>3</sup>), foi-se necessário estabelecer um recorte para a realização da investigação. Assim, coloca-se a pergunta: *quais seriam os critérios e como estabelecê-los?*

A priori, me debrucei sobre a análise das operações realizadas nos espaços urbanos que vieram a modificar certas narrativas, imagens e práticas, a tal ponto que pareciam não mais existirem. Busca-se, portanto, investigar a desarticulação de certas urbanidades pelas transformações urbanas nos espaços de borda marítima, de modo que as narrativas e imagens sobre as mesmas não sejam mais vinculadas a esses locais. Assim, almeja-se compreender como a relação mar-cidade ocorre também a partir das ausências, dos apagamentos, da invisibilização de determinadas práticas (CERTEAU, 1998). Esta construção se vale, em parte, de um fragmento de memória pessoal: quando criança, havia, na casa onde morei, um painel em azulejo cerâmico pintado. Neste painel, barcos à vela cruzavam o mar, na Baía de Todos os Santos, em direção à Salvador. Cena esta que nunca presenciei, mas que fazia parte da narrativa histórica e imagética de Salvador.

A ausência de contato e de conhecimento dessa ocorrência não é estritamente pessoal - toda uma geração não tem dimensão de que até a década de 1960 barcos cruzavam a Baía cotidianamente, constituindo um cenário marcante da cidade. Diante dessa invisibilidade, pergunto: *Como não temos conhecimento dessa manifestação? Que tipo de memórias são relevantes ao se falar de Salvador? Quais operações foram realizadas para que essa prática não se manifestasse mais? Em prol de que interesses? De que ideais e ideias?*

A narrativa dos barcos à vela cruzando a baía se manifesta em outros momentos exploratórios iniciais da pesquisa - conversas informais com Pasqualino Romano Magnavita<sup>4</sup> e leituras iniciais (SAMPAIO, 2015; SANTOS, 2012; TAVARES, 1951). As embarcações, as quais essas aproximações de pesquisa se referiam, são denominados de saveiros de vela de içar, cuja estrutura permitia o transporte de cargas e de pessoas pelas águas do mar da Baía de Todos os Santos, além de adentrar os rios do Recôncavo baiano.

(...) barco estreito e comprido, empregado na travessia de grandes rios e de pesca à linha; embarcação de forte construção, que se emprega na carga e

---

<sup>3</sup> Tjf (2007) *apud* SOUZA (2014).

<sup>4</sup> A busca por construir interlocuções com o prof. dr. Pasqualino Romano Magnavita se deu a exemplo do exercício realizado pelo grupo de pesquisa Laboratório Urbano, publicado na 14ª edição da revista Redobra (ver JACQUES et. al, 2014). Nesta, as memórias de Pasqualino são tomadas enquanto meio para a realização de experiências de apreensão da cidade. Deste modo, recorro a uma conversa com o mesmo para pensarmos, coletivamente, a partir de suas memórias, que relações Salvador constrói e construiu com o mar. Entre os relatos trazidos (diversos fios de memórias - o cheiro de cacau que emergia no ar por conta da presença de uma fábrica de chocolate na Cidade Baixa; as regiões de veraneio de Salvador - Ponta de Humaitá, Bonfim, Itapuã; a relação das embarcações com os mais diversos festejos religiosos; etc), me atenho às imagens das embarcações que cruzavam a cidade cotidianamente, trazendo e levando cargas as mais diversas, atracando nas rampas das feiras livres das cidades. Além disso, esse recorte se constrói por conta da minha memória de infância, pelo contato com leituras que relatam essa prática (SAMPAIO, 2015; SANTOS, 2012; TAVARES, 1951), mas também por conta da aproximação com os mestres saveiristas, a ser relatado ao longo deste texto.



descarga de gêneros; barco pequeno, habitualmente de fundo chato, o mesmo que alvarenga; barco de um ou dois mastros utilizados na pesca e no transporte de mercadorias (SMARCEVSKI, 2001, p. 14-15 *apud* PASSOS, 2014, p. 55).

Presença histórica e tradicional na/da Baía de Todos os Santos, como Odorico Tavares<sup>5</sup> nos anuncia: "Sem eles [saveiros], a beleza deste golfo que é a própria história de quatrocentos anos de grandeza do Brasil seria incompleta. Desde que se plantou aqui a bandeira de civilização, que os saveiros têm trazido sua contribuição de utilidade e de beleza. Vejam-se os versos dos primeiros poetas e já os saveiros eram mencionados. Busquem-se as coleções dos primeiros poemas aqui publicados e já se encontrarão menções às embarcações que figuram como características dos mares do Recôncavo baiano." (TAVARES, 1951, p. 47).

Tavares tece a sua escrita apontando a relação intrínseca entre a presença dos saveiros no processo de colonização (que ele chama de "civilização"). *Qual era a importância dessas embarcações? Quais dinâmicas promoviam no território desde a colonização? Haveriam a constituição de outras dinâmicas que não somente de comércio cargueiro mercante?* Deste modo, analisar a relação entre Salvador e a Baía de Todos os Santos através dos saveiros se mostrou como um ponto de partida inicial. Pasqualino Magnavita, em conversa, aponta para a existência das travessias cotidianas de barcos, atracando em Salvador, até os anos 1960. Deste modo, perguntei-me se seria possível ainda encontrar sujeitos atrelados a esta prática, posto que a aproximação com o saveiro e seus mestres pareceu um passo inicial a ser dado no desenvolvimento dessa pesquisa. Assim, em um primeiro momento, a pesquisa se dá pela busca da construção de interlocução com mestres saveiristas, de modo a compreender as suas práticas, ouvir e visibilizar as suas narrativas. Depois, busca-se abrir outros caminhos de entendimento na relação que a cidade constitui com mar para além dos saveiros e dos territórios que esta prática constitui.

Ao tentar construir abordagens reflexivas a partir desses dois momentos, o artigo se estrutura em três frentes, chamados aqui de "itinerários". Esses caminhos percorridos, e aqui apresentados, não são somente narrativas de campos provenientes da observação participante<sup>6</sup> e da interlocução realizada com os sujeitos; são fragmentos diversos aglutinados que me permitem a formulação de questões e de nexos. Assim, temos:

- Regatas de Vela de Içar: reminiscência da prática como espetáculo;
- Ouvir os mestres: uma rede de produção econômica-espacial através de uma prática de mobilidade fluvial;
- Relação mar-cidade: um elemento originário da cidade de Salvador.

---

<sup>5</sup> Jornalista baiano que, em conjunto com Jorge Amado, é comumente mencionado ao se falar sobre a Bahia da primeira metade do século XX.

<sup>6</sup> "A observação participante implica saber ouvir, escutar, ver, fazer uso de todos os sentidos. É preciso aprender quando perguntar e quando não perguntar, assim como que perguntas fazer na hora certa (p. 303). As entrevistas formais são muitas vezes desnecessárias (p. 304), devendo a coleta de informações não se restringir a isso. Com o tempo os dados podem vir ao pesquisador sem que ele faça qualquer esforço para obtê-los." (VALLADARES, 2007, p.154)



Sistematizo a escrita a partir da ideia de movimento - seguindo um percurso, construído em ato, ao longo do desenvolvimento da pesquisa, realizado em/pelo deslocamento entre os mais diversos campos de saberes e epistemologias. “Ousar pensar devagar, por desvio, sem pressupor a necessidade de um resultado ao qual levaria uma linha reta.” (GAGNEBIN, 2014, p. 40) Procura-se desenvolver um espaço de reflexão a partir de uma escrita historiográfica para o campo do urbanismo de forma a agregar outros campos de saberes, tensionando narrativas, ideias e pressupostos consolidados. A aproximação com os outros saberes ocorre pelo atravessamento de documentos diversos, provenientes de fontes distintas: produções historiográficas da cidade e do campo do urbanismo; publicações do campo da Geografia; aproximações metodológicas antropológicas; publicações em meio de comunicação; literatura; entre outros.

