



O PORTO DE JUAZEIRO E AS DISPUTAS PELA HIDROVIA: UMA ANÁLISE DOS DISCURSOS DOS JORNAIS *RIVALE* E *JORNAL DO JUAZEIRO* NA DÉCADA DE 1970

Pablo Michel Candido Alves de Magalhães¹
Mestre em História pela
Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)

RESUMO

O presente estudo visa desenvolver uma análise sobre o processo de transformações nas navegações comerciais e de passageiros na região do Submédio do Rio São Francisco, enfocando a questão da transferência do porto de Juazeiro/BA para Santana do Sobrado/BA, em decorrência da construção da Barragem de Sobradinho. Para tal, foram utilizadas matérias jornalísticas dos jornais juazeirenses *Rivale* e *Jornal de Juazeiro*, sendo aplicada uma metodologia de análise do discurso sobre as matérias e os columnistas que as assinaram. O foco deste trabalho foi identificar as vozes destes indivíduos e compreender o contexto sócio-político em torno de suas opiniões. A relevância destes olhares jornalísticos está principalmente no fato de serem estes dois jornais os principais periódicos em circulação na década de 1970 em Juazeiro/BA, centro comercial principal da região.

Palavras-chave: Navegações; Discurso; Jornais.

ABSTRACT

This study aims to develop an analysis of the process of transformations in commercial and passenger navigation in the region of the São Francisco River, focusing on the transfer of the port of Juazeiro/BA to Santana do Sobrado/BA, due to the construction of the Sobradinho Dam. To this end, journalistic material was used in the newspapers *Rivale* and *Jornal de Juazeiro*, and a methodology was used to analyze the discourse on the matters and the columnists who signed them. The focus of this work was to identify the voices of these individuals and to understand the socio-political context around their opinions. The relevance of these journalistic looks is mainly in the fact that these two newspapers were the main periodicals in circulation in the 1970s in Juazeiro/BA, the main commercial center of the region.

Keywords: Navigation; Speech; Newspapers.

INTRODUÇÃO

A construção da barragem de Sobradinho compõe mais uma etapa do processo de transformações sofrido pelo rio São Francisco, e que alterou significativamente diversos campos do modo de vida da comunidade local; em nosso caso, damos enfoque às atividades de navegação, afetando diretamente Juazeiro/BA e sua população ribeirinha, principalmente no aspecto econômico e trabalhista. O país vivia o período de ditadura civil-militar, e na presidência estava o general Emílio Garrastasi Médici, dos mais autoritários presidentes do período militar. Na questão econômica,

o Brasil passava pela fase denominada de internacionalização da economia e a construção da gigantesca obra estava em total consonância com os planos elaborados pelo governo militar de criar obras de infra-estrutura, voltadas para a viabilização do projeto 'Brasil grande potência'²

Por ocasião da construção, iniciada em 1973, também a posição de destaque que a cidade de Juazeiro possuía até então corria risco, visto que havia a possibilidade de interrupção da navegação até o porto local, inviabilizando desta maneira as transações comerciais e a continuidade do trabalho de barqueiros e fluviários.

Esta questão foi responsável por uma série de debates acalorados em Juazeiro/BA.

Ainda na década de 1970, apesar de não mais serem o principal trabalho a absorver a mão-de-obra local, as embarcações particulares do Velho Chico empregavam muitos dos cidadãos juazeirenses do sexo masculino; paralelamente, a FRANAVE, companhia única de navegação desde a década de 1960, mantinha ativos vapores e empurradores no trecho Pirapora-Juazeiro, sendo responsável também pelo emprego de grande parte da população da cidade e da região. Navegar continuava sendo negócio rentável para os donos de embarcação. Quando o projeto da Barragem chega, ainda em 1972, até a região, a calmaria cede espaço ao agito das águas bravas.

A comunidade juazeireNSE, ao longo de décadas de convivência com as atividades fluviais, já havia construído seu cotidiano tendo como ritmo o balanço das águas e a velocidade das embarcações; por isso, as transformações da década de 1970 foram recebidas com apreensão por boa parte dos habitantes locais. Pudemos refletir sobre a construção deste cotidiano em outros trabalhos, tendo como *locus* principal a orla/cais da cidade, e o modo pelo qual os cidadãos construíram uma relação entre espaço e local.

Destarte, entendemos aqui *espaço* enquanto o *local* praticado. De acordo com Certeau, um local "é a ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas

relações de coexistência”³; é uma delimitação geográfica, onde pessoas praticam suas vivências: transitam, conversam, rumam para seus trabalhos, para a escola, etc. Este local, quando praticado por meio destas atividades, pode ser chamado de espaço, sendo este o palco onde se desenrolam as ações dos indivíduos. Ao caminhar por este espaço, o cidadão ordinário realiza “um processo de apropriação do sistema topográfico”⁴, assim como aquele que fala se apropria da linguagem. Desse modo, compreendemos, concordando com Certeau, que o ato de praticar o local, transformando-o em espaço, desde uma simples caminhada até o trabalho diário, é uma ação de apropriação do lugar.

Este caminhar pela cidade representa “falas” traduzidas em passos, existindo nisto “uma retórica da caminhada. A arte de ‘moldar’ frases tem como equivalente uma arte de moldar percursos”⁵; o percurso desenvolvido por um indivíduo revela sua experiência com o espaço que pratica. Destarte, tal qual nossas construções argumentativas, que passam por uma arte de moldar frases, e mostram ao interlocutor uma série de características próprias, como o estilo de falar, a linha de pensamento, a opinião sobre o assunto, nossos passos pela cidade revelam mais sobre quem somos, o que fazemos, de onde falamos. Avançando um pouco mais no referencial teórico que Certeau nos traz, podemos dizer que o modo como

praticamos o local, transformando-o em espaço, é uma “fala” daquilo que somos, ou somos induzidos a ser.

