

# REMEIROS DO SÃO FRANCISCO: EXPANSÃO, COMÉRCIO E COSTUMES NOS CAMINHOS DO RIO

JACKELINA PINHEIRO MEIRA KERN\*

**Resumo:** Este artigo trata do povoamento na região banhada pelo rio São Francisco, com atenção sobre como o processo de navegação se intensificou e assumiu proporções importantes para a interiorização e ocupação de uma extensa região que logo mais passou a ser designada de sertão, terminando por tornar-se a ligação entre o sudeste e o nordeste brasileiro, do sertão com o mar, bem como com o escoamento da produção econômica e cultural. Desde cedo, a principal artéria para a exploração do desconhecido e das imensidões despovoadas. Esta expansão somente foi possível graças à assimilação de técnicas indígenas, posteriormente aperfeiçoadas com o uso das barcas, que irão dominar o cenário por quase duzentos anos, o que permitiu uma intensa rede de relações comerciais, o surgimento e a manutenção das povoações ao longo das margens do rio e nos sertões, como no caso das Gerais. É nesse contexto que iremos abordar questões culturais da região em uma de suas manifestações, a dos remeiros, que contribuíram para a propagação de narrativas populares e crenças ao longo do rio.

**Palavras chave:** Navegação; Comércio; Remeiros; Cultura.

**Abstract:** This article deals with the occupation of the region bathed by the São Francisco River, with attention on the navigation process intensified and assumed important proportions for the internalization and occupation of a large region that soon became known backcountry, eventually be- if the connection between the southeast and northeast Brazil, the hinterland with the sea, as well as the flow of economic and cultural production. Early on the main artery for the exploration of the unknown and depopulated immensities. This expansion was possible only thanks to the assimilation of indigenous techniques subsequently improved with the use of barges, which will dominate the scene for nearly two hundred years, which allowed an intensive network of trade and the emergence and maintenance of settlements along the river banks and in the hinterlands, such as the General. It is in this context that we will address cultural issues of the region in one of its manifestations, the rowers, who contributed to the spread of popular narratives and beliefs along the river.

**Keywords:** Navigation; Commerce; Rowers; Culture.

---

\* Universidade de Coimbra/Universidade Federal Fluminense.jackelinapm@hotmail.com.

*Para ter uma ideia de como é fascinante a paisagem ali, o leitor deve imaginar estar vendo em conjunto tudo o que a Natureza tem de mais encantador: um céu de um azul puríssimo, montanhas coroadas de rochas, uma cachoeira majestosa, águas de uma limpidez sem par, o verde cintilante das folhagens e, finalmente, as matas virgens, que exibem todos os tipos de vegetação tropical<sup>1</sup>.*

## INTRODUÇÃO

Antes de se tornar São Francisco, chamava-se Opará, ou rio-mar, conforme seus ancestrais ocupantes. De fundamental importância para a região, dada a imensidão banhada pelo rio, e das características próprias de sua geografia, o Rio São Francisco foi desde o início da ocupação do Brasil pelos portugueses, uma das principais portas de entrada para o interior. Com 2.800 km de extensão, nasce em Minas Gerais, na Serra da Canastra e desemboca no Atlântico entre Sergipe e Alagoas. As inúmeras tribos indígenas que habitavam ao longo de suas margens antes da chegada dos portugueses, navegavam com canoas feitas de um só tronco de árvore, escavadas com o uso de instrumentos de pedra, ainda hoje utilizadas em alguns poucos lugares. O rio, ao longo de sua extensão serviu como acolhimento de inúmeros grupos em torno da pesca, da caça, lavoura, mitos e lendas.

O artigo discute a navegação, estradas e o comércio utilizado pelos exploradores na ocupação do Brasil, principalmente no chamado rio da Integração Nacional, o São Francisco. Faz parte da pesquisa de doutoramento em Patrimônios de Influência Portuguesa, desenvolvido na Universidade de Coimbra em cotutela com a Universidade Federal Fluminense. Utiliza-se a metodologia de pesquisa qualitativa, caracterizada por Richardson<sup>2</sup>, como uma tentativa de uma compreensão detalhada dos significados e características situacionais apresentadas pelos entrevistados, em lugar da produção de medidas quantitativas de características ou comportamentos. Acrescentamos ainda a fotografia que se constitui como instrumento metodológico primordial. Ela é usada como duplo recurso metodológico. Por um lado, o registro fotográfico vai permitir constituir um banco de imagens. Por outro lado, as fotografias são usadas para, através da técnica de foto-elicitação<sup>3</sup>, conduzir as entrevistas realizadas, e compor um conjunto de dados que são trabalhados à luz da

<sup>1</sup> SAINT-HILAIRE, 1847.

