



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**  
**CAMPUS DE LARANJEIRAS**  
**NÚCLEO DE ARQUEOLOGIA - NAR**

**SAVEIRO DE LARANJEIRA- SE: RELATOS DO PONTO VISTA  
ARQUEOLÓGICO, ECONÔMICO, PORTUÁRIO E SOCIAL NO  
VALE DO COTINGUIBA-SE.**

GENILSON GOMES DA SILVA

Laranjeiras/2013

GENILSON GOMES DA SILVA

**SAVEIRO DE LARANJEIRA- SE: RELATOS DO PONTO VISTA  
ARQUEOLOGICO, ECONÔMICO, PORTUÁRIO E SOCIAL NO  
VALE DO COTINGUIBA-SE.**

Monografia apresentada à disciplina TCC II,  
orientada pela Prof. Dr. Gilson Rambelli, para  
obtenção de título de Bacharel em Arqueologia.

Laranjeiras/2013

GENILSON GOMES DA SILVA

**SAVEIRO DE LARANJEIRA- SE: RELATOS DO PONTO VISTA  
ARQUEOLOGICO, ECONÔMICO, PORTUÁRIO E SOCIAL NO  
VALE DO COTINGUIBA-SE.**

Monografia apresentada ao curso de Bacharelado em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Arqueologia.

Aprovação \_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Gilson Rambelli (Orientador) - NAR/UFS

---

Prof. Dr. Paulo Bava De Camargo NAR/UFS

---

Prof. Dr. Leandro Duran – NAR/UFS

Dedico este trabalho aos meus pais, irmãos, colegas, amigos e a todos os amantes dos saveiros e da navegação. Muito Obrigado!!!

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, aos meus familiares, aos amigos universitários, e aos professores.

*“O mar não é um obstáculo, o mar é um caminho”.*  
*Amyr Klink*

## RESUMO

A Arqueologia Histórica, como ciência ainda jovem, se propõe a estudar temas diversos, dentre eles os saveiros que foram pequenas embarcações, e que também contribuíram para uma dinâmica social e econômica no município de Laranjeiras-SE. Estes barcos transportavam vários produtos como coco, sal, milho, cana, açúcar e outros oriundos do solo Laranjeirense, bem como de diversos lugares como Freguesia de Socorro (1530-1832), Santo Amaro das Brotas, Maruim, e Estados vizinhos como Bahia. A cidade foi palco de um apogeu econômico do Estado Sergipano no séc.XX, sendo reconhecida como berço cultural, ideológico, econômico e portuário. Os saveiros foram registrados pela historiografia local, e ainda permanecem vivos nas memórias da comunidade local. Esta pesquisa buscou detectar e analisar esta embarcação, e sua relação social e econômica com Laranjeiras, para isso o motivo de dividi-la em duas etapas: campo e laboratório. Em campo foi aplicado questionários que remontassem a memória para os saveiros naquela região, bem como sua funcionalidade para época (séc.XIX ao XX). Em laboratório fiz levantamentos e reflexões sobre os estudos referentes aos temas da Arqueologia portuária, marítima, naval e histórico do município. Como resultado, os saveiros foram barcos que contribuíram para o escoamento de produtos e serviram de transporte para pessoas, inclusive, escravos. Nas análises os modelos que trafegaram por Laranjeiras foram, whale, Lanxão e Pesqueiro.

Palavras-chaves: Arqueologia Histórica, Saveiros e Economia portuária.

## ABSTRACT

The Historical Archaeology as a science still young, that proposes study many subjects, among them the sloops were small boats, and also contributed to the social and economic dynamics in the city of Laranjeiras-SE. These boats carrying different products like coconut, salt, corn, sugar cane, sugar and others from Laranjeiras as well the many places known as Freguesia de Socorro (1530-1832), Santo Amaro das Brotas, Maruim and neighboring states such as Bahia. The city of Laranjeiras was the stage of economic heyday in state Sergipe XX century, and was recognized as cradle cultural, ideological, economic and port. The sloops were recorded by local historiography, and still remain alive in memories of local community. This research aimed detect and analyze this ship, and your relationship with social and economic of Laranjeiras, the reason for share in two stages: field and laboratory. In field was applied questionnaires that dated back to memory about the sloops that region, as well your functionality too (19th and 20th century). In laboratory did surveys and reflections about studies of themes like port, maritime, naval archaeology and Laranjeiras history. As a result, the sloops were boats that contributed to the outflow of products and served as transport for people, including slaves. In analysis the models that passed by Laranjeiras were, launch, barge, and fishing boat.

Keywords: Historical Archeology, Saveiros and Port Economics.

## SUMÁRIO

<u>INTRODUÇÃO</u> .....	1
<u>1.1 Objetivos</u> .....	7
<u>1.1.1 Geral:</u> .....	7
<u>1.1.2 Específicos:</u> .....	7
<u>1.2 Problemática</u> .....	7
<u>1.3 Justificativa</u> .....	7
<u>1. A ARQUEOLOGIA HISTÓRICA NO MUNDO</u> .....	9
1.2- A Arqueologia Histórica no Brasil.....	11
1.3- A Arqueologia Marítima.....	15
1.4- Patrimônio Cultural Brasileiro: Uma discussão sobre memória, identidade e cultura material.....	18
1.5- Um breve discurso sobre a história e economia portuária de Laranjeiras-Se no séc. XIX..	25
1.6- Chegada das ferrovias: Um possível declínio das atividades marítimas do município.....	29
1.7- O município de Laranjeiras-SE.....	32
1.8- Inserção Ambiental.....	33
<u>2- METODOLOGIA</u> .....	36
2.1- Etapa de Campo.....	36
2.2- Etapa de Gabinete.....	41
<u>3- ORIGEM DOS SAVEIROS</u> .....	42
3.1 Histórico.....	42
3.2- Terminologias empregadas nas origens do graminho.....	46
3.3- O graminho traz mais de 20 medidas para construção dos saveiros.....	47
3.4- Matéria prima utilizada.....	48
3.5- As ferramentas.....	49
3.6- Os diversos tipos de saveiros no litoral Brasileiro.....	51
3.7- Incidência da Cultura Material dos Saveiros no Vale do Rio Contiguiba.....	54

4- DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES	
FINAIS.....	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	61
ANEXOS.....	63

## INTRODUÇÃO

A Arqueologia pode ser compreendida em um ponto de vista tradicional, como a ciência que estuda as “coisas”, particularmente os objetos criados pelo trabalho humano (“os artefatos”), produzidos e inseridos em diferentes contextos. (FUNARI, 2006, p. 13).

Podemos compactuar que a Arqueologia brasileira se desenvolveu em duas grandes áreas de atuação, a Arqueologia pré-histórica e a Arqueologia histórica. Cada uma aborda diversos campos e temas específicos de pesquisa. A Arqueologia pré-histórica, dentre as suas principais discussões, podemos citar o estudo da antiguidade do homem na América, as representações de arte rupestre, sambaquis produzidos pelos homens num passado remoto a organização social, os estudos das indústrias líticas, bem como as cerâmicas, entre outros (FUNARI, op.cit., p. 27).

A Arqueologia Histórica, por sua vez, destaca-se por estudar as diversidades étnicas e culturais do Brasil, que não são poucas (FUNARI, op.cit., p. 27). Bem como os diversos assuntos recorrentes ao passado histórico. Isto está representado pelo interesse sobre os estudos das Missões jesuíticas e nas comunidades quilombolas no passado não tão distante. E recentemente abordagens envolvendo temas como estudo de gênero, repressão, memória, padrões arquitetônicos, e a arqueologia subaquática, que impulsionou os estudos a arqueologia naval e marítima. Ambas tem conseguido espaços dentro da Arqueologia Histórica. Por possibilitar novas abordagens no campo criativo humano funcional. Além de essas três últimas possuírem algo em comum, estão ligadas de uma forma ou de outra a água.

A Arqueologia Marítima, se demonstra como de fundamental importância para compreensão do nosso tema proposto, por demonstrar a relação humana com a vida marítima em que, percebe-se também a criação de artefatos que serviram para atender suas necessidades, muita das vezes ligadas a economia local, como também ao social. Não obstante o homem se relacionou com o mundo aquático e subaquático desde a pré-história. Os sítios de sambaquis sugerem muitas vezes a existência de mergulhadores pré-histórico, pois alguns resíduos alimentares desses grupos (peixes, moluscos, entre outras espécies de seres marinhos) indicam serem provenientes de áreas de apenas acessíveis por meio de atividades subaquáticas (AMANCIO, 2002, p. 4).

Segundo Rambelli (2002) é possível que os primeiros seres humanos a terem essa vivência com o ambiente aquático, habitavam as regiões litorâneas quentes, excelentes

para a atividade de mergulho livre<sup>1</sup>. É improvável afirmar se essa atividade começou por diversão ou necessidade, mas pode-se dizer que eles exploravam o fundo dos ambientes marinhos para coletar alimentos, como moluscos e crustáceos, segundo os estudos arqueológicos feitos em sítios desse tipo. É possível que essa prática tenha sido até mesmo antecessora a própria origem do nosso gênero. Segundo Prous (1992), algumas pinturas ou gravuras rupestres representam cenas de navegação em pirogas e artes de pesca.

Atrelado a isto, observa-se à criação humana de tantos objetos. Nesta premissa, é interessante compreendermos e incluirmos que a prática de confeccionar, lanças, redes, varas e até se chegar as embarcações não é tão recente. Segundo Câmara (1976):

“De tudo quanto há produzido o engenho do homem, nada se compara em grandeza de concepção e de execução com o navio, e por isso é a construção naval com justa razão considera uma de suas obras mais admiráveis e úteis por qualquer face se encare o navio, grande ou pequeno, primitivo ou da atualidade, em relação as suas épocas (p.2)”.

Ainda segundo Câmara (op.cit.):

“É uma indústria natural de todos os povos, que habitaram as costas e margens de lagos e rios, e indispensável por causa da necessidade de proverem-se de alimentos, e de transporte aos povos vizinhos, por incentivo da troca de mercadorias, ou desejo das empresas para além de seus horizontes, ou ainda pelo ardor das lutas, tudo isto alterado pelas circunstancias especiais da localidade do mar, ou dos rios, presença de escolhos, distâncias a navegar, caráter enfim, e índole dos povos, recursos da natureza ou da arte, de quem dispunham ( p.2)”.

O município de Laranjeiras – SE, é banhado pelo Rio Cotinguiba, que passa pelo centro histórico e na divisa do município deságua no Rio Sergipe. Até o momento não achamos indícios de construção naval no município.

Entretanto, na análise dos dados historiográficos, e pela tradição oral presente por alguns residentes, este Rio teve um papel importante nas rotas comerciais do estado. A sua história demonstra ter sido um campo de atividades portuárias, atrelada ao comércio

---

<sup>1</sup> Segundo Rambelli (2002, p.18) a prática de imergir e de nadar sob as águas, fazendo uso apenas das capacidades físicas, teve origem há milhares de anos. Talvez ela seja uma herança direta de nossos ancestrais, do próprio instinto animal, do processo de evolução biológica dos primeiros homínídeos.

local de açúcar, farinha, banana, coco e outros. Segundo Carvalho Neto (1943) existia a convivência de várias embarcações de todos os níveis neste rio no decorrer dos tempos.

Segundo SANTOS & ARAUJO (2009):

“Em decorrência das dificuldades em transportar a cana-de-açúcar, que em épocas passada era feito por meio de veículos de tração animal como carros de boi e em lombo de animais, a usina ou engenho, localizava-se preferencialmente nas proximidades dos canaviais e dos rios que serviam de eixos indutores para o escoamento da produção, para agilizar a entrega das mercadorias. Dentre os eixos indutores, o rio Sergipe, por exemplo, serviu de principal via de acesso ao mar através dos seus principais afluentes como: Cotinguiba, Jacarecica e Ganhamoroba, constituindo o mais importante vale canavieiro (...) (p.5)”.

Ainda para SANTOS & ARAUJO (op.cit.,) descreve que:

“Destaca-se a Companhia de navegação Sergipana que teve grande importância por proporcionar maior autonomia à exploração das rotas comerciais flúviomarítimas, dinamizando a circulação de pessoas e mercadorias entre os principais núcleos urbanos da Província, sobretudo pelas vias fluviais. Assim, as embarcações representaram o principal meio de escoamento da produção agrícola sergipana e os sistemas de transportes foram essenciais na efetivação do comércio interprovincial. Com uma vasta malha hidroviária, Sergipe possuía cinco barras ativas: a barra do Rio São Francisco, do Rio Real, do Vaza-Barris, do Rio Japarutuba e do Rio Cotinguiba, mas a quantidade de rios no pequeno território não implicava facilidade no tráfego de navios. As barras sergipanas eram de difícil acesso, se configurando na principal dificuldade para os navegadores ( p.5)”.

Desta forma, onde se enquadra os saveiros nessas atividades comerciais, e no transporte de pessoas? O que estas embarcações representam? O que representaram para a movimentação de diversos produtos rio a fora? De acordo com Dantas, (2007):

“Dentre os inúmeros barcos que eram utilizados para o transporte dos produtos, estavam os saveiros, patachos e sumacas. E que muitos outros tipos de embarcações desciam o rio, carregados de açúcar, e retornavam com produtos advindos de outras praças, gerando a riqueza desse empório comercial( p.8)”.

Pelo fato da minha pessoa ser motivada por essas perguntas, e pelos saveiros serem descritos há história do município, pela dificuldade de sua existência atualmente,

por permanecer viva essa memória nas mentalidades de alguns moradores que presenciaram os bons tempos das navegações do município, e por não ter nenhum trabalho voltado à análise desta embarcação e discursão econômica relacionado pelo mesmo, que me propus a estudar os saveiros, haja vista que são considerados como patrimônios históricos nacionais.

Para tal, realizei essa pesquisa em duas etapas, etapa de campo e etapa de gabinete. Em gabinete, fiz levantamentos e reflexões, através da verificação e estudos referenciais da Arqueologia Histórica, através de temas subaquáticos e marítimos. E usei como referencial teórico trabalhos dos pesquisadores Gilson Rambelli (2002), Funari (2006), Orser (1992), Bava de Camargo (2009), Fabiola (2009) e Symanski (2009). Esses levantamentos foram de fundamental importância para concretização da minha pesquisa. Fiz fichamentos e rascunhos obtidos através de análises a documentos históricos, que se encontram no Arquivo Público de Sergipe (APES), e no Instituto Histórico e Geográfico. Onde trabalhei dentre outros com os seguintes historiadores: Oliveira (1942), Ribeiro (1942) e Dantas (2007). Estavam descrito a história do município por Oliveira (1942) na sua obra: Registro de fatos Históricos de Laranjeiras, os dados geográficos do rio e sua bacia, e mapas da cidade por MMA (2013), sendo de extrema relevância para compreensão desta pesquisa, que é complexa.

Em campo, fiz entrevistas, através do uso de formulários, com pescadores e moradores locais próximo ao Rio Cotiguiba de todas as fchas de idades onde abordamos os conhecimentos históricos da cidade, economia, relações portuárias, e memória dos saveiros, de forma coletiva e individual. Realizei uma prospecção oportunística<sup>2</sup> à procura de alguma embarcação tipo saveiro, no entanto, não conseguimos detectar nenhuma embarcação em Laranjeiras, o que dificultou esta pesquisa.

Restando apenas os relatos orais de alguns historiadores e cronistas como Pedrinho dos Santos (2010), Pescadores como Sr. Jorge, Antonio, Moraes, Everaldo e Pôpô, e pessoas que pertencem a famílias que possuem certa tradição moral no município, a exemplo da funcionaria pública Dona Angélica Barreto, que deixou seu

---

<sup>2</sup> Levantamento no território através de observações visuais no centro histórico, margens do rio Cotiguiba, pontos altos, periferia, bairro da Comandaroba, e (...). A procura consistia na incidência material de algum saveiro na região. Que não foi constatada.

comentário. Os entrevistados, são pessoas que demonstram através de suas palavras, o pesar pelo desaparecimento destas embarcações tipo saveiro da paisagem marítima laranjeirense.

Cheguei as seguintes discursões e considerações, os saveiros parecem ter sido peças fundamentais no escoamento de diversos produtos que saíam e entravam a Laranjeiras. De acordo com os questionários aplicados, e pela falta da escrita que existe entre os historiadores locais dos mesmos saveiros, os saveiros que navegaram provavelmente foram do tipo Baleeira, Lanxão e Pesqueiro. A análise destes barcos, para Alcântara (1976) eram propícios a navegarem por rios estreitos, e até para adentrarem em alto mar, não muito longe de Laranjeiras-SE. Eles fortaleceram o comércio local, sendo o grande meio de escoamento de diversos produtos. Possuindo capacidade de armazenamento, igual ou superior a 5 a 10 toneladas, ou até para 10 a 25 toneladas.

Essas embarcações fizeram parte da vida das pessoas de forma direta ou indireta, a beleza dos saveiros que navegavam a região era imensa. Nas análises dos questionários aplicados, verifiquei os seguintes dados: Alguns antigos moradores como Sr. Pôpô fala que: “Os saveiros por onde passavam, retirava um tempo natural dos nossos olhos todos os dias”. Segundo o Sr. Mário Jorge, pescador, “aqueles barcos denominados saveiros, pertenciam ao bom tempo da navegação do rio Cotiguiba”. Para Dona Angélica Barreto, esta declara que o seu avô, “Senhor de Engenho”, transportavam o açúcar pelos saveiros.

Segundo a história local, a sua grande época de navegação dos saveiros parece ter sido no séc. XIX, contudo segundo os moradores ribeirinhos de Laranjeiras, até os anos de 1960 havia saveiro de pequeno porte no município. Tais dados ainda precisam ser pesquisados em um ponto de vista arqueológico e histórico que deixa essa questão como hipótese. É lamentável que ainda não tenha sido detectado saveiros atualmente.

No entanto, a Arqueologia Histórica, através de trabalhos como esses, oferece-nos uma parcela da vida cotidiana do povo laranjeirense, demonstrando a relação do município com uma vida marítima. E a Arqueologia marítima justamente aborda isto, a relação do homem com a vida nas águas (Bava-de-Camargo, 2009). Nossa pesquisa detectou que pela população residente em laranjeiras, o interesse de preservar a memória dos saveiros, o que pode ser feito através de trabalhos como esses.