Dentro dessa reflexão, é válido ressaltar que este espaço, local praticado pelas pessoas que por ele transitam e nele exercem suas atividades,

é um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em *relações sociais determinadas*, que dão ao espaço (bem como aos outros elementos da combinação) uma forma, uma função, uma significação social.⁶

Constituindo-se como um meio fundamental de tráfego humano e comercial, a navegação no São Francisco, trabalho cotidiano de grande parte dos homens e mulheres de classe humilde em idade ativa, e veículo de uso por boa parcela dos moradores da Juazeiro, configurou-se como elemento integrador entre rio e cidade, fazendo com que, por meio da prática social, o local comunicador (o cais, a rampa que sobe para o centro, a faixa de terra à beira do rio) fosse, de fato, significado pelos cidadãos como espaço socializador, bem como espaço de distinções e hierarquias. Podemos identificar tal elemento nas narrativas de fluviais aposentados e moradores da cidade que, entre 1940 e 1970, puderam utilizar este transporte em suas possibilidades.

É preciso compreender que tanto o centro quanto a margem (encostas do rio) são construções humanas, inseridos,

portanto, obrigatoriamente em um mesmo espaço, o urbano. Os dois compõem cada um a seu modo, a geografia da cidade. Pois a cidade, enquanto resultado da ação humana consegue concentrar a pluralidade e a diferença. Pensada e compreendida através do modo de viver, morar e sentir, delineando e imprimindo gradualmente a constituição de espaços configurando, assim, uma cultura do urbano.⁷

As práticas neste local vão variar de indivíduo para indivíduo: o homem que carrega sacos para embarca-los nas barcas e vapores desenvolve com o local uma experiência adversa daquela construída por um usuário, que se prepara para uma viagem rio acima, em primeira classe. Para o carregador, o espaço entre rio e cidade significa trabalho, esforço, suor; para o usuário, espaço de partidas e chegadas, onde poderá ver a cidade gradativamente se distanciar ou se aproximar, ao sabor do balanço das águas. Estes dois indivíduos praticam o mesmo local, porém as ações que desenvolvem, e que transformam o lugar em espaço, são distintas. Portanto, “ele não é uma pura ocasião de desdobramento da estrutura social, mas a expressão concreta de cada conjunto histórico, no qual uma sociedade se especifica⁸.

Isso nos conduz a outro conceito: o de *cidade orgânica*⁹. Por compreendermos que Juazeiro organiza-se em torno do Velho Chico (ou melhor, à sua margem), consideramos que o espaço já identificado aqui como conector entre rio e cidade também

está sensível às modificações advindas das atividades fluviais, a exemplo de um organismo, ligado de forma interdependente e refletindo através de suas transformações e reações o elo estabelecido entre as partes do seu todo. Indo mais fundo nesta assertiva, e levando em consideração a organicidade da relação rio/cidade aqui tão explicitada, podemos considerar que Juazeiro é uma “cidade orgânica”, seguindo a concepção definida por Barros¹⁰:

‘Cidades orgânicas’, que são aquelas que vão se formando e crescendo mais ou menos à maneira dos organismos vivos, adaptando-se a um terreno em que se viram inseridas de maneira não planejada, e sobretudo fazendo concessões permanentes à vida em toda a sua imprevisibilidade. Estas cidades modificam os seus traçados para se adaptar a um rio que lhes serve de fronteira, contornam morros ou os absorvem, sobem e descem ladeiras de variados tamanhos.

Na esteira destas concessões e da imprevisibilidade inerente à vida, Juazeiro margeia o São Francisco, e constrói seu centro na área próxima à orla do rio, fato ainda hoje bastante latente ao observador mais descuidado. Seguindo o inverso de sua cidade-irmã, Petrolina/PE¹¹, a orla fluvial juazeirense não impele o passageiro cotidiano para outros locais, ou antes, não representa um local à parte daquele que é praticado com atividades diárias comuns (ir ao banco, comprar roupas, móveis, trabalhar, e também se divertir, observar, etc.). A orla/cais, na

cidade de Juazeiro, está integrada ao fluxo urbano ordinário.

Outro evento significativo a ser refletido aqui é a realização do I Seminário da Bacia do São Francisco, ocorrido nas cidades de Juazeiro e Petrolina, e que fazia parte de uma iniciativa dos governos estaduais e do governo federal, com o intuito de instalar, no São Francisco, hidroelétricas. A exemplo do complexo hidroelétrico de Paulo Afonso, em funcionamento já na década de 1950, o seminário discutia a construção de uma hidroelétrica também em Sobradinho/BA, justamente no trecho navegável comumente utilizado (Pirapora/MG – Juazeiro, a hidrovía responsável pelo intercâmbio de produtos e pessoas entre sul/norte). Até então, o projeto da barragem em Sobradinho previa apenas a retenção de água, controlando-a para um melhor aproveitamento do fluxo hidráulico nas demais barragens do São Francisco¹².

Amplamente noticiado nos jornais locais *Rivale* e o *Jornal do Juazeiro*, o evento era visto pela imprensa como marco desenvolvimentista do rio São Francisco, o progresso que tanto Juazeiro precisava. Em contraponto, a instalação de uma barragem, e posteriormente da hidroelétrica adicionada ao projeto, em Sobradinho significava, a princípio, a inviabilização das navegações de produtos e passageiros para as demais cidades ao sul do estado da Bahia e do norte de Minas Gerais, da forma como até então eram feitas.

Por esta ambivalência, a profusão dos artigos publicados nestes jornais refletiu os anseios de setores da sociedade juazeirense sobre este assunto.

Além destes elementos já citados, o ponto de desacordo principal dentro das discussões gira em torno da possibilidade de fim das navegações, sendo estas limitadas pela barragem, abrindo espaço para a criação de um porto em Santana do Sobrado, povoado localizado geograficamente antes da barragem. Para uma cidade acostumada ao epíteto de *Rainha do São Francisco*, semelhante arranhão em sua coroa punha em risco uma série de atividades comerciais que ainda eram vitais para Juazeiro, e que dependiam da via navegável para sua alimentação.

