

Associação Nacional de História – ANPUH

XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007

Varando mundos: sociedade e navegação fluvial no Vale do Rio Grajaú (1920-1970).

Alan Kardec Gomes Pacheco Filho¹

Resumo: O processo de colonização e ocupação do Maranhão foi efetivado por duas frentes de expansão: uma litorânea. A outra partiu do nordeste, ocupou e conquistou o sul maranhense. O rio Grajaú foi cenário de história de duas sociedades: a sertaneja, e a litorânea. As relações sócio-econômicas estabelecidas pela via fluvial promoveu o encurtamento dessas fronteiras históricas. Agentes dessa integração os *vareiros*, cuja atividade consistia em empurrar canoas carregadas de mercadorias ao longo do leito desse rio. Este estudo utiliza-se da história oral e entende a memória como um conjunto de funções psíquicas passadas, baseada na ordenação e releitura de vestígios Le Goff (1992). O objetivo deste estudo é dar visibilidade aos *vareiros* do rio Grajaú, homens que contribuíram para o desenvolvimento da região e continuam no anonimato.

Palavras chave: Maranhão - navegação fluvial – *vareiros*.

Abstract: The process of settling and occupation of Maranhão was accomplished by two fronts of expansion: a coastal. And another that came from the northeastern countryside, occupying, and conquering the south of Maranhão. Grajaú river was the scenery of histories of two societies: sertaneja and coastal. Agent of the integration the “*vareiros*”, whose activity consisted on pushing canoes loaded with merchandises throughout the streambed of this river. This study uses oral history and understands memory as a set of transmitted psychic functions, based on the on the ordinance and rereading of vestiges. (Le Goff, 1992) The objective of this study is to give visibility to Grajaú River “*vareiros*”, men who contributed for the development of the region, oven though they remain anonymous.

Keywords: Maranhão - fluvial navigation – *vareiros*.

A pesquisa em andamento, intitulada VARANDO MUNDOS: sociedade e navegação no vale do rio Grajaú (1920-1950), objetiva problematizar e analisar a navegação e as relações sociais ocorridas no rio Grajaú², fonte de subsistência de vários grupos sociais, dentre os quais (comerciantes e fazendeiros, freteiros, fabricantes de barcos, trabalhadores da “indústria naval” e os *vareiros*) durante esse período.

¹ Doutorando do Programa de Pós Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense. Muitas das reflexões aqui expostas são oriundas de entrevistas e conversas com *vareiros* e seus descendentes. Agradeço especialmente a Deodato Martins, Edvalson Silva, José Camilo e Virgulino Guajajara.

² Rio maranhense que nasce no centro sul do estado e corre no sentido sul-norte.

Escolhemos os cinco grupos sociais mais envolvidos com o rio Grajaú e seu entorno. O primeiro é o dos comerciantes e fazendeiros, detentores do poder econômico e político da região, normalmente exerciam ambas as funções e mantinham sob seu domínio os demais grupos sociais acima mencionados. Os comerciantes de Grajaú adquiriam, em São Luís, todas as mercadorias manufaturadas: tecidos, ferragens, sal, açúcar, café, remédios dentre outros. Os produtos eram entregues em Vitória do Mearim³, último entreposto comercial antes da “boca” do rio Grajaú.

A ausência de estradas de rodagem obrigava os comerciantes a usarem o único caminho disponível: o rio. Para as mercadorias chegarem aos seus destinatários, era necessária uma viagem, no verão, de, aproximadamente, noventa dias, envolvendo uma série de grupos sociais, como os freteiros. Esses se caracterizavam como indivíduos com alguns recursos econômicos, que viajavam em canoas próprias ou alugadas até Vitória do Mearim, de onde transportavam as mercadorias para serem comercializadas em Grajaú e regiões circunvizinhas.

O terceiro grupo social era formado por trabalhadores de uma rústica “indústria naval”, com a função de produzir os mais variados tamanhos de canoas nas quais as mercadorias eram transportadas. Esses trabalhadores eram divididos em subgrupos, tais como ferreiros, carpinas, carpinteiros navais, calafates, entre outros.

