

Saveiros de Vela de Içar: 400 anos de história

Ameaças, Potencialidades e Propostas

Claudio de Carvalho Mascarenhas¹

José Augusto Saraiva Peixoto²

...Saveiro da Bahia conduz / Seus mistérios de
povo, / Suas rosas de amor / E sua
fraternidade.

Jorge Amado

Existem vários Recôncavos de acordo com o
dinamismo dos ciclos econômicos vivenciados,
variando na tipologia do seu desenvolvimento.

Milton Santos

1. Introdução

Este texto tem como objetivo ressaltar a importância do Saveirão de Carga, embarcação artesanal de panos quadrangulares, içados e armados em um mastro, instalado acentuadamente à vante, com uma “carangueja”, por isso chamada de Saveiro de Vela de Içar, na Baía de Todos os Santos – BTS, assim como das barças e traquetes³, que navegavam em barra à fora, sobretudo no litoral do Grande Recôncavo – GR, chegando até Vitória do Espírito Santo. O Saveiro encontra-se presente na memória coletiva e no imaginário do povo baiano, sendo forte elemento físico e tangível, inscrito na cultura (ícone - símbolo emblemático, como o resultado das ações objetivas do povo), a exemplo da Capoeira, do

¹ Consultor em Gestão Pública e Gestão Ambiental. . Engenheiro (FEI, 1977). Membro do Conselho Consultivo do GERMEN – Grupo de Defesa e Promoção Socioambiental. E-mail: gps_claudiomascarenhas@yahoo.com.br

² Mestre em Engenharia Ambiental e Urbana (UFBA,2008). Especialista em Gestão e Conservação de Recursos Hídricos (UCSAL, 1999). Arquiteto (UFBA,1986). Fundador e atual membro da Coordenação Executiva do GERMEN – Grupo de Defesa e Promoção Socioambiental. E-mail: j.a.saraiva@ig.com.br

³ As barças e traquetes diferenciam-se dos de *Vela de Içar* pela proa de pouco lançamento; pelo casco de fundo em “v” combinado com o redondo – para mares fortes e longos percursos e pela múltipla mastreação e outros tipos de velas.

Acarajé e do Samba de Roda que, no dizer de Araujo (2008), configuram uma “estética das manifestações do Recôncavo Baiano”.

O estudo sobre essa embarcação ultrapassa os limites da sua contribuição para a beleza cênica, ganhando sua análise dimensões sócio-espaciais e territoriais, além de ter possibilitado a convivência com alguns *Mestres Saveiristas*. Desse modo, esse texto reflete o envolvimento com o universo em foco, sendo um dos seus objetivos contribuir para o desencadeamento de um processo de reestruturação do sistema “Recôncavo Via Saveiro” (que integra produção, transporte e comercialização), no formato proposto pela ONG socioambientalista GERMEN⁴. Parte-se assim do pressuposto de que o Saveiro é um *produto* de interesse econômico-cultural e socioambiental, ecoeficiente e sustentável. Conforme Araujo (2008), produto é aqui compreendido, “como aquilo que é produzido pelo trabalho”. Segundo Andery et al (2004. p.11) trata-se de “uma atividade humana intencional que envolve formas de organização, objetivando a produção dos bens [e serviços] necessários à vida humana”. Deste modo, o entendimento resultante da revisão técnica do texto feita pelos autores, juntamente com o navegador e construtor naval David Hermida, reconhecido conhecedor das técnicas, dos costumes e do modo de ser dos mestres e dos trabalhadores saveiristas, assim como das características, qualidades e limitações do saveiro e dos seus habitats.

Fundamenta esse texto um conjunto de estudos e pesquisas de dados secundários em diversas fontes e conteúdos: livros e documentos técnicos, acadêmicos, históricos, artísticos e culturais; mapas e cartas náuticas; fotografias e imagens aéreas e orbitais. Foram consultados os acervos da Prefeitura Municipal de Salvador – PMS, do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia – IGHBa, arquivos de periódicos e jornais diários e do Grupo GERMEN, que tem desenvolvido incessante luta pelo *Saveiro*, entre outras campanhas na região. Também foram utilizadas anotações e apontamentos que, ao longo dos anos, foram feitos em visitas à BTS e região. Essas anotações resultam de diálogos, entrevistas, questionamentos e denúncias às autoridades constituídas, discussões com técnicos e especialistas, a exemplo do antropólogo e professor Pedro Agostinho da Silva; de David Hermida; dos diversos Mestres

⁴ O GERMEN - ONG baiana, sem fins lucrativos ou econômicos, foi fundada em 17 de agosto de 1981, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, por professores e estudantes, com o propósito inicial de lutar pela criação, defesa, conservação e recuperação das áreas verdes e espaços abertos, públicos e privados, da Cidade do Salvador e sua região metropolitana. Sua área geográfica prioritária de atuação é o Grande Recôncavo - GR, que contempla as Baía de Todos os Santos, Tinaré, Camamu e região, a bacia hidrográfica do rio Paraguaçu, e as que compõem as chamadas Bacias do Recôncavo Norte e do Recôncavo Sul. Para este território, vem construindo um plano de desenvolvimento regional, integrado e sustentável, onde o sistema dessa economia regional transportada pelos Saveiros integra um programa, que é um dos componentes do citado plano. Sobre o Sistema Saveirão de Carga: vem sendo desenvolvida e realizada pela entidade a Campanha socioambiental “Salve o Saveiro” (iniciada em 1º de janeiro de 1992, quando da realização da Procissão Marítima de N. Sr. Bom Jesus dos Navegantes) como contribuição para a formação da opinião pública e sensibilização dos governos, através de diversas atividades, a exemplo do requerimento para o tombamento dos Saveirões de Carga, como Bem do Patrimônio Cultural do Povo, (Formas de Expressão), Ofício e Saberes dos Mestres Saveiristas.

Saveiristas, como Antonio Fragoso - Mestre Muruim (“Rei do Oriente”) e Sr. Afrodísio da Silva Reis, Mestre Nute (“Vendaval II”); lideranças comunitárias e representações populares.

Todas essas fontes propiciaram a constituição de novos conhecimentos, contribuindo para o enriquecimento dos caminhos analíticos percorridos e adotados na pesquisa em curso, definindo e estabelecendo parâmetros e agregando valores para sua caracterização, na busca de identificar e elucidar o contexto histórico.

2. Um Pouco de História

De acordo com Agostinho da Silva, apaixonado por embarcações desde a adolescência vivida em Portugal, a origem maura dos Saveiros de Vela de Içár é advinda da Península Ibérica. Remonta aos saveleiros (embarcação portuguesa do século XV, detentora de muita segurança, capacidade de carga e facilidade de manobra), barco pesqueiro, robusto, de fundo chato, especializado para a captura do savel, um peixe da família do arenque, típico do Mar do Norte. No entanto, segundo o arquiteto e navegador ucraniano Lev Smarcevski, o Saveiro foi trazido da Índia pelos portugueses, tendo sido originário do antigo Egito e da China milenar, já que Salvador era parada obrigatória na rota da navegação portuguesa, desde meados do século XVI. De todo modo, conforme Artemanha Modelismo (2009), sua origem é indiana, especificamente da cidade portuária de Goa, onde existiam ótimos artesãos, trazidos pelos portugueses para o fabrico de embarcações, tão necessárias ao seu comércio, haja vista que “o Brasil ficava a meio caminho das suas outras colônias do oriente de onde apanhavam as famosas especiarias”.