É dentro desse debate, levado a cabo através dos jornais citados, que buscaremos observar a maneira como os agentes envolvidos no processo (barqueiros, Companhia de Navegação, imprensa), e que tiveram voz através das matérias jornalísticas, compreendiam o processo pelo qual o rio São Francisco estava passando. Na iminência de perderem a via navegável, em função da barragem, mas, principalmente, de Juazeiro ser eclipsada por um novo porto em Santana do Sobrado, estas vozes disputavam o lugar que, até então, era tido como parte da cidade, uma extensão sobre as águas do cotidiano urbano juazeirense.

Disputas escritas e as vozes em combate

Um dos donos destas vozes foi Ermi Ferrari Magalhães, colaborador do jornal *RIVALE* e também cronista local. Barqueiro¹³ dos mais antigos de Juazeiro e grande interessado dos assuntos da hidrovia e das atividades fluviais do Velho Chico, é ele quem assina um artigo na edição nº 43 do jornal, de 1973, sobre a questão do porto de Juazeiro, logo após o início das obras de construção da barragem de Sobradinho. Neste momento, como havíamos falado, o projeto propunha a construção unicamente de uma barragem de águas, para a regulação dos níveis. A execução das obras foi feita de forma autoritária, sem maiores acertos com os possíveis prejudicados dentro do processo. Sabemos que

o contexto sociopolítico nacional era de um governo militar autoritário com sua política desenvolvimentista, que ignorava a possibilidade de diálogo sério com os cidadãos, aqui os atingidos pelo empreendimento, expropriados e desterritorializados¹⁴.

A falta de uma proposta para a navegação, sem uma via que permitisse o tráfego das embarcações até então utilizadas pelos ribeirinhos, mobilizou Ermi, principalmente pelo fato deste ser dono de embarcações. A preocupação com seu negócio fê-lo se pronunciar sobre a questão,

utilizando o *Rivale* como mecanismo de amplificação de sua opinião. Seu principal foco é a defesa do porto de Juazeiro, e a permanência deste enquanto principal local de atracação das embarcações que desciam o rio. Constatando a quantidade de notícias que haviam chegado até a cidade sobre este assunto, Ermi comenta o seguinte:

Verifica-se que estão fazendo tempestade em copo d'água e em torno do porto que entrou para a área política e, também estão procurando sentimentos de bairrismo regional, que já não se coadunam com o Brasil da atualidade. Deputados sentindo a aproximação de eleições, estão interessados no assunto que representa promoção traduzida em possíveis votos. Aqueles que publicaram notas sensacionalistas sobre o assunto, seguem um caminho completamente errado, pois não procuram ouvir os interessados no problema – localização do porto – ou seja, a Companhia de Navegação do São Francisco, e, a União dos Barqueiros do Médio S. Francisco.¹⁵

O barqueiro faz alusão à grande especulação que havia se iniciado em torno da possibilidade de transferência do porto. A insinuação que Ermi faz aos deputados, de forma genérica e não identificada, abre margem para especulação quanto a quais políticos estiveram interessados na possível modificação portuária. Sabemos que a facção Viana (ou Vianna) era a politicamente mais influente na cidade. Boa parte da população juazeirense havia dado votos para Prisco Viana, Lomanto Júnior e Manoel Novais, deputados federais eleitos em 1970 ligados a este grupo, além da estadual Ana Oliveira;

feito repetido em 1974, com a permanência destes políticos e a entrada de Otoniel Queiroz e Raulino Queiroz, como deputados estaduais¹⁶.

Por sua vez, Ermi não tinha destaque na política local. Porém, sua aproximação com Jorge Khoury e Paganini Nobre Mota, fundadores do jornal *Rivale* (onde o próprio Ermi era colunista e eventual diretor anos depois), bem como com membros da Associação dos Estudantes Universitários de Juazeiro e opositores dos Viana, pode nos dar um sinal sobre sua visão dentro dos jogos de poder da cidade.

Em continuação de seu argumento, o barqueiro tenta desenvolver uma defesa de sua classe enquanto principal interessada na questão, tendo em vista obterem suas rendas do trabalho com a navegação. Além dos barqueiros, segundo Ermi, a própria FRANAVE deveria ser outra instituição consultada neste processo. Podemos observar que a crítica do autor do artigo reside no fato de as decisões sobre a continuação do tráfego de embarcações até Juazeiro estarem sendo especuladas e supostamente tomadas por agentes externos ao trabalho fluvial. Assim, Ermi reitera em seu texto que

a Companhia de Navegação, órgão estatal e, os Barqueiros, são indiscutivelmente os maiores interessados no problema, pois da atividade da navegação vivem diretamente, mais de cinco mil pessoas; portanto, esse agrupamento humano o

qual depende a sua subsistência da navegação, é que tem, sem nenhuma dúvida, elementos e condições através [de] seus Diretores, para informar, reivindicar e pleitear a solução do momentoso assunto – porto Juazeiro. E, por mais absurdo que pareça, até o momento, não foram ouvidos; se o forem, deixarão os atuais “donos do problema”, em situação difícil, pois a Cia. De Navegação e Barqueiros, são frontalmente contra a localização do porto neste ou naquele local. Sim, a Cia. De Navegação e Barqueiros, desejam e lutarão até onde possam, para que a navegação continue franca até o porto de Juazeiro-Petrolina, como está atualmente¹⁷.

Buscando respaldar seu argumento, Ermi dá conta de que barqueiros e companhia de navegação já haviam negociado com a Companhia Hidroelétrica do São Francisco o “derrocamento do Canal do Ingá ou Saco do Meio, onde a CHESF, conservará, até fevereiro de 1977, um canal de 400 metros de largura”¹⁸, por onde as embarcações poderiam continuar livremente seu curso até o porto juazeirense, sem maior dolo. Esta solução, ainda segundo Ermi, satisfaria as necessidades tanto dos barcos particulares quanto dos navios e empurradores da FRANAVE, mais uma vez ressaltando que a transferência do porto para outra localidade significaria

o estrangulamento da navegação, pois o atual volume de cargas embarcadas e desembarcadas em Juazeiro-Petrolina, se descarregada, ou a ser embarcada em qualquer dos portos acima citados, não encontrará transporte suficiente para evacuar essas cargas, seja no porto desta ou daquela localização¹⁹.