O quarto grupo era composto pelos donos das “indústrias navais”, quase sempre membros de uma mesma família, que se ajudavam mutuamente na produção das canoas e na contratação da mão-de-obra necessária.

Por fim, um dos mais significativos grupos sociais, os *vareiros*. Esses eram homens pobres de diversas etnias. Dedicavam anos de árduo trabalho na lida do transporte fluvial. Os *vareiros*, literalmente, na linguagem popular, “**varava**” os caminhos do rio Grajaú, exercendo o papel de desbravadores de caminhos e de sonhos e foram o referencial para o título deste trabalho.

Alguns pagaram com a própria vida ao desumano trabalho, enquanto os comerciantes enriqueceram com a venda das mercadorias por eles transportadas.

Refletir sobre a importância desse rio no desenvolvimento da economia maranhense engloba também o estudo das diversas categorias sociais e suas táticas de sobrevivência enquanto trabalhadores. Segundo Certeau (1994:14), os indivíduos partilham contatos com determinados grupos baseados em relações sociais de astúcias multimilenares.

³ Cidade portuária localizada na Baixada maranhense.

As formas de resistência dos vareiros à dominação dos freiteiros podiam ser exemplificadas através das fugas realizadas durante as jornadas de trabalho.

Este trabalho visa contribuir para a compreensão das estruturas da sociedade maranhense no período assinalado, partindo das relações entre o meio físico e seu entorno. Então, é necessário situar a importância do rio Grajaú do ponto de vista geográfico, social e econômico.

1. A ocupação espacial do atual estado do Maranhão.

A importância do rio Grajaú é relevante se pensarmos na ocupação espacial do Maranhão. Os processos de colonização nascem da necessidade de novos territórios. No Maranhão, são duas as frentes de expansão: uma litorânea datada do século XVII, mais antiga, merecedora de vários estudos pela historiografia local,⁴ a outra, partiu do interior nordestino e ocupou o centro sul maranhense.

Diz Cândido Mendes de Almeida em sua obra *A Carolina* (1852: XLI), “*se acaso os sertões dessa Província não recebessem colonos pelo Piauí, desde 1830, [que] ocuparão sucessivamente todo o território de Caxias até o Tocantins, talvez ainda hoje não fosse conhecidos*”.

A colonização litorânea só conseguiu chegar até Aldeias Altas (atual cidade de Caxias). Entre os dois núcleos de ocupação, Caxias e Pastos Bons, havia uma distância de trezentas “léguas” que eram percorridas em “lombo de burros”, dificultando imensamente o contato das duas frentes de colonização.

A beleza e a fertilidade da terra fizeram muitos fazendeiros e criadores de gado *vacum* e cavalar do nordeste brasileiro, com suas respectivas famílias, tangessem seus rebanhos e mudassem para a região. Configurava-se, assim, a gênese de uma sociedade diferenciada da litorânea. Como afirma Berredo Apud Cardoso (1948:2).

há uma notável diferença entre a população oriunda da colonização que entrou pelo litoral, e a outra: a primeira é de costumes mais amenos, a segunda é menos civilizada, e ressentida-se em extremo de sua origem. Dahi provém o charmar-se no interior da Província do Maranhão aos sertanejos ou habitantes do campo – Bahianos.

⁴ Cláudio d’Abbeville, *História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças*. Simão Estácio da Silveira, *Relação Sumária das Cousas do Maranhão*. Jerônimo de Viveiros, *História do Comercio do Maranhão*. V.I,II e III. Bernardo Pereira de Berredo, *Anais Históricos do Estado do Maranhão*. Raimundo José de Sousa Gaioso, *Compendio Histórico-Político dos Princípios da Lavoura do Maranhão*. Mario Martins Meireles, *História do Maranhão*.