A pluralidade de elementos é trazida de modo a ampliar espaços de observação e de análise sobre a relação mar-cidade entre Salvador e a Baía de Todos os Santos. Contudo, não tenho a intenção de usar os documentos de forma superficial. Analiso-os de modo a recolher fragmentos que permitam a constituição de uma narrativa historiográfica que evidencie os processos de apagamento de práticas, narrativas e imagens da relação mar-cidade, ou seja, aqueles elementos que são esquecidos, postos de lado, no momento de se construir os relatos históricos. Aproxima-se aqui de uma proposta apresentada pelo filósofo Walter Benjamin: “(...) os farrapos, os resíduos: não quero inventariá-los, e sim fazer-lhes justiça da única maneira possível: utilizando-os”. (BENJAMIN, 2009, p. 502) Trazer à tona, para a historiografia do urbanismo, os vestígios dos processos de apagamentos em prol de transformações urbanas atreladas à ideias de desenvolvimento e de progresso.

Para tal exercício, a aproximação com as posturas e proposições metodológicas da Antropologia se mostram essenciais para o cotejo das informações e dados, assim como aponta para fatos mais expressivos para a construção da escrita histórica, sobretudo no que tange o aspecto cultural e carga simbólica das práticas e das representações sociais. A presença como pesquisadora, em campo, se deu sem fazer uso de uma metodologia estritamente fixa. O trabalho em campo foi realizado sem alguns rigores técnicos e metodológicos; por isso, não ousou dizer que desenvolvo um trabalho antropológico. Destaco, por exemplo, a ausência de uma inserção e presença constante no campo. As aproximações aqui apresentadas foram realizadas a partir de algumas interlocuções esparsas, entre os mais diversos sujeitos. Ainda assim, essa construção se apresenta como uma postura de pesquisa potente para o tensionamento das narrativas históricas. Pela perspectiva antropológica, empenha-se em desenvolver uma construção historiográfica com o sujeito, trazendo-o para tecer narrativas a partir das memórias em torno da relação mar-cidade.

“A cidade é soma de memórias, algumas feitas história: aquelas que se constroem como narrativas compartilhadas, como memórias coletivas.” (PEREIRA, 2013, p. 16) Valendo-se dessa colocação, a memória é evocada aqui enquanto suporte de ativação reflexiva da/na historiografia. *Que acontecimentos são positivados? Por que os outros não o são? Os fatos validados e propagados estão atrelados a ideias específicas; exaltam interesses de agentes diversos, cujo discurso suporta transformações específicas nos espaços urbanos. A memória surge, portanto, de modo a somar no tensionamento de narrativas apresentadas em torno da cidade - de um lado, os grandes projetos e planejamentos, as ideias, as intenções e os interesses vinculados às transformações espaciais e sociais; do outro, a práticas tradicionais e*



populares realizadas nas áreas litorâneas, constituindo territorialidades e espacialidades próprias.

Preende-se, assim, investigar não somente as investidas de transformações urbanas pelos projetos e operações urbanas propostas em parte do litoral de Salvador, mas também como a cidade se construiu a partir do mar e das práticas tradicionais marítimas que ainda perseveram a partir dos sujeitos que as corporificam. Reconhece-se que a cidade é produzida para além da escala do planejamento e do projeto, o que Sampaio (2015) vem a chamar de *cidade real* - materialização do urbano onde as concepções ideais de cidade, com seus projetos de futuro, convivem com as práticas diversas - às vezes resistentes por serem desconsideradas na concepção das espacialidades.

Apesar de um maior enfoque nas práticas e territórios constituídos pelos saveiros, mestres saveiristas e carpinteiros navais, não é somente esta que persevera. As diversas práticas marítimas (navegação, pesca, marisco, carpintaria naval, entre outras) interagem, por vezes, entre si, nas diversidades de espaços e de tempos; constituem redes; acumulam-se tecendo territórios, espaços de sociabilidade. Manifestam-se na cidade a partir da prática, mas também a partir das memórias, das narrativas do passado, apresentando uma lógica temporal outra que não aquela postulada pelas operações urbanas. Portanto, conforme aponta Jacques et al. (2017), deve-se

(...) considerar a complexidade de tempos, através das sobrevivências, das emergências de outros tempos, das reminiscências, dos excessos, das sobras e dos restos de tempos distintos que sobrevivem, ou ganham uma sobrevida, em outros tempos, ou seja, que vivem além do próprio tempo, ou ainda, através daquilo que se mantém vivo na memória. (JACQUES et. al, 2017, p. 296)

## II. REGATAS DE VELA DE IÇAR: REMINISCÊNCIA DA PRÁTICA COMO ESPETÁCULO

A inserção inicial em campo ocorreu de forma exploratória, a partir de investidas em territórios populares e tradicionais na borda marítima de Salvador. De início, fui na Feira de São Joaquim<sup>7</sup>, perguntando para os mercantes se conheciam algum saveiro ou mestre saveirista. Essa aproximação ocorre por conta de uma pista fornecida em uma conversa com

---

<sup>7</sup> A Feira de São Joaquim é uma feira livre popular existente na região da Cidade Baixa, próximo à Calçada. Sua origem remete aos anos 1960, após a destruição da Feira da Águas de Meninos. Esta última surge como uma manifestação sócio-espacial popular: havia na região uma enseada, resultado das obras de aterro realizadas na região portuária no início do século XX, que criava um porto natural para os barcos atracarem. O embarque e desembarque de produtos promovia uma aglomeração de pessoas, que estimulou a presença de uma série de trabalhadores: estivadores, comerciantes dos trapiches e das quitandas, vendedoras de mingau e outras quitutes. Casebres foram montados para a exposição e comercialização de alguns produtos desembarcados, ou para dar apoio às quituteiras locais. Assim, com o tempo a feira se consolidou no espaço. Contudo, tal manifestação popular era contrária ao ideal de progresso e desenvolvimento dos setores abastados da sociedade, vindo a ser desarticulada. Para maiores informações em torno da Feira de São Joaquim e as feiras livres desta região, ver PAIM (2005).





Pasqualino Magnavita. Relatou do ir e vir de homens e mulheres na rampa da feira livre, onde as embarcações descarregavam os mais diversos produtos.

A partir dessa provocação, perguntei-me se seria possível existir ainda algum marinheiro nas rampas da feira, ou mesmo se os mercantes atuais teriam relatos para trazer. Desejava ouvir as histórias de uma cidade que se fazia pelo mar, com barcos cruzando o seu horizonte cotidianamente. Afinal, *que vivências esses sujeitos tinham em uma cidade com um porto pungente?* Em São Joaquim, não obtive muito sucesso - aparentemente, um saveiro, chamado “É da vida” tinha estado no porto da feira dias antes à minha ida. Contudo, atualmente esta embarcação realiza, majoritariamente, passeios de lazer.

Comentando com amigos sobre o processo de busca pelos saveiristas, chega a mim a existência de um estaleiro em Cacha Preggo, distrito do município de Vera Cruz, na Ilha de Itaparica, onde muito provavelmente haveria um saveiro ou um mestre no ofício de carpintaria naval. Entre os dias 24 a 27 de novembro de 2016, permaneço na localidade. Conversando com pessoas na rua, chego até o Estaleiro Naval São José, comandado pelo Mestre Denico, do ofício de carpintaria naval e navegação. O mestre começou a trabalhar no/com o mar desde menino - primeiro, como aprendiz no porto de Salvador, na rampa do Mercado, até chegar a administração de um porto particular na Ribeira (bairro de Salvador). Relatou, entre gracejos, memórias das glórias e das dificuldades do “fazer porto”, ou seja, da vida de trabalho no cais. Da “feitura de portos” foi para a construção dos barcos, aspecto que leva no corpo marcado de sol - uma vida cartografada. “Quando comecei a viajar com Dudu [mestre saveirista com quem trabalhou durante anos], eu comecei minha profissão de carpinteiro, [ele] tinha 78 barcos”.



Imagem 01: Mestre Denico em Cacha Pregos. Foto: Autoria própria.