Antes de desembarcarem aqui em terras brasileiras, eles passavam um período em Portugal, onde assimilavam também a técnica para construir as [...] caravelas [...] no vale das naus. Depois de serem estabelecidos no Brasil, além de construir as caravelas, notou-se a necessidade de se fazer embarcações que possibilitassem a comunicação entre os diversos povoados que afloravam às margens dos rios e do litoral daquela região. Com a falta de estradas, a comunicação se fazia basicamente pelo meio aquático. Para suprir esta necessidade apareceria o saveiro [...] Artemanha Modelismo (2009).

2.1 Sobre o processo construtivo

Esse tipo de embarcação foi muito bem adaptada, moldada e aprimorada pela população nativa aos parâmetros anemo-climáticos e geomorfológicos do Grande Recôncavo, em várias e sucessivas gerações. Tornou-se assim, fruto da evolução e da síntese de diversas culturas, do constante labor da engenharia e da arquitetura popular naval, sobretudo para o transporte de mercadorias típicas da região, oriundas das comunidades tradicionais que vivem nas margens dos rios tributários e interiores, além das

ilhas e do litoral. Os controles dos métodos, tipologias, materiais empregados, as ancestrais e rigorosas técnicas, as características (medidas e proporções corretas) e a arte de entalhar madeira e fazer as velas (cortar e costurar os panos) foram aprendidas, passadas e acumuladas oralmente e sem registros, de “pai para filho” até os mestres da carpintaria de nossos dias. Essa harmoniosa complexidade das técnicas e processos envolvidos nos variados tipos de saveiros, ocorria, era desenvolvido e se aperfeiçoava em diversos estaleiros artesanais e oficinas navais rústicas, de pequeno e médio porte, em grande parte da BTS, do litoral e comunidades ribeirinhas do Grande Recôncavo (Fig.1), sendo todo o trabalho feito à mão, sem qualquer assistência, apoio ou incentivo.

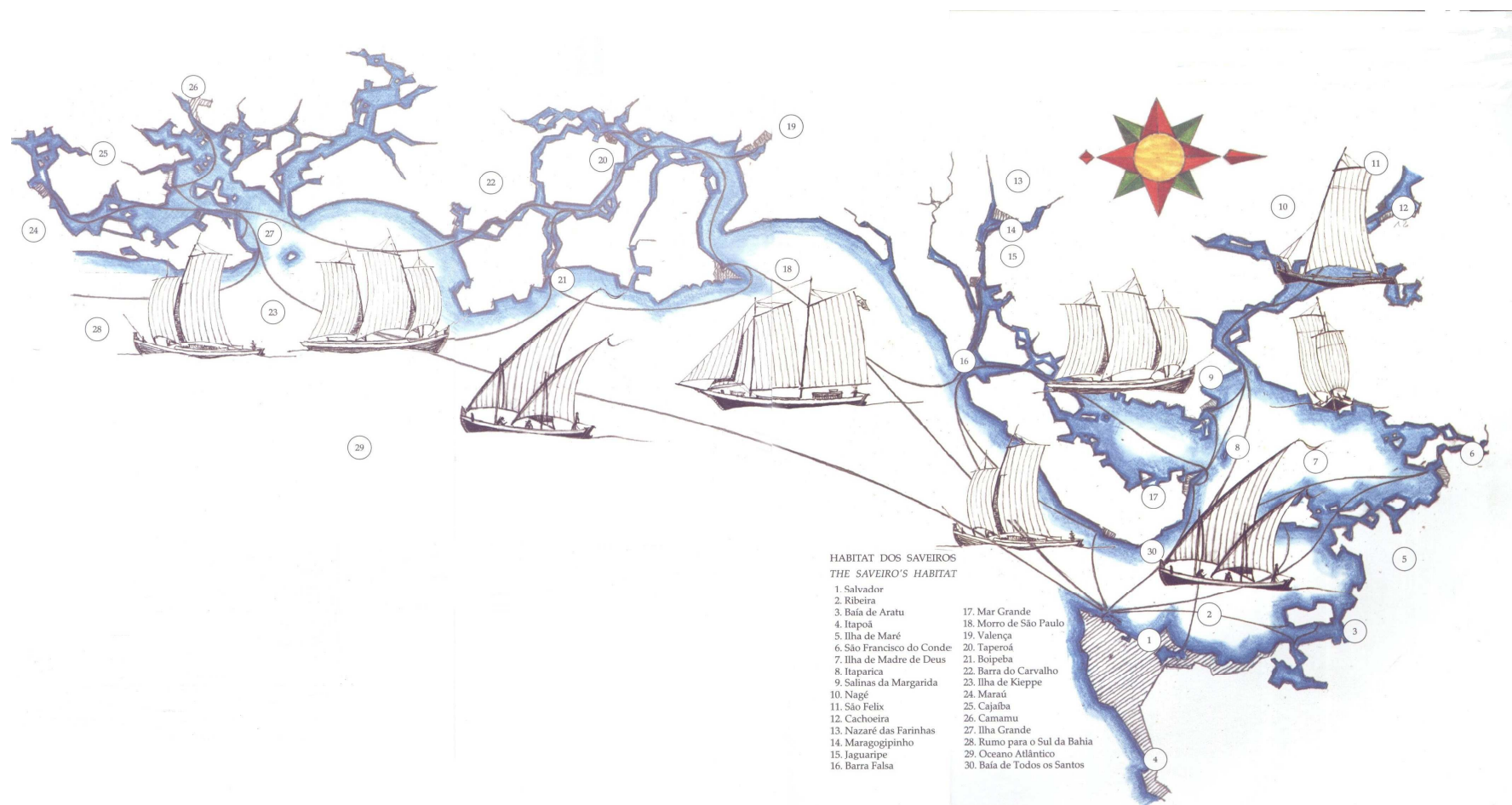


Figura 1 - Desenho de Lev Smarcevski do livro “Graminho: a Alma do Saveiro”

Os artesãos navais de Cajaíba (Camamu) são mais sintonizados com a origem holandesa e os de Valença, com a ibérica, pois ainda dominam o manejo das peças básicas para os cálculos das medidas essenciais das embarcações, a exemplo do “graminho”⁵, garantindo a forma e suas características, que propiciam a estabilidade, a agilidade, a capacidade de carga e o pequeno calado (contorno de proa, saída d’água e a posição da mastreação), assim como as peculiares, (ex.: “tijupá”⁶, câmara e corrimão), necessários para manter o padrão e a harmonia estética de todo o “conjunto da obra”. De acordo com SMARCEVSKI (1996, p.58):

os artesãos e os tiradores de madeira, principal matéria prima da época, eram cuidadosos nas derrubadas. Tinham pelas matas um respeito quase religioso, só cortavam [alguns*] árvores [galhos] específicas na qualidade e tamanho, sem desperdício. O produto era trabalhado no lugar da tiragem, [a maioria de] as peças eram transportadas [com algum trabalho iniciado] praticamente prontas, as mais leves e menores puxadas pelos homens, e as maiores por juntas de bois, sem provocar destruições ao redor. Este procedimento continua vivo entre os artesãos até hoje.