Por tudo que foi abordado, a Arqueologia marítima, sendo uma linha de pesquisa ainda jovem, contribuir na compreensão da relação dos homens com seus objetos. Como afirmou Orser (1992), “Todas as sociedades produzem objetos físicos no decorrer de suas existências”. Dessa forma, os objetos produzidos no engenho natural das sociedades revelam a identidade de quem a executou.

A Arqueologia está possibilitando a interação da academia com os diversos povos ribeirinhos presentes. Essa parceria revela relações sociais e sócio-econômicas específicas de uma época importante para Laranjeiras-SE.

Este trabalho de conclusão de curso está organizado em 3 capítulos da seguinte forma:

O primeiro capítulo, exponho o que estuda a Arqueologia Histórica, seu histórico a nível mundial e nacional, trabalho as principais correntes, escrevo especificamente sobre a Arqueologia marítima e a sua importância, e o seu objeto de estudo. Esboço uma discussão sobre os patrimônios culturais brasileiros, compartilhando as principais definições deste termo, as leis de proteção, os avanços e outros. Estar descrito os dados geográficos de Laranjeiras, através de sua localização e inserção ambiental. Também comento sobre as atividades portuárias de Laranjeiras-SE no séc. XIX, e a própria história do município. Bem como o declínio das atividades marítimas através da implantação das ferrovias.

No segundo capítulo, está explicito a metodologia empregada para a realização desse trabalho, em que foram divididos em 2 etapas, a de campo e de gabinete. Para assim suceder de forma sistemática esta pesquisa.

No terceiro capítulo, analiso a embarcação tipo saveiro, através de sua origem, matéria prima utilizada, os modelos de construção, capacidade de carga, tecnologia e suas potencialidades. Dessa forma, a história parcial dessas fascinantes embarcações pode ser iniciada. E discuto sobre a presença dos saveiros em Laranjeiras do séc. XIX ao XX.

E por fim, no quarto capítulo, relato as discussões e considerações dessa pesquisa, em que demonstro meus resultados. Desta forma, acreditamos que este trabalho de pesquisa servirá de referência no estudo arqueológico histórico marítimo no estado de Sergipe. Dando-nos uma parcela significativa da história que muitas das vezes não conhecemos.

## **1.1Objetivos**

**1.1.1- Objetivo geral:** Descrever a embarcação tipo saveiro utilizado no município de Laranjeiras-SE, e discutir as relações econômicas e sociais provocados por essas embarcações.

### **1.1.2- Objetivos específicos:**

1. Refletir sobre o estudo da Arqueologia Histórica, abordando as correntes teóricas e sua metodologia;
2. Analisar, se ainda houver embarcações do tipo saveiros, enfocando a tecnologia empregada na confecção dos barcos, matéria prima utilizada, técnica e mão de obra específica;
3. Narrar sobre a memória coletiva ou individual da população laranjeirense sobre esse tipo de embarcação;
4. Discutir sobre o patrimonial cultural naval do Brasil, abordando o que é patrimônio, a quem cabe definir o que deve ser protegido, e como proteger;

**1.2- Problema:** A problemática se dá pela falta da cultura material da embarcação, dificultando e limitando as análises.

### **1.3-Justificativa:**

Os saveiros, dentre vários tipos de transporte fluviais que foram utilizados no vale do Cotiguiba, mas precisamente em Laranjeiras-SE, estão desaparecendo de forma curiosa desde décadas passadas, séculos XIX ao XX. Esse tipo de embarcação foi imensamente descrito na história oficial do presente município como meio de transporte de pequenas mercadorias e de pessoas em décadas passadas; Contudo, ninguém descreve o porquê do seu repentino desaparecimento e/ou esquecimento. Visto que, em alguns lugares, estes são tombados como patrimônios históricos nacionais, e que muitos deles como na Bahia, são amplamente utilizados em festividades-(corrida de saveiros), e no transporte de turistas. Mantendo dessa forma a memória coletiva, e gerando recursos econômicos para a população.

O que está provocando o desaparecimento dos saveiros de Laranjeiras-SE? Até quando foram utilizados cotidianamente? O que eles representavam e o que representam para a população?

É motivado por essas perguntas, e pelo fato de não ter nenhum trabalho científico sobre esse tipo de embarcação em Laranjeiras-SE, e por essas embarcações

serem capazes de registrar uma parcela dos chamados bons tempos da navegação no Brasil, que nos propusemos a estudar através de uma discursão entre as relações econômicas e sociais provocadas pelos saveiros no município de Laranjeiras-SE.

Acredito que esta pesquisa servirá de referencia no estudo arqueológico histórico no estado de Sergipe, já que os saveiros por terem contribuíram com a economia local e com o meio de vida das pessoas, e que possuem um forte significado simbólico e afetivo local; fazendo parte das paisagens e são, muitas vezes, ícones importantes da cultura regional.

## 1.1. ARQUEOLOGIA HISTÓRICA NO MUNDO

A Arqueologia histórica pode ser entendida como a ciência que estuda as sociedades com escrita (FUNARI, 2002, p. 1). Esta possui uma grande tradição em estudar as grandes civilizações fundadoras do ocidente, como por exemplo: a Arqueologia Clássica, Bíblica, Egípcia e Média Oriental.

Para Funari (2002):

“O termo arqueologia histórica tem sido usado, de forma particular na América do Norte, para se referir a um estudo de um tempo específico, (*sensu anglico, i.e.* do século XV em diante, em geral nas Américas. O termo Arqueologia Histórica, com tal definição, não é usado na Europa e na Ásia, já que se entende por históricas diversas arqueologias, como a Clássica e a Egípcia, para mencionar apenas duas delas ( p.1)”.

Desta forma, Funari (2002) esclarece que:

“A Arqueologia Histórica como o estudo das sociedades com escrita incorpora, assim, tanto a disciplina homônima norte-americana, como as diversas disciplinas que lidam com sociedades com documentação escrita (Hawkes 1951). Tem-se buscado mostrar que ela não é uma simples *ancilla*, serve ou auxiliar da documentação escrita e da ciência da História, pois a cultura material pode não só complementar as informações textuais, como fornecer informações de outra forma não disponíveis e até mesmo confrontar-se às fontes escritas (Davies 1988:21; Small 1995:15; Kepacs 1997: 193). Nas últimas duas décadas, preocupados com a análise da sociedade, os arqueólogos históricos têm, cada vez mais, focalizado sua atenção nos mecanismos de dominação e resistência e, em particular, nas características materiais do capitalismo (Rowlands 1995; Deagan 1996; Little 1996)( p.2)”.

Essa Arqueologia liga-se as noções de identidade, tratando de sociedades, sendo que de uma forma ou de outra, esta sempre relacionada ao arqueólogo. Já no imenso continente europeu, o autor esclarece que a arqueologia histórica é encarada como o estudo da nossa própria civilização. Sejam elas as que formassem o legado ocidental, as anteriores a escrita, entretanto ainda assim seriam históricas. Pois elas lá estão inseridas numa narrativa de fontes históricas.

Já nos Estados Unidos, seu país de origem, os estudos arqueológicos são divididos em dois períodos: pré-histórico e histórico, determinando assim seus diferentes períodos.

Segundo Orser (1992), o período pré-histórico de domínio dos estudos de arqueólogos pré-historiadores, tem seu início nas mais antigas ocupações aborígenes do continente, e termina com a chegada dos europeus. Já o período histórico, objeto de estudo da Arqueologia Histórica, tem seu início com a chegada dos europeus e se estende até os dias atuais.

Para Funari (2002) existe uma disjunção nessas premissas citadas acima, pois essas abordagens criam uma discrepância entre letrado/iletrado, mito/história, primitivo/civilizado têm sido o que de certa forma crescente, estão sendo criticadas. Esta forma, evita, como por exemplo, que sítios indígenas não sejam objeto da Arqueologia Histórica, mesmo se contemporâneos àqueles europeus. O autor ainda coloca que existe outra problemática, pois eles dividem o mundo moderno, dominado pelo capitalismo, dos períodos anteriores. Dessa forma, Funari (2002) diz que:

“Em primeiro lugar, porque grande parte das estruturas mentais e materiais modernas derivam e mantêm, ainda que de forma alterada, características de outras épocas e civilizações. O capitalismo moderno fundasse no feudalismo, até mesmo naquilo que tem de contrativo, as estruturas sociais modernas construíram-se a partir de contextos medievais e antigos, tanto derivados do chamado ocidente, como do chamado oriente. Em segundo lugar, mesmo quando não haja ligações genéticas entre realidades modernas e as outras, a comparação entre situações pode fornecer elementos úteis para o conhecimento tanto da cultura material antiga, como moderna, tanto do Oriente, como do Ocidente, de qualquer maneira, criações discursivas, antes que realidades efetivamente separadas( p.2).

Dentro desse contexto, a arqueologia histórica, abrange o estudo do mundo moderno, seja de todas as sociedades com escrita.

Contudo, Funari (2002) esclarece que a arqueologia histórica, diferentemente da Arqueologia pré-histórica, possui particularidades metodológicas do estudo de sociedades com escrita e com documentos, examinando os papéis históricos e singulares que a escrita possui na comunicação, representação e na própria construção discursiva da disciplina Arqueologia.

Sendo assim, no âmbito dos estudos, a arqueologia histórica, tem ultimamente, alcançada discursos que a arqueologia tradicional jamais chegava a cogitar. Os que não tiveram vozes chegaram como, por exemplo, chegaram a sua vez, isto está explícito nos estudos sobre relações de poder, expressas na dominação e resistência, na desigualdade, em colonizadores e colonizados, resistência, assuntos que eram intocáveis como no regime militar, escravidão, e todas as formas de resistência política ou social. Dentre outros temas abordados na última década.

Com isso, a arqueologia histórica está ganhando um caráter mundial, pois todas as sociedades passaram, sejam de forma igual ou diferentes, por alguns dessas abordagens descritas acima. Assim, Funari (2002) reforça que:

“Por muito tempo, as tradições disciplinares levaram ao isolamento das Arqueologias Históricas e esse ensinamento em muito contribuiu para as dificuldades enfrentadas pelos estudiosos, em particular de contextos periféricos como na América do Sul, mas não só aí. A Arqueologia Bíblica, por exemplo, um projeto tão claramente ideológico, tão comprometido com o ideário conservador religioso, manteve-se como um campo científico, em grande parte, devido a seu isolamento do restante da Arqueologia. Nos últimos anos, contudo, os contatos entre os estudiosos de diferentes países e horizontes culturais mostraram a importância do diálogo com a ciência mundial, com outros pontos de vista, com a diversidade. Uma Arqueologia mundial significa uma variedade de interesses e sujeitos em confronto, com a introdução de agentes sociais, como as mulheres e os grupos étnicos e sociais, de diferentes ideologias, de uma heterogeneidade que está no presente e leva à busca dessa mesma diversidade no passado. Em última instância, essa, talvez, a maior mensagem das pesquisas, em termos mundiais, na Arqueologia Histórica, pois a pluralidade e a conseqüente convivência da variedade passou a constituir aspecto central da disciplina, em um mundo também ele caracterizado pelas diferenças ( p.3)”.

Dessa maneira, o estudo da cultura material histórica permite, assim, conhecer as tensões sociais e a variedade de situações sociais vivenciadas.

## **1.2. ARQUEOLOGIA HISTÓRICA NO BRASIL**

Segundo Symanski (2009, p.1) a “Arqueologia Histórica”, teve dois grandes períodos de formação no Brasil. No seu período de formação inicial, sendo considerada totalmente como uma disciplina auxiliar da história, foi entre (1960-1980). A atenção

dos pesquisadores que contribuíram para seu início, estava nos estudos das reduções jesuíticas dos séculos XVI, XVII e XVIII existentes no sul do Brasil e aos sítios de contato do século XVI do litoral nordestino Albuquerque 1969.

Para Symanski (op.cit.):

“Muitos desses arqueólogos foram treinados como pré-historiadores pelo PRONAPA (Programa Nacional de Pesquisas Arqueológicas), coordenado pelo casal de arqueólogos do Smithsonian Institute, Betty Meggers e Clifford Evans, que identificou, caracterizou e mapeou no tempo e no espaço alguns dos principais complexos arqueológicos (tradições), sobretudo cerâmicos, presentes no território brasileiro ( p.2)”.

O autor ainda esclarece que a abordagem teórica era o modelo imposto como histórico-cultural, “onde eram aplicados tanto aos sítios pré-coloniais quanto aos sítios históricos, com ênfase na identificação e delimitação espaço-temporal de complexos de artefatos, os quais eram diretamente associados a populações específicas” (SYMANSKI, op.cit., p.2).

Durante esse período, que durou 20 anos, vários trabalhos comparativos foram realizados, sobretudo com cerâmicas de vilas espanholas e sítios missioneiros do Paraná (Chmyz 1976a, 1979), e o do Rio Grande do Sul (Brochado 1969; Brochado et al. 1969; Ribeiro 1981). Já os estudos abordando o termo “Aculturação” passaram a emergir no final dos anos 60, com o trabalho de Brochado, Lazzarotto e Steinmetz (1969), (SYMANSKI, op.cit., p. 2).

De acordo ainda com Symanski (op.cit.):

As pesquisas desenvolvidas com aculturação eram realizadas a partir da aplicação dos métodos de seriação às cerâmicas dos sítios missioneiros do sul do Brasil, esses autores estudaram o processo gradual de adoção das técnicas da tradição europeia pelos indígenas guarani nos séculos XVII e XVIII ( pp.2-3).

Vários outros trabalhos ainda foram realizadas durante esse período inicial abordando a “Aculturação”, contudo o autor descreve que deve ser considerado que a preocupação com os estudos de aculturação na arqueologia histórica brasileira estava em sintonia com os estudos da arqueologia histórica norte-americana do mesmo período, sendo necessária a ampliação de novas possibilidades (SYMANSKI, op.cit.).

Passado esse período inicial, a fase de tida como a consolidação da “Arqueologia Histórica” aconteceu entre (1980-1990).

Segundo Lima (1993) com a consolidação da arqueologia histórica no Brasil:

“Se possibilitou abordagem de novas perspectivas, sendo reconhecido o potencial da disciplina no estudo dos grupos étnicos e segmentos subalternos que não tiveram possibilidades de escrever sua própria história, em recuperar memórias sociais, estudar práticas cotidianas e reinterpretar a história oficial ( p. 228)”.

Vários estudos nessa fase foram realizados, houve uma ampliação temática nas pesquisas, possibilitando novas abordagens como os estudos sobre sítios de contato euro-indígenas prosseguiram no Nordeste (Albuquerque 1982, 1984), uma diversidade sítios monumentais, como fortes, igrejas e palácios, começou a ser contemplada, principalmente em estudos que acompanhavam projetos de restauração (Albuquerque 1980; Albuquerque e Lucena 1988; Andreatta 1986; Mello Neto 1983; Silva, Morley e Silva 1984), (SYMANSKI, 2009). O autor ainda descreve que estudos abordando unidades domésticas (Andreatta 1981; Lima et al. 1989a; Lotuffo 1989), estudo de quilombos, (Guimarães e Lanna 1980), aldeamentos indígenas pós-missionários no Rio Grande do Sul (Ribeiro, Ribeiro e Silveira 1988), e do arraial de Canudos, na Bahia (Zanettini 1988) dentre outros foram realizados. Abrindo-se um novo leque temático na história da arqueologia brasileira.

A influência teórica nesse período foi chamado de Arqueologia Processual, ou *New Archaeology*. Este segmento surgiu nos Estados Unidos, liderada pelo arqueólogo Lewis Binford (1930-2011) e seus contemporâneos, cuja proposta estava embasada na formulação de respostas para a questão da interpretação arqueológica. A proposta desse grupo tinha como foco a evidência arqueológica como potencial para a investigação dos aspectos sociais e econômicos das sociedades do passado, aproximando a Arqueologia da Antropologia, o que de certa forma, apesar da inserção do rigor científico, não a distanciou do seu objetivo humanístico (RENFREW; BAHN, 2008). Para Symanski (op.cit.,p.2): “*A arqueologia processual é uma abordagem que considera a cultura como um sistema que tem por principal propósito adaptar as comunidades humanas aos seus embasamentos biológicos( p.4)*”.

A meta dos arqueólogos nessa corrente, diferentemente da abordagem histórico-culturalista, não deve se limitar apenas à identificação dos padrões, mas incluir explicações sobre por que eles existem em termos de comportamento cultural. O autor ainda descreve que os trabalhos de Zanettini (1986) e Lima et al. (1989a) podem ser

considerados como um esforço, embora ainda tímido, de superar as limitações da abordagem histórico-cultural através da adoção de princípios teóricos e linhas de investigação da arqueologia processual ( SYMANSKI, op.cit., p. 4).

E por fim, uma corrente denominada como na arqueologia pós-processual ou contextual, compreende o período de 1990 ao início do séc. XX. Nesta segundo Alves (2000), é formada por três correntes teórico-metodológicas; A primeira é tida como estruturalista, está foi inspirada nos conceitos estruturalistas de Lévi- Strauss ( 1957;1962;1966), no avanço da linguística, e no estudo da interpretação da arte rupestre no paleolítico, feito por André Leroi-Gourhan (1965). Reside que as ações humanas são dirigidas por crenças e conceitos simbólicos, e que o objeto de estudo é a estrutura do pensamento, (as ideias), existentes na mente dos seres humanos que elaboram os artefatos (SYMANSKI, op.cit.,p. 5).

A segunda é a Marxista, que esta centrada na materialidade da história, elaborada por Karl Marx e Friedrich Engels, em que o objeto de conhecimento esta na explicação do processo de mudança social, através do método materialista histórico. E por fim, a interpretativa, ou hermenêutica, esta coloca que todo conhecimento histórico, é uma comunicação distorcida, e que qualquer aspiração ao conhecimento, (Objetivo), é ilusória. Fundamentada nessas três abordagens, a corrente pós-processualista, tem como principal objetivo efetuar e evidenciar, o trabalho empírico de campo, e na interpretação de símbolos, ou seja, inserindo as culturas aos seus produtores (LIMA, 2000, p. 22).