As embarcações cruzavam a Baía de Todos os Santos carregadas de frutas e verduras do Recôncavo, ou carnes secas do Sertão baiano. A travessia era realizada de acordo com a maré: saíam na maré vazante, com a vela içada para se deslocar com a força do vento.



Havia, entre os marinheiros mercantes<sup>8</sup> (mestres saveiristas e aprendizes) da época, o hábito de realizar apostas entre eles para desafiar quem atracasse primeiro no destino final. No cotidiano das travessias, as embarcações iniciavam a disputa quando emparelhavam. “Cruzar os mares da vida nas alternâncias da maré é uma forma de compreender e se situar no mundo. A brincadeira, com sua pluralidade de expressões e propósitos, instaura vias de acesso para apreender essa dinâmica.” (GOMES, 2015, p. 191) Em tais jogos, não se conquistava somente o título de melhor marinheiro (“tem que deixar distante para passar vergonha”), mas também enchia os bolsos dos mestres. A vida de marinheiro mercante não fornecia grande rendimento; desta forma, as apostas sustentavam prazeres pessoais nas ruas próximas ao porto de Salvador, assim como a manutenção das embarcações. Afinal de contas, “o barco tem que estar bom para não perder, não fechar a barca.”

Essas disputas e apostas entre os saveiros não aconteciam somente no cotidiano das travessias, mas também em festejos oficiais<sup>9</sup>. Esta prática permanece até hoje, mas em menor número, na Baía de Todos os Santos com as Regatas, sendo a Regata de João de Botas a mais famosa entre elas. Os mestres saveiristas colocam à prova nessa disputa não somente os conhecimentos e técnicas de navegação, mas também a melhor embarcação. A premiação desta competição se chama **fita** - a primeira fita do Mestre Denico foi velejando o saveiro “Boa Lembrança”, conquistada “quando o governador era Régis Pacheco” (1951-1955).

Durante 2016 e 2017, estive em contato com o Mestre. Desta maneira, fui informada por ele sobre a Regata Jaguaripe<sup>10</sup>-Cacha Pregos, realizada no dia 14 de fevereiro de 2017, a última regata da região que se realizaria naquele ano. “O dia da festa é escolhido de acordo com a maré: os barcos se deslocam de Cacha Pregos na maré de vazante e retornam de Jaguaripe para Cacha Pregos, quando acontece a competição, na maré de enchente.” (GOMES, 2015, p. 191) Fui meio despreparada, sem saber muito o que ocorreria. Chegando em Cacha Pregos, Mestre Denico já estava entregue à festa. Disse que ficaria por lá mesmo bebendo, e eu deveria pagar uma escuna, pois os saveiros saíam de Jaguaripe na enchente. Na hora que cheguei, os últimos saveiros cruzavam o Rio Jaguaripe na vazante, rebocados por outros barcos à motor - desta forma, preservam a vela para a competição. Não me senti confortável

---

<sup>8</sup> Segundo o mestre, todos os trabalhadores do porto, assim como todas as embarcações que atracavam, era registradas na Companhia das Docas. Aqueles que trabalhavam no embarque e desembarque de cargas eram os **estivadores**; os marinheiros que trabalhavam na condução das embarcações eram **mestres** ou **aprendizes**. Todas essas três modalidades estavam inscritos na Marinha como **marinheiros mercantes**. Segundo o mesmo, havia também o registro de marinheiros de guerra. Isso denota como essa prática possuía um viés institucionalizado, na chave do trabalho.

<sup>9</sup> Deve-se registrar que outros os festejos do/no mar, na cidade de Salvador, que possuem grande relevância, como a *Festa de Bom Jesus dos Navegantes*, no dia 1º de janeiro, ou mesmo a *Festa de Iemanjá*, no dia 2 de fevereiro. Contudo, não houveram inserções de campo e momentos de pesquisas nesses dois festejos, por isso não estão aqui presentes. O primeiro celebra o padroeiro católico dos marinheiros e o segundo festeja a divindade associada ao mar pelas diversas nações de candomblé.

<sup>10</sup> “Jaguaripe um dos municípios banhados pelas águas da Baía de Todos os Santos (antiga Freguesia de Nossa Senhora d’Ajuda de Jaguaripe) foi a primeira vila fundada no Recôncavo baiano, em 1697. A fundação dessa vila bem como de outras nos séculos XVII e XVIII está relacionada a uma política da Coroa portuguesa para manter sob controle redes urbanas que permitiam o acesso ao sertão.” (GOMES, 2015, p. 187)





de festejar com desconhecidos e fiquei observando, fotografando as embarcações retardatárias - a maioria já tinha partido. Pouco tempo depois, um casal se aproxima e me convence que devo ir para Jaguaripe. Acabam fazendo a intermediação com um grupo que estava saindo em um pequeno *yacht* para acompanhar a regata.

Ir à Jaguaripe no *yacht* teve as suas vantagens - ultrapassamos os barcos rapidamente, em alta velocidade, e fomos praticamente os primeiros à chegar, antes mesmo de muitos saveiros que participariam da competição. Conseguimos acompanhar o reboque dos saveiros, assim como ultrapassamos a embarcação que trazia a imagem do padroeiro de Cacha Pregos - Santo Amaro de Cacha Pregos. Contudo, apesar desse salto, a perspectiva da alta velocidade me incomodou. O vento se torna ensurdecedor, e agride a pele. As viagens realizadas à bordo dos saveiros me deixaram mal acostumada.

Quando chegamos em Jaguaripe, o festejo já havia começado. Carros de som alto, pessoas dançando, excessos de comida e bebida.

Na festa, o corpo se prepara para ser visto por outro, num jogo de papéis que o complementa e transforma. Essa interação é compreendida por [Armindo] Bião, no campo da etnocologia como teatralidade: “todo comportamento de troca humana em que a pessoa se organiza para ser visto; é uma forma de ligação com a comunidade.” Há uma preocupação de oferecer-se em espetáculo sendo afetado pelo olhar do outro. O corpo é presença viva na brincadeira. As formas de apropriar-se do espaço, de cantar, de sambar, coreografar sua performance promovem essa troca com o coletivo, exprimindo a ludicidade da brincadeira. (GOMES, 2015, p. 194)

Sentia que estava vivenciando, naquele dia, um conflito de espetáculos, ou melhor, uma disputa de temporalidades que evocam o espetacular. De uma maneira, manifestava-se o tempo da alta velocidade, das novidades tecnológicas; de outro, o espírito de competição e brincadeira, do domínio da técnica de navegação da vela içada. Uma disputa de temporalidades que não acontece na chave do antagonismo, e sim de uma forma dialética - uma coexistência de tempos em prol do festejo em torno da Regata.

O espetáculo aqui evocado não se relaciona necessariamente com a crítica elaborada pelo filósofo Guy Debord<sup>11</sup>, mas se aproxima de uma concepção elaborada pela socióloga Ana Clara Torres Ribeiro, onde o espetáculo faz frente espetacularização, que o controla e domina:

O espetáculo, que reúne espaço-tempo-ação, constitui-se numa expressão condensada de embates simbólicos que tocam dimensões subjetivas e cognitivas do poder. Neste sentido, a espetacularização pode ser refletida como impedimento do exercício do direito ao espetáculo. Um direito que, para o sujeito, corresponde ao direito de ser visto, lido e conhecido em seus

---

<sup>11</sup> “O espetáculo na sociedade corresponde a uma fabricação concreta da alienação” (DEBORD, 1997, p. 25)



próprios termos e, assim, com a máscara e o roteiro de sua escolha. (RIBEIRO, 2010, p. 32)

O que Ribeiro clama como “direito ao espetáculo” (ou “dar espetáculo”) se encontra presente nas Regatas, onde os mais diversos agentes, locais ou externos, tecem, no espaço da festa, os jogos sociais, com a manifestação de práticas culturais diversas, construindo relações de “enfrentamento de preconceitos, à afirmação da autonomia de atores sociais, à resistência contra diferentes formas de violência simbólica, à indiferença social e à invisibilidade que, no extremo, baseiam o extermínio tanto cultural quanto físico.” (RIBEIRO, 2010, p. 38) A procissão da filarmônica local até a sede comunitária é atravessada pelo alto som nos carros, tocando pagode; pessoas as mais diversas desembarcam das escunas, provenientes de Cacha Pregó, na rampa lamacenta, vestindo as camisas das embarcações e com caixas térmicas e petiscos nas mãos; aglomeram-se várias pessoas na praça próxima da Casa de Câmara e Cadeia, montando grelhas para churrasco ao lado da baiana de acarajé.