Outra preocupação latente em seu artigo é a carestia do transporte rodoviário. O barqueiro não poupa esforços para explicar que se a “navegação for obrigada a utilizar caminhões para levar ou trazer mercadorias para um porto em qualquer distância do seu ponto inicial e, terminal de movimento, não poderá sobreviver”²⁰, uma vez que o frete rodoviário poderia onerar os preços e, conseqüentemente, diminuir os lucros do empreendimento. Obviamente, Ermi teme pelo próprio bolso ao tecer este argumento.

A Cia. De Navegação do S. Francisco, talvez tenha condição de continuar operando, pois conta com a ajuda do Ministério dos Transportes através da SUNAMAN, que cobre os déficits; porém os barqueiros, forçosamente paralisarão suas atividades. Então veremos na região, uma crise sem precedentes atingindo mais de cinco mil pessoas diretamente ligadas à navegação, afetando também o comércio, a indústria e as rendas estaduais”²¹.

Ermi ainda critica os “donos do problema” (por ele identificados genericamente como órgãos de classe, Clube de Serviço), por enviarem um memorial solicitando a transferência do porto de Juazeiro para outras localidades durante o período de construção da Barragem de Sobradinho. Para o autor do artigo, também barqueiro do São Francisco, tal modificação seria absurda, ao passo que acreditava serem os únicos possíveis responsáveis sobre esta transferência a Companhia de Navegação (FRANAVE) e a união de barqueiros, muitos

deles organizados em assembleia em Juazeiro. O artigo conclui ainda que os tais “donos do problema” deveriam aceitar que o melhor meio seria a continuação do tráfego até o porto em Juazeiro-Petrolina, através da desobstrução de um canal (Canal do Ingá).

O caso do porto na década de 1970 toma uma proporção ainda maior quando mesmo Juazeiro e Petrolina passam a disputar a primazia em relação às navegações. A família Coelho, da cidade pernambucana, já desenvolvia articulações com políticos e empresários nacionais e estrangeiros, com o intuito de captar recursos para os empreendimentos particulares que pretendiam realizar em Petrolina e região. Uma emblemática visita a cidade foi a de Rockefeller, empresário norte-americano de grande vulto à época, que foi recepcionado, hospedado e guiado pelos Coelho pelos projetos agrícolas por eles gerenciados. A visita, coberta pelo jornal *O Farol* na matéria de capa *Missão Rockefeller em Petrolina*²², e posteriormente o andamento do projeto Bebedouro, financiado pelo norte-americano, noticiado na manchete *Rockefeller: “Bebedouro está transformando humildes agricultores em homens produtivos”*²³, fazia parte do projeto da família em atrair os investimentos privados às suas iniciativas. No âmbito do investimento público, a atuação à época de Oswaldo, Geraldo e Nilo Coelho, que alternavam mandatos públicos a nível

estadual e federal, angariou uma série de recursos públicos direcionados à Petrolina, claramente beneficiando a família dominante e suas propriedades²⁴. A influência política dos Coelho ainda irradiava para Juazeiro, através da parceria firmada com o político baiano Prisco Viana, membro da facção Viana tão forte politicamente na cidade baiana, mas carente da unidade que os petrolinenses haviam construído na política em família que praticavam.

Em 1973, as lideranças públicas das duas cidades passam a discutir a barragem, a reorganização do transporte fluvial e, principalmente, a nova dinâmica do porto. A manchete “Câmara discute porto”, do jornal *Rivale*, nos conta sobre esta questão:

O assunto do pôrto está realmente causando sensações a diversas camadas da cidade. A Câmara de Vereadores [de Juazeiro] que está em recesso, realizou uma reunião extraordinária no dia 03 do corrente, quando na oportunidade, o presidente da Casa fez leitura do documento assinado pelos Prefeitos das duas cidades, presidentes das Associações Comerciais, e CODESF (há inclusive quem afirme que o presidente da CODESF tenha se negado a assinar o documento) para o conhecimento dos edis. Depois foi discutido o assunto com manifestação de quase todos os vereadores. Alguns acharam o documento muito bem feito, porém tendencioso, alegando inclusive alguns que o documento foi elaborado com a finalidade quase que precípua de beneficiar a cidade vizinha, omitindo certos fatores positivos, deixando escondidos nas entrelinhas, alguns pontos que também marcam o desenvolvimento de Juazeiro, provocando assim, maiores vantagens para Petrolina.

A reunião demorou cerca de três horas, e ficou acertado que aquele Colegiado iria estudar e elaborar um documento baseado em dados técnicos, esclarecendo certos esquecimentos cometidos com respeito a Juazeiro. O poder legislativo juazeirense toma uma posição de defesa do nosso povo, procurando através de elucidacões, deixar os munícipes realmente inteirados do que se passa a respeito do porto provisório de Sobradinho.²⁵

Neste ano, o prefeito petrolinense era Geraldo de Souza Coelho, da Arena, e que detinha ampla maioria na câmara municipal; em juazeiro, o prefeito era Durval Barbosa da Cunha, da Arena-2 (facção dissidente do partido), apoiado discretamente pelos Viana e pelos comerciantes locais, com pouca representatividade na câmara municipal. Podemos observar que a notícia, não assinada especificamente, mas dentro da proposta editorial já exposta, desenvolve seu discurso dentro da ideia de protecionismo em relação à questão portuária, criticando o documento conjunto das cidades por beneficiar Petrolina em detrimento de Juazeiro. Como pudemos ver, os Coelho tinham total interesse nas questões econômicas regionais, e sua conexão com o ramo político hegemônico juazeirense poderia, a princípio, ter pendido favoravelmente às suas aspirações nas discussões entre as cidades sobre o novo porto.