A década de 1990 representou a consolidação da Arqueologia Histórica no Brasil como disciplina e a perspectiva de novos objetos seriam introduzidas nas pesquisas arqueológicas, assim outros objetos de pesquisas emergiriam ampliando o enfoque da Arqueologia Histórica. Nesse contexto, engenhos, senzalas, estradas coloniais, lixeiras coletivas urbanas, sítios associados à atividade de mineração, cemitérios, e recentemente a arqueologia subaquática, naval e marítima, foram inseridos nas pesquisas e nas discussões, entretanto, as pesquisas nos objetos da década anterior prosseguiram sem alterações (SYMANSKI, op.cit.,).

A consolidação da Arqueologia Histórica no Brasil não se concentraria apenas em novos objetos, embora esses novos objetos gerassem uma nova percepção e reflexão, isso trouxe à tona reflexões inerentes aos processos sociais, etnicidade, gênero, e aos aspectos simbólicos do ambiente que nas pesquisas atuais têm se reportado a temas como dominação e resistência, relações de poder, conflitos de classes, colonizadores e

colonizados, desigualdades, análise tecnológica de barcos, dentre outros, e que muito pode revelar sobre a ordem social de uma época. Acredito que a partir da cultura material podemos perceber as tensões sociais refletidas no cotidiano das sociedades estudadas (COSTA, 2006), (FUNARI, 2002).

### **1.3. A ARQUEOLOGIA MARITÍMA**

O interesse pela vida dos diversos grupos nas águas, e todos os objetos que estão relacionados a esse ambiente, não é tão remoto assim. Pensemos que o litoral brasileiro foi intensamente povoado em épocas pretéritas – entre 6.000 anos atrás e o primeiro milênio da era cristã. Esses homens, eram semi-nômades, perfeitamente adaptados ao meio ambiente e portadores de eficaz tecnologia para a confecção de artefatos que utilizavam na suas vidas diárias, na caça e na pesca( GONZALEZ, 2007, p. 5). E porque não para navegar?

No holoceno as evidências desses grupos costeiros, são os sítios arqueológicos denominados Sambaquis costeiros; os sambaquis são amontoados de conchas de moluscos que apresentam, ossos de animais, de peixes, mamíferos, aves, répteis, restos de caranguejos, esqueletos humanos, artefatos de osso, pontas, anzóis e outros (AMANCIO, 2002, p.3).

Esses grupos que se desenvolveram fortemente no Holoceno, e segundo Gaspar (2000) eles se implantavam em pontos próximos as áreas protegidas do mar, tais como lagunas, estuários e manguezais.

Em Sergipe, existe uma necessidade de maiores abordagens interdisciplinares enfatizando a evolução Geológico-Geomorfológica holocênica, pois é extremamente necessária para maior compreensão da vida marítima desses povos em determinados lugares.

É notável, que a região de Sergipe por sua vez é inexplorada, os poucos levantamentos foram realizados por Calderón em 1971, e com a Universidade federal de Sergipe ( UFS). O ponto de partida para uma maior compreensão da evolução da zona costeira nos últimos 5.600 anos A.P é com os estudos Geológico-Geomorfológico, pois esses estudos indicam as áreas invadidas pelo mar durante a última transgressão, sendo que as terras secas nestas áreas inundadas apresentaram potencial para os PCC,

pescadores, caçadores e coletores (AMANCIO, 2002, p. 4). E como pescavam esses homens?

O que nos vale ressaltar esses pontos, é que desde a pré-história, existem elementos que levam a observar a vivência em ambientes aquáticos, o que nos leva a considerar que os homens desses tempos, desenvolveram mecanismos onde que pudessem utilizar os recursos que somente as águas oferecem. Nessas premissas, a arqueologia marítima pode ser compreendida, como o estudo do ser humano com os cursos d'água, estando aí abrangidos os aspectos materiais e simbólicos dessa relação que não são poucos (BAVA de CAMARGO, 2009.p.54).

Podemos dizer então, numa abordagem mais recente, que se entende, e tratam-se por patrimônio cultural subaquático todos os vestígios da ocupação humana (arqueológico, histórico e cultural) que estão ligados à atividades/vida nos mares, rios e oceanos (GONZALES, 2007. p. 2).

Esta subdisciplina nasceu no alge da Nova Arqueologia, e é demonstrado pelos trechos acima, que não foi atoa. O modelo adotado como referencial teórico foi o histórico-culturalismo, onde a busca era nos vestígios materiais referentes às relações do homem com o mar a partir da pressuposição da existência de culturas marítimas distintas e herméticas (BAVA de CAMARGO, op.cit., p. 54).

De acordo com Gonzalez (2007) reforça que:

“O termo marítimo está comumente associado às relações do homem com o ambiente aquático (e.g. oceanos e lagos). Podemos descrever como tipos de atividade marítima a construção de embarcações, navegação costeira, pesca comercial, recreação costeira, operações navais, mergulho e turismo. Estão associadas a esta atividade a cultura material que pode ser identificada pelos navios e grandes embarcações; naufrágios; estaleiros; cais e docas; cais e marinas; canais; faróis; estações de salvamento, e outros materiais associados à navegação; sítios costeiros; e comunidades contemporâneas que demonstrem uma cultura marítima distinta ( p.2)”.

Segundo Bava de Camargo (op.cit., p. 55) atualmente, nas últimas décadas, com o amadurecimento das arqueologias subaquática e náutica enquanto ciência, onde a primeira esta focada nos estudos dos vestígios (artefatos) em ambientes submersos, e a segunda esta focada na tecnologia naval do material flutuante antigo, circunscrita a um objeto de estudo, no nosso caso, os saveiros. Tudo isso contribui-o para a consolidação de Arqueologia na sua fase molhada ( BAVA de CAMARGO, op.cit.,p.56). Para Bava

de Camargo (op.cit.,) a arqueologia marítima possui uma investigação abrangente não somente no mar, mas também na análise dos vestígios nas águas interiores.

Com isso, Gonzalez (2007):

“Locais abrigados como ilhas, arquipélagos e atóis utilizados pelas embarcações como refúgio ou captação de recurso, podem ser um excelente indicador das mudanças ocorridas na cultura marítima. Durante a permanência das embarcações e seus tripulantes nestas áreas e devido aos reparos e descartes de materiais ao mar, podem ser encontrados diversos sítios submersos ( p.2)”.

Dessa forma, o autor esclarece que houve uma ampliação no conceito de arqueologia marítima, entretanto ainda existia o peso em consolidá-la como ciência, sendo necessária a escolha de procedimentos, que a afirmasse uma delimitação temporal dos objetos de pesquisa.

Sendo assim, foi definido que a arqueologia marítima esta ligada delimitação temporal capitalista, onde os seres humanos vendem suas forças de trabalho aos primeiros e aqueles que negociam tanto o capital, quanto a ideia de capital os primeiros. Segundo Camargo (op.cit.,) esse modelo só pode se sustentar se oferecer a capacidade de crescimento, distribuição de mercados consumidores.

Bava de Camargo (op.cit.,) diz:

“Dessa maneira, uma vez que o universo cultural expande as possibilidades de interpretação arqueológica, até tempos próximos a nos, onde o modo de produção capitalista esta difundido em grande extensão territorial, necessariamente o objeto de estudo da arqueologia marítima deve ser expandido( p.58)”.

Um grande problema que passa os bens arqueológicos ligados as águas, é que os artefatos submersos, e os que perderam sua vida funcional, ao longo do tempo estão sendo re-expostos a uma série de agentes biodeteriorogênicos que podem desestabilizar o seu material constitutivo. Dessa maneira, esta exposição causa danos irreversíveis aos materiais e dificulta a preservação do sítio (GONZALEZ, 2007, p. 3).

Gonzalez (2007) explica que:

“Parâmetros hidrográficos no sitio, incluindo temperatura, salinidade e luminosidade, afeta a distribuição e abundancia dos organismos marinhos e conseqüentemente influencia o tipo de biodeterioração- SANTHAKUMARAN & SNELI, 1978; SRINIVASAN, 1992. Variações sazonais dos parâmetros

hidrográficos e as condições locais (e.g. profundidade, correntes e degradação ambiental) são agentes comprovados da distribuição da biota no ambiente marinho -BECKER, 1971; HOCHMAN, 1973; SRINIVASAN, 1992; SINGH & SASEKUMAR, 1994. Os artefatos encontrados em sítios submersos de águas temperadas estão expostos a uma maior diversidade de agentes biodeteriogênicos do que os encontrados em águas frias -BARNACLE, 1990 ( p.3)”.

Os dos bens arqueológicos, que podem ligado a vida marítima de Laranjeiras-SE, são os saveiros, estas pequenas embarcações fizeram parte dos chamados grandes tempos da vida portuária de Laranjeiras no séc. XIX. Onde diversos produtos e pessoas eram transportados via rio Cotiguiba, restando apenas hoje indícios de memória individual dos que presenciaram esses nos tempos (DANTAS, 2007, p. 8).

Nessa perspectiva, a nossa justificativa, esta voltada em compreender, através da análise dos saveiros que são um artefato produzidos ao longo do processo cultural, e que podem facilitar a compreensão dos modos de interação homem/meio, na perspectiva do ambiente físico-biótico e socioeconômico, fornecendo subsídios para a retroalimentação do complexo sistema formado pela sucessão dos padrões de navegação, desde a pré-história aos dias de hoje ( GONZALEZ, 2007, p. 4).

Nesse sentido, através do estudo dos saveiros, que navegaram pelo rio Cotiguiba, a arqueologia marítima, pode contribuir no esclarecimento de perguntas importantes, e no enorme potencial para diferentes atividades de pesquisa e educativas, relacionando as com a cultura da região. Entretanto, é necessário criar estudos interdisciplinares que possam subsidiar uma adequada gestão e utilização deste patrimônio.

Nisto, trabalhos desenvolvidos com Ronnby (2007), Delgado (2006), Staniforth ( 1997), Duran ( 2008) e Rambelli ( 2003) podem ser considerados como premissas nesta área marítima.

#### **1.4. PATRIMÔNIO CULTURAL BRASILEIRO: UMA DISCUSSÃO SOBRE MEMÓRIA, IDENTIDADE E CULTURA MATERIAL.**

Tendo em vista a falta de discussão sobre o termo patrimônio cultural naval, no estudo da arqueologia histórica em Sergipe, restando apenas como, por exemplo, o interesse amplo nesse tema pela Arqueologia Naval, a nível mundial. Decidimos pesquisar a embarcação chamada como saveiro, visto que são considerados como

patrimônios culturais. E por serem pequenas embarcações que navegaram os rios e mares brasileiros, em especial, o Vale do Cotiguiaba em Sergipe nossa área de estudo.

Estes expressam uma parcela significativa dos bons tempos das navegações no presente município. Propusemo-nos analisar os barcos saveiros, através da arqueologia náutica, isso consiste em compreender as tecnologias empregadas e suas evoluções, além de buscar as relações econômicas e sociais provocadas por essas embarcações em um passado não tão distante. Especificamente entre os séc. XIX e início XX. Para adentrarmos nessa temática, se faz necessário compreendermos a sua importância, que pode desvendada através da compreensão de questões referentes como: O que é patrimônio cultural naval brasileiro. A quem cabe definir o que deve ser protegido? Como proteger? E por quê?

Pela dificuldade da incidência desta cultura material no presente município, visto que são obras resultantes do trabalho humano, e que para Orser (1992): “Todas as sociedades produzem cultura material no decorrer de suas existências”. O Almirante Câmara (1976) coloca que:

“Assim, pois, abaixo das obras da natureza, ele artefato do homem, é o que mais se lhe assemelha com a diferença de que, enquanto a raça humana se propaga, mas define, ele diminui de número relativamente, mas cresce em tamanho e em força muscular de uma admirável maneira ( p.4)”.

A Constituição Brasileira de 1988, “Art. 216; diz que: Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (... )”.

O termo patrimônio no campo da arqueologia histórica ainda é bastante associado a igrejas, casa, praças e monumentos, contudo, neste trabalho de conclusão de curso, pretendemos incluir os saveiros como, numa visão mais ampla, como agentes de cultura econômica, e de memória individual e coletiva no estudo da cultura material arqueológica.

A expressão patrimônio cultural naval é praticamente inexistente nos estudos da arqueologia histórica. Não sabemos o porquê! Não obstante possuímos uma costa de mais 8.500 km, sendo a maior rede hidrográfica do mundo, e uma tradição náutica que, por um lado, remonta a uma das maiores aventuras do homem na terra, a navegação.

Mesmo com isso, o Brasil, mas especificamente também, o município de Laranjeiras-SE, esta de certa forma assistindo o desaparecimento desse patrimônio cultural. Sendo de forma mais objetiva, perda mais do que parcial dos saveiros.

Antes de adentrarmos no conceito de patrimônio cultural, torna-se relevante compreendermos conceitos relativos ao uso dos espaços e sua relevância como lugares de memória. Pois, os lugares ou objetos que expressam memória assumem importante significado, por fazerem parte da memória coletiva de determinado grupo, a memória de um passado comum e de uma identidade social que faz com que o grupo se sinta parte daquele lugar, e do espaço que traz a lume a história de todos (PESAVENTO, 2002).

Para Pesavento (2002) memória é a “presentificação de uma ausência no tempo, que só se dá pela força do pensamento – capaz de trazer de volta aquilo que teve lugar no passado”.

De acordo com Tomaz (2010): “memória pode ser despertada através de lugares edificações, e de monumentos que, em sua materialidade, são capazes de fazer rememorar a forma de vida daqueles que no passado deles se utilizaram”.

Nestas premissas, o estudo do patrimônio cultural histórico, como agente de memória individual e coletiva, representa a valorização e consagração daquilo que é comum a determinado grupo social no tempo e no espaço.

Desta forma, de acordo com Tomaz (2010) o estudo do patrimônio cultural esta dividido em três grandes categorias:

“A primeira engloba os elementos pertencentes à natureza, ao meio ambiente; a segunda refere-se ao conhecimento, às técnicas, ao saber e ao saber-fazer; e a terceira trata mais objetivamente do patrimônio histórico, que reúne em si toda a sorte de coisas, artefatos e construções resultantes da relação entre o homem e o meio ambiente e do saber-fazer humano, ou seja, tudo aquilo que é produzido pelo homem ao transformar os elementos da natureza, adequando-os ao seu bem-estar ( p.4)”.

Esse patrimônio que descrevemos para Pesavento (2002) deve ir além do que do que o imaginamos para ele. Pois existe uma grande tendência de olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser destruídos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade. Esse tipo de pensamento impacta frontalmente a idéia de preservação, de valorização do patrimônio como herança histórica a ser preservada (TOMAZ, op.cit., p.4).

Essa exemplificação, se adequa aos saveiros, não com respeito as edificações prediais antigas, pois em Laranjeiras grandes partes delas são conservadas, e estão sendo restauradas , mas como de se ceder o barco a vela, para o barco a vapor. O que demonstra ter ocorrido em Laranjeiras-SE.

Para Tomaz (op.cit.):

“É possível observar que muitas vezes, por motivos meramente comerciais, prefere-se demolir o velho, por considerá-lo impróprio, e substituí-lo pelo novo, mais contemporâneo e funcional, mais adequado às necessidades da vida moderna, sempre exigente em suas demandas ( p.4)”.

Nesta perspectiva, os saveiros foram desaparecendo de tal forma, que em Laranjeiras, no estado de Sergipe, se conta o que se resta desta embarcação imensamente utilizada, volto a dizer em um passado não tão distante.

Então, para que serve o preservar, e o porquê de se preservar? Podemos resumir com as considerações de Tomaz (op.cit.):

“O que torna um bem dotado de valor patrimonial é a atribuição de sentidos ou significados que tal bem possui para determinado grupo social, justificando assim sua preservação. É necessário compreender que os múltiplos bens possuem significados diferentes, dependendo do seu contexto histórico, do tempo e momento em que estejam inseridos. Seus significados variam também de acordo com os diferentes grupos econômicos, sociais e culturais, embora em muitos aspectos o contexto possa ser o mesmo ( p.5)”.

Dada à importância de se preservar os monumentos e objetos que expressam a memória individual e coletiva de determinados populações. Sentimo-nos à-vontade para esclarecermos a problemática que se encontra o patrimônio cultural naval brasileiro, devido à ameaça que lhes é presenciada.

Podemos dividi-lo o patrimônio cultural naval brasileiro em duas grandes categorias. Primeiramente em o patrimônio cultural brasileiro subaquático, e em segundo o patrimônio cultural naval e meio ambiente. O primeiro se faz se suma importância debatermos.

Vimos que com o surgimento dos aparelhos de mergulho na metade do século XX, permitiu-se a pratica das pesquisas arqueológicas no ambiente submerso, além de abrir a versão molhada no estudo da arqueologia histórica no Brasil (RAMBELLI, 2002, p. 27).

E o que isso significa? O arqueólogo passou realmente a usufruir de maior tempo para a realização de pesquisas arqueológicas no mundo submerso. O que antes era limitado somente à pesquisa terrestre. O mar sempre presenciou a incidência de objetos no decorrer dos tempos. Com esse avanço tecnológico, como por exemplo, surgiu a possibilidade de registrar nas camadas sucessivas dos restos de um naufrágio, de um ponto ou povoamento que, por alguma razão, tenha sido submerso. Esse procedimento técnico possibilitou reconstruir a sequência do acúmulo dos objetos e escombros naturais, de modo a obter a imagem mais próxima possível das condições e modos de usar esses objetos, de forma imediata, antes de se depositarem no fundo do mar (RAMBELLI, 2002, pp. 39-40).

No entanto, para o arqueólogo, esses objetos, são testemunhos de determinadas culturas e de um sistema de trocas comerciais, são testemunhos da presença humana em determinados lugares, inclusive da vivência humana em ambientes aquáticos. Desta maneira os objetos expressam modos de vidas possibilitando de forma parcial a recriação cultural de diversos povos.