2. Um rio responsável pela integração de dois “mundos”.

A navegação no rio Grajaú com fins mercantis teve início em 1811, quando Antonio Francisco dos Reis fabricou pequenas e toscas canoas ali mesmo em suas margens e, com alguns índios e colonos, desceu o rio. Essa aventura teve início no porto da Chapada (atual cidade de Grajaú), e terminou em São Luís, capital da Província.

Estava inaugurava a rota mercantil por essa artéria fluvial. A descrição minuciosa da viagem de volta pode ser encontrada em “Relação do Rio Grajahu suas Margens, Vertentes, Ribeiras, Morros, Mattas e Campinas”⁵.

Responsável pela integração de dois mundos distintos - o centro-sul e o norte maranhense - o rio Grajaú foi cenário de histórias de duas sociedades diferenciadas: a sertaneja, distanciada do controle da esfera político-administrativa, marcada pela criação do gado, pela presença de vaqueiros, homens de "espírito patrióticos e livres"⁶, e a litorânea, identificada pelo predomínio da agricultura, da agro-exportação, da escravidão e da influência dos costumes europeus. As relações socioeconômicas estabelecidas pela via fluvial entre essas regiões promoviam possibilidades de encurtamento dessas fronteiras sociais.

O rio Grajaú, um dos principais afluentes do rio Mearim, tinha como agentes da integração das duas fronteiras os *vareiros*, cuja atividade consistia em empurrar canoas carregadas de mercadorias ao longo do leito desse rio.

As canoas desciam o rio Grajaú, desde a cidade do mesmo nome até Vitória do Mearim, carregadas de peles de animais silvestres (devido seu valor comercial, sempre iam com o dono da embarcação), couro espichado, malva⁷ e côco babaçu. O trabalho dos *vareiros* era realizado apenas durante o verão, período das secas (os meses de maio a novembro). A canoa, conduzida em média por oito *vareiros*, era o único meio de transporte de mercadorias e de pessoas nessa época do ano, embora fosse raro o transporte dessas últimas durante essa estação.

A principal mercadoria transportada era o sal, alimento vital para o gado, comprado não só pelos criadores de Grajaú, mas também das regiões circunvizinhas. Antes de 1920, o sal era adquirido na cidade de Belém do Pará; foi substituído, em virtude de sua

⁵ REIS, Antonio Francisco dos. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 07,1,004.

⁶ CABRAL, Maria do Socorro Coelho. Caminhos do Gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão. São Luís: Sioge, 1992, 49.

⁷ Planta que era comum na região de cujas fibras se fabricava “estopa”; corda, grosso tecido com o qual se fazia sacos e um tecido chamado caruá.

péssima qualidade, pelo sal que vinha de São Luís do Maranhão. Tropeiros oriundos da cidade de Porto Nacional, em Goiás (hoje Tocantins) e do interior da Bahia, vinham comprar sal em Grajaú.

O alto teor de iodo contido no sal maranhense servia não só como imunizante, mas funcionava também como repelente, era potente na revitalização dos rebanhos e importante aliado na luta contra bernes e carrapatos. Da importância do sal cunhou-se a expressão: “ou o dá aos gados, ou perde o ferro” (VIVEIROS, 1972:200). Gênero essencial à pecuária, o sal tinha um preço ínfimo no litoral e custava muito caro no sertão, onde foi sempre uma mercadoria nobre e servia até como medida de riqueza.

Comerciantes e criadores de outros estados levavam suas tropas de burros carregadas de mercadorias para serem trocadas, principalmente por sal, em Grajaú.

3. Utensílios agrícolas, para utilização... náutica!

O esforço despendido para impulsionar seis mil quilos de sal nas canoas era tanto que alguns vareiros se “arrebentavam”, segundo os depoimentos⁸, isto é, danificavam algum órgão de seu corpo, adquirindo uma hérnia e chegando a cuspir sangue. Muitos morreram e foram enterrados nas margens do rio.

Na paisagem de homens em movimento, no vai e vem de canoas, “caminhos eram abertos no leito do rio à enxada e enxadeco*”, “tinha dia que não se andava cem metro”⁹. Tratava-se de atividade fatigante e, para os *vareiros*, transformava o rio em um território de vida e morte. Dino (1985:41)¹⁰.