Assim, a qualidade da madeira selecionada para a fabricação caseira e artesanal dos saveiros era conhecida, definida e “escolhida à dedo”, para, em seguida, ser recortada, esculpida e aparelhada, dando formas para a montagem e os encaixes necessários, com ferramentas rústicas (enxadinhas, plaina, martelo, formão e machado, dentre outras), sendo talhada e aplainada pelas mãos simples dos Mestres Carpinteiros, ajudantes, calafates e sua gente.

As variadas espécies de madeira utilizadas, portanto, desde os primórdios da civilização brasileira, eram e são provenientes da Mata Atlântica (floresta ombrófila) e ecossistemas associados. Devido a grandes desmatamentos que o bioma vem sofrendo, houve a necessária e justa criação do Decreto Federal 750/93, finalmente sucedido pela Lei da Mata Atlântica, (11.428/06), que define e regulamenta os critérios de uso e proteção do bioma, proibindo o corte de árvores nativas. A

⁵ De acordo com Artemanha Modelismo (2009), “Graminho é o ábaco de parâmetros dos dimensionamentos estruturais e funcionais, que, na sua sabedoria inteligente, dota de um volume de informações técnicas, de forma simples e compreensiva, ao rude artesão, para a perfeita construção do saveiro de diversas capacidades. Por falta de conhecimento de uma simples divisão aritmética, os mestres com um compasso de ponta seca dividiam o graminho em quatro partes: a metade dividida pela metade e a outra metade dividida pela metade, tanto vertical como horizontal”. Conforme Celestino (2004), “trata-se de uma peça de aproximadamente um palmo de madeira, com um emaranhado de riscos aleatórios para os leigos, que dá as medidas do barco, companheiro inseparável dos mestres de carpintaria naval” Segundo De Grande (1998), “O graminho do saveiro deve ter chegado ao Brasil no século XVI, na mala de um carpinteiro naval das colônias portuguesas de Goa ou Cochim”.

⁶ Conforme Celestino (2004), o tijupá é uma peça importante (lastro [cobertura] de madeira) para a proteção (sol e chuva) das cargas e mercadorias. De acordo com Artemanha Modelismo (2009): “O tijupá é a obra viva [morta] que fica no meio do barco. Sua aparência, no caso do saveiro, é de uma pequena casa encaixada a meia-nau. A sua confecção é bem simples. No saveiro servia para proteger as mercadorias transportadas, principalmente as perecíveis, da chuva e das águas do mar”.

vulnerabilidade generalizada da fiscalização governamental vem comprometendo a aplicação da referida legislação, o que tem escasseado a jataipeba, sucupira, conduru (para os mastros), pau d'arco, massaranduba, piquí, pau'óleo, louro, camaçari, aderno e biriba (para estopas), que suportam as intempéries e garantem a longevidade das embarcações.

A experiência dos nativos, com a seleção das melhores espécies, levou ao aperfeiçoamento dos processos de construção das embarcações. Diversos tipos de saveiro foram cuidadosamente elaborados, com o auxílio do graminho, citando-se, dentre tantos, os de Vela de Içár, em suas diferentes versões, a exemplo do “rabo-de-peixe” (proa dobrada), barra à fora, que, segundo Artemanha Modelismo (2009), era o mais clássico dentre todos. Conforme De Grande (1998), “com o instrumento, os imigrantes [indianos vindos com os colonizadores portugueses] passaram a construir os barcos indianos “lantxiar” e “lantxiara”, que ficaram conhecidos como “lanxa” (que levava carga) e “lanxão” (que tinham dois mastros)”. Segundo a fonte supracitada, tem-se também que: “A baleeira já foi extinta; na “perua” a frente é arredondada e o “perné”, lembra as escunas. Complementando, Noronha (2004) afirma que são seis tipos de saveiros, sendo que, também não se encontram mais os do tipo: “... perua (extinta), perné (extinta) e pesqueiro (extinto)”. Os Saveirões de Carga responderam pelo elo transporte de forma não poluente e com ecoeficiência (tecnologia limpa) no seu “modus operandi”, notadamente no seu sistema de propulsão (energia eólica), navegando pela força dos ventos com boa performance (contravento, *travéz* e *apoupado*) e pouca tralha, não agredindo o meio ambiente e sem exigir infra-estrutura, além de pequenos atracadouros de madeira, construídos pelos próprios saveiristas.

2.2 O Saveiro nos fatos da História

O Saveiro teve papel estratégico na pesca e no transporte de carga, sendo o modo de ligação mais forte de toda a cultura ribeirinha e costeira do litoral do Grande Recôncavo, sobretudo na BTS. Há mais de quatrocentos anos inserido na paisagem marítima, sendo um cartão postal da região e do Estado, conforme Agostinho da Silva (1973), o Saveiro exercia um decisivo papel de elemento dinamizador da economia e da cultura de Salvador e cercanias, ajudando a “esculpir” a cultura regional e contribuindo para a formação da identidade da Bahia. Segundo Celestino (2004), os saveiros: “são referência e deixaram suas marcas na cultura, nas artes e no jeito de ser do povo, fruto de um tempo em que a vida era regada pelo mar e pela maré”. Conforme Matta (2004), “a cidade era ao mesmo tempo ligação e fronteira entre todo aquele mundo senhorial de suas proximidades e o outro mundo da

burguesia emergente advinda da Europa Ocidental e América do Norte”. O Saveiro prestou importante contribuição para o desenvolvimento de entrepostos e portos marítimos que evoluíram para assentamentos em toda a região. Foram os grandes responsáveis pelo escoamento da produção de tabaco e açúcar dos vales do Paraguaçu e Subaé, do azeite-de-dendê e piaçava (Recôncavo Sul) e pela troca de mercadorias, notadamente na cadeia de gêneros alimentícios (farinha, frutas, carne de fumeiro, caixas de açúcar), barris de cachaça, balaios de compras, peças de madeira, mudanças, materiais da construção civil, artesanato, mobiliário, animais vivos de pequeno e médio porte (galináceos, caprinos e suínos), dentre diversos outros produtos oriundos do Grande Recôncavo, além dos industrializados vindos da Capital, através da via marítima de abastecimento entre as localidades dessa região e a Cidade da Bahia. (ver Fig.1).

Não menos importante foi a contribuição do Saveiro para a geração de divisas, escoando a produção dos engenhos de açúcar e aproximando os pequenos produtores locais do mercado internacional através do carregamento dos navios operadores do sistema de exportação. Segundo o historiador Cid Teixeira, criado na ilha de Maré: “até o século XIX, o porto de Salvador era o maior do mundo, abaixo da linha do equador” e o saveiro “ajudou a fazer de Salvador a maior cidade européia fora da Europa até o século XIX, deixou marcas incontestáveis na história, na cultura e nas artes da Bahia”. Conforme Mattoso (1978), “Salvador não produzia os produtos exportáveis, mas era o centro de escoamento e abastecimento de sua interlândia”. Na defesa armada, o Saveiro de Vela de Içár se constituía em uma peça militar de grande relevância durante os embates navais travados na BTS, a exemplo da Batalha do Funil, nas proximidades da ilha de Itaparica, quando da expulsão dos portugueses e Independência do Brasil na Bahia – comandada pelo Capitão João das Botas, em 7 de janeiro de 1823.