Vale ressaltar que nem sempre, o patrimônio cultural subaquático teve o seu devido respeito e atenção. Os caçadores de tesouros arrasaram e arrasam de forma quase que presente, porém com uma proporção menor, a promoção e captura de bens, que favorecem aos colecionadores de souvenirs, predadores de modo geral, pessoas essas do tipo que criaram problemas e criam para as pesquisas arqueológicas subaquáticas. Ao retirarem objetos ao acaso, torna a exploração científica de certa forma quase que inviável. Cabendo aos mergulhadores profissionais, muitas das vezes não totalmente conhecedoras da importância dos patrimônios submersos, e aos arqueólogos subaquáticos a proteção dos sítios arqueológicos submersos.

Contudo, de acordo com o pesquisador Gilson Rambelli (op.cit., p. 32) com a abertura da pesquisa científica à comunidade extra-acadêmica, possibilita-se ao mesmo tempo um trabalho de conscientização e formação.

Para Rambelli (op.cit.):

“O trabalho de conscientização, através da educação patrimonial, é fundamental para a preservação dos bens arqueológicos submersos, pois são os mergulhadores (independentemente de suas intenções) que tem acesso direto aos sítios arqueológicos submersos ( p.35)”.

Uma vez esclarecida, a importância do porque se estudar, preservar e educar sobre os bens arqueológicos submersos. Passamos a tocar no patrimônio cultural naval e o meio ambiente.

Essa abordagem nos possibilita vincular, dois grandes problemas atuais, a conservação dos barcos, e as suas vias de tráfego.

Toda navegação e atividades a elas ligadas dependem da preservação e do bom estado aproveitamento das vias aquáticas e do litoral (CÂMARA, 1976, p. 14). A busca pela qualidade de vida para as populações ribeirinhas e litorâneas não pode ser dissociada da salvaguarda de seu repertório de conhecimento. É dever do estado e município, garantir a preservação dos seus afluentes. Para assim garantir à continuidade, das populações ligadas a vida ribeirinha e marítima, e da vida da cultura material confeccionada por eles.

É interessante ressaltar que é preocupante o desaparecimento de conhecimento náutico em alta velocidade, a perda dos recursos naturais utilizados, e das embarcações em si. Então chegamos a última questão levantada nesse tema, O que se fazer?

Uma das formas de proteção ao patrimônio naval é inventário das embarcações, bem como o mapeamento. Uma vez também verificada a perda da embarcação em si, o recolhimento dos objetos ligados à arte náutica é outro procedimento. Além de pesquisas como essa abordando embarcações que estão se desaparecendo. Observamos também que ao se registrar as técnicas empregadas nas construções das embarcações, se resgata a memória.

Para tal, segundo Tomaz (2010):

“A necessidade de preservação do patrimônio cultural bem como seu devido reconhecimento possui uma longa trajetória, percorrida desde seus primórdios até sua consagração como de importância salutar para a sociedade brasileira. Com a alteração do conceito de patrimônio cultural para dimensões mais amplas, surgiu a necessidade de se preservar não apenas os monumentos tidos como de valor histórico, mas a diversidade de manifestações culturais que se mostram presentes em uma determinada sociedade( p.5)”.

E o que diz a constituição brasileira no âmbito geral sobre patrimônio cultural brasileiro seja ele de diferentes naturezas?

1. Artigo 20 (bens da união) linha X: sobre cavidades naturais e sítios arqueológicos;

2. Artigo 23 (competência conjunta) Linha III: proteção de documentos, obras de arte; monumentos e sítios arqueológicos;
3. Artigo 216 (Constituição do Patrimônio Cultural) Linha V: sobre conjuntos urbanos, sítios de valor histórico, paisagístico, paleontológico e arqueológico.

#### Legislação

1. Decreto-lei que instituiu o serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;
2. Lei nº 3.924 de 1961, que dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos;
3. Lei nº 7.542 de 1986, que dispõe sobre a pesquisa e exploração de bens submersos, afundados ou encalhados;

#### Portarias

1. Interministerial nº 69 de 1979, que aprova normas para a condução de pesquisa e exploração de bens submersos, afundados ou encalhados;
2. Nº 07 de 1988, que estabelece os procedimentos para o licenciamento de pesquisas em projetos de salvamento arqueológico.

#### Conama

1. Resolução nº 1, que estabelece os fundamentos dos estudos de impacto ambiental e qualquer forma de empreendimento e inclui o patrimônio cultural e arqueológico.

#### Cartas Patrimoniais

Obtivemos uma faixa de 39 cartas internacionais elencadas, apresentadas na home-page do IPHAN, deixando evidente que existem ainda outras voltadas ao patrimônio arqueológico:

2. Carta de Atenas – Sociedade das Nações – outubro de 1931;
3. Recomendação de Nova Delhi – Arqueologia – dezembro de 1956;
4. Recomendação de Paris – Paisagens e Sítios – dezembro de 1962;
5. Conferência de Nara – Conferência sobre autenticidade em relação a convenção do Patrimônio Mundial;
6. Convenção de Paris – Patrimônio Mundial – novembro de 1972;
7. Declaração de Estocolmo – Ambiente Humano – junho de 1972;
8. Carta de Turismo Cultural – ICOMOS – 1976;
9. Carta de Wasghington – ICOMOS – Cidades históricas – 1986;

10. Carta de Petrópolis – Centros históricos – 1987;
11. Carta de Washington – Carta internacional para a salvaguarda das Cidades Históricas – ICOMOS – 1987;
12. Carta de Cabo Frio – Encontro de Civilizações nas Américas – outubro de 1989;
13. Carta de Lausanne – Carta para a proteção e a gestão do patrimônio arqueológico – 1990;
14. Carta de Fortaleza – 1997;
15. Decisão 460 – Sobre a proteção e recuperação de bens culturais do patrimônio arqueológico, histórico, etnológico, paleontológico e artístico da Comunidade Andina – 25 de maio de 1999.

Então, numa forma sucinta, cabe a nós, de alguma forma, amantes dos barcos, em particular dos saveiros, do mar, dos rios, da navegação, do mergulho, a responsabilidade do resgate e proteção patrimonial naval brasileiro.

#### **1.5. UM BREVE DISCURSO SOBRE A HISTÓRIA E ECONOMIA PORTUARIA DE LARANJEIRAS-SE NO SÉC. XIX.**

Depois que as tropas de Cristóvão de Barros arrasaram as nações indígenas, por volta de 1530, muitos ‘colonos’ acabaram se fixando às margens do Rio Cotinguiba. Segundo relatos históricos essas terras pertenciam à Freguesia de Socorro. Naquela região, mais ou menos uma légua da sede, foi construído um pequeno porto e, por conta das inúmeras e frondosas laranjeiras à beira do rio, moradores e viajantes começaram a identificar o local como porto das laranjeiras (CARVALHO NETO, 1943, p. 5).

A movimentação pelo rio Cotinguiba era intenso e, logo, o porto passou a ser parada obrigatória. Em torno dele o comércio ganhava espaço, principalmente a troca de escravos, e as primeiras residências eram construídas. Mas a partir de 1637, o pequeno povoado das Laranjeiras também sofreu com os ataques e depois com o domínio holandês. Muitas casas foram destruídas, mas o porto, um ponto estratégico, foi preservado. Só por volta de 1645 os holandeses deixam Sergipe (CARVALHO NETO, op.cit., p. 5).

De acordo com Camargo (2009) o que existe em comum com todos os portos no Brasil, seja grandes ou pequenos:

“O primeiro atributo comum de todo porto existente do Brasil é de ser contíguo a um assentamento humano estabelecido, naturalmente, terra. Pra além dessa obviedade, temos o fato de que no geral esse assentamento é uma aglomeração urbana, não importando de pequena vila de pescadores ou metrópole ( p.40)”.

O porto das Laranjeiras, independente de sua dimensão, fez retornar o progresso ao povoado que se reerguia com grande velocidade depois da passagem dos holandeses. Em 1701, os padres jesuítas construíram a primeira igreja com convento. Ela ficava à margem esquerda do Riacho São Pedro, um pouco afastada do porto.

Por conta da cana-de-açúcar, do coco, do gado, do comércio e, principalmente do porto, o povoado das Laranjeiras tinha conseguido um nível extraordinário de desenvolvimento. Até os moradores da sede da freguesia de Socorro, a quem Laranjeiras pertencia, semanalmente iam fazer feira nas Laranjeiras. Só em 7 de agosto de 1832, em decorrência da grande influência política dos proprietários de terras e comerciantes, a Assembleia Geral da Província toma uma decisão polêmica. Transforma o povoado em vila independente. E em vez de desmembrá-la da freguesia de Socorro, os deputados anexaram o território de Nossa Senhora do Socorro ao de Vila de Laranjeiras (OLIVEIRA, 1942, p. 12).

Segundo Dantas (2007):

“A idade de ouro do município foi no séc. XIX, onde sua riqueza vinha sobretudo do açúcar produzido nos engenhos espalhados pelos terrenos de massapê do vale do Cotinguiba, rio que banha a cidade e lhe assegurava no passado adequado porto, permitindo-lhe desempenhar funções intermediárias no processo de escoamento da produção agrária da região ( OLIVEIRA, 1942)( p.8)”.

Em 1836 foi criada em Laranjeiras a primeira Alfândega de Sergipe. Praticamente todos os produtos produzidos em Sergipe eram exportados por lá, maior centro do Estado. Mas Laranjeiras tinha na indústria açucareira a sua principal fonte de renda. Apesar de pequeno territorialmente, o município chegou a ser o maior produtor de açúcar cristal de Sergipe. Eram centenas de engenhos e depois usinas (OLIVEIRA, 1942, p. 13).

Os primeiros foram Dira, Ibura, Camassary e Comandaroba. Nas décadas de 30, 40 e 50 se destacavam três grandes usinas: a da Varzinha, a São José Pinheiro e a Sergipe. A grandiosidade das três pode ser vista na produção. Dos 61 milhões de cruzeiros conseguidos em Laranjeiras, em 1956, somente as três foram responsáveis por 41 milhões de cruzeiros (RIBEIRO, 1942, p. 10).

Além da cana-de-açúcar, Laranjeiras sempre teve uma boa produção de coco e mandioca. No campo da pecuária, o município chegou a ter um rebanho estimado em 11 mil cabeças de gado.

De acordo com Dantas, (2007, p. 8) dentre os inúmeros barcos que eram utilizados para o transporte dos produtos, estavam os saveiros, patachos e sumacas. E que muitos outros tipos de embarcações desciam o rio, carregados de açúcar, e retornavam com produtos adivinhos de outras praças, gerando a riqueza desse empório comercial.

Para Fabricia (2009)

“Um serviço de suma importância uma vez que grande parte da vida econômica da província, naquele período, passava pelas águas, já que estradas não ofereciam condições suficientes, como também os tipos de transportes utilizados – carroças, cavalos, carros de bois, não conferiam garantia de prazos comerciais. E das barras formadas por rios sergipanos em encontro com o Oceano Atlântico, as dos rios Sergipe ou Cotinguiba e do Real, de acordo com os documentos, eram as mais utilizadas, e, no final da primeira década do século XIX, a “barra da Cidade de Sergipe” ou a “barra do Mosqueiro”, do rio Vaza Barris principia a ser utilizada com mais frequência( p.6)”.

Além dos escravos que eram transportados vindos de todo as direções do Brasil. Toda a cidade vivia em função da atividade açucareira, e a mão de obra especifica para todo esse trabalho açucareiro era a dos negros.

A população predominante negra estava espalhada pelas dezenas de engenhos e fazendas, mas muitos residiam na cidade, elas trabalhavam nos trapiches, nas atividades domesticas e em casa dos senhores como negros de ganho. O exemplo disso era os armas de leite, era um profissão regulamentada, tinha o mercado garantido (DANTAS, 2007. P. 8).

Outro fator importante que fortalecia a economia da cidade era que com a formação de quilombos e os constantes anúncios de recompensas por captura de negros fugidos anunciados nos jornais da época são indicativos da reação da população negra,

cuja concentração na cidade atraía, em 1855, mercador do rio de Janeiro que anunciava, no Jornal, A voz da Razão, sua disposição de compra até oitenta escravos em Laranjeiras-SE (DANTAS, 2007. p. 9).

Segundo Dantas (op.cit.):

“Essa enorme escravaria, gerava riqueza e requeria, portanto, proteção física que lhe, assegurasse saúde para o trabalho e assistência religiosa, para amenizar as agruras da escravidão. Daí crescido número de médicos e de padres na cidade. Ao lado deste, o empório comercial em expansão, apresentava um quadro diversificado de atividades profissionais próprias de núcleos urbanos com seus muitos negociantes, caxeiros, fogueteiros, barbeiros, músicos, boticários, advogados e sacristães, dentre outros, como registra a estatística da população livre e escrava da Província de Sergipe no ano de 1854 ( p. 9)”.

A cidade era puro desenvolvimento, o séc. XIX foi para Laranjeiras, a assunção o legado Sergipano de riqueza e poder. Os contrastes eram presentes, gerando vários tipos de relações sociais específicas na época. Existiam praticamente duas classes, os pobres e ricos, os escravos não podiam alugar casa na cidade Laranjeiras, não podiam fazer sambas e vozeiros à noite. Restando apenas manifestações como Chegança e Taieira. Já os ricos faziam cavalhadas e distraiam nos salões suntuosos em festas requintadas e nas sessões de teatro, apresentadas em prédios próprios como o Teatro santo Antonio. Os espetáculos vindos da Corte ou, ocasionalmente, da Europa, deslumbravam os laranjeirenses, cidadãos que prestigiavam as novidades de fora (Menezes, 1986).

É válido ressaltar, que todas as movimentações de pessoas, e de produtos eram feitos pelas embarcações via rio abaixo, deixando os saveiros como possíveis instrumentos de locomoção mais do que viável para época, nos âmbitos de pequenas movimentações e transações.

Ficando existente também a presença de consideráveis embarcações no município para promoção de maiores tráfegos.

E que dimensão tinha o porto de laranjeiras para dar conta de todo esse comércio, que tinha como principal meio de locomoção o rio?

Visto que, estamos discutindo o porto de Laranjeiras-SE, segundo Bava-de-Camargo (2009, p. 41) esclarece que existe sempre dois tipos de portos, o organizado, e o não organizado. O porto organizado é caracterizado por ele foi construído para atender

as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. E o porto não organizado, é o porto que não se submete a uma autoridade portuária, e que, portanto não tem a movimentação de cargas, ou passageiros que demande a regulamentação da União.

Nesse contexto, por tudo que foi abordado, o porto de laranjeiras, por ser a entrada e saída de toda movimentação de produtos e de pessoas, no séc. XIX, pode ser considerado como assegura Camargo (2009) um porto organizado ou não-organizado?

Fabricia (2009) descreve que:

“A mobilidade comercial das embarcações, com suas respectivas cargas e gentes, gerou a produção de uma farta documentação sobre diversos procedimentos: despachos, requerimentos de barcos, tabelas das mesas de rendas, correspondências da administração da capitania dos portos, itens pontuados com grande propriedade pela historiadora Maria da Glória Santana de Almeida, ao analisar aspectos da economia açucareira sergipana a partir desses documentos e outros relacionados à economia sergipana na segunda metade do século XIX (p.8)”.

Ainda segundo a pesquisa de Fabricia (2009, p. 9) “sumacas, catraias, iates, escunas, lanchas e uma série de outros modelos náuticos garantiam o escoamento da produção e o transporte de passageiros na leitura desvelada nos documentos”. Como visto, ela não descreve o nome saveiro! Porém abre outro espaço para ele no tocante a: “uma série de outros modelos”.

Colocamos que desta maneira, maiores estudos arqueológicos históricos abordando as atividades portuárias precisam ser realizados para melhor compreensão e afirmação arqueológica desse universo descrito pela história oficial encontrada de Laranjeiras-SE.

## **1.6. CHEGADA DAS FERROVIAS: UM POSSIVEL DECLINIO DAS ATIVIDADES MARTÍMAS NO MUNICIPIO**

É interessante compreender e descrever, que segundo o relatório do Presidente da Província de Sergipe, Dr. Inácio Joaquim Barboza, no período de 1850 a 1853 o único

porto a receber navios de longo curso era o da Barra do Cotinguiba, com 71 embarcações (na verdade era a Barra do rio Sergipe, que é o principal da Bacia e aquele que alcança o mar; o Cotinguiba era apenas uma afluente, mas o fato era desconhecido no séc. XIX). Além disso, no mesmo período, o número total de embarcações que entraram pela Barra do Cotinguiba/Sergipe em cabotagem (645) foi bem maior que o total de embarcações entradas pelo Vaza-Barris (70) e rio Real (212)<sup>1</sup>.

Com sua construção, o canal do rio Pomonga, ligando o vale do Japarutuba ao vale do Cotinguiba/Sergipe (iniciadas em 26/09/1853), possibilitaria um rápido transporte entre vários povoados do interior como Capela e Japarutuba (grandes produtores açucareiros), a outras localidades a beira mar e ribeirinhas como Barra dos Coqueiros, Aracaju, Santo Amaro, Porto das Redes (antiga alfândega), Divina Pastora, Socorro, e Laranjeiras. Além disso, a Barra do Japarutuba era de difícil navegação e os naufrágios eram constantes<sup>2</sup>.

Em 1854 Inácio Barbosa transfere a Mesa de Rendas Provinciais do Porto das Redes em Maruim para a Barra dos Coqueiros (criadas no século XIX, as Mesas de Rendas operavam despachos aduaneiros e fiscalização em portos de escasso movimento). Em 19 de janeiro de 1855 a Alfândega é transferida para Aracaju mesma época que a construção do canal Japarutuba-Pomonga é concluído, em fevereiro de 1855 (atualmente o canal encontra-se parcialmente fechado).

Segundo crônicas de Felisbelo Freire (1985), em 23 fevereiro de 1854, o Presidente Barbosa ainda publicou regulamento onde determinava que todo o açúcar sergipano exportado para qualquer outro porto fosse despachado unicamente nas Mesas de Rendas de Sergipe, onde pagaria os impostos provinciais. Antes deste regulamento Sergipe exportava seu açúcar por intermédio da Bahia o que encarecia em 400 réis por arroba o produto; além das fraudes realizadas dentro dos trapiches da Bahia (depósito de mercadorias, para importar ou exportar); responsáveis pela pesagem e qualificação do açúcar, subtraíam o produto à noite, ou roubavam nos pesos registrando e pagando quantias inferiores às reais.