A festa constitui uma espacialidade efêmera, onde vários jogos sociais se materializam, atrelados ou não à Regata. Colocam em vínculo, por aproximação ou por distanciamento, práticas de tempos diversos, em prol do festejo da vida, valendo-se da competição de navegação tradicional.

Atravessada pelos diversos estímulos, perdi a saída dos saveiros, assim como com o grupo com quem “consegui a carona”. Assim que soubemos da saída, retornamos ao *yacht* e, novamente vivendo a experiência de travessia em alta velocidade, chegando mais uma vez ao destino antes de todos os barcos. De toda sorte, não consegui ver quem consagrou a fita. Havia códigos incompreensíveis para mim naquele festejo e não havia quem os traduzisse - o telefone do Mestre Denico caía na caixa e o grupo que acompanhei decidiu prontamente retornar à Salvador. Por mais que cheguei ao festejo sem tomar conhecimento de como ocorria, toda a vivência superou qualquer expectativa, sedimentando uma sensação de incômodo, sobretudo por conta das travessias realizadas no *yacht*.

### III. Ouvir os mestres: uma rede de produção econômica-espacial através de uma prática de mobilidade fluvial

O incômodo vivido no dia da Regata não se deu por conta da música, da dança, do consumo de bebidas - em suma, do festejo como um todo. O que me atravessou durante este episódio foi o conflito dos tempos - de um lado, a velocidade do *yacht*; do outro, o “vento largo”<sup>12</sup> a levar os barcos à vela. Um descompasso que impulsiona uma perda, já anunciada por Walter Benjamin na sua reflexão para a teoria da modernidade. “Na vida moderna essas transições (*Übergänge*) tornam-se cada vez mais irreconhecíveis e difíceis de vivenciar. Tornamo-nos muito pobres em experiência liminares (*Swellenerfahrungen*).” (GAGNEBIN, 2014, p. 38) O primeiro ultrapassou todos, em alta velocidade, numa sede do imediatismo,

<sup>12</sup> Expressão utilizada pelos mestres saveiristas para dizer que as condições naturais eram propícias para navegar com a vela içada - o vento era o meio que fazia o barco deslocar, guiado pelos marinheiros à bordo.



em linha reta, experienciando a travessia impondo um tempo que não aquele dado pela natureza e o conhecimento técnico de navegação dos marinheiros.

As transições devem ser encurtadas ao máximo para não ‘se perder tempo’. O melhor seria poder anulá-las e passar assim o mais rápido possível de uma cidade a outra, de um país a outro, de um pensamento a outro, de uma atividade a outra, como passamos de um programa de televisão a outro com o mero toque na tecla do ‘controle remoto’, sem nos demorarmos *inutilmente* no limiar e na transição. (GAGNEBIN, 2014, p. 38)

Este choque entre tempos evoca um distanciamento entre a vivência relata anteriormente e as interlocuções realizadas com os mestres saveiristas. Portanto, evoco o encontro com dois sujeitos distintos: Mestre Mirico e Mestre Denico. O primeiro surge a partir de atividades realizadas pela Tectônica, grupo de pesquisa em madeiras da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (FAUFBA). O segundo, apresentado anteriormente, ainda nos proverá maiores contribuições.

O contato com as atividades de extensão do grupo Tectônica veio, portanto, prover mais substratos para a pesquisa aqui apresentada. O grupo se aproximou de mestres saveiristas e de carpintaria naval do Recôncavo a fim tomar conhecimento e registrar as técnicas artesanais com embarcações de madeira, assim como das aplicações do material na construção dos saveiros. Ao ter conhecimento desse contato e do cronograma de atividades, participei de duas delas ministradas pelo grupo: uma visita de campo, realizada no dia 19 de novembro de 2017, e a conversa com os mestres do ofício, na FAUFBA, no dia 21 de novembro de 2017.

No primeiro momento, fomos de encontro ao mestre saveirista João “Mirico”, morador do povoado de Nagé, à margem do rio Paraguaçu, no município de Maragogipe<sup>13</sup>. Tivemos a oportunidade de conhecer o saveiro Novo Cruzeiro e navegar pelo rio Paraguaçu. A embarcação foi comandada por um jovem mestre saveirista, Zezé, aprendiz do próprio mestre Mirico. Navegamos com o pano do saveiro içado, sendo levado pelo vento, pelas águas do rio na velocidade colocada pela natureza, enquanto o Mestre Mirico nos apresentava as partes de compõem um saveiro. Com a “maré pequena” (ou seja, com vento fraco para mover a embarcação), navegamos parte do trajeto à motor. Atualmente, os poucos saveiros que existem na Bahia tiveram as suas estruturas adaptadas para a instalação de motor. Outros tantos, foram convertidos em escunas, para uso em atividades de lazer e turismo (SMARCESKI, 2001).

---

<sup>13</sup> Segundo Passos (2014), esta é a região no Recôncavo baiano que tem a maior concentração de saveiros e mestres saveiristas - das 19 (dezoito) embarcações remanescentes, 15 (quinze) se encontram em Coqueiros, distrito da Maragogipe. É também nesta região que foi formada a Associação dos Saveiros de Vela de Içar da Bahia (ASVIBA). Entre os motivos para o surgimento desta organização, temos as dissidências ocorridas durante o processo de patrimonialização do saveiro “Sombra da Lua”. Este processo, mobilizado pela Associação Viva Saveiro, promove a salvaguarda do objeto (embarcação), suscitando tensionamentos entre os mestres, portadores do saber tradicional de navegação e de carpintaria naval. Para maiores detalhes desse processo, ver Passos (2014).



Contudo, a conversão das embarcações não contemplou todas as existentes - realidade intrinsecamente ligada ao esvaziamento paulatino da prática de navegação tradicional no horizonte da Baía de Todos os Santos. Esse movimento ocorreu fundamentalmente devido ao desmonte do sistema de navegação mercante realizado pelas embarcações tradicionais do Recôncavo, entre a década de 1960 e 1970. Neste período, passou-se a realizar incentivos para os meios de transporte rodoviário. Os saveiros não encontravam espaço para disputar com o sistema criado pela expansão da infraestrutura rodoviária no território brasileiro, tanto por uma questão financeira (segundo relato dos próprios mestres<sup>14</sup>, o transporte por meio rodoviário era muito mais barato do que pelos saveiros), quanto pela agilidade de traslado que os veículos motorizados apresentavam em comparação com os barcos.

A introdução posterior de meios terrestres de transporte motorizado (rodoviário e ferroviário), assim como de novos tipos de embarcações, de maior tamanho e capacidade de cargas e passageiros, constituiu um dos fatores que veio a causar a perda de importância e quase desaparecimento de veículos aquáticos característicos da BTS [Baía de Todos os Santos], tal como das canoas de transporte e pesca e dos saveiros. (CAROSO et. al, 2011, p. 15)

Em paralelo à esta ocorrência, o sistema de abastecimento mercantil estavam em vias de transformações. Para a compreensão dessa mudança, primeiro precisa-se vislumbrar, mesmo que superficialmente, como funcionava o modo de produção agrícola de subsistência do Recôncavo e o sistema cargueiro mercantil. Os saveiros realizam o transporte de diversos itens agrícolas, cultivados em todo o Recôncavo, aportando-os nas rampas das feiras livres distribuídas ao longo da extensão marítima litorânea da cidade de Salvador. Nas palavras dos mestres saveiristas, essa rede de produção realizava a “manutenção de Salvador”. Da cidade de **Maragogipe**, vinha jiló, farinha, maxixe e manga; de **Coqueiros**, porco e carneiro; de **Nazaré**, além da farinha, traziam banana e carne seca salgada; de **Maragogipinho**, vinha o “burro morto” (conhecido também como açúcar mascavo); de **Ilha de Maré** (pertencente à municipalidade de Salvador), vinha a cana-de-açúcar e o salangó (um tipo de aipim).