Seguindo as discussões levantadas pelo artigo de Ermi Ferrari, a Companhia de Navegação enviou carta para o jornal *Rivale*. Nos pontos elencados pelo então presidente

do órgão, José Alonso Sartte, e pelo gerente em Juazeiro, Esmeraldo de Oliveira Brito, os dois que assinam o texto publicado pelo jornal, podemos observar uma série de críticas ao texto de Ermi Ferrari Magalhães, bem como uma tentativa de esclarecer a questão do porto em relação ao período em que estaria sendo construída a barragem, dando visibilidade à opinião tida como oficial da FRANAVE ao público leitor do jornal. A todo o momento, sem citar nomes, o texto trata como “os líderes” aqueles que se opõem à criação de um porto provisório em um ponto próximo à cidade.

Entre outros argumentos, o artigo tenta esclarecer que tanto a FRANAVE quanto a União dos Barqueiros haviam sido ouvidas pela CHESF, quanto à liberação do canal do Ingá, para liberar água e velocidade no rio para a navegação, permitindo a chegada das embarcações à Juazeiro. Outro ponto dá conta de que também a Companhia de navegação, ladeada mais uma vez pela União dos Barqueiros, consideraram a possibilidade e

insistiram pela utilização do pôrto mais próximo possível de Juazeiro, isto tendo em vista que as Empresas ou os Armadores independentes só podem sobreviver comercialmente se seus negócios apresentarem algum lucro²⁶.

Em um extenso texto explanatório e argumentativo, os autores buscam rebater as críticas feitas anteriormente por Ermi, mas também oferecer uma resposta às pressões

existentes por parte de políticos, comerciantes e demais indivíduos interessados nesta realocação (ou na manutenção) do porto fluvial. Em torno disto, o texto busca deixar claro que

entre gastar somas para construir um pôrto provisório a 68 quilômetros de Juazeiro e nada gastar para utilizar um pôrto já existente a apenas 42 quilômetros desta Cidade, bastava usar o bom senso e o equilíbrio, pois qualquer que fosse o local preferido ou escolhido pelos ‘líderes’, os Armadores só utilizariam o pôrto mais próximo de Juazeiro²⁷.

O que se torna claro na carta é a preocupação dos juazeirenses no tocante ao destino das navegações, e a possibilidade que a cidade vizinha saia beneficiada de todo esse imbróglio provocado por Sobradinho e sua barragem. Para os autores, isso não passa de “medo da própria sombra”.

São ‘os líderes’, ainda, as pessoas que estão dando a entender que usando-se agora o pôrto de Sobradinho [Santana do Sobrado] quando êle não mais tiver função os Armadores [navegantes] passarão a usar só o pôrto de Petrolina, desaparecendo assim o pôrto de Juazeiro. Queremos explicar ao povo – e não aos ‘líderes’, - que qualquer Cidade que tenha um rio navegável pode ter o seu próprio pôrto e ninguém impedirá êsse direito legal, da mesma forma qualquer Armador atracará a sua embarcação no pôrto que melhor lhe convier e nenhuma Lei o impedirá de fazê-lo; acontece que, por circunstâncias especiais, tanto físicas como geológicas, do lado de Petrolina o São Francisco corre sôbre um vasto leito de rochas ligeiramente submersas, que devido a este fator a navegação do lado de Petrolina torna-se bastante problemática e até mesmo perigosa [...]; diante destes dados, será que os ‘líderes’

não estão com medo da própria sombra?²⁸.

O texto ainda trata do “memorial que criou tanta celeuma”²⁹. Neste aspecto, os pontos básicos abordados foram: tomadas de água para irrigação e a infraestrutura de Juazeiro e Petrolina, que dispensaria a criação de nova cidade na área da Barragem.

as ditas tomadas irrigariam 50 mil hectares no Estado de Pernambuco e 60 mil no Estado da Bahia, vejamos que a superfície de Pernambuco é de noventa e oito mil quilômetros quadrados e a da Bahia é de quinhentos quilômetros quadrados, conclui-se que a Bahia é cerca de seis maior que o Estado de Pernambuco; porque será que os ‘líderes’ não reivindicaram uma irrigação proporcional à área dos dois Estados? Cinquenta mil hectares para Pernambuco e seis vezes cinquenta mil (trezentos mil) para a Bahia se a Bahia é seis vezes maior que o Estado de Pernambuco? Os ‘líderes’ não viram isto?³⁰

Aqui, o discurso se direciona não mais aos “líderes” baianos, mas aos pernambucanos, diante do argumento de que, na divisão de áreas para irrigação proposta pelo memorial, o estado da Bahia teria saído prejudicado. Influências políticas petrolinenses? Discutimos anteriormente a questão do interesse dos Coelho sobre tais empreendimentos, e diante da proeminência desta família na política local petrolinense, bem como em âmbito estadual e federal, não seria impensável constatar tal interferência.

Um elemento dentro da própria carta corrobora com a interferência petrolinense

neste processo: “Pergunta-se: onde está a infraestrutura de Juazeiro capaz de receber e alojar esses seis mil novos trabalhadores, isto sem contar no mínimo os dezoito mil dependentes?”³¹. As empresas responsáveis pelas obras da barragem encontravam-se instaladas em Petrolina, juntamente com seus funcionários. Diante disso, em tom irônico e crítico, os autores do texto questionam: “Que fizeram os ‘líderes’ no sentido de, por razões óbvias, trazerem-nos para a Bahia?”³². Para exemplificar a crítica e dar maior vasão à criticidade da carta, o texto cita o caso da Servix, outra empresa envolvida com a construção da barragem. Com muito esforço, ela conseguiu “alugar um velho bar e o está remodelando para instalar seus escritórios”³³.