Com a frota de centenas de Saveirões de Carga singrando as águas da BTS, rumo a Salvador e arredores, freqüentemente, de forma descontraída, os Mestres Saveiristas mantinham uma importante tradição com a disputa de corridas informais (pegadas), onde suas manobras, erros e acertos serviam de aprendizado, aperfeiçoamento e evolução das habilidades de “governo” (comando da embarcação). Regatas oficiais e eventos religiosos regionais proporcionavam confraternizações e mais bem estar para essa gente simples praieira, solidária e destemida.

Esse meio de transporte também contribuiu para o fortalecimento de movimentos libertários e contrários às injustiças sociais, a exemplo da Revolta dos Malês, ocorrida em Salvador entre os dias 25 a 27 de janeiro de 1835, comandada por “negros de ganho” de orientação religiosa islâmica, como insatisfação contra a escravidão, imposição e intolerância religiosa. Conforme palavras do historiador João José Reis (2003), ao descrever os primórdios desse movimento que teve grande capacidade de

organização, foi uma “elaborada rebelião mulçumana, fato inédito na escravidão das Américas; [...] os comentários começaram a circular no cais do porto, graças aos escravos de saveiros que registraram o intenso e inédito movimento de escravos do Recôncavo, que teriam vindo a Salvador se juntar a Maioral [um dos líderes do movimento] e promover um levante na manhã daquele domingo”.

2.3. Registro através das Artes e Produtos Culturais

... Saveiro voltou sozinho / Triste noite foi prá mim / É doce morrer no mar/Nas ondas verdes do mar / Saveiro partiu de noite foi / Madrugada não voltou / O marinheiro bonito / Sereia do mar levou / É doce morrer... (Dorival Caymmi – É Doce Morrer no Mar).

É doce velejar...(David Hermida)

Os Saveiros de Vela de Içár tiveram grande importância na formação da identidade cultural do povo da Bahia, sendo um de seus elementos, peculiares e característicos e fonte de inspiração. O Saveiro aparece em referências e multimeios, nas obras de vários estudiosos, artistas, cineastas, poetas e escritores, baianos e não baianos, que contribuem há décadas, levando, perante o mundo, a imagem e a identidade da Bahia. Dentre as várias referências têm-se as telas de Diógenes Rebouças, Mendonça Filho, Alberto Valença, Pancetti, Prisciliano Silva, Genaro de Carvalho, Carybé, Juarez Paraízo, Calazans Neto, Floriano Teixeira, Lev Smarcevski, Bernardo Bout, Lélia Saraiva, Jayme Hora e Carlos Bastos; e em pinturas muralistas, afrescos e painéis – por Carybé, Genaro de Carvalho e Sante Scaldaferri; esculturas de Mário Cravo, Carybé e Bel Borba; os desenhos de Lev Smarcevski, Floriano Teixeira, Aldo Bonadei e Carybé; a poesia de Gregório de Mattos e Castro Alves; a música “É Doce Morrer no Mar” de Dorival Caymmi, “Água de Meninos” de Gilberto Gil, “Saveiros” de Dori Caymmi e em peças do maestro cachoeirano Tranquilino Bastos; as fotografias do etnólogo francês Pierre Verger – “O Olhar Viajante” e “Retratos da Bahia”; “Salvador” de Mário Cravo Neto, além de belíssimas imagens de Rino Marconi, Pedro Archanjo, Adenor Godin, Antonio Olavo, José Carlos Almeida, Lúcio Mendes e Luis Pereira, dentre tantos outros profissionais e amadores. O Saveiro faz-se presente também na literatura, na obra e na narrativa de Jorge Amado, a exemplo de *Mar Morto*, que o retrata como personagem (Valente, Saveiro de Guma, é também protagonista do romance – David Hermida construiu há 25 anos o seu catamarã que batizou de Guma, em sua homenagem); Vasconcelos Maia, Odorico Tavares e Francisco X. Ferreira Marques (Xavier Marques), além da Historiografia – particularmente em Cid Teixeira, Luiz Henrique Dias Tavares, Ubiratan Castro de Araujo e Lev Smarcevski (“*Graminho, A Alma do Saveiro*”), de 1996. No cinema –tem-se o registro de “Morte das Velas do Recôncavo” 1977 – Guido Araujo; “A Grande Feira” - Roberto Pires; “O Saveiro” - Nei Berimbau; “Os Últimos Saveiros da Bahia” -

Francisco Diniz e Ângela Machado; vinhetas veiculadas nos canais de TV locais (Bahia, Record, Educativa), e o filme Senhor dos Navegantes (1964), além de trabalhos de Nelson Pereira dos Santos. Na arquitetura, o Edifício Garagem Aliança, de José Álvaro Peixoto, no bairro do Comércio.

2.4 O apogeu do Sistema Saveiro

O ir e vir de cargas e passageiros feitos hegemonicamente pelos Saveiros, desde o início da colonização até meados do século XX, viabilizaram o comércio varejista para o abastecimento da Cidade da Bahia e arredores. Estima-se que na década de 1930, quase quinhentas embarcações desse tipo navegavam na região quando da primeira edição de Mar Morto, de Jorge Amado (1936). De acordo com Celestino (2004), os seculares saveiros de carga, “nos idos de 1950, tremulavam suas velas nas águas baianas e ditavam o modo de ser e viver das comunidades ribeirinhas e litorâneas [...]”. Conforme Noronha (2004), “Em 1950, existiam cerca de 1.500 saveiros na Baía de Todos os Santos”. Segundo BAHIATURSA (1974), 675 embarcações desse tipo foram inscritos no livro de Registros da Capitania dos Portos, no período de 1963/74, sendo 37% com mais de oito metros, destinados à carga. De acordo com Celestino (2004), “o saveiro fora o principal agente de desenvolvimento do Recôncavo nos três primeiros séculos do país”.

2.5 Agressões, Impactos e Passivos Econômicos e Socioambientais

Concordamos com o diagnóstico do historiador Vasconcelos Maia (1974), onde os entraves burocráticos, tributários e trabalhistas, assim como a proibição do uso dos espaços para feiras móveis ao longo da margem continental soteropolitana da BTS, foram inviabilizadores. Vasconcelos alertava para a importância de: “o saveirista atracar e fazer o seu próprio comércio” e “no estudo para a instalação da CEASA, não se considerou ser o saveiro o principal transportador de carga do Recôncavo”. Observa-se a degradação ambiental e o desemprego decorrentes

do tipo de uso dos recursos naturais (pastos) para a atividade de criação. Concordamos também com Smarcevski, quando alerta que a pecuária é um dos grandes e verdadeiros destruidores dos biomas naturais, notadamente os das vegetações de alto porte:

Os depredadores são os grandes latifundiários, que derrubam as matas e vendem as madeiras transformando a terra em pasto para alimentar o gado. Depois, com a falta de chuvas, ficam exigindo a construção de aguadas, obras realizadas pelo governo e pagas por todos nós. (Smarcevski, 1996. p.58).