Barcos das mais diversas localidades aportavam na cidade de Salvador, cujo tempo de travessia possuía medidas muito específicas. Segundo Mestre Denico, de Cacha Pregos à Salvador, navegando em “vento largo”, a travessia levava o tempo necessário para cozinhar o cozido<sup>15</sup> na panela de barro. Um referencial de tempo outro; o tempo necessário para realizar o traslado não era medido pelos ponteiros dos relógios, mas sim pelo tempo das atividades cotidianas.

---

<sup>14</sup> As informações fornecidas pelos mestres estão apresentadas neste momento do texto como de autoria de ambos porque, em certa medida, foi assim que ocorreu. Os dados apresentados eram bem semelhantes e, segundo eles próprios, os mestres não se conheciam. Isso aponta para o entendimento de uma experiência compartilhada entre os dois, e muito possivelmente com outros saveiristas. Partilha esta que não encontrei narrada em nenhuma bibliografia - ou pelo menos, não com tamanho detalhe.

<sup>15</sup> Prato tradicional de várias localidades brasileiras, onde, em cada qual, é constituída de uma forma. Na Bahia, o cozido costuma ter maxixe, repolho, batata, batata doce, cortes diversos de carne, banana, abóbora, cenoura.

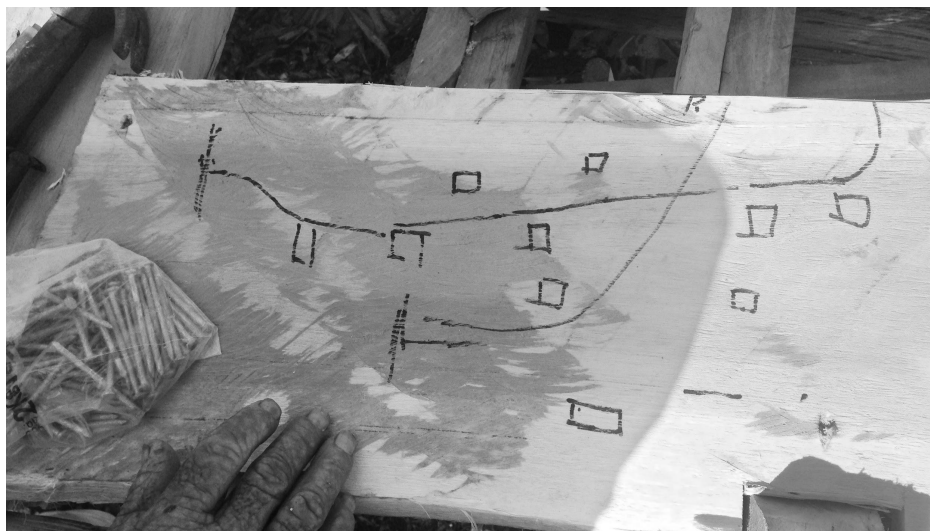


Imagem 02: Cartografia realizada pelo Mestre Denico com as localidades indicadas anteriormente e com o trajeto realizado pelos barcos. Foto: Autoria própria.

Todos os produtos transportados pelos saveiros eram comercializados nas feiras livres, distribuídas no território ao longo do litoral da Baía de Todos os Santos.

Todos os dias, a feira prossegue. [...] Olhe, das ladeiras da cidade alta, o formigueiro à beira da enseada. Os barcos chegando, e saindo. Outros encostados ali perto, como que enterrados na areia, aguardando a alta da maré. De onde vieram? O que trouxeram? Que caminhos percorreram? Que produtos carregam? São os saveiros que vêm de todas as partes do Recôncavo. Trazem os mais variados produtos da terra baiana; bananas em cachos semiverdes, laranjas, cerâmica, aipim, os quiabos para os mais coloridos carurus, a pimenta malagueta de fascinantes efeitos; cana-de-açúcar de Santo Amaro; abóboras, tomates e pimentões; monte de verduras junto aos garrafões de dendê de todas as comidas; até as gaiolas de pássaros que não sabemos se cantam, até o louro imponente e malicioso no seu alto poleiro. Até o sagüim ali exposto pelo menino que vende, quem sabe, com lágrimas nos olhos, pela necessidade do dia difícil que passa. Depois as barracas das mais variadas comidas. Brilham sobre a toalha branca do botequim ao ar livre, as jóias do caruru, do vatapá, do efó, do acarajé, da galinha de xinxim ou do abará. E numa imensidade de modelos e de formas a cerâmica de panelas, tigelas, pratos, bilhas e copos. Vejam-se as suas linhas, os seus desenhos. Para esta feira dos mil produtos, vem toda a população pobre da cidade para em grande parte se abastecer. Há outras feiras, há outros centros de abastecimento, mas quantas centenas de pessoas não descem a Ladeira da Água Brusca, não vêm do lado da Calçada, para procurar os produtos que necessitam para a sua subsistência. (TAVARES, 1951, p. 88-89)

A cidade possuía uma infra estrutura a fim de receber as embarcações e os seus produtos, conforme assinala os mestres, ao indicar a existência de diversas rampas na borda marítima de Salvador - Plataforma, Ribeira, Água de Meninos, Mercado (onde hoje se localiza



o Mercado Modelo), Barra. Rampas que embarcavam e desembarcavam produtos, assim como pessoas advindas das mais diversas localidades do território baiano.

Mestres e tripulantes se preparam para as complicadas manobras de atracação, arriam as velas, e o saveiro, lentamente, se acomoda na pequena enseada. E começam a sair dos saveiros balaios de quiabos, de mangas, porcos, mantas de toucinho, latas de dendê, feixes de lenha, cajus, mudanças, cerâmica e um mundo imprevisível de coisas; tudo é desembarcado na cabeça dos carregadores, verdadeiros equilibristas que passam de um saveiro a outro com agilidade de gatos, não importa se levam três sacos de farinha ou um galo de briga, a elegância é a mesma. No desembarcar cachos de banana ou feixes de lenha jogam a carga que é aparada por outro, e por outro até que é arrumada no cais. (CARYBÉ, 1987, p. 223-225)

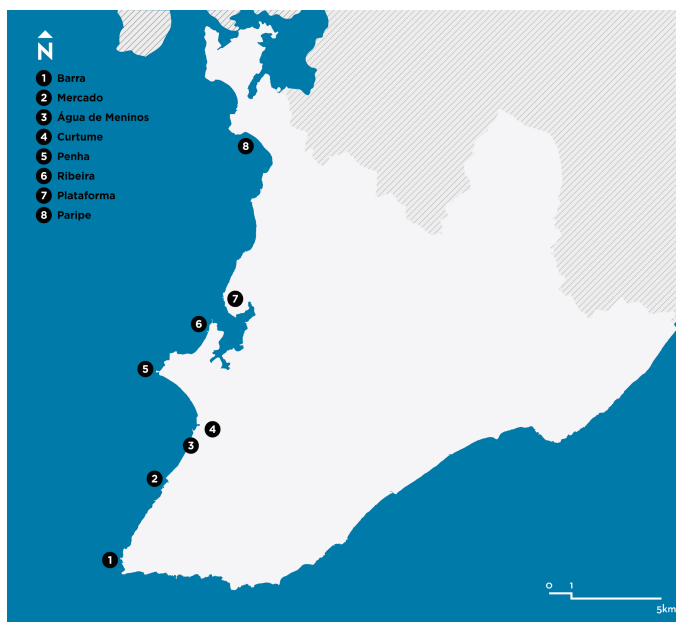


Imagem 03: Mapa com a localidade das feiras livres de Salvador segundo relato dos mestres saveiristas. Autoria própria.

Muitas das rampas eram localizadas próximas às feiras livres, nas localidades mencionadas anteriormente. Contudo, em prol de uma ideia de progresso e modernização, que criminalizava e depreciava a espacialidade popular, inicia-se entre uma porção da população, detentora dos meios de circulação de informação, uma campanha pela supressão das feiras livres, indicando, assim, uma pressão social pela mudança dos hábitos comerciais urbanos.