Na mesma edição, novo artigo de Ermi Ferrari vinha publicado. Sob o título de *Porto de Juazeiro*, o texto é mais informativo que opinativo, mas é possível notar um tom melancólico na forma como seu autor trata as questões levantadas. Dividido em 5 tópicos, dá conta da desistência da SUNAMAM³⁴ – Superintendência Nacional da Marinha Mercante – em realizar a abertura do Canal do Ingá, o que possibilitaria a navegação para além das obras da barragem, chegando à Juazeiro; da interrupção da navegação durante a construção da barragem, cabendo unicamente à CHESF – Companhia Hidroelétrica do São Francisco – a decisão de criar novo porto; da inexatidão de onde este

poderia ser construído, cabendo ao Departamento Nacional de Portos e Costa e a SUNAMAM a decisão final; do fechamento definitivo do canal de navegação em Sobradinho, entre setembro e outubro.

O último tópico mais parece uma despedida às embarcações, impedidas de romper os limites da barragem.

Consequentemente, a partir daquela data, barcas e vapores deixarão por muito tempo o nosso Porto. A paisagem alegre de Barcas com velas brancas singrando as águas, Barcas a motor, com seus motores ligados chegando ou saindo do pôrto. Vapores com suas rodas em movimento ou hélices de empurradores, deixarão até 1977 de se constituir uma paisagem alegre para os olhos dos que frequentam o cais e constituir uma fonte de renda para o comércio e indústria locais³⁵.

De todo modo, o lamento de Ermi neste trecho não deixa de ter um quê de lógico. O temor deste barqueiro é também o temor de um juazeirense acostumado com os trabalhos fluviais na paisagem de sua cidade. A barragem, posteriormente hidroelétrica, a princípio, não esboçava alternativas à hidrovia. Filha do pacote de construções de obras gigantescas, típicas do período ditatorial militar do Brasil, a barragem serviria para o único fim que interessava aos militares: represamento de água e geração de energia elétrica.

No projeto original, a Barragem impediria o tráfego de embarcações pra o Porto de Juazeiro, uma vez que não

havam projetado eclusa. Só depois de realizadas algumas pressões é que resolveram, as autoridades, determinar a sua construção com a finalidade de permitir a continuidade da navegação³⁶.

Por ocasião do Seminário da Bacia do São Francisco, o *Jornal de Juazeiro*, órgão gerenciado pelo médico Paganini Nobre Mota, tendo como diretor Moacyr dos Santos, vereador da cidade à época, publicou um editorial em que se esforçava no intuito de fazer com que os leitores (e os líderes locais em especial) de fato acreditassem que, juntamente com outras iniciativas recentes, este Seminário poderia ser fundamental para a cidade e a região.

O Governo Federal, através de um de seus poderes, abrirá um grande Seminário Sobre o São Francisco, aqui na região, numa hora muito oportuna. Nada mais lógico e sensato do que vir buscar os problemas na fonte, ouvindo os seus interrogadores, e depois enviar as soluções dentro PNDS já elaborados. Desta maneira o poder central está irradiando a sua área física de ação para ouvir de perto as angustias e os dramas desse imenso país, que por ser grande apresenta-nos igualmente problemas maiores. Chamamos de oportuno a este Seminário pois ele vem, no momento dos grandes deslanches econômicos – vide Projeto Curaçá, Agrovale, Alfanor, DISF, Sobradinho – que estão a modificar a “costumeira” paisagem do médio São Francisco. Em pleno campo de atividade as forças políticas irão de sentir e observar os pontos positivos e as distorções desse colosso potencial que está a sacudir-se³⁷.

Na edição seguinte deste mesmo jornal, a matéria *E os barqueiros para onde vão?*, assinada por Mário Vicente dos Santos,

comerciante e um dos mais antigos barqueiros de Juazeiro, segue na esteira dos debates em torno das navegações no São Francisco. Dois anos após a querela entre Ermi e a Companhia de Navegação por meio das publicações no *Rivale*, é a vez deste outro barqueiro levantar a voz, aproveitando a organização do Seminário, na tentativa de defender a classe.

Utilizando-se de trechos de trabalho feito pelo economista José Maria Isola, o artigo buscava, em nome da união dos barqueiros do Médio São Francisco, chamar a atenção das “autoridades constituídas para a situação em que eles ficarão em consequência da construção da Barragem de Sobradinho”³⁸. A ocasião, neste caso, parecia ser oportuna para tal reivindicação.

O desejo expressado pelo barqueiro em seu texto era o de que as informações que seriam ora lançadas pudessem ser recebidas e refletidas pelos envolvidos nos debates.

É do estudo supracitado as seguintes afirmações, às quais damos total assentimento: ‘A navegação no Rio São Francisco enfrentará sério desafio em futuro próximo, logo que o projeto Sobradinho for construído...’ ‘Em vista dos resultados, pode-se concluir que os barcos atuais, com toda a certeza, não têm condições de enfrentar o problema da navegação com tempo ventoso’. ‘As previsões preliminares mostram que a altura das ondas que podem ocorrer ao longo das vias navegáveis, ou nas zonas de arrebentação, podem criar condições adversas aos barcos atuais.’

Coerentemente com o Programa Especial para o Vale do São Francisco – PROVALE – a União dos Barqueiros quer aproveitar a oportunidade da realização do Simpósio sobre a Bacia do

São Francisco para lembrar às autoridades participantes que o dilema a que foram lançados os barqueiros não pode deixar de merecer a atenção devida.³⁹

Mário utiliza em seu texto as principais argumentações sobre a questão da barragem de Sobradinho, vistas pelos barqueiros como grandes entraves para a continuação do tráfego fluvial. Neste trecho, e falando em nome da União dos Barqueiros, ele direciona o apelo aos participantes do Seminário (Simpósio, no texto), ressaltando o dilema no qual estavam inseridos diante das obras no rio. Em seguida, o barqueiro enfatiza seu posicionamento, levantando as principais solicitações da classe.

Reafirmo meu total apoio às reivindicações contidas no Relatório que a União dos Barqueiros já enviou aos nossos governantes – e que são as seguintes:

- a) financiamento para aquisição de embarcações adequadas à navegação, após a conclusão da Barragem de Sobradinho;
- b) prazo de resgate: 12 anos, com 3 (três) de carência;
- c) juros: 10% (dez por cento) ao ano.