No mesmo relatório, a geomorfologia dos rios da região, indica que as barras dos rios Sergipanos no geral eram de difícil navegação; arenosas, pouco profundas e instáveis, sujeitavam as grandes embarcações ao risco de naufrágio e encalhe. Havia a necessidade da instalação de um serviço de rebocagem. Assim o meio específico para amenizar e controlar esse tipo de problema, foi em conjunto com o Barão de Maruim,

articulou apoio junto aos ruralistas e comerciantes, que fundaram em 1854 a Associação Sergipense, para o serviço de reboque nas barras da Província de Sergipe. Inácio Barbosa e aliados conseguem junto a Assembleia Geral Legislativa privilégio exclusivo por 12 anos para a Associação Sergipense estabelecer o serviço de vapores de reboque nas barras da Província de Sergipe, além da subvenção de 12 contos de réis anuais pagos pelo Tesouro Nacional para instalação e manutenção do serviço. (Senado Federal, DEC 1457 de 14/10/1854)<sup>3</sup>.

Uma comissão composta pelo Barão de Maruim, Coronel Manoel Cardoso D'Araújo e Dr. Antônio Freire de Matos Barreto encomendou junto a uma firma inglesa um rebocador a vapor de 60 a 80 toneladas, contudo o barco somente chegou em 1856 (o vapor Aracaju). FREIRE, Felisbello (1985). Notamos que ela teve o seu apogeu econômico, motivado com o meio de produção que durou na época, a pequena, média e possível grandes embarcações. Tipo saveiros, canoas e barcos cabotagem (Inácio Joaquim Barbosa).

Somente no séc. XX, a linha férrea alcançou o município de Laranjeiras, podendo também dar o suporte de transporte ao açúcar. Mas principalmente ao sal e produtos químicos. O que possivelmente ocasionou o declínio das atividades via rio. A estação de Laranjeiras foi inaugurada somente em 1914, no trecho aberto entre Aracaju e Rosário do Catete. A cidade já existia como município desde 1832. É a penúltima estação da linha por onde passa o trem cargueiro da FCA vindo do sul, que estaria seguindo até a estação de Riachuelo, onde carregava produtos químicos das fábricas da região. Os trens de passageiros na linha pararam em 15 de março de 1977<sup>4</sup>.

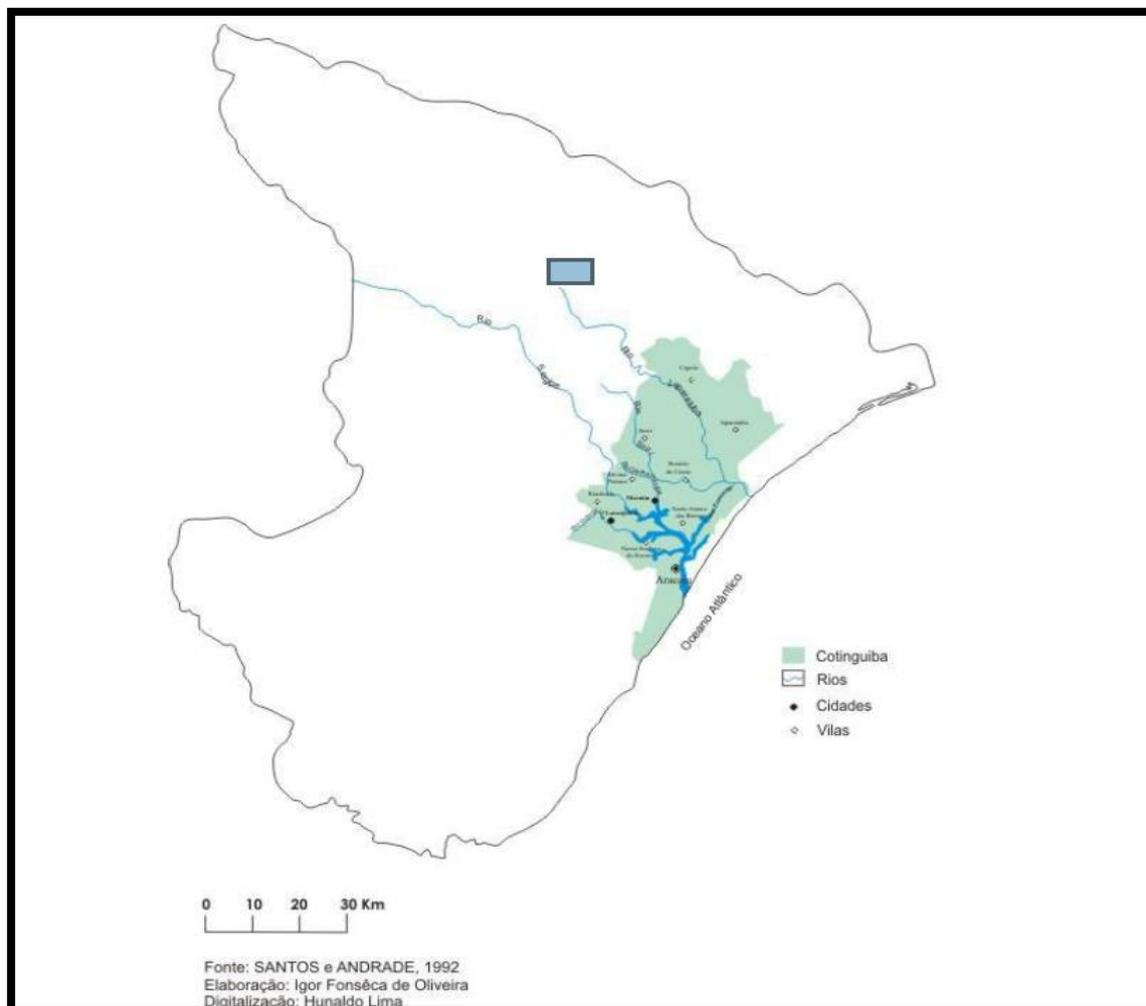
Esses dados contribuem para argumentação de que, bem antes das linhas férreas chegarem ao município de Laranjeiras, o meio de transporte específico para escoar a produção açucareira, e outros comércios, como de escravos, era através das embarcações. Haja vista que a ferrovia começou a funcionar somente no séc. XX praticamente.

---

<sup>3</sup> Relatório do Presidente da Província de Sergipe, Dr. Inácio Joaquim Barboza aos membros da Assembleia Legislativa Provincial, em 20 de abril de 1854, página 30, Disponibilizado pelo Center for Research Libraries.

<sup>4</sup> [http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba\\_propria/laranjeiras.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_propria/laranjeiras.htm), acessado em: 25/09/2012.

## 1.7. O MUNICÍPIO DE LARANJEIRAS



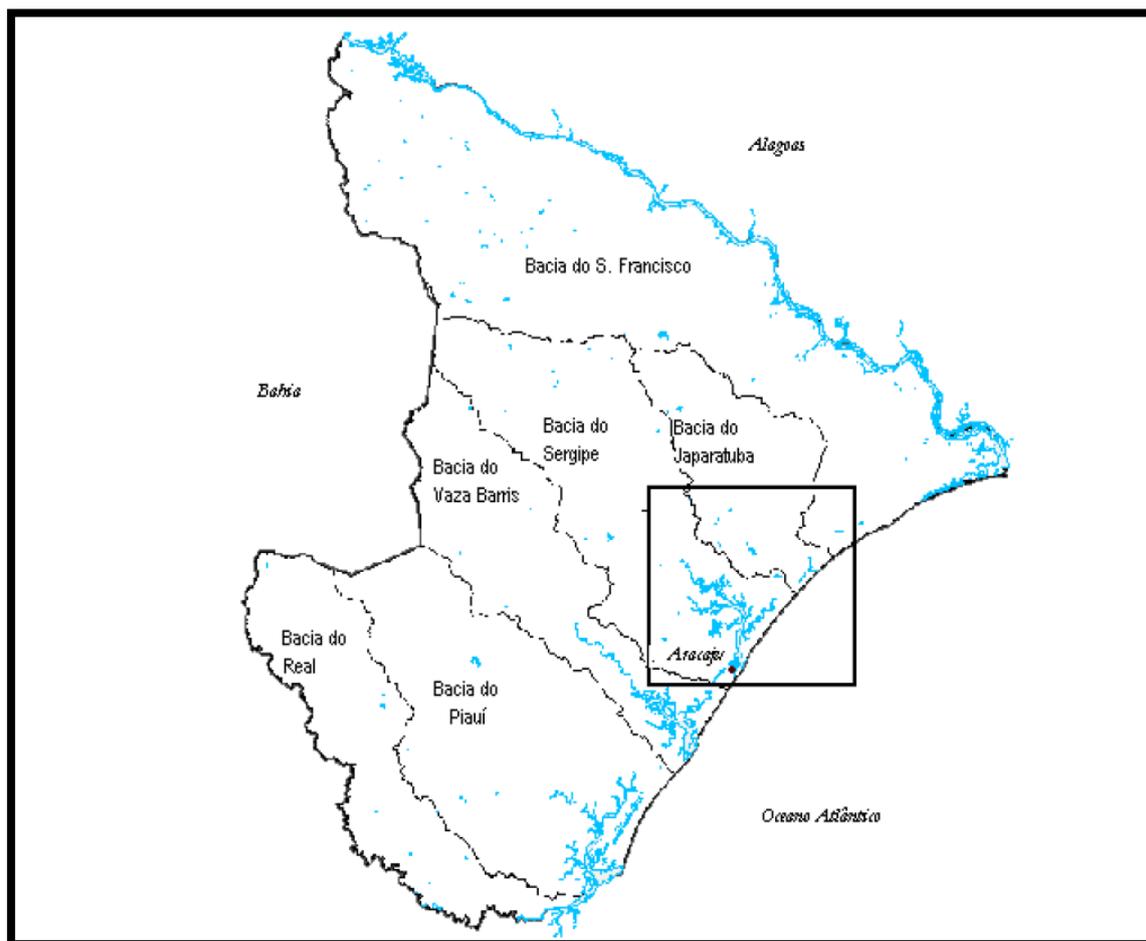
**MAPA 2** – Mapa de Sergipe com destaque da Região do Cotinguiba com principais rios, cidades e vilas no século XIX.

**FONTE:** OLIVEIRA, Igor da Fonseca. “*Os negros dos matos*”, 2010, p. 24.

Laranjeiras é um município do estado de Sergipe, localizado a 20 quilômetros de Aracaju, pela BR101. Sua população é estimada em 26.903 habitantes. Possui uma área de 163,4 km<sup>2</sup>. Densidade populacional é de 165,8 /km<sup>2</sup> (429,4 /sq mi). Coordenadas geográficas, Latitude: -10.8032, Longitude: -37.1696 10° 48' 12" Sul, 37° 10' 11" Oeste. A superfície de Laranjeiras 16.228 hectares 162,28 km<sup>2</sup> (62,66 sq mi). A sua altitude esta aproximadamente 10 m. A região do Cotinguiba compreende os seguintes

municípios: Santo Amaro, Laranjeiras, Nossa Senhora do Socorro, Riachuelo, Nossa Senhora do Rosário, Capela, Divina Pastora, Maruim e Japarutuba. Sendo a região de Laranjeiras considerada um dos mais importantes centros sócio- cultural desta região no período oitocentista.

## 1.8. INSERÇÃO AMBIENTAL



**MAPA 1** - Mapa da Região do Cotinguiba - Principais rios século XIX.  
**FONTE:** AMARAL, *Escravidão, Liberdade e Resistência em Sergipe*, 2007. p. 29

O município de Laranjeiras se localiza na Zona Litorânea, com influência de frentes oceânicas. A cidade se situa numa região repleta de morros e colinas. A bacia que abastece a região é a do Rio Cotinguiba, ela é considerada uma das mais importantes concentrações fluviais localizada no território sergipano. O rio Cotinguiba, passa pelo centro histórico e na divisa do município de Laranjeiras deságua no rio Sergipe. O clima é tropical com estação seca, é quente e úmido, com período chuvoso

de março a agosto. A temperatura média anual é de 30°C e precipitação média anual, de 1600 mm. A variação térmica diária é relativamente pequena e o índice de raios UVA e UVB são considerados altos. A bacia é considerado de pequenas dimensões, ela está localizada entre as coordenadas geográficas de 10° 44'56" e 10 ° 51' 05" de latitude S e 37° 04'56" e 37° 21'52" de longitude W. O seu rio principal mede 51 km de extensão e nasce na Serra Comprida no município de Areia Branca.

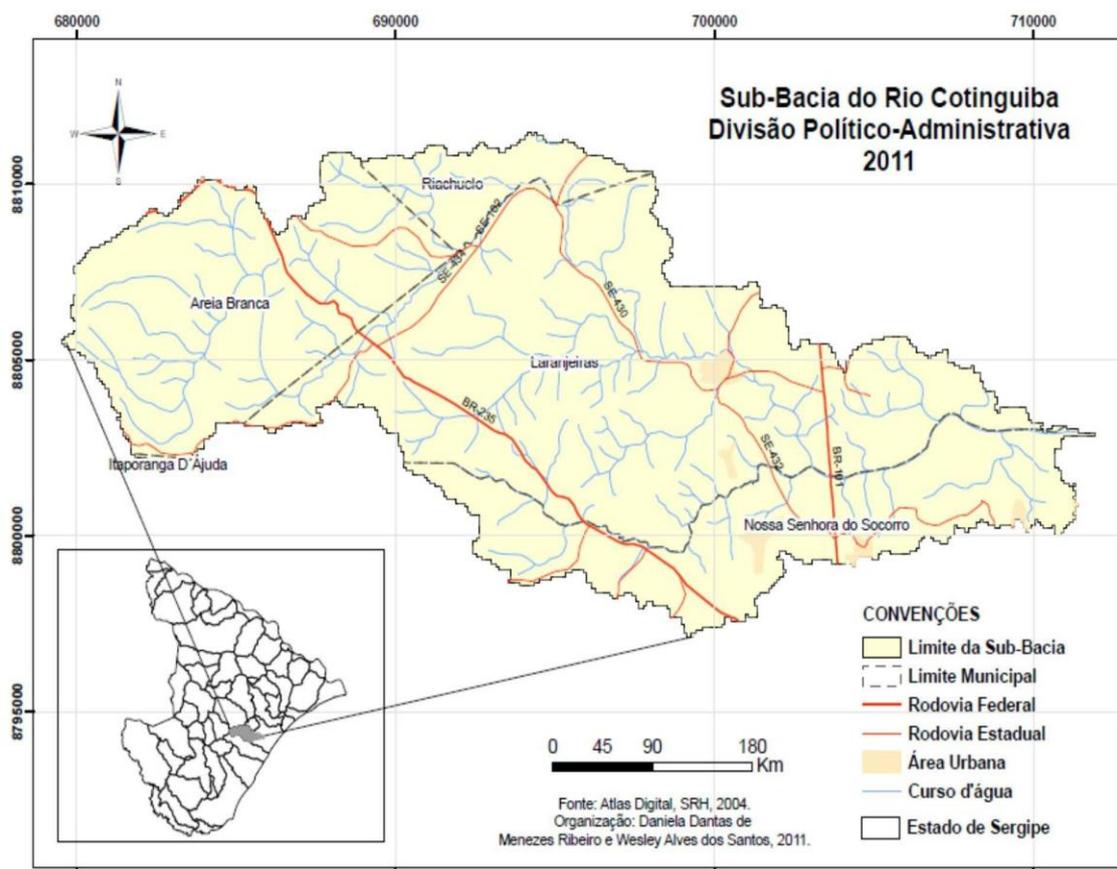


Imagem: Localização geográfica da área de estudo. Fonte: SANTOS & ARAUJO.

A área de drenagem da referida bacia corresponde a 232,5km<sup>2</sup> e abrange terras de quatro municípios sergipanos, sendo eles; Areia Branca, Riachuelo, Laranjeiras e Nossa Senhora do Socorro (onde desemboca o rio principal). Dentro do contexto hidrográfico do Estado, o rio Cotinguiba, se constitui um dos mais importantes afluentes da margem direita do rio Sergipe. Depois de percorrer trechos do clima semi-úmido e úmido, abrangendo áreas recobertas de sedimentos do Grupo Barreiras, despeja suas águas no leito do rio Sergipe em forma de estuário.

Em seu regime fluvial, a bacia e seus contribuintes refletem as variações de pluviosidade, possuindo em seu curso total, canais, sobretudo, perenes. Seu curso inferior detém uma umidade considerável em relação aos demais trechos, em decorrência da natureza permeável das rochas e da existência de chuvas mais abundantes. Quanto ao fornecimento de água, em decorrência das boas condições pluviométricas local, tem-se um rio permanente sempre apresentando água em seu leito, muitas vezes alimentado por um fluxo mais ou menos estável do lençol subterrâneo. Seus principais afluentes são: Margem esquerda: os rios Pomonga, Parnamirim, Ganhamoroba e Cágado. Margem direita: os rios Poxim, Sal, Cotinguiba, Jacarecica, Morcego, Jacoca, Campanha, Lajes e Melancia.

## Capítulo 2 – METODOLOGIA

Este trabalho, foi dividido em 2 etapas, etapas de campo e de laboratório, onde a procura foi em estabelecer através de critérios teóricos-metodológicos meios que elucidassem e permitisse a realização do nosso tema proposto.

Utilizei de referenciais consagrados no campo da arqueologia histórica como Gilson Rambelli, na sua obra: Arqueologia até debaixo D'água ( 2002), para absorção das pesquisas arqueológicas relacionadas ao mundo submerso e aquático. O livro: Arqueologia de Funari (2002), no tocante ao entendimento desta ciência. A Dissertação de Bava de Camargo, A arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séc. XIX-XX. Onde absorvemos assuntos referentes ao nosso tema. A monografia de Fabricia, que é a: Brumas, Atalaias, Despachos e Catraias: repertório de fortes dos padrões de barra em Sergipe (1824-1853), para assimilação da vida comercial do vale do Cotiguiba-SE, dentre outros.