Comércio varejista evoluiu, aparelhou-se para suprir as necessidades da população [...]. O que não evoluiu foi a maneira de encarar o problema, permitindo que uma tolerância ilimitada tornasse possível a existência e desenvolvimento de um comércio marginal, incapaz de responder às necessidades de consumo de uma cidade moderna. (Jornal A Tarde, 1963 *apud* PAIM, 2005, p. 52)





Em 1960, a primeira rede de mercado se instala em Salvador<sup>16</sup> e em de 1973, é estabelecida a Central Estadual de Abastecimento (CEASA), cujo o objetivo é o de construir uma dinâmica outra de abastecimento agroalimentar. Instalada na Estrada Velha do Aeroporto, não se torna mais necessário ir até o centro da cidade para a revenda dos produtos. Os produtos chegavam no limite da cidade, e redistribuídos ao longo do território pelas novas estradas, desenvolvidas a partir dos anos 1960. A modificação da lógica mercantil e de distribuição de produtos ocorre em paralelo com a expansão da malha rodoviária. A abertura e extensão de vias em Salvador ocorre em maior intensidade a partir deste período, após o golpe da Ditadura Militar. A estrutura viária criada foi feita, em certa medida, de acordo com os planos do Escritório de Planejamento Urbano da Cidade de Salvador (EPUCS).

O EPUCS elabora, entre 1942 e 1947, um plano de cidade a partir de um extenso trabalho de campo, de modo a desenvolver uma leitura sobre a situação urbana corrente. Desenvolve, portanto, um extenso trabalho de campo a fim de registrar as condições geomorfológicas e sociais da cidade, por meio de uma abordagem multidisciplinar, construindo assim, uma “enciclopédia urbanística da Cidade do Salvador”. Mário Leal Ferreira, o politécnico coordenador do escritório, apontava a necessidade da investigação histórica e científica anterior ao planejamento do espaço. A compreensão do presente e do passado são elementos essenciais para desenvolver a “evolução da cidade”.

Baseado na ideia de evolução (...) Mário Leal Ferreira busca estabelecer um corpo de doutrinas e princípios que possa dar conta do processo de transformação urbana do ponto de vista conceitual. Ou seja, trata-se de construir uma curva de crescimento que, a partir da análise do passado e dos “novos fatores operantes na evolução da humanidade”, permita sua extrapolação no futuro, corrigindo os “defeitos” da cidade e o “desconfiguramento das primitivas características”. (FERNANDES, 2014, p. 72)

A leitura do configuração e condição geomorfológica de Salvador, uma cidade com o relevo bastante acidentado, com um sistema hidrológico complexamente relacionado, levou à determinação das propostas apresentadas. A malha dos sistemas urbanos propostos (escoamento, rede de fornecimento água, rede de esgoto, rede de tráfego de veículos) seriam, portanto, estruturados entre as muitas cumeadas ao longo do território, realizando a conexão das diversas zonas da cidade. Para tal, desenvolve-se um complexo sistema de avenidas de vale. Na parte inferior do vale, avenidas de maior velocidade são implantadas, interligando as diversas áreas urbanas. Nas cumeadas, vias locais são estruturadas de acordo com as diretrizes ocupacionais de cada região.

O plano de Salvador realizado pelo EPUCS não vem a ser materializado conforme concebido. A partir dos anos 1960, inicia-se a implantação do sistema rodoviário indicado no plano, principalmente após o golpe da Ditadura Militar, em 1964. A construção da estrutura

---

<sup>16</sup> VASCONCELOS (2016, p. 399)



rodoviária é realizada sem considerar outros aspectos do planejamento realizado, tais como o zoneamento regional, os parâmetros de ocupação das cumeadas, o desenvolvimento dos parques lineares nas avenidas, entre outros. A expansão do sistema viário abre a possibilidade de ocupação de novos territórios, cuja regulamentação não é devidamente realizada pelo Estado. Um mercado de terras é ampliado sem a devida regulação e controle do ordenamento, uso e ocupação do solo. Desta forma, o acesso a este se destinou a uma parcela específica da população, que possui os meios demandados pelo mercado imobiliário; não houve, portanto, uma política habitacional a fim de sanar o déficit de moradia. Assim, a nova estrutura urbana se desenvolve atrelada ao capital especulativo.

**Tabela 01: Desenvolvimento rodoviário de Salvador 1949-1978<sup>17</sup>**

Avenida	Período de construção
Avenida Centenário	1949
Avenida Otávio Mangabeira	1949
Tunel Américo Simas	1952-1966
Avenida Vasco da Gama	1955-1959
Avenida Contorno	1958-1962
Avenida Barros Reis	1961-1963
Avenida San Martin	1963-1964
Estrada CIA-Aeroporto	1967
Avenida Presidente Castelo Branco	1968
Avenida Antônio Carlos Magalhães	1966-1975
Avenida Tancredo Neves	1968
Avenida Garibaldi	1969-1972
Avenida Vale do Canela	1970-1974
Avenida Vale do Bonocô (Mário Leal Ferreira)	1970
Avenida Suburbana (Afrânio Peixoto)	1971
Avenida Magalhães Neto	1970-1974
Avenida Juracy Magalhães	1970-1978
Avenida Paralela (Luiz Viana Filho)	1971-1974
BA-528 (Via Paripe-CIA)	1977
Avenida Vale do Ogunjá	1978

Fonte: Vasconcelos (2016).

Ainda no ano de 1973, as embarcações são proibidas de atracarem na rampa do Mercado<sup>18</sup>. A partir dessa série de eventos, observa-se o desmonte tanto das feiras livres

<sup>17</sup> Nem todas as estruturas viárias indicadas nessa tabela fazem parte do plano do EPUCS. O que se busca evidenciar com essa cronologia é o grande número de vias que foi desenvolvida a partir dos anos 1949. A Avenida Centenário é, inclusive, a primeira avenida de vale construída dentro do planejamento desenvolvido pelo EPUCS. Depois desta, a materialização das vias do plano será somente a partir dos anos 1960.

<sup>18</sup> Localidade 2 indicada na imagem 03.

quanto do abastecimento da cidade pelo mar, ou seja, a desarticulação de hábitos populares e tradicionais.

A opção pelo transporte rodoviário teve graves conseqüências para a área portuária de Salvador: em primeiro lugar, a eliminação do importante transporte aquático realizado pelos saveiros na Baía de Todos os Santos; em seguida, com a implantação da Central de Abastecimento Alimentar (CEASA) na periferia da cidade e a transferência da importação, do exterior, para os produtos oriundos do Sudeste brasileiro, o caminhão tornou-se a base dos transportes de mercadorias. Com o declínio do transporte marítimo de passageiros, transferido para os ônibus e aviões, a ‘porta de entrada’ de Salvador deixou de ser o seu porto. (VASCONCELOS, 2016, p. 466)

As feiras livres são desarticuladas justamente por não coincidirem com o ideal de espaço planejado e ordenado. As narrativas historiográficas indicam tentativas diversas de desmonte desses espaços pelos meios legais e administrativos, contudo nenhuma ação institucionalizada vingou. Nem mesmo a supremacia da estrutura rodoviária. A população que construía e mantinha essas urbanidades resistia fortemente. Para a efetivação do extermínio de espaços tão degradantes para o bom funcionamento da cidade idealizada, o soterramento não dava conta - foi preciso queimar vivo esses espaços, como foi o caso da Feira da Água de Meninos<sup>19</sup>.