Esta situação, pelos profundos reflexos sociais que envolve a classe dos barqueiros, não pode e nem deve ficar esquecida.

Outro ponto que não pode ser esquecido é o que diz respeito às indenizações a que têm direito os barqueiros, pois com todo este tempo parados criaram muitos compromissos que precisam ser saldados. E que não haja demora para que os problemas em que nós vivemos não mais se agravem.

Assina um dos mais velhos barqueiros do São Francisco.”⁴⁰

As navegações, a despeito de todos estes debates, sofreram profundo golpe ao fim das obras em Sobradinho. O lago impossibilitou a continuidade das viagens em embarcações de pequeno e médio porte, as mais utilizadas pelos barqueiros individuais. A Companhia de Navegação manteve o transporte de cargas com chatas rebocadas por empurradores. Os barqueiros, contudo, foram indenizados pelo governo: “56 barcas do rio São Francisco foram indenizadas em juízo uma vez que elas não ofereciam a segurança necessária para enfrentar as novas condições de navegação do lago, que terá eventualmente formações de ondas de até três metros de altura”⁴¹.

No entanto, o fator *Sobradinho* não pode ser identificado como único a corroborar com o fim do tráfego fluvial. Ao longo deste capítulo, pudemos observar que um conjunto de transformações e suas implicações atuaram de forma a secundarizar a atividade de navegação tal qual era. A nova lógica dos transportes, com a introdução das rodovias e a consequente expansão destas; o reordenamento da orla da cidade, dando então espaço para o tráfego de carros em detrimento do fluxo de embarque e desembarque neste mesmo local; a questão dos motores e a disputas em torno das inovações tecnológicas; por fim, as transformações no canal de navegabilidade em função da construção da barragem e hidrelétrica de Sobradinho. Todos

estes aspectos acabaram competindo na diminuição das atividades fluviais, no tocante às viagens longas, subindo e descendo o rio, rumo a Minas Gerais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De longe, este processo não pode ser definido como pacífico, e os embates jornalísticos expostos neste artigo dão conta de uma intensa disputa sobre a questão da transferência do porto para outra localidade.

É importante ressaltar que navegar no São Francisco, em Juazeiro, não deixou de ser exercício praticado pelos cidadãos. A despeito das grandes navegações, e usamos *grandes* no sentido de maiores, mais longas, o rio continuou navegável, por parte das embarcações menores, no tocante às cidades mais próximas, nas travessias entre Petrolina e Juazeiro, nos passeios pelas ilhas, na atividade de pesca.

Para além da explicação simplista de que a barragem de Sobradinho teria posto um fim às navegações, outro elemento bastante importante relaciona-se à questão em torno das transformações ocorridas nos transportes fluviais e a consequente diminuição no fluxo hidroviário pelo São Francisco, algo significativo para a vida urbana de Juazeiro, uma vez que esta estava bastante envolvida com as atividades de navegação. A construção da ponte Presidente Dutra, fazendo consigo

uma conexão entre Juazeiro e Petrolina por meio da estrada férrea, mas, especificamente, pela rodovia, que passava a desempenhar um papel preponderante já a partir das décadas de 1950 e 1960, a cidade baiana e sua população já assistiam a um deslocamento de importância, na organização urbana, para o asfalto e os automóveis que chegavam.

Não à toa, as modificações ocorridas na orla da cidade refletem o processo de transformação em Juazeiro: a estação destruída, onde, por sobre, passou a ponte; a rampa para automóveis construída logo após; o parapeito da orla, modificado em sua estrutura; o asfalto que obrigou os passantes, bem como os trabalhadores fluviais que descarregavam ali suas mercadorias, a ceder espaço aos automóveis. Até a década de 1970, o cais/porto da cidade já não representa mais o local de atracação (ou o único local para esta atividade), relacionando-se cada vez menos com a atividade fluvial de navegação de mercadorias e viagens intermunicipais e estaduais. Os depósitos que recebiam estas mercadorias deixam de ter funcionalidade diante do deslocamento de função do local, cedendo espaço para outras práticas de sociabilidade.

Os reflexos destas transformações não passaram despercebidos, sem fomentar uma série de questões e disputas dentro da sociedade juazeirense, bem como da região circunvizinha. O deslocamento do porto e

suas funções fluviárias proporcionou uma disputa política bastante profunda, e pudemos analisar tal questão a partir desta série de artigos, publicados principalmente nos jornais *Rivale* e *Jornal de Juazeiro*. Os agentes envolvidos, com suas respectivas intencionalidades, debateram o assunto da localização do porto de Juazeiro durante o período de construção da barragem de Sobradinho. Diante da grandiosidade da obra, e das profundas transformações que esta prometia fazer à região e aos ribeirinhos, as navegações pelo São Francisco, sua situação pré e pós-construção da barragem, tornou-se questão das mais disputadas, principalmente porque mexia em um elemento que simbolizava uma hegemonia que Juazeiro possuía desde fins do século XIX.

A atividade fluvial representava, na década de 1970, espaço temporal dos debates refletidos aqui, sendo uma conexão com um passado tido como “áureo” para os barqueiros juazeirenses, e que ainda era o diferencial que ostentavam em face à cidade vizinha, Petrolina, que fazia neste período uma oposição forte à sua cidade-irmã baiana, no quesito do deslocamento do porto.

Assim, o que concluímos quanto a esta questão é que, para além da simples construção da barragem, a relação entre rio e cidade vem sofrer uma grande modificação a partir de elementos diversos, em etapas que permeiam a segunda metade da década de

1950 até fins da década de 1970. Isso não significa, em hipótese alguma, que Juazeiro e o Velho Chico perderam a conexão entre si, bem como as práticas de sociabilidade foram extintas dentre a população local. As transformações ocorridas concorreram para o abandono de certas práticas em detrimento de novas, construídas a partir dos novos elementos em questão.