Para tal, realizamos essas abordagens:

### Etapa de campo

1. Entrevista com pescadores locais através de um formulário elaborado com 10 questões referentes aos saveiros, economia local e o município (Foto     );
2. Visitas aos Museus de Laranjeiras-SE;
3. Levantamento Fotográfico (Foto     );
4. Prospecções oportunísticas foram realizadas, através de caminhamentos sistemáticos, a procura do(s) saveiros na região. Bem como para verificar o estado do Rio Cotiguiba atualmente ( Foto     );
5. Anotações e Debates de testemunhos orais que viessem a agregar a mais nossas informações ( Foto     );

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
UFS  
CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE  
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO  
QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome:

Idade:

Profissão:

Endereço:

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?

Qual o nome de três festas típicas do município?

Qual sua relação com o rio Cotiguiba?

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

Comente o que você conhece sobre o trapiche:

Foto: Questionário de Campo. Fonte: Genilson Gomes. 2013.



Foto: Entrevista com o Sr. Pôpô, pescador. Fonte: Carol Mello. 2013.



Foto: Entrevista com os ex-pescadores Antonio e Jorge. Fonte: Carol Mello. 2013.



Foto: Atuais Embarcações Remanescentes. Fonte: Carol Mello. 2013.



Foto: Cidade entrelaçada por varias pontes. Fonte: Carol Mello. 2013.



Foto: Colônia de pecadores, onde foram realizadas algumas entrevistas. Fonte: Carol Mello. 2013.



Foto: Rio Cotiguiba assoterrado atualmente. Fonte: Carol Mello. 2013.

Etapa de Gabinete:

1. De forma a desenvolver o trabalho, foi realizada uma revisão bibliográfica sobre a produção científica a respeito do tema; sendo necessária uma profunda investigação na literatura.
2. Scanner de figuras, abordando todas as dimensões da planimétrica dos saveiros;
3. Foram realizados levantamentos bibliográficos na Biblioteca de Laranjeiras e São Cristóvão, sem muitos resultados reforçando mais uma vez a nebulosidade que ronda sobre a história destas embarcações;
4. A leitura e interpretação das entrevistas a partir de questionários previamente elaborados que fizemos com as pessoas contemporâneas ao grande período da navegação dos saveiros no rio Cotiguiaba, sendo assim que detenham informações sobre os saveiros importantes ou não, e esta tarefa nos trouxe resultados importantes para a presente pesquisa;
5. Em mídias, redes sociais foram estabelecidos contatos com estudantes e pesquisadores deste tema, onde procuramos o maior numero de referencias e métodos para realização deste trabalho;
6. Em sites específicos do IPHAN e Governo Baiano, haja vista que em Sergipe não a quem trate o assunto nesse canal.

### Capítulo 3 - ORIGENS DOS SAVEIROS



Foto: Fonte:

“Saveiro partiu de noite  
Madrugada não voltou  
O marinheiro bonito  
Sereia do mar levou  
A noite que ele não veio  
Foi de tristeza pra mim  
Saveiro voltou sozinho  
Triste noite foi pra mim”

*Dorival Caymmi*

“Nada temas que sou brasileiro,  
Sou da tua floresta natal:  
Não te temas dos mares comigo,  
Meu saveiro – que sou teu igual”

*Junqueira Freire*

#### 3.1. HISTÓRICO:

A palavra “Saveiro” origina-se de saveleiro, barco usado nos rios de Portugal para a pesca de sável. Os saveiros são embarcações construídas até onde se sabe por um artefato que deve ter chegado ao Brasil no século XVI, na mala de um carpinteiro naval das colônias portuguesas de Goa ou Cochim. Na época, Salvador era parada obrigatória na rota Índia-Portugal. Com o instrumento, os imigrantes passaram a construir os barcos

indianos lantxiar e lantxiara, que ficaram conhecidos como "lanxa" e "lanxão". O nome saveiro foi importado de Portugal. Lá, designava pesqueiros parecidos, que serviam para a captura do sávio, peixe da família do arenque. Ele é considerado como barcos estreitos e compridos, embarcação de forte construção, pequena embarcação de remo para serviço de acostagem de navios ancorados ao porto, barco de fundo chato, de um ou dois mastros, embarcação de comercio e pesca, dentre outros (LEV SMARCEVSKI, 2001, p.15).

Esta embarcação possui uma longa história, que é de fundamental importância compreendermos uma parcela de tal. Ela foi construída através de um artefato que pode ter origem milenar, chamado de **GRAMINHO**. E o que significa a palavra Graminho? Segundo Lev Smarcevisk (op.cit.):

“O que preserva os saveiros é um instrumento de construção naval chamado GRAMINHO. O graminho é um ábaco de detentor dos parâmetros utilizados pelos mestres construtores indianos trazidos de Gôa, Cochim e, principalmente da Ilha Bitão para o Brasil no século XVI. Continuadores das tradições dos carpinteiros egípcios, árabes, talvez dos chineses e de outros construtores de barcos ainda mais antigos( p.22)”.

Ainda para Lev Smarcevisk (op.cit.):

“No livro do décimo segundo planeta de Zecharia Sitchin, encontramos uma analogia muito forte entre o graminho e as tabuas das proporções nas construções de um complexo zigurate, entre elas, o templo de sete pavimentos na civilização suméria, surgida a 7.000 A.C nas nascentes dos rios Tigre e Eufrates, desenvolvendo-se depois com os egípcios, babilônios, assírios e caldeus, e, em sequencia, chineses, do Catay, hindus e outros( p.22)”.

Então, o graminho é um instrumento que fornece os parâmetros variados com escalas diferenciadas para a construção de saveiros (Imagem,). De acordo com Lev Smarcevisk (op.cit.):

“Ele é um instrumento ábaco genealógico responsável pela manutenção de uma incomparável perfeição náutica e por uma absoluta pureza funcional acumulada e aperfeiçoada ao longo do tempo pelos artífices e construtores navais. Sintetizado num pequeno pedaço de madeira, concebido e tocado por esses “deuses” gostamos de chamar, filosoficamente, o graminho de “A Alma do Saveiro” ( p.22)”.

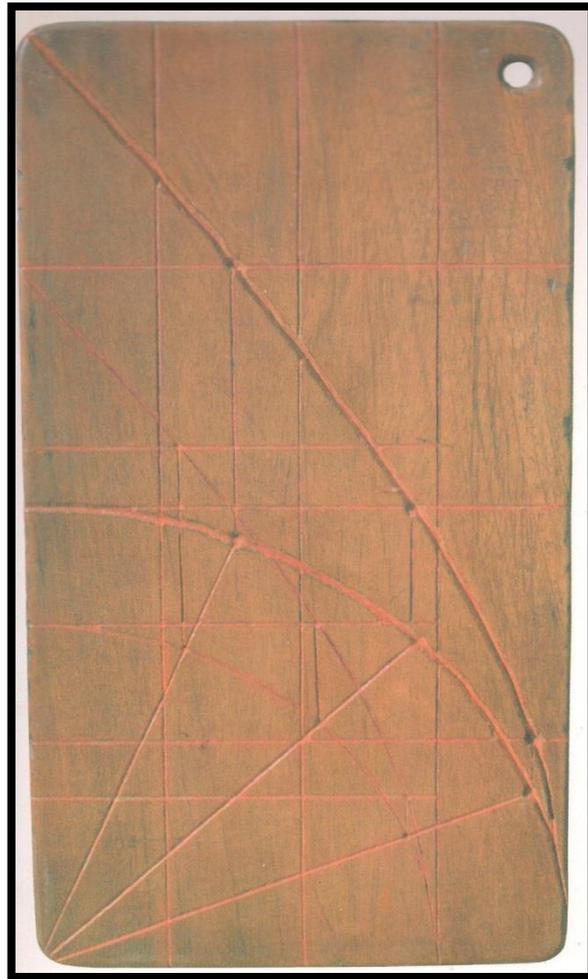


Foto: : Graminho. Fonte: Graminho: A Alma dos Saveiros. 2013

Uma vez demonstrada a história do instrumento utilizado para construção dessas perfeitas embarcações, vale ressaltar que, a construção naval é algo que vem de um passado mais longínquo do que esse. Podemos encarar de um ponto de vista arqueológico, que desde quando o homem subiu em um tronco de madeira que boiava ou juntando vários troncos, fazendo assim uma balsa, estava dando início á construção naval. Uma vez sabendo que o graminho do saveiro pode ter vindo da Índia, e qual era a rota desse artefato?

Para adentramos nesse assunto, é preciso conhecer um pouco da historia de Salvador-BA, ou melhor, São Salvador na época.

Entre Portugal e a Índia, surgiu, com o descobrimento do Brasil, São Salvador, fundada em 1549. São Salvador, mais próximo de Portugal, do que Gôa e Cochim, colônias portuguesas também, e com o mar e todas as características climáticas e

ecológicas favoráveis para boa adequação, extensões de terras, e uma tremenda riqueza, fizeram com que Portugal desse a atenção a essa nova colônia.

Segundo Lev Smarcevisk (op.cit., p. 32), os navios passaram a serem construídos em São Salvador, isto se deve pelo fato do lugar ter fartura de diversas madeiras de qualidade. A mão de obra vinha da Índia, eram grupos nativos para a colonização, especializados em construção de barcos de pequenos portes. Esses indianos construam os seus barcos lantiar e lantxiara descendentes do DOAW árabe do golfo persico, de pequena e média tonelagem. Desta forma, os portugueses assimilaram e passaram também a construir (Lev Smarcevisk, op.cit., p. 32).

Lev Smarcevisk (op.cit.,) coloca que os indianos eram excelentes artesãos, e aprenderam com os mestres carpinteiros da ribeira das naus a construir navios de grande porte também. Ou seja, houve uma troca.

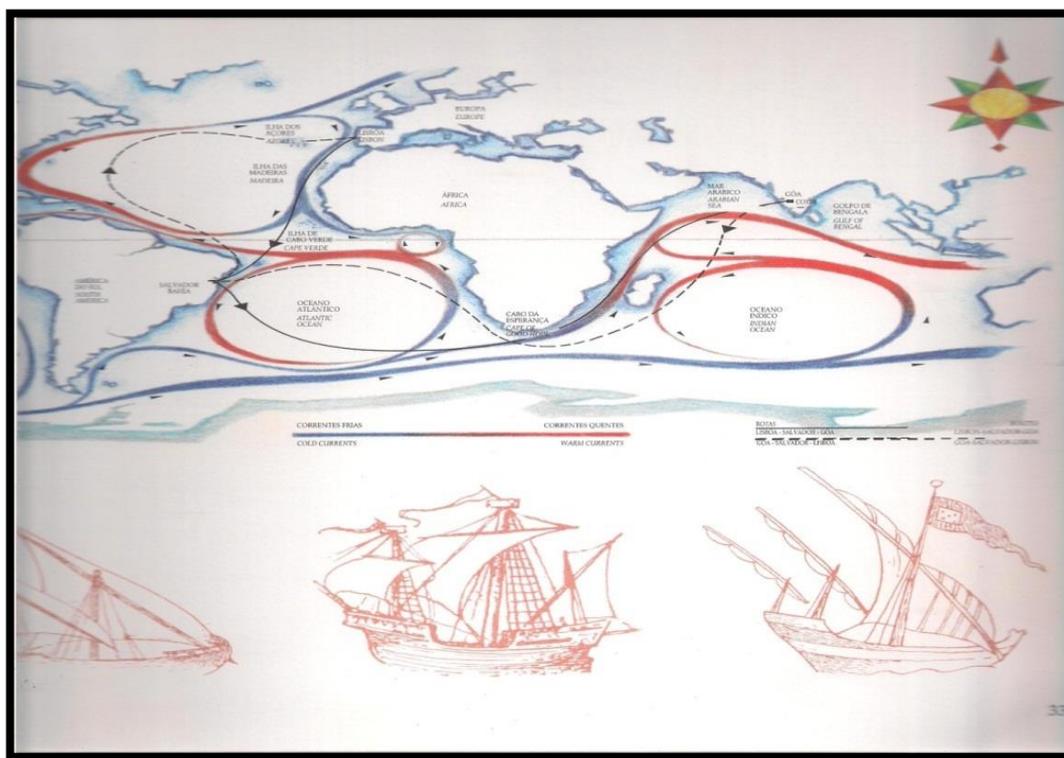


Foto: : Rota do Graminho. Fonte: Graminho: A Alma do Saveiro. 2013

O graminho, que veio da Índia, com isso trouxe-nos os saveiros, que transportavam homens e riquezas para construção da Bahia, e em particular, em Sergipe, nos ajudou para a construção econômica do município Laranjeiras. Isso nos mostra, quantas historias os cerca, os saveiros, tais obras, são singulares, e demonstram o

potencial analítico desta embarcação em contribuir de forma direta para compreensão de um passado que se relaciona com o presente.

### 3.2. TERMINOLOGIAS USADAS NAS MEDIDAS DO GRAMINHO:

Segundo Lev Smarcevsk (2001, p.40), os mestres construtores dos saveiros utilizam um sistema próprio como unidades de medida para confecção destas embarcações, que aborda o comprimento, e é baseado na palma da mão. E dentre os termos empregados:

Palmo: palmo indiano ou árabe. É a distancia entre a ponta do dedo polegar e a ponta do dedo mínimo, medida com a mão totalmente aberta, equivalente a cerca de 20 centímetros;

Chave: distancia entre a ponta do dedo indicador e a ponta do dedo médio, usados abertos como pernas de um compasso, equivalente a cerca de 10 centímetros.

Polegada: distancia equivalente a largura do dedo polegar, medida na altura da falange, equivalente a cerca de 2,5 centímetros.

Lev Smarcevsk (op.cit.) ainda diz que “os mais versáteis construtores utilizam há a bastante tempo p “centibro”, também muito conhecido como centímetro”.

Existe o tonel, como unidade de medida do espaço de carga existente na embarcação. Um tonel equivale a 1.000 Kg de carga de densidade média no saveiro.

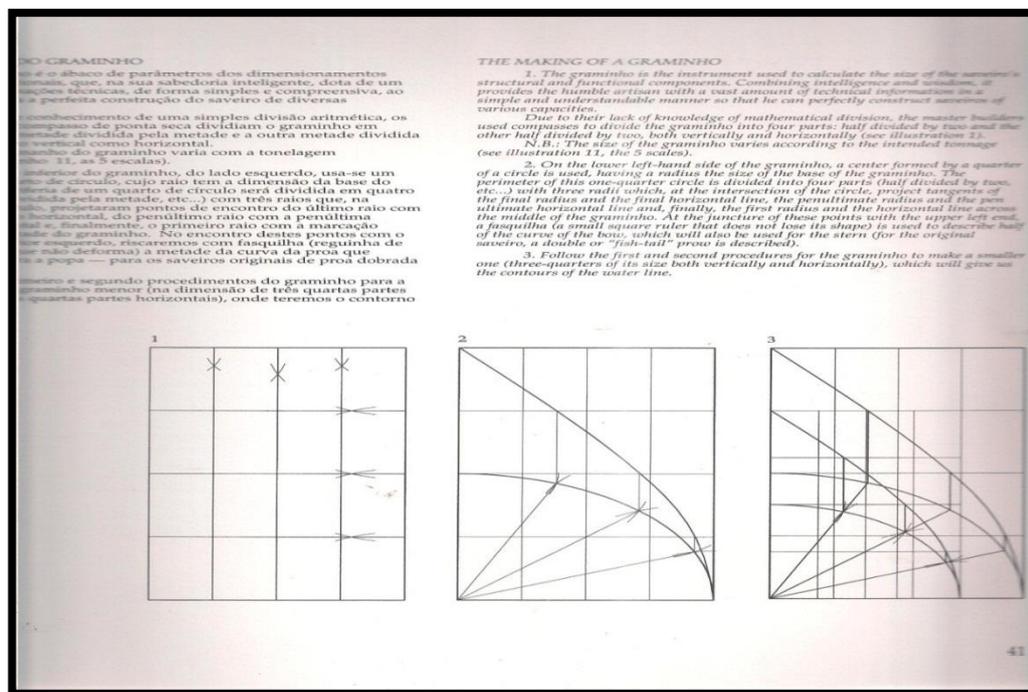


Foto: : Dimensões do Graminho. Fonte: Graminho: A Alma do Saveiro. 2013

### 3.3. O GRAMINHO TRAZ MAIS DE 20 MEDIDAS PARA CONSTRUÇÃO DE UM SAVEIRO

Planta exemplar de um saveiro padrão:

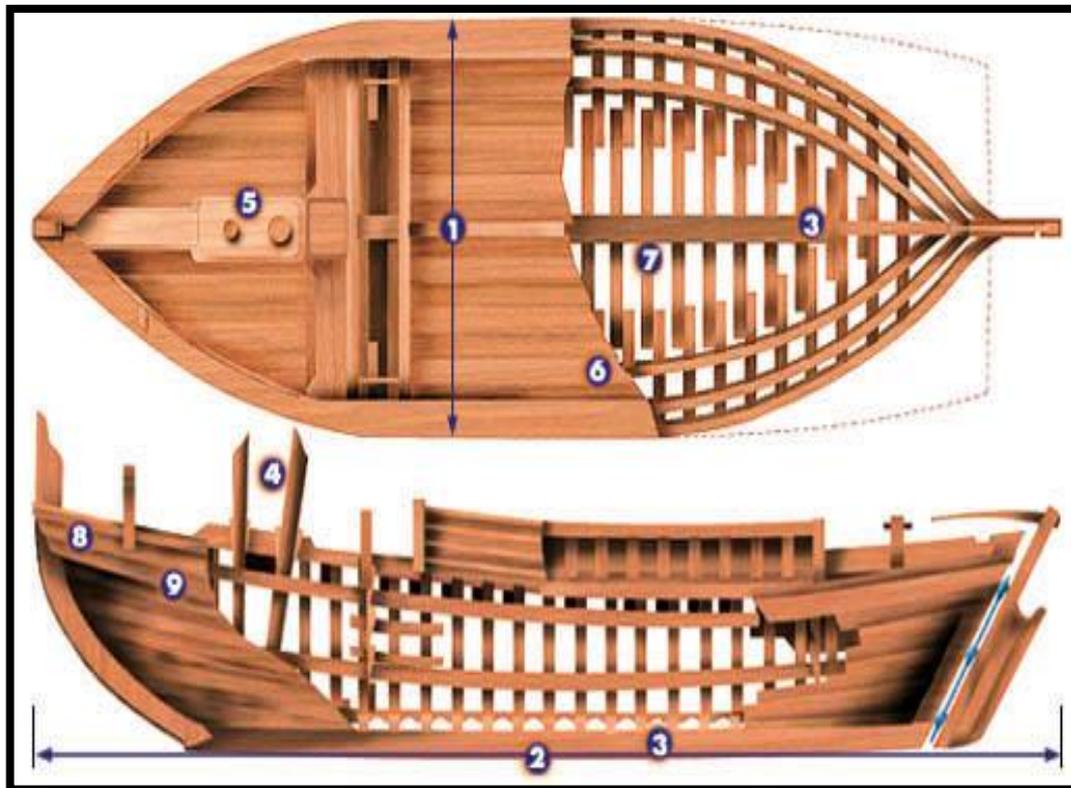


Foto: Fonte: Graminho: A alma do saveiro.2013

Segundo Lev Smarcevisk (op.cit., p.35) Ao ser feita uma encomenda de um saveiro a um mestre, o assunto é tratado em palmos, que pode ser palmos de Gôa, palmo da Índia e palmo Árabe, ou pela capacidade de carga prevista.