“Feirantes de Água de Meninos já admitem necessidade de mudança.” Essa notícia informava que cerca de 80 mil metros quadrados seriam aterrados até o final do ano (1963), numa área próxima a enseada de São Joaquim, destinada ao reassentamento da Feira. O engenheiro Georges Humbert, falou sobre as providências adotadas pela Companhia Docas da Bahia, mediante acordo firmado entre a Prefeitura de Salvador, a Capitania dos Portos e Sindicato dos Feirantes, desde 1959, para remoção dos feirantes. Segundo o técnico, tal mudança não foi efetivada naquela época em virtude da alegação dos representantes dos feirantes de que a área aterrada não comportaria todas as barracas que existiam em Água de Meninos. (PAIM, 2005, p. 52)

### III. Relação mar-cidade: um elemento originário da cidade de Salvador.

A relação do mar com a cidade analisada a partir da navegação não se dava somente pelos saveiros, coexistindo com um sistema de navegação em maior escala. Desde o século XV, a Baía de Todos os Santos era a “porta principal” de acesso à Salvador, pelo porto existe na região do Comércio. No início do século XIX, empresas implantam sistema de navegação à

---

<sup>19</sup> Localidade 3 indicada na imagem 03



vapor na região, a fim de tornar “mais ágil as relações da capital com as cidades mais importantes do Recôncavo, por meio do serviço costeiro e fluvial”. (PINHO, 2016, p. 139)

Entre as diversas empresas existentes, destaca-se a *Companhia de Navegação da Bahia* (CNB), que realizava travessias de cabotagem, ou seja, travessias na costa litorânea de Salvador e do Recôncavo. Criada pela iniciativa privada em 1858<sup>20</sup>, acaba sendo incorporada ao Estado posteriormente no século XX<sup>21</sup>. Com advento da expansão da malha rodoviária, essa estrutura é renegada até uma proposta de reconfiguração na gestão do governador Luiz Vianna Filho (1967-1971). A reestruturação do sistema de cabotagem exigia um capital indisponível, portanto optou-se por concentrar as travessias em uma só linha Salvador-Itaparica. Em 1967, é definido um protocolo “[...] estabelecendo, entre as diretrizes para a reformulação da empresa, um projeto de organização de um serviço de ferry-boat [...]” (CNB, 1994, p. 14 *apud* ANDRADE et al., 2003, p. 66) O desenvolvimento do sistema *ferryboat* incluiu não somente uma nova frota de embarcações, que permitiam o embarque de automóveis, mas também a construção do terminal ao lado da feira de São Joaquim, além da construção da Ponte João das Botas, mas conhecida como a Ponte do Funil. Esta ponte, construída voltada para o Rio Jaguaripe (ou seja, oposta à Baía de Todos os Santos), surge como estrutura de conexão de Salvador para a região do baixo sul do Estado.

A construção da Ponte do Funil em 1968 (uma das primeiras obras de concreto pré-moldado da Bahia), veio constituir a ligação entre Ilha de Itaparica e o continente, como complemento viário do sistema *ferryboat* no terceiro quartel do século XX. (PASSOS, 2014, p. 104)

A gestão desse sistema enfrentou ao longo dos anos o descaso administrativo por parte do Governo, justificando a dificuldade de sua manutenção pelo déficit orçamentário. Assim, na gestão de Paulo Souto (1995-1998), privatize-se o equipamento em meio ao afã neoliberal. Desde então, o gerenciamento da travessia passa de consórcio para consórcio, enfrentando sucessivos episódios de negligência administrativa. Evidencia-se uma operação de sucateamento desse meio de deslocamento: em meio às enormes filas do *ferryboat*, não se apresenta um projeto eficiente de gestão como resposta para as dificuldades enfrentadas, mas sim a proposta de um megaequipamento na forma de uma ponte sobre o mar da Baía de Todos os Santos<sup>22</sup>, ligando Salvador à Itaparica.

A pesquisa não visa se enveredar por um caminho que explore só e somente só a prática de navegação, tradicional ou não, e carpintaria naval. A aproximação com essa prática e com os sujeitos atrelados à esta trouxe potentes perspectivas reflexivas em torno da relação entre o mar e a cidade. Os relatos apontam, primordialmente, a constituição de uma antiga rede socioeconômico entre as localidades do Recôncavo baiano, a partir de dinâmicas entre as mais diversas escalas e agentes: do micro ao macro, do popular aos espaços

---

<sup>20</sup> VASCONCELOS (2016).

<sup>21</sup> ANDRADE (2003).

<sup>22</sup> Falar brevemente da ponte.



institucionalizados de poder. Denota, portanto, uma perspectiva metropolitana, posto as relações territoriais em rede, o fluxo de pessoas e serviços, na qual Salvador era a centralidade. “De Salvador, pode-se dizer, de certo modo, que nasceu predestinada ao papel de metrópole.” (SANTOS, 1956, p. 190) Contudo, ao se estruturar institucionalmente as regiões metropolitanas brasileiras, a partir de 1973, as dinâmicas territoriais “metropolitanas” existentes não foram consideradas. A vocação “originária” da região foi colocada de lado para a construção de um projeto de futuro industrial<sup>23</sup>.

A partir do conceito de “origem” evocado por Walter Benjamin, construo a hipótese de que a relação com o mar é elemento originário à cidade de Salvador. Conforme Benjamin (1984, p. 67) coloca, “a origem, apesar de ser uma categoria totalmente histórica, não tem nada que ver com a gênese.” A relação do mar com essa porção de território não se configura como um elemento que existe desde a origem cronológica da vida<sup>24</sup>; surge, de forma dialética, a partir de uma sequência de ações e interações, das construções entre aspectos sociais e naturais. “O originário não se encontra nunca no mundo dos fatos brutos e manifestos, e seu ritmo só se revela a uma visão dupla, que o reconhece, por um lado, como restauração e reprodução, e por outro lado, e por isso mesmo, como incompleto e inacabado. (...) A origem, portanto, não se destaca dos fatos, mas se relaciona com sua pré e pós-história.” (BENJAMIN, 1984, p. 68)

Salvador surge enquanto cidade a partir da investida colonizadora portuguesa, movimento este que se deu pelo mar. Construiu-se e consolidou-se a partir do mercado de pessoas escravizadas provindas massivamente do continente africano. Portanto, pelo mar se constituía uma rede socioeconômica, por onde vinham os meios de produção (mão de obra, técnicas e insumos que não eram possíveis de serem desenvolvidos ou encontrados na colônia). Neste violento processo, não somente os modos de vida colonizadores foram consagrados, mas também em disputa com daqueles que foram escravizados, povos negros e índios. A relação entre o mar e a cidade evoca, portanto, o embate entre as distintas esferas de poder, de saber e de vida, produzindo, nesses atritos, modos distintos de existência, de interações com os espaços construídos e concebidos (LEFEBVRE, 2000) e com os sujeitos implicados nesses espaços.

Não se pode dizer que os modos de fazer e de viver colonizadores provenientes no século XV permanecem da mesma forma, imaculados, assim como não podemos dizer o mesmo dos modos de vida dos povos negros e indígenas, dos ofícios tradicionais, das

---

<sup>23</sup> A Região Metropolitana de Salvador foi criada em 1973 pela LCP 14/1973, constituída pelos municípios Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz (atualmente, Pojuca e Mata de São João estão incorporados). Essa formação territorial sucede de modo a fortalecer a integração do mercado nacional na produção industrial. Não somente uma malha rodoviária foi desenvolvida para atender esse desejo, mas também a construção de centros industriais. Desde os anos 1960, pólos industriais foram implementados na região: em 1966, surge o Centro Industrial de Aratu, adaptado de um projeto realizado pelo arquiteto Sérgio Bernardes (SAMPAIO, 2015); em 1978, instala-se o Pólo Petroquímico de Camaçari (atualmente conhecido como Polo Industrial de Camaçari), ocupando um espaço entre Camaçari e Dias D’Ávila. Ademais, anterior a estes, em 1949, começa as obras da construção Refinaria Landulpho Alves (finalizando em 1950), localizada na região de Mataripe, pertencente ao município de São Francisco do Conde.

<sup>24</sup> “(...) a origem se opõe à gênese, como a história natural à história enquanto processo globalizante de desenvolvimento.” (GAGNEBIN, 2013, p. 9)



manifestações populares etc. Contudo, é cabível apontar que, em certa medida, permanecem as disputas de manifestar a vida, os conflitos entre formas distintas de pensamento e de concepção. Não somente os embates de outrora reverberam no tempo de agora, mas também as manifestações de vida diversas. Desta forma, torna-se evidente a coexistência de tempos diversos no espaço, apontando a complexidade de tempos<sup>25</sup>, as heterocronias urbanas.