<sup>2</sup> RICHARDSON, 2012:90.

<sup>3</sup> O termo foto-elicitação foi utilizado pela primeira vez por John Collier em 1957 (HARPER, 2002). Segundo Collier (1973), o processo de foto-elicitação permite um caráter de proximidade com os objetos durante a entrevista e estimulam a memória. Sendo apresentadas as fotografias com habilidade, evita-se que o informante se desvie areado foco de pesquisa. A oportunidade projetiva das fotografias propicia, de maneira agradável, à auto-expressão e possibilita que o informante seja capaz de explicar e identificar

problemática da memória, do patrimônio e da etnicidade nos processos ocupação e elaboração das identidades locais.

Em 1501 os navegadores Américo Vespúcio e André Gonçalves chegaram à foz do rio, e em 1522, o primeiro donatário da capitania de Pernambuco, Duarte Coelho Pereira, em expedição exploratória rio acima, iniciou um núcleo de ocupação no que mais tarde daria origem à cidade de Penedo, no atual estado de Alagoas. Todavia, sua exploração oficial começou somente em 1553, por ordem de D. João III.

Embalados pelas vagas da reconquista aos mouros do território luso, não faltaram associações do rio às passagens bíblicas que falavam do Éden, atribuindo ao São Francisco as qualidades descritas nos quatro rios citados na Bíblia com relação ao paraíso, e que o mesmo teria seu nascedouro na “Lagoa Dourada”.

*Ao mesmo tempo, esta Lagoa Dourada aparece na cartografia portuguesa da segunda metade do Século XVI e do início do Século XVII, representando o Brasil no continente americano na forma de uma ilha (esta lagoa seria formada pelo encontro das águas do rio da Prata e do rio Tocantins). Assim, associar o rio São Francisco à cidade de Manóah e à Lagoa Dourada, significava inscrevê-lo numa topografia edênica, na qual ele cristalizaria as esperanças de vida eterna e a fartura <sup>4</sup>.*

Desde o início, os avanços dos portugueses se deram a partir das águas do rio, geralmente não entrando muito sertão adentro devido à resistência apresentada pelos ocupantes originais, além das dificuldades próprias da região, em boa parte dominada pela caatinga<sup>5</sup>. Assim, a ocupação foi lenta, mas persistente e contínua. Então, começaram a surgir os primeiros núcleos de ocupação efetiva, a princípio com o estabelecimento de criatórios de gado. Um dos primeiros núcleos de ocupações e estabeleceu na metade do século XVI, rio acima, na área que no futuro se chamaria Bom Jesus da Lapa, formado por um grupo de 200 homens que fundaram ali numerosas fazendas de gado, e no final do século XVII, fazendas próximas a atual cidade da Barra, Bahia.

Guiados pela cobiça e na esperança de encontrar metais preciosos, os colonizadores foram aos poucos, e apesar das idas e vindas, dizimando as populações locais, ou então as empurrando mais para o interior, já que a princípio o interesse foi o litoral. Assim, ergueram-se os primeiros e pequenos arraiais. Abreu<sup>6</sup> aponta o termo “conquistadores” para denominar o avanço das frentes de colonização

---

o conteúdo daquela fotografia, demonstrando ao entrevistador o seu conhecimento sobre o objeto pesquisado (COLLIER, 1973).

<sup>4</sup> Sobre a história da espera, ver: VIDAL, 2008:201.

<sup>5</sup> Palavra em Tupi que quer dizer mata branca. É o único bioma exclusivamente brasileiro, que ocupa a área da região Nordeste do Brasil e parte do norte de Minas Gerais na região Sudeste.

<sup>6</sup> ABREU, 1998.

do território ao longo do rio, onde coloca que “o maior serviço que prestaram consistiu em ligar o Tietê e o Paraíba do Sul ao São Francisco, através da Serra da Mantiqueira, levando rio abaixo canoas para as quais não havia madeira própria”.