REFERÊNCIAS

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

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 2009.

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

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

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

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

MAGALHÃES, Ermi Ferrari. **Navegação no Rio São Francisco** – da Canoa ao último Vapor. Juazeiro: Ed. do autor, 2009.

MENDES, Edcarlos; GERMANI, Guiomar Inez. Desterritorialização sob as águas de Sobradinho: ganhos e desenganos. **Revista de desenvolvimento econômico**, Salvador, Ano XII, ed. esp., dez. de 2010.

MORAIS, Erasmo Carlos Amorim. **Memórias do Cais: Parnaíba, a cidade, o rio e a prostituição (1940-1960)**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Piauí (UFPI) - Teresina, 2012.

Fontes jornalísticas

JORNAL DA BAHIA, Salvador-BA, 1978.

JORNAL DE JUAZEIRO, Juazeiro-BA, n. 83, 1975.

JORNAL DE JUAZEIRO, Juazeiro-BA, n. 82, 1975.

RIVALE, Juazeiro-BA, n. 44, 1973.

RIVALE, Juazeiro-BA, n. 42, 1973.

NOTAS

¹ Possui Licenciatura plena em História pela Universidade de Pernambuco (2010), com especialização em Docência da Filosofia pela Universidade Cândido Mendes (2011) e mestrado em História pela Universidade Estadual de Feira de Santana (2014). É professor do Centro de Ensino Superior do Vale do São Francisco - CESVASF e professor efetivo na Faculdade São Francisco de Juazeiro – FASJ.

² ESTRELA, Ely Souza. Um rio de memórias: o *modus vivendi* dos beraderos sanfranciscanos antes da represa de Sobradinho (BA). **História & Perspectivas**, Uberlândia (41): 115-139, jul. dez. 2009, p. 116.

³ CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Vol 1 – Artes de fazer. Petrópolis/RJ: Vozes, 2012, p. 184.

⁴ Ibidem, p. 164.

⁵ Ibidem, p. 166.

⁶ CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 2009, p. 181.

⁷ MORAIS, Erasmo Carlos Amorim. **MEMÓRIAS DO CAIS: Parnaíba, a cidade, o rio e a prostituição (1940-1960)**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Piauí (UFPI) - Teresina, 2012, p. 47.

⁸ CASTELLS, Manuel, op. Cit., pp. 181-182.

⁹ BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis: Vozes, 2007.

¹⁰ Ibidem, pp. 23-24

¹¹ Esta cidade pernambucana se localiza na outra margem do rio, sendo unida à sua vizinha baiana por meio da ponte Presidente Dutra.

¹² MENDES, Edcarlos; GERMANI, Guiomar Inez. Desterritorialização sob as águas de Sobradinho: ganhos e desenganos. **Revista de desenvolvimento econômico**, Salvador, Ano XII, ed. esp., dez. de 2010.

¹³ Os *barqueiros* eram os donos de embarcações, chefes dos remeiros e capitães da própria barca. Em muitos casos, poderiam ser também os “coronéis” de algumas cidades ribeirinhas. Quando não, costumavam manter relações de compadrio ou amizade com um coronel. Os barqueiros exerciam um poder patronal sobre seus *moços de barca*, que poderiam desenvolver variadas atividades, como caldeiros, operadores de motor, remadores, e até mesmo cabras e capangas, armados com fuzis (NEVES, 2011). Até a década de 1930, eram eles que ditavam o ritmo do serviço, o valor da remuneração e as condições de trabalho, uma vez que os contratos empregatícios eram firmados através da palavra, regulados pelos costumes.

¹⁴ MENDES, Edcarlos; GERMANI, Guiomar Inez, op. Cit., p. 31.

¹⁵ MAGALHÃES, Ermi Ferrari. Coluna. **Rivale**, 1973, n. 42, p. 10.

¹⁶ CHILCOTE, Ronald H. **Transição capitalista e a classe dominante no Nordeste**. São Paulo: EDUSP, 1991.

¹⁷ MAGALHÃES, Ermi Ferrari, op. Cit., loc. Cit.

¹⁸ MAGALHÃES, Ermi Ferrari, op. Cit., loc. Cit.

¹⁹ MAGALHÃES, Ermi Ferrari, op. Cit., loc. Cit.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² O FAROL, Petrolina-PE, 30 de Jan. de 1972.

²³ O FAROL, Petrolina-PE, 23 de Mar. de 1977.

²⁴ CHILCOTE, Ronald H, op. Cit.

²⁵ MAGALHÃES, Ermi Ferrari, op. Cit., p. 3.

²⁶ SARTTE, José Alonso; BRITO, Esmeraldo de Oliveira. Carta resposta. **Rivale**, 1973, n. 44, p. 7.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem.

²⁹ SARTTE, José Alonso; BRITO, Esmeraldo de Oliveira, op. Cit., loc. Cit.

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

³² Ibidem, p. 10.

³³ Ibidem.

³⁴ A Companhia de Navegação do São Francisco, FRANAVE, era submetida à SUNAMAM, criada pelo Decreto nº 64.125 de 19 de fevereiro de 1969, que por sua vez, era um órgão ligado ao Ministério de Transportes.

³⁵ MAGALHÃES, Ermi Ferrari. Porto de Juazeiro. **Rivale**, 1973, n. 44, p. 14.

³⁶ GONÇALVES, Esmeraldo Lopes. **OPARA: Formação histórica e social do sub-médio São Francisco**. Juazeiro: Franciscana, 1997, p. 168.

³⁷ EDITORIAL. **Jornal de Juazeiro**, 1975, n. 82, p. 2.

³⁸ SANTOS, Mário Vicente dos. E os barqueiros para onde vão?. **Jornal de Juazeiro**, 1975, n. 83, p. 6.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ SANTOS, Mário Vicente dos, op. Cit., loc. Cit.

⁴¹ JORNAL DA BAHIA, 1978, p. 2.

Recebido em: 23/11/2018.

Aprovado em: 17/12/2018.

Publicado em: 10/01/2019.