Segundo Celestino (2004), sobre o Saveiro: “[...] também teria sido abatido pelo pavor que tomou conta dos carpinteiros e mestres na época. A Marinha teria passado a cobrar documentação e responsabilidade técnica dos fabricantes artesanais de embarcações para transporte de volumes. Em Maraú e Camamu, eles chegaram a incendiar os barcos por medo de retaliações [perseguições]”. Sobre a cobrança da responsabilidade legal pelos estaleiros: “sequer sabiam assinar o próprio nome, num sistema que ainda [se] reproduz em muitos estaleiros da Bahia” e com a nossa concordância com a parte inicial da afirmativa:

o desaparecimento gradativo de feiras como a da Barra [Porto da Barra] e Massaranduba [Jardim Cruzeiro] e os incêndios das instalações de Água de Meninos e do antigo Mercado Modelo reduziram a demanda por transporte aquático entre a zona produtora de açúcar, bananas, farinha de mandioca, mangas, peixes, carnes defumadas e a capital - consumidora de produtos in natura e fornecedora de mercadorias industrializadas como tecidos. O golpe de morte veio na década de 70 com a inauguração do sistema ferry-boat para condução de veículos e passageiros (Celestino, 2004).

A construção da Ponte do Funil em 1968 (uma das primeiras obras de concreto pré-moldado da Bahia), ligando a ilha de Itaparica ao continente, através de sua contracosta, como complemento viário do sistema Ferry-Boat, a partir do terceiro quartel do século XX. Outro fator responsável foram os procedimentos dos sindicatos de estivadores e doqueiros para carga e descarga. Concordamos com Fernandes & Vasconcelos (2006) “o desenvolvimento do transporte rodoviário e a implantação da Central de Abastecimentos na periferia norte da cidade, levou ao declínio do transporte de mercadorias nos tradicionais saveiros na Baía de Todos os Santos”

Segundo Cid Teixeira *apud* Celestino (2004), no que tange ao transporte de passageiros:

O Recôncavo demorou a se integrar no processo civilizatório da capital justamente por ser saveirista. Ficou isolado. Só da década de 70 em diante, quando proliferaram as embarcações a motor é que os portos esquecidos e que guardavam a fisionomia do século XVIII foram revistos pela gente de Salvador.

O que se verifica é que são inúmeros os impactos negativos sociais, culturais, ambientais e econômicos causados pelo referido processo, que atingia diretamente a população tradicional composta pela gente simples do povo, formada por produtores da escala familiar (artesãos, oleiros, agricultores, pescadores, marisqueiras, catadores e coletores de frutas, ceramistas, produtores dos artefatos e apetrechos em geral, como os destinados às práticas das religiões de matrizes africanas e indígenas), do turismo, na extinção de mil postos diretos de trabalho que eram gerados, além de construtores, carpinteiros navais e calafates. (BAHIATURSA, 1974. p.07) Esses pequenos produtores utilizavam os

Saveiros no transporte e em muitos casos, também na comercialização da sua produção em parcerias com os Mestres Saveiristas. Conforme Noronha (2004):

Por telefone, de Maragogipe, o saveirista Garcia de Jesus, mais conhecido como Seu Biga, dá uma idéia do declínio [do uso] da embarcação: “Hoje, só tem 17 saveiros em Maragogipe e região [a grande maioria deles já alterados. Além dos três com “tijupá”, ainda restam 20 velejando, sem motor, mas sem o “tijupá”, no transporte de pedra, areia e outros. Um deles, o “Fura Nuvem” foi reconstruído recentemente por cooperação entre os saveiristas.] É muito pouco. Quase tudo vai de caminhão pela estrada”. Aos 65 anos, seu Biga sobrevive levando pedra, tijolo e brita para localidades ainda isoladas da Ilha de Maré e adjacências.

Paulatinamente, diversas comunidades ribeirinhas e das ilhas que compõem o vasto arquipélago da região vêm sofrendo alterações do seu modo de produção e de vida, com o perverso processo em curso. Em consequência, a arte e ofícios de diversas profissões vinculadas à carpintaria e construção naval entraram em decadência, junto com as próprias embarcações, gerando um grande desestímulo nos jovens em seguir aprendendo (recentemente estaleiros da região do Iguape foram embargados pelos órgãos ambientais, por estarem fazendo reparos nas embarcações). É fundamental entender como os saveiristas produzem e manifestam suas vidas (*modus vivendi*), que, conforme Marx e Engels (2002, p.11): “... reflete exatamente o que eles são. O que eles são coincide, pois, com sua produção, isto é, tanto com o que eles produzem quanto com a maneira como produzem.”. Desse modo, a mudança na concepção da lógica do sistema (produção, transporte e comercialização), gerou uma danosa transformação na sua base econômica e, conseqüentemente, na sua existência.

Pelo exposto, constata-se uma sensível perda, não só da paisagem e da cultura, com rebatimentos no social e ambiental, mas, sobretudo, nas dimensões econômicas (competitividade do produto regional para com os trazidos de fora, em decorrência da eliminação do seu diferencial positivo - transporte), a extinção de centenas de postos de trabalho, a substituição de quase quinhentos barcos movidos à energia eólica por quase mil veículos rodoviários à óleo diesel. Cada saveiro tem a capacidade média de carga de 26 ton, o que equivale a mais de 2 caminhões com 10 pneus cada, além do custo de implantação, manutenção e controles das vias rodoviárias. Vale registrar a danosa contribuição dessa frota ao caótico trânsito urbano de Salvador e cidades da região, para trazerem as mercadorias que antes chegavam pelo mar. O aumento do tráfego de caminhões carregados pelas rodovias, sobretudo na BR-324 (campeã de acidentes em todo o estado), contribui sobremaneira para o aumento da poluição do ar (efeito estufa), com o desgaste das rodovias, dos acidentes e dos custos de transporte, refletindo diretamente nos preços dos produtos, para o consumidor final.

Sintetizando, verifica-se que a opção exacerbada, tendenciosa e inconseqüente pelo transporte rodoviário, como único modal no país, “atingiu em cheio” o Saveiro que não se constituía em um simples elemento de transporte, mas a possibilidade de aproximar o pequeno produtor da zona rural do

consumidor final (a dona de casa, os proprietários de restaurantes, hospedarias, lojistas, dentre outras atividades comerciais da capital), de forma interativa e personalizada, intermediando transações, transportando produtos agrícolas, medicamentos, correspondências, pagamentos e afins. Esse processo atingiu também os elos da produção e da comercialização. Com a escolha da instalação da CEASA na Estrada CIA-Aeroporto, além de desestruturar o sistema “via saveiro”, encarecer os produtos, que passaram a ser transportados em várias etapas e comercializados através de intermediários, o que se configurou em um golpe contra a economia da região e abriu o mercado para produtos de outras praças, fornecidos por produtores de médio e grande porte. Some-se a esses aspectos, questões burocráticas, tributárias, trabalhistas e a falta de pontos para o desembarque em Salvador. Desse modo, os autores entendem que, entre as principais causas geradoras dessa situação, estão:

- a novidade da hegemonia do sistema rodoviário brasileiro que, na região em estudo, passou a transportar as cargas das mesmas origens para os mesmos destinos com acréscimo no custo;
- o equívoco dos sindicatos de trabalhadores portuários, como os da estiva, que exigiram somas astronômicas para os serviços de carga e descarga, muitas vezes superiores ao valor do frete;
- e a proibição de aportar, embarcar e desembarcar mercadorias e cargas nos pontos tradicionais usados pelos saveiros.