Um encontro no grande rio entre baianos e pernambucanos nas trilhas das boiadas e dos paulistas na busca de metais preciosos e na caça de índios para escravizá-los, tornando-os braços para a lavoura e para a mineração, prática depois substituída pelo ingresso maciço de africanos trazidos na condição de escravos, alimentando o chamado comércio triangular das colônias.

Vidal Assegura que:

*O São Francisco foi inventado entre Portugal e Brasil, como caminho líquido e coluna vertebral da colônia, ele foi reinventado no Império e na República Velha como “rio da unidade nacional”, antes de ser percorrido, como o caminho da esperança, pelos flagelados e outros migrantes da seca se dirigindo para São Paulo, e finalmente ainda reinventado no final do século XX em função da construção de barragens e da possibilidade de transposição de suas águas<sup>7</sup>.*

A necessidade de uma via de transporte menos arriscada que os caminhos terrestres, onde por muito tempo tiveram de enfrentar a resistência feroz de muitas etnias, levou os colonizadores a compartilhar o tráfego fluvial com alguns elementos indígenas que neste momento já tinham aproximação com os europeus, em função também dos conflitos entre tribos, e usando de seus conhecimentos, a navegação no médio São Francisco ganhou impulso. A utilização dos ajoujos, estruturas formadas pela junção de duas ou mais canoas, ligadas por um estrado de madeira, aumentando suas dimensões e capacidades, sobre o qual se arrumavam as mercadorias e animais, e também pessoas.

Todavia, com o passar do tempo, as técnicas foram se aprimorando. Zanoni Neves<sup>8</sup> destaca que havia mais de cem famílias paulistas, entregues a criação de gado e também se dedicando a construção de grandes canoas, que eram vendidas ao longo do Rio São Francisco. O sistema de integração do São Francisco envolvia os Estados de Minas Gerais, Pernambuco e Bahia, onde eram estabelecidas relações comerciais com Goiás e Piauí, num sistema de “vender na ida para receber na volta”, desenvolvendo o mercado interno brasileiro, fortalecido com o transporte dos animais de carga e carros de boi.

Por essa época o lugar chamado de “passagem do Joazeiro” tornou-se o ponto de ligação de todas estas rotas terrestres e fluviais, dando origem a cidade de Joazeiro, maior polo de comércio e transportes do rio. Por fim vieram as balsas, e as próprias canoas tiveram melhoradas sensivelmente sua construção, com maior

<sup>7</sup> Sobre a história da espera, ver: VIDAL, 2008: 275-282.

<sup>8</sup> NEVES, 1998:16-17.

segurança e capacidade. As embarcações de maior porte, conhecidas no Rio São Francisco pela denominação de barcas, somente surgiram no final do século XVIII.

Cabe ressaltar que a área abrangida pelo rio São Francisco é costumeiramente dividida em pelo menos três grandes sub-áreas, a saber: Alto São Francisco compreende a área entre as nascentes e a cachoeira de Pirapora; o Médio São Francisco abrange de Pirapora (MG) a Juazeiro (BA); e o Baixo São Francisco, a área de Juazeiro até a foz. Essa divisão respeita pontos de declive acentuado no traçado do rio. Inúmeras mercadorias eram levadas de um lado a outro, como o sal que provinha da região de Pilão Arcado (Bahia), gado, couro, farinha, rapadura, aguardente de cana, além de produtos europeus já no século XIX, que devido a repentina riqueza das regiões das Gerais, passaram a ser introduzidos nos sertões com relativa frequência, conforme Zanoni Neves<sup>9</sup>.

E também, a respeito da descoberta de ouro em Paracatu, Minas Gerais, na primeira metade do século XVIII, citando Saint-Hilaire:

*Pagando altas tarifas, eles importavam vinhos e outras mercadorias da Europa, que ali chegavam varando os sertões. Grandes somas de dinheiro eram despendidas com as festas da igreja, contratavam-se músicos, construiu-se um pequeno teatro, e os próprios escravos, em suas folganças, espalhavam – segundo se conta – ouro em pó sobre as cabeleiras de suas melhores dançarinas<sup>10</sup>.*

Zanoni Neves<sup>11</sup> vai se referir as barcas, como uma extensão do comércio, pois se o dono da barca tinha comércio numa cidade ou vila, sua embarcação podia ser a filial de seu estabelecimento comercial. A pecuária extensiva, iniciada na área do Recôncavo Baiano, expandida para o Rio São Francisco ou Rio dos Currais, como era chamado, forneceu o couro, produto de bastante importância, e que servia também como a vestimenta do vaqueiro para enfrentar a terra seca e espinhosa da caatinga. Capistrano de Abreu, também discute sobre o tema que estava relacionado ao comércio nas margens do rio, em tempos em que suas águas eram a principal estrada.