*As heterocronias urbanas* seriam essas coexistências de tempos distintos nas cidades, coexistências não pacificadas, que causam estranhamentos, conflitos, choques. Seriam como descompassos, arritmias, um tipo de furo ou rasgo que abre um tempo dentro do outro, que cria uma brecha ou desvio temporal, onde temporalidades múltiplas podem emergir; um tipo de solução ou tropeço que rechaça qualquer lógica temporal positivista, linear ou teleológica: montagens de tempos heterogêneos. (JACQUES et al., 2017, p. 298)

Portanto, não pretendo construir um trabalho de historiografia dos saveiros e seus mestres, ou mesmo da sua permanência no território<sup>26</sup>. Atenta a um trabalho que lança um olhar no passado para entendê-lo no hoje, de modo que:

(...) a exigência de rememoração do passado não implica simplesmente a restauração do passado, mas também uma transformação do presente tal que, se o passado perdido aí for reencontrado, ele não fique o mesmo, mas seja, ele também, retomado e transformado. (GAGNEBIN, 2013, p. 16)

Desejo abrir, a partir da trajetória aqui apresentada, caminhos de pesquisa para o entendimento que denomino práticas e territórios populares marítimos - atividades e espaços que se relacionem com o mar, seja na chave no trabalho, seja na chave do lazer, que se aproximam de práticas tradicionais. O foco não se encontra somente na navegação, mas também na pesca, na mariscagem, na carpintaria naval - práticas que estão, de toda sorte, imbricadas.

Entender a relação mar-cidade na contemporaneidade é problematizar as operações de urbanas que buscam reconfigurar o espaço em prol da *valorização social do mar*, “principalmente para o circuito imobiliário voltado, sobretudo, para a atividade do turismo, exigindo e impondo novas bases de adequação desses espaços aos interesses de alguns segmentos do capital.” (SOUZA, 2014, p. 36). Destaca-se, assim, uma produção dentro do campo do urbanismo (e de sua historiografia) que trata de propagar e perpetuar algumas lógicas em detrimento de outras. As contínuas transformações urbanas, apoiados em discursos de progresso e modernização, promovem sucessivas ações de ataque às práticas

---

<sup>25</sup> “Mas sim de considerar a complexidade de tempos, através das sobrevivências, das emergências de outros tempos, das reminiscências, dos excessos, das sobras e dos restos de tempos distintos que sobrevivem, ou ganham uma sobrevida, em outros tempos, ou seja, que vivem além de seu próprio tempo, ou ainda, através daquilo que se mantém vivo na memória.” (JACQUES et al., 2017, p. 296)

<sup>26</sup> Existe uma produção acadêmica (dissertações, pesquisas, publicações etc) que contempla essa perspectiva, vide Passos (2014) e Caroso et. al (2011).





tradicionais e de territorialidades onde se manifestam. A atuação das instituições de gestão pública e do capital, com seus interesses diversos e, por vezes, confluentes, desarticulam e enfraquecem de práticas, como a dos saveiristas, que persistem nos seus modos de fazer e de vida.

Entre projetos urbanos em prol de um desenvolvimento econômico específico, geralmente atrelado à atividades do lazer e do turismo, e as práticas populares, temos um constante jogo de forças que se manifestam em disputas. Conflitos tais que se configuram como caráter originário na relação mar-cidade.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Débora Safira; et al. A Implantação do Sistema Ferry-boat: Um resgate histórico. *SEPA*, Salvador, v. 7, n. 7, p.65-68, 2003.
- ARAÚJO, Ubiratan Castro de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio. (org.) *Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador: EDUFBA, 2011. p. 49-67.
- BENJAMIN, Walter. *Origem do Drama Barroco Alemão*. Trad. bras. Sérgio. Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- BENJAMIN, Walter. *Passagens*. TIEDEMANN, Rolf; BOLLE, Willi; MATOS, Olgária Chaim Feres (Org.). Trad. Irene Aron e Cleonice P. B. Mourão. Belo Horizonte: UFMG/Imprensa Oficial de São Paulo, 2009.
- CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio. Introdução. In: \_\_\_\_\_ (Org.) *Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador : EDUFBA, 2011. 13-23 p.
- CARYBÉ. *As Sete Portas da Bahia*. 5a. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Record, 1987.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.
- FERNANDES, Ana. A contratação de um plano de urbanismo para a cidade do Salvador - EPUCS: Contexto, personagens, conexões. In: FERNANDES, Ana. (org.) *Acervo EPUCS: contextos, percursos, acesso*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2014.
- GAGNEBIN, Jeanne Marie. *História e Narração em Walter Benjamin*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.
- GAGNEBIN, Jeanne Marie. *Limiar, aura e rememoração: Ensaio sobre Walter Benjamin*. São Paulo: Editora 34, 2014.
- GOMES, Célia Conceição Sacramento. Maré subiu, maré desceu: Louvores a Santa Amaro de Cacho Preggo no trânsito festivo para Jaguaripe. In: TAVARES, Fátima; BASS, Francesca (Org.). *Festas na Baía de Todos os Santos: visibilizando diversidades, territórios, sociabilidades*. Salvador: Edufba, 2015. p. 185-197.



- JACQUES, P. B. et al. Salvador, cidade do século XX: a partir das memórias de Pasqualino Romano Magnavita. *Redobra*, Salvador, ano 5, n. 14, p. 89-94, 2014.
- JACQUES, P. B. et al. Temporalidades. In: BRITTO, F. D.; JACQUES, P. B. *Corpocidade: gestos urbanos*. Salvador: Edufba, 2017.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.
- PAIM, Márcia Regina da Silva. *Do Sete a São Joaquim: o cotidiano de "mulheres de saia" e homens feirantes em feiras soteropolitanas (1964 - 1973)*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia . Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História. Salvador, 2005.
- PASSOS, Antonio Marcos de O. *Bordejós, Tensão e Resistência: A Patrimonialização do Saveiro Sombra da Lua*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia. Salvador: 2014.
- PEREIRA, Margareth da S. O lugar contingente da história e da memória na apreensão da cidade: O historiador, o estrangeiro e as nuvens. *Redobra*, Salvador, ano 4, n. 12, p.16-18, 2013.
- PINHO, José Ricardo Moreno. Salvador do século XIX: o porto que abastecia a cidade. In: CRUZ, Maria Cecília V. e; LEAL, Maria das Graças de A.; PINHO, José Ricardo M. (org.) *História e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016. p. 123-158
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. Dança de sentidos: Na busca de alguns gestos. In: JACQUES, Paola Berenstein; BRITTO, Fabiana Dultra (Org.). *Corpocidade: debates, ações e articulações*. Salvador: Edufba, 2010. p. 24-41.
- SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade de Salvador: Estudo da geografia urbana*. 2. ed. 1 reimp. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012.
- SAMPAIO, Antonio Heliodório L. *Formas urbanas: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador: Quarteto/PPGAU-FAUFBA, 2015.
- SMARCEVSKI, Lev. *Graminho: A alma do Saveiro*. Org. Bruno Furrer, versão para o inglês H. Sabrina Gledhill. 2ª Ed. Salvador: Governo do Estado da Bahia / Odebrecht / Centro Náutico da Bahia – CENAB, 2001.
- SOUZA, Luiz Antonio de. *O Urbanismo na interface do turismo: Usos e apropriações especulativas do litoral da Bahia*. 2014. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.



TAVARES, Odorico. *Bahia: imagens da terra e do povo* . 3. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Tecnoprint (Brasileira de ouro), 1951.

VALLADARES, Lícia. Os dez mandamentos da observação participante. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 22, n.63, São Paulo, 2007. p. 153-155.

VASCONCELOS, Pedro de A. *Salvador: transformações e permanência (1549-1999)*. 2. ed. rev. ampl. Salvador: EDUFBA, 2016.