Decorrentes das causas citadas foram observadas consequências sócio-econômicas com a perda do ânimo de todo o sistema, a exemplo da diminuição da atividade produtiva rural de pequena escala e queda da economia gerada pela comercialização de produtos.

3. O Sistema Saveiro Hoje

Atualmente, existem apenas três Saveiros que continuam singrando as águas de rios e baías que banham o litoral do Grande Recôncavo com a configuração (com Tijupá) e atuação (transporte de mercadorias típicas da região), sendo que apenas dois encontram-se em operação: o *É da Vida* transporta caxixis de Maragogipinho (município de Aratuípe), através do rio Jaguaripe, cadastrado em Nazaré das Farinhas, vindo pelo Canal de Itaparica e o outro, *Sombra da Lua*, da localidade de Capanema, em Maragogipe, com alguns poucos produtos agropecuários do estuário do rio Paraguaçu. O terceiro exemplar, o Vendaval II, encontra-se na etapa conclusiva de sua restauração.

Lamentavelmente, dos Saveiros que ainda restam navegando, a grande maioria retirou o *tijupá* para o transporte de material bruto de construção, como areia, pedra e tijolos ou foram adquiridos por

peças de cultura distinta à saveirista, que em busca de mais mobilidade, instalaram motores, preferindo a queima do óleo diesel e deixando a mastreação e vela como mera peça decorativa, além de muitos outros que foram transformados em escunas, para o turismo e lazer.

A sociedade já sensibilizada para o tema, pela campanha “Salve o Saveiro”, apresentou algumas iniciativas importantes (“Saveiro Literário”, da Fundação Cultural do Estado da Bahia; “Escola Flutuante” – passeios com estudantes à bordo; dissertação de Mestrado na Escola de Administração da UFBA e maquetes). É importante registrar o experimento que os autores consideram como um piloto do Programa Recôncavo Via Saveiro, que teve como alvo o saveiro “Vendaval II” e seu proprietário, Mestre Nute, feito por um grupo de aficionados liderados por David Hermida. O mérito deve-se ao fato do modelo adotado para o trabalho ter sido construído de forma participativa, interagindo com grupos que já tinham serviços prestados à causa, partindo sempre da experiência e escolhas do Mestre Nute (89 anos), com respeito às tradições, com base em princípios estruturantes para o sistema e não assistencialistas, ou de interesses setoriais, momentâneos e de efeito propagandístico.

Ameaçado, hoje em grave situação de vulnerabilidade, o Saveirão de Carga corre o risco de extinção pela precariedade das condições de todo o sistema, desde a geração dos produtos transportados até sua comercialização e os próprios saveiros existentes. Um fato preocupante é aventado por Zacarias (2000), sobre a média de idade do conjunto dos saveiros remanescentes - mais de 60 anos. Segundo ele: “[...] alguns barcos chegam a quase 100 anos de idade [...], quando a vida útil máxima esperada de qualquer um deles é de 25 anos”. Observe-se que o Saveiro ainda não foi titulado como bem do patrimônio cultural.

Muito mais grave que o uso do casco de vários saveiros para a construção de escunas, que contribuíram efetivamente para a introdução do turismo náutico entre as atividades da região nos anos 70, foi recentemente a restauração de alguns exemplares por particulares e admiradores que, incentivados por órgãos de governo, para o seu próprio lazer e recreação, através de uma associação de “ajuda” aos saveiristas, executaram as obras, alterando características construtivas ou o uso, os costumes e as relações.

É preciso alertar as pessoas bem intencionadas como essas, que estejam interessadas em participar desta luta, para que tomem o cuidado de não ceder aos acenos, convites e pressões de apoio às propostas equivocadas e oportunistas que recentemente passaram a ser feitas aos Mestres Saveiristas, com promessas de “ajudas” do tipo: “compro o seu saveiro e ainda arrumo um jeito de lhe terceirizar para que você continue tomando conta da embarcação e ganhando uma porcentagem sobre a receita que terei com o transporte de mercadorias que você faz hoje e que agora vai ser ampliado”; ou, “nós, como governo, vamos providenciar uma espécie de bolsa saveirista para lhe dar e para reformar o saveiro

e você só precisa passar a se apresentar nos eventos que vamos realizar”; ou “me venda o seu barco por que ele tá varado (encalhado) e abandonado na beira do rio, se acabando e eu vou ajudar o saveirão a viver. Vou recuperá-lo todo, montar um senhor motor e vou passear com ele direto”; ou, “fique tranqüilo que o governo vai ajudar a você reformar o seu barco e vai mandar muito turista para você levar para passear”.

Outra forma de ameaça é a proposta para construção de saveiros em fibra de vidro, desconsiderando-se que a excelente qualidade de navegação dos Saveiros originais deve-se, entre outros fatores, à capacidade de “trabalho” mecânico do seu casco (adequada resistência aos esforços de flexão, torção e cisalhamento), propiciada pelo sábio dimensionamento e combinação entre as diversas madeiras utilizadas, o que é impossível ocorrer com o citado material sintético. Esses são exemplos de propostas feitas aos Mestres (alguns deles encontram-se passando dificuldades), por quem não conhece o assunto e que, se levadas a cabo, além de ferirem a dignidade dos nossos “comandantes”, significarão o golpe de misericórdia no sistema, descaracterizando, violentando e extinguindo definitivamente o Saveirão de Carga. É preciso levar em conta o fato de que:

- O Mestre Saveirista, com muito orgulho, além de proprietário do seu instrumento de trabalho, é portador de saberes e fazeres próprios; pelo que exige respeito, pois se empresário ou oriundo da academia fosse, ninguém ousaria lhe propor a compra da sua casa comercial, escritório, laboratório ou consultório e nem a alteração de sua função, objetivo ou método de trabalho;
- O sistema tem como um de seus princípios, a relação simbiótica de compromisso entre o saveirista, o saveiro, seus ajudantes, o ambiente, os produtores, as cargas e os comerciantes, como componentes de uma família indivisível, cujo princípio precisa ser respeitado e preservado como tal;
- A cultura dos Mestres Saveiristas rege que, a programação de viagens que eles realizam com os saveiros, não pode ser alterada unilateralmente pois é compromisso assumido por eles, com as comunidades, os produtores, comerciantes locais e as suas tripulações;
- O Mestre Saveirista que construiu a sua personalidade sendo protagonista de sua própria história, gerenciando a sua agenda e seus negócios e só se curvando unicamente aos caprichos do vento, do mar e do seu saveiro, com os quais sempre conviveu em perfeita harmonia, não se subordinará a uma relação de assalariamento ou de terceirização e nem às regras de funcionamento exteriores à sua lógica, aspectos que são indispensáveis ao negócio do turismo;