*Pode-se apanhar muitos fatos da vida daqueles sertanejos dizendo que atravessaram a época do couro. De couro era a porta das cabanas, o rude leito aplicado no chão duro, e mais tarde a cama para os partos; de couro todas as cordas, a borracha para carregar água, o mocó ou alforje para levar comida, a maca para guardar roupa, a mochila para milhar cavalo, a peia para prendê-lo em viagem, as bainhas de faca, as bruacas e surrões, a roupa de entrar no mato, os banguês para curtume ou para apurar o sal; para os açudes, o material de aterro era levado em couros puxados por juntas de bois que calcavam a terra com seu peso; em couro pisava-se tabaco para o nariz<sup>12</sup>.*

<sup>9</sup> NEVES, 2009.

<sup>10</sup> NEVES, 2009:101

<sup>11</sup> NEVES, 2009.

<sup>12</sup> ABREU, 1998:153.



Fig. 1.  
Rio São Francisco.  
Ilustração de Percy Lau  
(1940).

## OS REMEIROS

Nesta intensa expansão da ocupação da região banhada pelas margens do rio, irão florescer vilas e cidades, entrepostos comerciais de entrada e saída de mercadorias, bem como da penetração da vida e cultura lusitanas, e irá produzir suas próprias manifestações, com o surgimento de figuras próprias dessa expansão, como os remeiros, que já aparecem na segunda metade do século XVI, com o dramaturgo Gil Vicente. Ainda que não se referindo especificamente aos remeiros objetos desse ensaio, ele afirma:

*Remando vão remadores  
barca de grande alegria;  
o patrão que a guiava  
filho de Deus se dizia;  
anjos eram os remeiros,  
que remavam à porfia.  
Estandarte da esperança,  
Oh quão bem que parecia!  
O mastro da fortaleza  
como cristal reluzia;  
a vela, com fé cosida,  
todo o mundo esclarecia;  
a ribeira mais serena,  
que nenhum vento bulia<sup>13</sup>.*

<sup>13</sup> VICENTE, 1982: 63.

Nesse texto do dramaturgo Gil Vicente a palavra remeiros já parece indicar a existência de uma categoria profissional. Durante quase dois séculos, da segunda metade do século XVIII à primeira metade do século XX, o sistema de transporte através das barcas foi movido à base da força bruta dos remeiros. Barcas pesadas e carregadas de mercadorias eram movidas rio acima e abaixo através da força mecânica de tração sendo “empurrado” por longas varas de madeira, as quais os remeiros apoiavam no fundo do rio para impulsionar a barca. Trabalho penoso, e que por regra deixava profundas marcas corporais.

A vara era apoiada no peito do remeiro para gerar a tração necessária, o que invariavelmente terminava por criar um ferimento que somente com o tempo se transformava em um calejamento grosseiro, que era pejorativamente chamado de “medalhão”. Muitas vezes era empregado o uso de escravos, mas também homens livres, geralmente a esses sendo oferecido um pagamento em dinheiro, feito por viagem “redonda”, ou seja, acertava-se antecipadamente o valor do pagamento considerando a viagem de ida e volta de determinado porto até outro porto, e a volta ao local de origem, não importando quanto ela demorasse, normalmente sendo paga a metade na saída e a outra metade na volta. Todavia, quando falamos em homens livres, a literatura mostra que muito raramente encontravam-se homens brancos nesses afazeres, sendo os homens livres na sua maioria escravos libertos.

Segundo a terminologia da época, “carreira grande” era o nome da viagem de Juazeiro a Januária, “meia carreira” era de Juazeiro a Santa Maria da Vitória, “carreira inteira” de Juazeiro a Pirapora. Além do tempo de navegação, ainda fazia parte do contrato o tempo destinado ao comércio dos produtos nos portos em que atracavam. Já no século XX na região de Juazeiro se concentravam a maioria dos remeiros experientes, podendo também ser encontrados em Januária, Xique-Xique e Santa Maria da Vitória. Haviam também as denominadas travessias, assim descritas:

*No século XIX, era comum contratar-se trabalhadores por travessia, que em geral tinha a extensão média de 30 léguas marítimas, segundo Halfeld. Vejamos, a seguir, sua relação de travessias: a primeira, entre a cachoeira de Pirapora e a vila de São Romão, com 30 léguas de extensão; a segunda, de São Romão ao Porto do Salgado (atual Januária), com 26 léguas e meia; a terceira, de Salgado a Carinhanha, com 30 léguas e meia; a quarta, de Carinhanha a Bom Jesus da Lapa, com 24 léguas e meia; a quinta, da Lapa a Bom Jardim, com 26 léguas e meia; a sexta, de Bom Jardim à vila da Barra do rio Grande, com 29 léguas e meia; a sétima, de Barra a Pilão Arcado, com 29 léguas; a oitava, de Pilão Arcado a Sento Sé, com 31 léguas e meia; a nona, de Sento Sé a Juazeiro, com 18 léguas e meia.<sup>14</sup>*

<sup>14</sup> NEVES, 2003 (HALFELD, 1860: 1-2 *apud* NEVES, 2003).

Posicionavam-se em ambos os lados da barca de forma que um lado somente movia a vara quando o outro já tinha firmado a sua, mantendo constante a tração. Os relatos da época dão conta de que muitas vezes o trabalho penoso terminava por reabrir o calejamento provocando sérios danos ao remeiro, inclusive com a morte quando por vezes a vara quebrava e a madeira pontiaguda penetrava no corpo.

No documentário, Remeiros do São Francisco, do Diretor Dêniston Diamantino<sup>15</sup>, premiado pelo IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, compreendemos o quanto a navegação foi fundamental para o desenvolvimento de toda a região pesquisada. Os Remeiros relatam suas experiências e lembranças da navegação nas barcas de figura e retratam os seus conhecimentos. Dêniston pesquisou durante 25 anos, resgatando histórias, lendas, canções e fotografias que vão do francês Marcel Gautherot a americana Genevieve Naylor.

Posicionados na parte mais inferior da escala social da época, aos remeiros eram atribuídas características como a força bruta, a valentia, a propensão para confusões, o relacionamento quase que exclusivamente com prostitutas, as bebedeiras, mas, sobretudo, um profundo conhecimento do rio e de suas lendas, como a do Minhocão, responsável por naufrágios e queda de barreiras, destruição de casas e roças dos camponeses, e que virava as canoas dos pescadores. A questão do relacionamento com prostitutas fica de certa forma evidente, considerando o alto grau de segregação social a que os remeiros estavam sujeitos, ainda mais se levarmos em conta que ser mulher de remeiro era pejorativo até mesmo para as prostitutas.

*Chamadas de couros e caboges nas cidades ribeirinhas, as prostitutas eram discriminadas do ponto de vista social. Mas as que mantinham relações sexuais com remeiros eram marcadas por uma desqualificação social adicional. Passavam a ser identificadas pelo epíteto mulher de remeiro – uma classificação depreciativa que lhes era atribuída pela sociedade majoritária<sup>16</sup>.*

Acreditavam e propalavam a ideia de que a violação de objetos e crenças sagradas implicava sempre em punições trazidas por seres do rio. Em seu conto “A araponga”, Accioly Lopes<sup>17</sup> menciona a crença dos trabalhadores nos seres míticos do rio: “Sucedem-se as cheias e vazantes e gerações de remeiros. De homens que pelo seu praticismo chegam a adivinhar segredos do rio; até maretta feita por Negro d’Água”. Para estabelecer uma relação amistosa com esse ser mítico, os remeiros e canoeiros atiravam ao rio pedaços de fumo de rolo (fumo em corda).

<sup>15</sup> Documentário Remeiros do São Francisco. Direção Dêniston Diamantino. Produção Opará Vídeos. 50 minutos. 2015.

<sup>16</sup> NEVES, 2003.

<sup>17</sup> LOPES, 1978: 13-81.



**Fig. 2.**  
O remeiro e a barca de figura ou Carranca, Fotografia de Marcel Gautherot. 1946. Acervo do Instituto Moreira Sales.

No seu imaginário, as “carrancas”, figuras esculpidas com bocarras escancaradas e olhos esbugalhados, serviam para afugentar o Nego d’Água, percorreram com frequência no São Francisco entre Pirapora e Juazeiro entre 1880 e 1960. O senhor Francisco Biquiba Guarany foi o maior carranqueiro do rio São Francisco. Na atualidade, suas figuras de proa e carrancas são valiosas peças de museu, sendo consideradas preciosidades da arte popular brasileira. O Caboclo d’Água, Nego d’Água ou Compadre são nomes diferentes para o mesmo mito. Esses seres míticos eram descritos como de cor preta ou melado, baixos, atarracados, de cabeça pelada, que arrastavam pescadores e roceiros para as profundezas do rio.