Lev (op.cit., p.35) coloca que o comprimento de um saveiro é sempre medido a roda-a-roda, ou seja: a distancia da roda de proa a roda de popa, sem incluir o leme. Então segue um exemplo de um saveiro de 100 palmos, de roda-a-roda. E esta dimensão abaixo, fornece o a capacidade de carga da embarcação:

2 palmos de comprimento = 1 tonel de capacidade;

O balanço de proa e a saída de popa, juntos, correspondem a  $\frac{1}{4}$  do comprimento total da embarcação;

$100 \text{ palmos} / 4 = 25 \text{ palmos};$

A boca máxima usual (a maior largura do barco) equivale a  $\frac{1}{3}$  do seu comprimento total;

100 palmos / 3 = 33,3 palmos;

Esta relação pode sofrer variações nos barcos de maior porte, chegando a ¼ na escala máxima do graminho;

A altura da quilha é igual ao comprimento do barco dividido por 50;

100 palmos / 50 = 2 palmos;

A espessura da quilha é igual a altura da quilha dividido por 2;

2 palmos / 2 = 1 palmo;

As dimensões da tábua do graminho serão iguais as altura e espessura da quilha;

2 palmos x palmo = graminho padrão.

### **3.4. MATÉRIA PRIMA UTILIZADA:**

Segundo Lev Smarcevisk (2001, p. 58), os artesãos e os tiradores de madeira, principal matéria-prima da época cuidadosos nas derrubadas. Eles tinham pelas matas um enorme respeito, e evitavam o desperdício.

O produto era trabalhado no lugar da tiragem, as peças eram transportadas praticamente prontas, as mais leves e menores eram puxadas pelos homens, e as maiores por juntas de bois, sem provocar destruições ao redor. Este procedimento continua vivo por alguns artesãos até hoje. De acordo com Lev Smarcevisk (op.cit., ) são dois tipos de árvores para fabricação dos saveiros são:

“As árvores escolhidas são as árvores de divisores de água, que são árvores baixas, robustas, de fibras curtas, pouca seiva em função do terreno mais seco e com pouco humos. Já as árvores dos coletores de água no vales, com mais umidade e humos a quantidade de seiva é maior, são mais altas a procura do sol, em consequência, mais finas e flexíveis, com fibras longas, e a maior quantidade de seiva, que dá maior durabilidade nas qualidades físicas das madeiras ( p.58)”.

As espécies de madeiras para construção dos saveiros são variadas, elas são escolhidas em várias regiões. Alguns são feitos atualmente nos estaleiros de Santo Amaro de Catu-BA. Dentre as várias madeiras utilizadas podemos citar: louro verdadeiro, sucupira, jetaipeba, oiticia, piqui, cedro, tatajuba, vinhático, jurema, massaranduba, pau-d´arco, putumuju, olandi, canela, sapucaia, aderno, oiti, tapinhoã e outras. É interessante mencionar que, cada parte do saveiro requer uma madeira específica. Como por exemplo: A coberta-madeira canela, o Convés- madeira louro e

casca-preta, o Corrimão- madeira jetaipeba, a Roda-de-proa: madeira piqui e sucupira e assim por diante nas outras partes da embarcação ( LEV SAMERCEVISK, op.cit., p.63).

Ver demonstração das partes de corte:

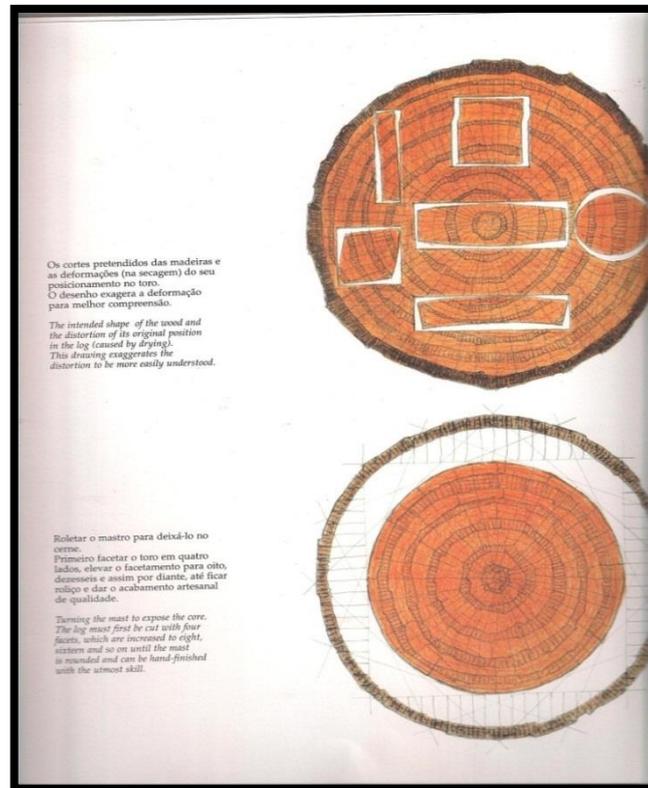


Foto: Corte da madeira. Fonte: Graminho: A Alma do Saveiro. 2013.

### 3.5. AS FERRAMENTAS:

Segundo Lev Smarcevisk (op.cit., p.13) dentre as ferramentas utilizadas para confecção dos saveiros podemos citar aproximadamente 26 delas:

1. Enxó de Pé
2. Enxó de pé curva
3. Trado
4. Marreta
5. Enxó de mão
6. Garlopa
7. Goiva Estreita
8. Goiva larga
9. Formão largo

10. Formão estreito
11. Torquês
12. Serrote e Serrote de Ponta Fina
13. Martelo de repuxo
14. Pé-de-cabra
15. Machado Grande
16. Machado de Mão
17. Serra de desdobrar
18. Plumo
19. Gastalho
20. Sargento de Madeira
21. Esquadro
22. Compasso de ponta
23. Esquadro regulável
24. Escala
25. Graminho de paralelas

Segue abaixo algumas imagens:

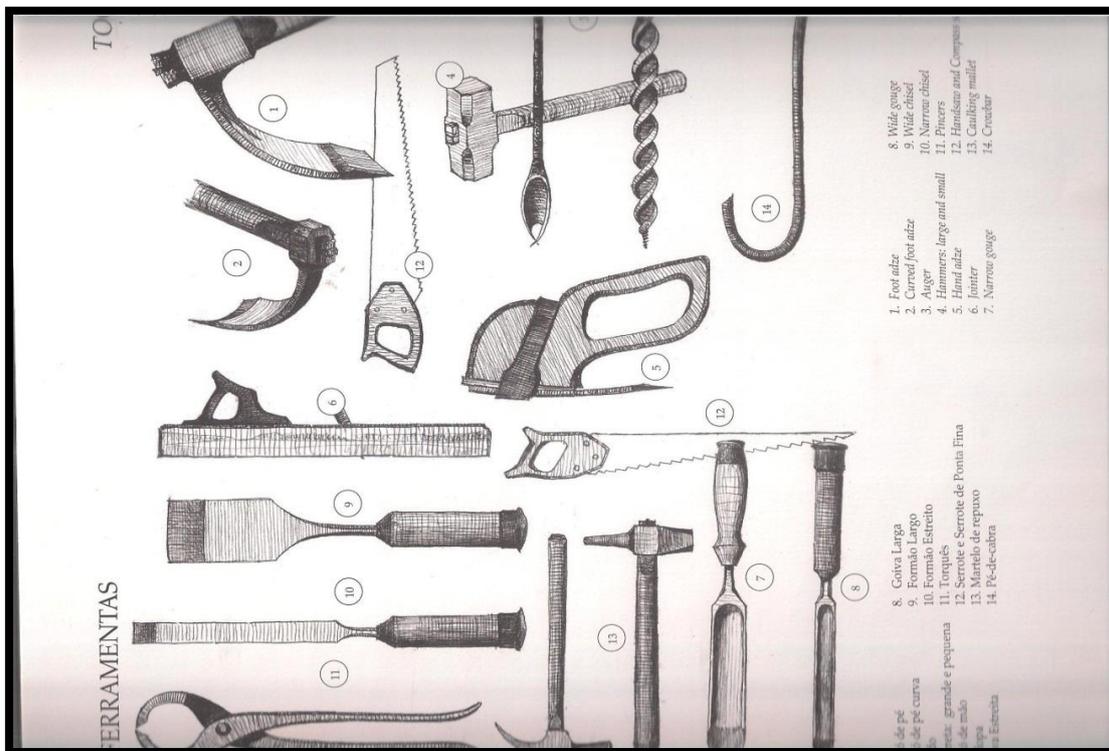
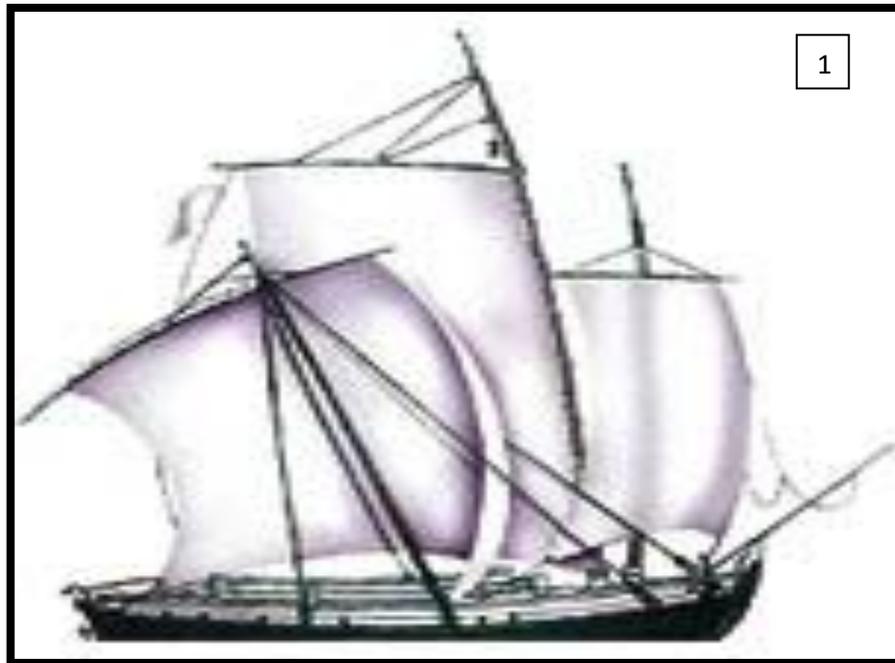


Foto: : Ferramentas. Fonte: graminho: A Alma do Saveiro. 2013

### 3.6. OS DIVERSOS TIPOS DE SAVEIROS NO LITORAL BRASILEIRO:

Segundo Lev Smarcevisk (op.cit., p.15) dentre os saveiros que navegam e navegaram em alguns lugares o litoral brasileiro:



**1-BALEEIRA**- Foi Extinta

A baleeira, vela de terço, proa bem livre para facilitar a manobra de arpoar.



**2-O LANXÃO-** Tem dois mastros  
Comprimento de 18 m, velas grandes e pequenas.

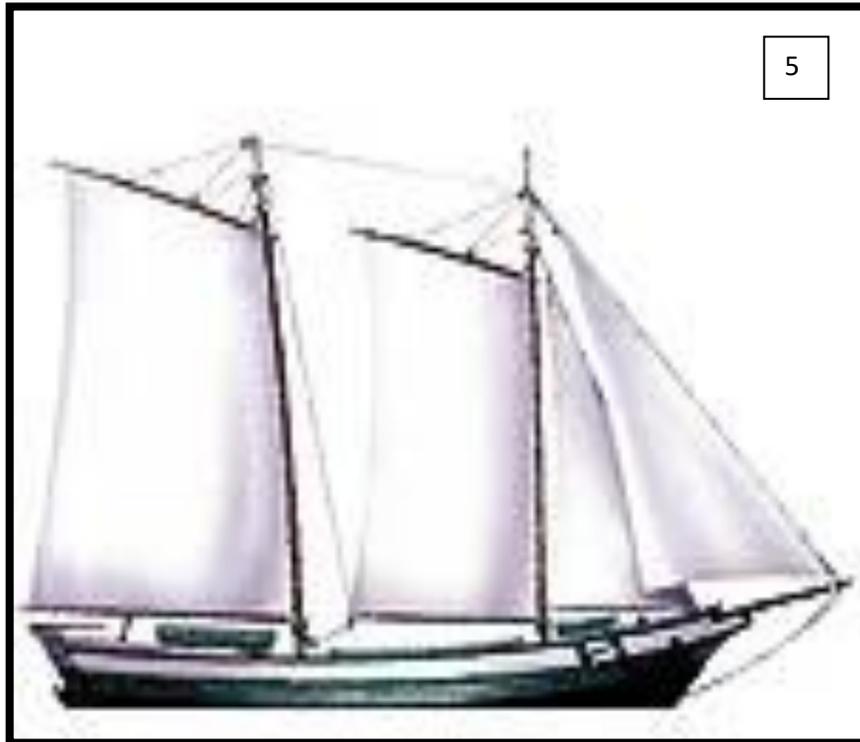


**3-LANXA-** Leva carga ou passageiros  
É de 18 m, vela de içar e buja pequena, com pau de bolina, possui um mastro de vela grande.



**4-PERUA-** Possui frente arredondada

Perua de três mastros. Velas: Traquete, grande e mezena.



**5-PERNÉ-** Lembra as escunas

Perné de três mastros, é de 20 m.



**6- PESQUEIRO-** Velas triangulares

Esses são os saveiros do nosso Brasil, eles são imensamente descritos nos estados do Rio de Janeiro, Maranhão, Sergipe, Alagoas e Recife. A âncora confeccionada pelo homem mais antiga é conhecida como Fateixa (Foto           ), ( LEV SMARCEVISK, 2001,p.44). Ela pode ter usada no saveiro tipo Baleeira segundo o autor.

Segundo relatos de moradores próximos ao município de Pedra Branca, já foram encontrados uma ancora deste tipo na década de 70 por pescadores locais. O que nos faz descrever que a muito ainda a oferecer os afluentes do vale do Cotiguiba.

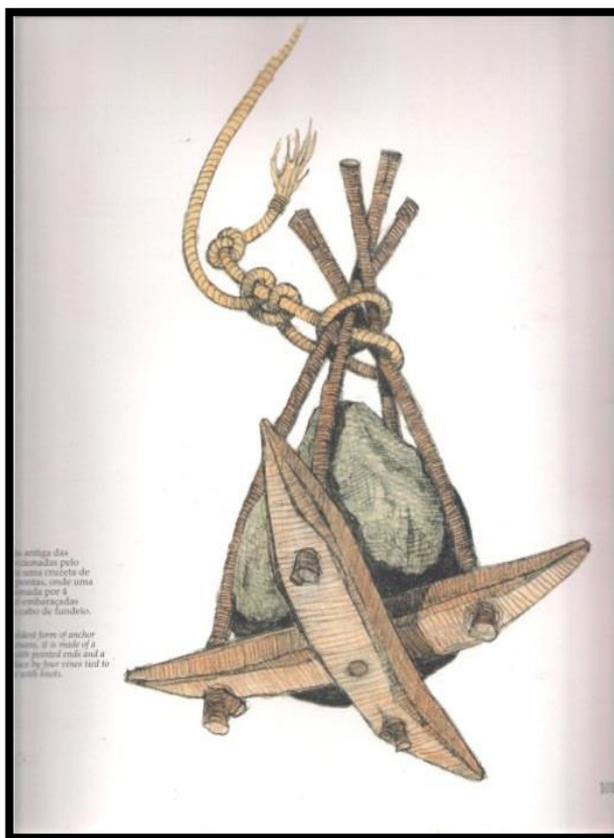


Foto:           . Âncora Fateixa. Fonte: Graminho: A Alma do Saveiro.2013

Em Laranjeiras-SE, segundo relatos do ribeirinho? Como seu Pôpô e Antonio, os tipos de saveiros que navegaram pelo Rio Cotiguiba foram os modelos, Baleeira, Lanxão e Pesqueiro. É o que vamos tratar no próximo tópico.

### **3.7. INCIDÊNCIA MATERIAL DOS SAVEIROS DO VALE COTIGUIBA NO SÉC. XXI: UMA INCOGNITA.**

Através de uma prospecção oportunística realizada no município de Laranjeiras em municípios vizinhos como Maruim e Pedra Branca por quatro dias no mês de janeiro/2013, não detectamos nenhuma peça desta fantástica embarcação denominada como saveiro.