- O Saveiro de Vela de Içár, que é eventualmente utilizado (carona) por algumas poucas pessoas carentes das comunidades como meio de transporte nas suas rotas e portos normais e em situações especiais (dias de festas) para passeios em pequenos trechos, é totalmente inadequado para transportar turistas, como se pode verificar abaixo, alguns motivos, entre outros:

a) não existe onde ficar em pé, e muito menos sentar comodamente. Na popa, o pequeno espaço de piso é ocupado pelos tripulantes, pela parte final da vela, escolta e cana de leme, com ou sem “gardope”, numa arrumação que se faz e desfaz a todo o momento, com a constante variação desses componentes, a cada balanço da embarcação, em consequência natural da navegação. Na proa, o espaço ainda é menor, é dividido entre a vela de proa – a “bujarrona” ou o “traquete”, o pau de bolina (antena) ou a verga e o “proeiro” [tripulante responsável pelas operações de ajustes das velas, cabos, lançamento e levantamento da âncora (ferro ou “fateixa”)], sendo que tudo isso acontece graças à destreza dos tripulantes em equilibrarem-se, pois não há proteção no contorno (guarda mancebo) a não ser parcialmente por uma pequena estrutura (corrimão) que fica comprometida com mercadorias, varas e apetrechos da embarcação, não oferecendo nenhuma segurança para as pessoas despreparadas. No saveirão, os porões de carga são cobertos não com o convés de piso com bancos onde, em outros tipos de embarcação, os passageiros se sentam e podem transitar. Mas sim, pelo tijupá, que é uma espécie de telhado de duas águas com forte inclinação, construído em tábuas superpostas e transpassadas que formam acentuados “degraus” entre si e com a cumeeira instalada no eixo longitudinal da embarcação. Além de ser bastante desconfortável sentar-se aí, pois, não há largura suficiente para isso entre as tábuas, também não há como compensar a inclinação e nem onde apoiar-se, provocando fortes dores e torções nas costas de quem não cresceu fazendo isso desde criança. Como agravante, ainda temos o fato de que a vela é cortada de forma rente ao tijupá – linha de baixo, na busca de aproveitamento para maior área vélica. Isso faz com que a cada cambada (virada da vela devido a mudança da direção do vento, para manter o rumo da navegação), as pessoas tenham que sair de um lado do tijupá para o outro numa movimentação difícil e perigosa, antes que a vela as derrube;

b) a vela elimina qualquer possibilidade de instalação de um toldo para proteção do sol e da chuva (os porões são escuros, mal ventilados e sem nenhuma visão para fora, pois destinam-se ao transporte de mercadorias perecíveis, que não podem sofrer exposição ao sol e à chuva);

c) não existe geladeira nem sanitário à bordo e água doce, só para beber;

d) não existe motor e a propulsão à vela não oferece segurança de hora marcada de chegada ou de deslocamento rápido, com destinos redefinidos fora do previsto, para atendimento de

emergências de saúde que surjam a bordo ou manobras rápidas para resgate de tripulante caído ao mar;

e) também inexistem instrumentos de navegação, cartas náuticas, rádio-comunicador, equipamentos de combate a incêndio, botes ou balsas de abandono (nos Saveiros de Barra à Fora, encontrava-se um batelão – canoa), escada de acesso pelo mar, foguetes sinalizadores, luzes de navegação (usa-se lanternas de óleo ou azeite – tipo fifó), medicamentos e outros equipamentos de salvatagem;

Por esses e outros motivos, a Capitania dos Portos, numa elogiável demonstração de sensibilidade, respeito e compromisso de defesa das tradições navais, contribui efetivamente para a preservação do Saveirão de Carga, habilitando os Mestres e tripulantes e admitindo, em caráter especial, o tráfego dessa embarcação para seu uso tradicional (rota, tripulação, carga, origem e destino, dentre outros) e não permite o seu uso com passageiros. Qualquer adaptação que viesse a ser feita estaria agredindo e descaracterizando a embarcação, o que seria inaceitável pelas autoridades e pelos que lutam em defesa do Saveirão de Carga.

4. Considerações Finais e Proposições

Houve uma disfunção com a drástica redução e queda do escoamento da produção através de Saveiros – tradicional, seguro e ecológico meio de transporte. Até os anos 60 existia uma atmosfera portuária favorável, onde as relações afetivas eram regidas por uma rede e laços de amizade e solidariedade, tanto na Rampa do Mercado, quanto nos cais dos portos de atracação, que, de acordo com Celestino (2004), “era muito além do relacionamento produtor-transportador-cliente. Em terra firme, na Praça Cairu (Comércio), nos portos ou nas feiras, armazéns funcionavam como consulados do homem do mar”. Esse universo de espaço e cenário de grandes acontecimentos da Cidade da Bahia foi sendo desmontado, conforme o processo que se seguiu, sobretudo pelos limites que foram colocados e impostos aos Mestres Saveiristas.

Apesar das várias e importantes contribuições dadas para a luta de resistência contra o processo de extinção em curso, quase todas essas iniciativas têm um caráter pontual, estando desarticuladas, sem uma abordagem sistêmica e estruturante de política pública voltada ao fomento do desenvolvimento engendrado, integrado e sustentável da região. Concordando com Vasconcelos Maia, é preciso enaltecer o valor dos Mestres, dos Trabalhadores Saveiristas e, sobretudo, é preciso construir programas governamentais que fomentem a remontagem desse diversificado sistema, de modo a apoiar a produção,

o transporte e a comercialização, na dimensão da escala familiar, bem como o resgate da arte da mestrança (governo e construção de saveiros), objetivando o resgate de sua história, agregando a ela o cooperativismo, associativismo, mercado justo, economia solidária e, comprometidos com os princípios do desenvolvimento sustentável, da Agenda 21 e das Metas do Milênio. Desse modo, uma política de valorização do Sistema Via Saveiros deve levar em conta os seguintes aspectos:

Potencialidades – Existem diversos itens que sinalizam favoravelmente para a reativação e potencialização do sistema:

- **O Fomento de um conjunto de atividades economicamente viáveis** – a) acentuada redução do custo do transporte; b) produção de gêneros da linha orgânica que, além de garantirem a saúde do solo e dos consumidores, também propiciam melhor resultado econômico, para os quais existe demanda reprimida de aquisição, principalmente quando certificados;
- **Estruturação de um sistema de trabalho socialmente justo** – a) verifica-se a forte demanda reprimida nas comunidades dessa região por carência de postos de trabalho, principalmente os focados em saberes populares inter-geracionais, como é o caso em tela; b) a produção rural será retomada totalmente focada na escala de produção familiar. Obs: o sistema estará gerando postos de trabalho, diretos e indiretos, nas suas três etapas (produção, transporte e comercialização), reduzindo as desigualdades sociais.
- **Implementação de um sistema ambientalmente equilibrado** – Recuperação com reflorestamento de diversas áreas degradadas que apresentam vocação para produzirem as madeiras utilizáveis na embarcação; Reversão do transporte por caminhões, com o estímulo ao retorno da embarcação à vela, não motorizada, que utiliza a limpa energia dos ventos e preserva o saveiro não só como peça de museu, mas, também, como ferramenta atuante no processo.