A experiência adquirida pelos remeiros no seu conhecimento do rio e de seus afluentes, por vezes, lhes proporcionava a possibilidade de uma relativa mobilidade social, quando conseguiam empregar-se nos vapores, já no final do século XIX. Abandonando a condição de remeiros, esforçavam-se por esconder a sua história de vida pregressa, inclusive e principalmente o dito medalhão, pois a sua simples presença trazia junto toda uma carga de preconceito. O medalhão no peito pesava mais em sua identificação do que sua posição de trabalho no vapor.

No final do século XIX, iniciou-se a navegação a vapor no Rio São Francisco. O vapor “Saldanha Marinho” foi adquirido e montado em Sabará, Minas Gerais. Entretanto, mesmo com a chegada dos vapores e das ferrovias a partir de 1896, notadamente em Juazeiro, as velhas barcas somente foram totalmente substituídas no transporte de carga e de riquezas nos anos 50 do século XX, por embarcações mais modernas e pelo transporte rodoviário. Assim, este mundo foi se desfazendo com a introdução de novas técnicas mais modernas de navegação e transporte, e com a consequente perda de importância da figura dos remeiros, até sua quase extinção.

## CONCLUSÃO

A importância do chamado “Velho Chico” para a interiorização da ocupação do vasto território brasileiro por parte dos lusitanos já é por demais discutida e referendada. Todavia, nesse contexto inúmeras realidades foram se sobrepondo em ondas nem sempre contínuas. A influência dos ciclos do açúcar e da mineração (além é claro, da constância da criação do gado) moldaram personagens históricos diferentes.

Por muito tempo esquecidos, até mesmo por habitarem a escala mais baixa da estratificação social da época, os remeiros constituíram-se em categoria importante por um longo período de duzentos anos, levando rio acima e rio abaixo os produtos que alimentavam a vida ao longo das águas do rio e de seus afluentes.

De certo, como outros tantos membros da história foram suplantados pelo desenvolvimento tecnológico que tornou desnecessária sua força bruta no manejar dos longos remos que tantas dores e mutilações lhes trouxeram.

## BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Capistrano de (1998) – *Capítulos da história colonial: 1500/1800*. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal.
- DUARTE, Jorge de Souza (1985) – *Juazeiro nos caminhos da história*. Juazeiro: Impressora Rocha Ltda.
- GONÇALVES, Esmeraldo Lopes (1997) – *1954 OPARA – Formação Histórica e Social do Submédio São Francisco*. Petrolina: Gráfica Franciscana, 1997.
- HALFELD, H. G. F. (1860) – *Atlas e relatório concernentes à exploração do rio São Francisco, desde a Cachoeira de Pirapora até o oceano Atlântico*. Rio de Janeiro.
- LOPES, A. (1978) – *Remeiros e romeiros do São Francisco*. Rio de Janeiro: Cátedra, p. 13-81.
- NEVES, Zanoni (1998) – *Navegantes da integração: os remeiros do rio São Francisco*. Belo Horizonte, UFMG.
- (2003) – *Os remeiros do São Francisco na literatura*. «Revista de Antropologia», vol.46 no. 01. São Paulo.
- (2009) – *Rio São Francisco. História, Navegação e Cultura – Juiz de Fora*. Editora UFJF.
- VIDAL, Laurent (2008) – *Mazagão, a cidade que atravessou o Atlântico*, São Paulo, Martins editora, 2008, p.275-282.
- VIDAL, Laurent & MUSSET, Alain, dir. (2015) – *Sociétés, mobilités, déplacements. Lesterritoires de l'attente*. Rennes: PUR.
- VICENTE, Gil (1982) – *Os autos das barcas*. 4. ed. Lisboa: Publicações Europa-América.
- ZARUR, J. (1946) – *A bacia do Médio São Francisco – uma análise regional*. Rio de Janeiro: IBGE/ Conselho Nacional de Geografia.
- Documentário Remeiros do São Francisco. Direção Dêniston Diamantino. Produção Opará Vídeos. 2015. 50minutos.