Conversei com pessoas de faixas etárias diferentes, e não achamos nenhuma evidencia de uma possível localização. Ao contrario, o estado da Bahia, existem vários atualmente, com a realização de varias festividades, onde todos os anos ocorrem uma corrida de saveiros pelo litoral baiano, precisamente em Maragogipe, no Recôncavo baiano, além do turismo diário<sup>5</sup> presente. Em Salvador, atuam mestres construtores de saveiros atualmente como o ucraniano Lev Smarcevisk, João Bezerra e Constantino mantendo viva a arte da construção. Esses buscam mecanismos juntamente com os órgãos federativos baianos para preservação deste bem, ao contrario, Laranjeiras, a herança marítima dos bons tempos das navegações se resumiu atualmente a pequenas canoas ( Foto ).



Imagem: barcos utilizados na pesca atualmente. Fonte: Carol Mello. 2013.

---

<sup>5</sup> <http://www.comunicacao.ba.gov.br/paginas/ciclo-de-regatas-na-bahia-corrída-de-saveiros-fortalece-turismo-e-cultura-do-reconcavo>.

O que pode confirmar a presença dos saveiros em Laranjeiras-SE, não deixando se passarem como apenas mitos, em um ponto de vista arqueológico histórico, são os relatos dos historiadores e cronistas que escreveram sobre Laranjeiras-SE dos séculos XIX e XX, como Horácio Hora, Freslibero Freire, Pedrinho Santos, Beatriz Gois Dantas (2007), Oliveira (1942) dentre outros que o citam de forma direta e indireta.

Como também, os testemunhos orais, onde colhemos informações da memória da população que ouviu, ou presenciou o fim do uso destes barcos via Cotiguiba. Vários pescadores locais expressam de forma espontânea a falta que tais barcos fazem. E alguns não compreendem o porquê do desaparecimento.

Esses ribeirinhos dizem que os saveiros do vale Cotiguiba eram enormes, só navegavam com a maré cheia, e requeria de homens bem habilidosos e fortes para sua movimentação. Como o relato do Sr. Antonio Silva, de 64 anos, residente de Maruim-SE, diz: “os saveiros só navegavam na mare grande, ou seja cheia”. Para outro entrevistado, o Sr. Mário Jorge, de 74 anos, residente em São Cristóvão-SE “Tais homens eram de pele negra, e estavam prestando serviços aos seus encomendadores”.

Algo emblemático, encontrado em uma de minhas visitas a museus em Laranjeiras-SE, como o Museu Afro, foi a ancora retirada durante as obras de contenção do Rio Cotiguiba no ano de 2002.



Foto: Ancora. Fonte: Museu de Arte Sacra de Laranjeiras-SE. 2013.



Foto : Ancora. Fonte: Museu de Arte Sacra de Laranjeiras-SE. 2013

Esse artefato se encontra com nenhuma contextualização arqueológica histórica. Segundo os funcionários do Museu, ele foi trazido e deixado ali sem nenhuma fonte ou indicio. A dimensão deste artefato leva-nos a repensar os barcos que navegaram na região. E por que nos saveiros?

Para o morador Moraes de 76 anos, residente em Laranjeiras há 70 anos, comenta que seus pais o falava que “Com a construção das estradas, bem ordenadas, e com a chegada das ferrovias no início do século XX, fez com que o interesse pelos donos de saveiros a suas embarcações caíssem”.

Porém, notamos que, maiores estudos, ainda precisam ser realizados, para compreensão da falta dos saveiros no município, e de regiões próximas atualmente.

E com isso, é lamentável a perda desta cultura material, pela potencialidade de tal, essa poderia contribuir na história do município, história essa que muitas das vezes não conhecemos ou mistificamos.

## Capítulo 4

### DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES

Houve saveiros em Laranjeiras-SE? Considerados grandes ou pequenos, tais embarcações parecem ter sido instrumentos bem utilizados na vida marítima do município de Laranjeiras-SE, segundo os dados apurados na historiografia local e da forte tradição oral encontrada no município. Provavelmente, os saveiros possuíram segundo as considerações do Almirante Câmara (1976), capacidade de armazenamento, igual ou superior a 5 a 10 toneladas, ou até para 10 a 25 toneladas.

Certamente, estas embarcações contribuíram no escoamento de diversos produtos oriundos do município, e da região a fora. Suponho que dentre esses produtos estavam o coco, banana, café, bacalhau, charque, sal e o principal, o açúcar. O apogeu econômico do séc. XIX é amplamente descrito nos documentos e cartas históricas. Já no séc. XX é discutido e questionado pelos atuais remanescentes a falta da presença e o transporte de mercadorias pelas citadas embarcações. Desta maneira, os saveiros, são agentes de relações sociais específicas, estando viva a memória dos seus visualizadores nos dias atuais em que com a mecanização e progresso, foram desprezados pelas autoridades competentes ao ponto de não restar nenhum.

Quanto à movimentação de pessoas, parece-nos que os saveiros poderiam dar um subsídio a isto de forma aleatória. Para alguns renomados historiadores, como Oliveira (1942), os saveiros certamente poderiam ou não dar subsídios ao transporte de negros na região durante o séc. XIX.

Neste conjunto de fatores, vemos que pela grande história dos saveiros, onde desde que se plantou a bandeira da civilização, os citados parecem ter trazido sua contribuição de utilidade e de beleza no Brasil na compreensão da nossa própria identidade cultural. Pois a sua fabricação foi amplamente feita em solo brasileiro, especificamente nordestino desde o séc. XVI.

Em Laranjeiras, alguns moradores ribeirinhos amantes dos rios e mares, citaram que dentre os saveiros que navegaram o rio do presente município, foram os modelos chamados segundo as considerações de Lev Smarcevisk (2001), Baleeira, Lanxão e Pesqueiro. Esses dados foram apurados nas entrevistas realizadas, onde pretendemos discutir a relação entre patrimônio e arqueologia dentro da esfera do registro e recuperação da informação. Não sabemos se houve estaleiros de construção de barcos

aqui. Nem sabemos se foram estes tipos de saveiros mesmos que navegaram por aqui. E se navegaram. Mas acreditamos que obtivemos grandes hipóteses e/ou problemas nestes conjuntos de incógnitas entrelaçados. Estando aberto novas potencialidades de estudos no município.

Considero que algumas ações de preservação da memória individual e/ou coletiva sobre os saveiros, para sua efetividade, além da instância legal, devem partir não somente da socialização das informações produzidas nos sítios arqueológicos, neste caso, em Laranjeiras não existente, mas também nas comunidades de entorno deste patrimônio, neste, existente, sendo assim, aproximando estes registros da cotidianidade dos grupos que os cercam. E a realização e aplicação dos questionários nos proporcionaram a isto.

Por tudo que foi abordado, devem-se considerar as relações que memória e a identidade estabelecem, pelo potencial arqueológico histórico náutico do município de Laranjeiras-Se, através dos saveiros, não somente, e pelas perguntas relacionadas à arqueologia. Nessa perspectiva de perguntas e respostas que a análise dos saveiros associada ao comércio portuário local, é oferecido, uma parte da história de Laranjeiras que não conhecemos, a relação de patrimônio tanto buscada no meio científico parece ter sido observada nos saveiros que navegaram e contribuíram para o empório comercial do presente município.

Através das práticas do dia-a-dia, mas também da imaginação, do fazer e do viver dessa sociedade. Os simples saveiros faziam parte da vida comercial e social das pessoas em todas as classes, sendo que muitas das vezes, estes pequenos barcos, são cobertos e ignorados, pela lembrança imposta historiográfica predominante dos barcos de cabotagem e balsas como por exemplo.

Esta pesquisa pode ser considerada relevante, no tocante ao se comparar pelo potencial arqueológico histórico náutico que o município de Laranjeiras-SE nos oferece. Estando aberto novas perspectivas para uma maior absorção do conhecimento marítimo, naval, e da vida desses homens que se relacionava através dos rios e mares.

### **Referências Bibliográficas:**

ALVES. Márcia Angelina. *Teorias, Métodos, Técnicas e Avanços na Arqueologia Brasileira*. Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade Federal de São Paulo. Ano. 2000.

AMANCIO, S; Dominguez, I 2002. *Influência da Evolução costeira holocênica na ocupação por grupos sambaquieiros*. Revista Canindé, Anais 2º Workshop Arqueológico de Xingó, Aracaju/MAX.

ALBUQUERQUE, Marcos. *O sítio arqueológico PE 13 Ln. Um sítio de contato interétnico: nota prévia*. Pesquisas, Antropologia, 20:78-89. Ano. 1969.

CARVALHO NETO. Antonio Manuel de. *Casa de Laranjeiras*. Revista da Academia Sergipana de Letras. Aracaju: n.10. jul.p5-14.1943.

COSTA, Diogo M. *Arqueologia Histórica nas Lavras do Abade: Uma proposta de gestão do patrimônio*. Anais do Museu Histórico Nacional. v.38. Rio de Janeiro, 2006, p. 71-102.

DANTAS, Beatriz Góis. *Laranjeiras: Entre o passado e o presente. Aula inaugural do campus de Laranjeiras*. Universidade Federal de Sergipe. 2007.

RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. Gilson Rambelli. – São Paulo: Editora Maranta, 2002.

FREIRE, Felisbello. *História de Sergipe*. Felisbello Freire, (falta editora) 1985

RENFREW, Colin; Bahan, Paul. *Archaeology: Theories, Methods and Practice*. Thames and Hudson, 2008.

FUNARI, P.P.A. *A Arqueologia Histórica em uma perspectiva mundial*. In: Zarankin, Andrés; Senatore, María Ximena (orgs.). *Arqueologia da Sociedade Moderna na América do Sul, Cultura Material, Discursos e Práticas*. Buenos Aires, Ediciones del Tridente, 2002, p. 107-116.

GONZALEZ, Manoel Mateus Bueno. *Arqueologia marítima do porto de santos uma transição centenária*. V. 3, n. 4, out.-dez./2007, p. 77-96.

FORTES, Bonifácio. Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. *O Governo Inácio Barbosa*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe, Aracaju, n. 22, p. 81-104, 1955-58.

LIMA, Tania Andrade. *Arqueologia histórica no Brasil: balanço bibliográfico (1960-1991)*. Anais do Museu Paulista, História e Cultura Material, Nova série, 1, pp.225-262. Ano.1993.

\_\_\_\_\_, *O sítio arqueológico PE 16- Cp (um sítio de contato interétnico)*. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 28p. Ano. 1971.

ORSER, C.. *Introdução à Arqueologia Histórica*. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992. 116.

OLIVEIRA, Philadelfo Jônathas. *Registro de fatos Históricos de Laranjeiras*. Aracaju: Casa Ávila. 1942.

Pesquise - Pesquisa de Sergipe / InfoNet, *FRAGMENTOS DA HISTÓRIA* (V).

Portal. iphan. gov.br. Acessado no dia 25/01/2013 as 14.30.

*Relatório do Presidente da Província de Sergipe*. Dr. Inácio Joaquim Barboza aos membros da Assembléa Legislativa Provincial, em 20 de abril de 1854, página 30, Disponibilizado pelo Center for Research Libraries.

RIBEIRO, Marcus Tadeu Daniel. *Conjunto arquitetônico urbanístico e paisagístico de Laranjeiras*. IPHAN. Parecer. 1995. Digitado.

SANTOS, Luis Felipe Freire Dantas. *A Estação Ferroviária de Laranjeiras: Discussões Acerca do Descaso para com o Patrimônio Ferroviário*. 2012. Disponível em: <http://www.historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=alunos&id=440>.

Senado Federal, DEC 1457 de 14/10/1854.

Senado Federal, DEC 825 de 18/07/1855.

SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. *Arqueologia histórica no Brasil: uma revisão dos últimos vinte anos*. Editora: Annablume/Acervo. Ano: 2009.

ANEXOS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

UFS

CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE

CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO

QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome: SR. JORGE

Idade: 63 ANOS

Profissão: PESCADOR

Endereço: ATUALMENTE NO E-GOMES. SÃO CRISTÓVÃO-SE

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?

MOROU POR 32 ANOS

Qual o nome de três festas típicas do município?

ENCONTRO WATURAL, FESTAS DE REIS

Qual sua relação com o rio Cotiguiuba?

ERA MEU LAZER

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

SIM! EU VIA ELES ATRACAREM NO TRAPICHE!

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

A DO TRAPICHE

Descreve o que você conhece sobre o trapiche:

A VIDA COMERCIAL ERA FEITA NELE, ONDE SE CHEGAVA E SAIA SAVEIROS, ISSO A 50 ANOS ATRÁS.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
UFS  
CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE  
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO  
QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome: SR. ANTONIO

Idade: 64 ANOS

Profissão: PESCADOR

Endereço: RUA BARÃO DO RIO BRANCO, 26 - CENTRO -  
MARUIM-SE.

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?  
MOROU 30 ANOS EM LARANJEIRAS

Qual o nome de três festas típicas do município?  
ENCONTRO CULTURAL E FESTA DE REIS.

Qual sua relação com o rio Cotiguiaba?  
UMA RELAÇÃO DE VIDA, SOBREVIVÊNCIA.

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?  
SIM, VARIOS TIPOS. GERALMENTE COM MARGEM DE  
ENCHENTE. ELIS NAVEGAVAM.  
Conhece alguma ruína próximo ao rio?  
DO HOSPITAL, A ANTIGA MAÇONARIA.

Descreva o que você conhece sobre o trapiche:  
ONDE OS SAVEIROS ERAM ENCALHADOS PARA EMBARQUE  
E DESEMBARQUE.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
UFS  
CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE  
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO  
QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome: PEDRINHO DOS SANTOS

Idade: 70 ANOS

Profissão: HISTORIADOR

Endereço: ATUALMENTE em ARACAJU, CEP: 49001-900 / CENTRO

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?  
30 ANOS

Qual o nome de três festas típicas do município?

ENCONTRO CULTURAL, REIS, PENITENTES

Qual sua relação com o rio Cotiguiaba?

OBSEQUIAVA OS BARCOS QUE IAN E VIAM! TOMAVA

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

Sim! E JÁ VI!

BANHO QUANDO  
GRANJA!

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

RUÍNA SANTA ANINHA

Descreva o que você conhece sobre o trapiche:

TODA MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL DO MUNICÍPIO. ERA  
O LOCAL ONDE ALGUNS BARCOS PARAVAM.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
UFS  
CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE  
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO  
QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome: ANGELICA BARRETO

Idade: 50 ANOS

Profissão: FUNCIONARIA PÚBLICA

Endereço: PRAÇA MARCOLINO EZEQUIEL, Nº 45

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?

50 ANOS

Qual o nome de três festas típicas do município?

ENCONTRO CULTURAL, A SEMANA SANTA, MIGRAÇÃO

Qual sua relação com o rio Cotiguiaba?

BRINCAVA PERTO DELE, DANÇAVA-SE E ANDAVA DE

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

SIM! PELO MEUS AVÓS, QUE ERAM SENHORES DE ENGETHO!  
BARCO TIPO CANOA

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

A QUE ERA O TRAPICHE!

Descreve o que você conhece sobre o trapiche:

MEUS AVÓS FALAVAM QUE ALI CREGAVA OS  
ESCRAVOS E MEXCADOIAS. MAS O PRINCIPAL  
ERA O AÇÚCAR.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
UFS  
CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE  
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO  
QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome: *MORAIS*

Idade: *76 ANOS*

Profissão: *PESCADOR*

Endereço: *RUA ARMINDO GUARANA BAIRRO: CENTRO Nº 110  
LARANJEIRAS-SE*

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?

*76 ANOS*

Qual o nome de três festas típicas do município?

*FESTA DE FEIS, O ENCONTRO CULTURAL e DA SEMANA SANTA*

Qual sua relação com o rio Cotiguiaba?

*TOMAVA BANHO QUANDO CRIANÇA*

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

*SIM! E JA' O VI QUANDO CRIANÇA ERA UM BARCO COM A*

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

*VELA GRANDE*

*A QUE ERA DO TRAPICHE*

Descreva o que você conhece sobre o trapiche:

*ALI ERA O LOCAL ONDE SE FICAVA OS PRODUTOS,  
COMO AMARIL, SAL e OUTROS...*

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE  
UFS  
CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE  
CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO  
QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO  
14 a 17 Janeiro/2013

Nome: EVERALDO

Idade: 64 ANOS

Profissão: PROFESSOR, EX-SECRETARIO DE CULTURA DO MUNICIPIO.

Endereço: RUA DRº FRANCISCO BRAGANÇA, 305

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?

HA' 50 ANOS.

Qual o nome de três festas típicas do município?

LAMBE SUJO, REIS, ENCONTROS CULTURAIS

Qual sua relação com o rio Cotiguiuba?

TOMAVA BANHO E APRECIAVA A PASSAGEM DOS BARCOS.

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

JÁ, QUANDO ERA CRIANÇA, MAS NÃO SABIA O NOME E QUE SEUS PAIS ERA QUEM DIZIA OS NOMES DE CADA UM.

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

RUÍNA DA IGREJA "SANTANINHA"

Descreve o que você conhece sobre o trapiche:

UM LOCAL DE ESTOCAGEM DE MERCADORIAS E TRANSPORTES DAS MESMAS, E ESCRAVOS.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

UFS

CAMPUS DE LARANJEIRAS-SE

CURSO DE ARQUEOLOGIA BACHARELADO

QUESTIONARIO APLICADO EM CAMPO

14 a 17 Janeiro/2013

Nome: SEU PÔPÔ

Idade: 75 ANOS

Profissão: PESCADOR

Endereço: RUA JACKSON FIGUEREDO, 35

Quanto tempo mora em Laranjeiras-SE?

QUE NASCEU E CRIOU-SE LA'.

Qual o nome de três festas típicas do município?

CITOU APENAS OS ENCONTROS CULTURAIS.

Qual sua relação com o rio Cotiguiaba?

QUE O RIO FOI SEU MEIO DE VIDA, E AJUDOU A CRIAR 18 FILHOS E NETOS.

Já ouviu falar de um barco chamado Saveiro?

SIM, TRANSPORTANDO PESSOAS E OS PRODUTOS PRODUZIDOS AQUI NO MUNICIPIO.

Conhece alguma ruína próximo ao rio?

OS TRAPICHES E A RUÍNAS DA SANTANINHA.

Descreve o que você conhece sobre o trapiche:

UMA PARADA OBRIGATORIA PARA O ENBARQUE E O DESEMBARQUE DAS MERCADORIAS.