Propostas – O Programa Recôncavo Via Saveiro é composto, entre outros, pelas seguintes ações:

- Recuperação dos estaleiros visando à reabilitação da construção naval artesanal e, com o conseqüente estímulo, fomento e salvaguardas, para que ocorra a preservação das técnicas, artes e tecnologias de produção dos armadores, com o resgate dos seus ofícios;
- Documentação e registros das técnicas e dos métodos empregados pelos Mestres navegadores, construtores e carpinteiros navais, com o incentivo à transmissão de seus conhecimentos para aprendizes interessados;

- Fomento à retomada e inclusão da diversificada, histórica e cultural linha de produtos oriundos da produção familiar e característica dessa região, que abasteciam a antiga Salvador e localidades lindeiras;
- Reativação de atracadouros e pontos de estiva, a exemplo da “Feira do Saveiro”, anexa à “Rampa do Mercado”, com a desocupação, reurbanização e requalificação da área, visando sua revitalização;
- Reconhecimento dos Mestres Saveiristas e trabalhadores como categoria profissional;
- Inclusão nos sistemas que dão acesso aos benefícios sociais instituídos, a exemplo de um Plano de Previdência Especial que venha a beneficiar os velhos Mestres Saveiristas, tal qual ocorreu com os Mestres da capoeira;
- Efetivação das demandas encaminhadas ao setor governamental pelo GERMEN (registro do bem cultural e outros);
- Estabelecimento de um programa de incentivos creditícios fiscais e tributários para o sistema, e
- Apoio à comercialização de produtos e garantia de compra pelo sistema CONAB/EBAL.

Desse modo, os autores propõem que o Saveiro seja preservado com políticas e ações que possam ser postas em prática o mais rapidamente possível, visando o resgate da sua função objetiva principal do passado, isto é, como meio de transporte de carga. Portanto, o Poder Público deve cumprir o seu papel na promoção do desenvolvimento regional, adotando medidas efetivas e urgentes para a remontagem do sistema no seu formato completo, apoiando o Programa Recôncavo Via Saveiro. Recorrendo a Karl Marx (1988, p.49) é preciso recuperar os conceitos de “valor de uso” e “valor de uso social”, de modo a melhor compreender a atual situação do sistema Saveirão de Carga:

... uma coisa pode ser valor de uso, sem ser valor. É esse o caso, quando a sua utilidade para o homem não é mediada por trabalho. Assim, o ar, o solo virgem, os gramados naturais, as matas não cultivadas etc. Uma coisa pode ser útil e produto do trabalho humano, sem ser mercadoria. Quem com seu produto satisfaz sua própria necessidade cria valor de uso, mas não mercadoria. Para produzir mercadoria, ele não precisa produzir apenas valor de uso, mas valor de uso para outros, valor de uso social.

Esse trabalho não pretende esgotar a reflexão sobre o processo de reestruturação do sistema Saveirão de Carga nas águas da BTS e espaços litorâneos do Grande Recôncavo, mas tão somente contribuir para a construção de Políticas Públicas afins.

Referências

- AGOSTINHO DA SILVA, Pedro. **Embarcações do Recôncavo, um Estudo de Origens**, Salvador: Publicação do Museu do Recôncavo Wanderley Pinho.
- ANDERY, M. A. P. A. et al. **Para Compreender a Ciência: uma perspectiva histórica**. 13ª ed. – Rio de Janeiro: Garamond; São Paulo: EDUC.
- ARAÚJO, Benedito Carlos Libório Caíres. **A Capoeira na Sociedade do Capital: A docência como mercadoria-chave na Transformação da capoeira no Século XX**. Dissertação de Mestrado UFSC. Florianópolis.
- ARCHENAVE. Comissão de Arqueologia e Etnologia Naval. Patrimônio Cultural naval do Brasil, Brasília: SFAN/Pró-Memória – Ministério da Cultura, Banco Central do Brasil, Divisão de Impressão e Publicações.
- ARTEMANHA MODELISMO. Disponível em: <www.artemanhamodelismo.org.br> Acesso: 20/05/2009.
- BAHIATURSA. **Programa de Estudos das Potencialidades do Patrimônio Artístico e Cultural Baiano**. Bahiatursa. (v. 1 e 2).
- BRANDÃO, Maria de Azevedo. **Recôncavo da Bahia: Sociedade e Economia em Transição**. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado.
- FERNANDES, José Alberto Rio & VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Porto e Salvador: As proximidades de dois percursos urbanos distintos**. Dep. Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / ISCET e Dep. Geografia da UFBa UNIFACS. 36p. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo12481.pdf>> Acesso: 15/06/ 2009.
- GERMEN (1997); **Baía de Todos os Santos**; diagnóstico sócio-ambiental e subsídios para a gestão, (livro) Fundo Nacional do Meio Ambiente – FNMA/MMA.
- GRANDE, Airton de . Saveiro à Risca! In. **Superinteressante** abril/1998. Ed. n.127. Disponível em: <<http://super.abril.com.br/superarquivo/1998>> Acesso: 15/05/ 2009.
- MARX, K. (1988); **O Capital: crítica da economia política – Livro I**. 3 ed. – São Paulo: Nova Cultural, coleção; Os economistas.
- MATOSO, Kátia de Queiroz. **Bahia: A cidade de Salvador e seu mercado no século XIX**.

MATOSO, Kátia de Queiroz. **Bahia Século XIX: Uma Província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 747 p.

MATTA, Alfredo Eurico Rodrigues. A Baía de Todos os Santos e a Modernidade (1896-1900), In: **Anais do 5º Congresso de História da Bahia**, 4 a 9 de novembro de 2001. Salvador. Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Bahiatursa; Fundação Gregório de Mattos.

NORONHA, Sílvia. **Réplica da saudade** - Miniaturas eternizam os saveiros, embarcação antiga em processo de extinção. In Aqui Salvador. Correio da Bahia, 09 agosto 2004. Disponível em: <<http://saveiromodelismo.vilabol.uol.com.br/replicadasaudade.htm>>Acesso: 15/06/2009

REIS, João José. **Rebelião Escrava no Brasil** - A história do levante dos Malês em 1835. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

RISÉRIO, Antonio. **Uma história da cidade da Bahia**. 2. ed. Rio de Janeiro: Versal.

SMARCEVSKY, Lev. **Graminho: a alma do saveiro**. Organização: Bruno Furrer. Salvador: Odebrecht.

VASCONCELOS MAIA, Carlos. **Aspectos Sócio-Econômicos do Saveiro**. In Programa de Estudos das Potencialidades do Patrimônio Artístico e Cultural Baiano. Bahiatursa. (v.2).

ZACARIAS, José Raimundo de Abreu. **Os últimos saveiros da Baía, os primeiros do milênio**. Escola de Administração da UFBA. Salvador/BA. (Dissertação de Mestrado Profissional).