(...) a epopéia dos heróicos e anônimos "vareiros" obrigados a empurrar a embarcação em passagens em que não mais existia o canal, até a vara pontuda e inquebrável rasgar brutalmente o seu peito dilacerado para jogá-lo morto no convés ou no próprio leito das águas que, ficavam tingidas de sangue humano.

A jornada de trabalho desses homens tinha início ainda na madrugada e se prolongava até o pôr do sol. A terrível picada de uma mosca chamada “*cabo verde*”, durante o dia, as feridas abertas entre os dedos dos pés pelo contato com a água e os pernilongos à noite, só eram suportados com o consumo de maconha. “*Eu comprava 80 kg de diamba para*

⁸ Entrevista com José Camilo, -*vareiro* - Edvalson Silva, - descendente de freiteiro - Deodato Martins, - freiteiro - Virgulino Guajajara, índio e *vareiro*.

⁹ José Camilo, entrevista concedida ao autor em 30.09.2006.

* instrumento de trabalho cujo tamanho é a metade de uma enxada.

¹⁰ José Camilo, entrevista concedida ao autor em 30.09.2006.

* instrumento de trabalho cujo tamanho é a metade de uma enxada.

*uma viagem de ida e volta*¹¹”. Essa era liberada e comprada pelo freiteiro durante a viagem, e também representava uma estratégia de dominação desse sobre os trabalhadores, entorpecidos pela droga, esqueciam o cansaço e continuavam a labuta.

4. Canoas movidas à tração humana

O sofrimento dos vareiros não ficava restrito ao árduo trabalho de impulsionar a canoa carregada de sal, tecidos, remédios, sabão, dentre outros produtos, ao longo de semanas de viagem. No final da jornada diária, as feridas abertas nos pés pelo contato com a água, eram “curadas” com azeite de castanha de caju fervido, fornecido também pelo freiteiro, com o objetivo de “recuperar” mais rápido a sua mão-de-obra. “*Passava um insope*¹² *nas curuba*¹³ *e quando o dia raiava começava tudo de novo*”¹⁴, segundo o depoimento de um antigo vareiro José Camilo.

Os vareiros contribuíram incisivamente para o desenvolvimento comercial dessas regiões, centro sul maranhense, sul do Piauí, norte de Goiás, oeste da Bahia e sul do Pará realizando inúmeras viagens, impulsionando com varas as canoas que desciam e subiam o rio. Segundo o depoimento de José Camilo, referindo-se à morte de seus companheiros de “viagem”, o entrevistado afirmou serem os mortos enterrados às margens do rio Grajaú, todas às vezes quando passávamos pelo local onde o *vareiro* havia sido enterrado gritavam: *Vamo beber cachaça e ir pro retombo*¹⁵ *lá no Grajaú?*”. As formas de lazer, como a bebida e a freqüente ida aos bordéis, representavam também uma tática de resistência dos trabalhadores à dominação imposta pelas adversas relações de trabalho.

O sofrimento físico era brutal: alguns freiteiros chegavam a castigar o *vareiro* com chicote feito de relho cru¹⁶ caso se recusasse a trabalhar por doença ou cansaço, evidenciando uma clara relação coercitiva e de dominação dos freiteiros contra os trabalhadores das canoas.

Os *vareiros* eram atraídos pela única alternativa que lhes sobrava para trabalhar e sustentar suas famílias e também pelo sonho de auferir melhores condições de vida prometidas inicialmente pelos freiteiros. Só depois percebiam, o trabalho era temporário. Nos meses de inverno (dezembro a abril) os comerciantes usavam as lanchas a motor para o transporte das mercadorias, o comum era estocarem mercadorias para o ano inteiro.

¹¹ Deodato Martins, 80 anos, entrevista concedida ao autor em 15/07/2005.

¹² Algo parecido com as artes flexíveis (cotonetes) de hoje, usados para espalhar o azeite fervendo nas feridas.

¹³ Ferimento.

¹⁴ Cf.p.6.

¹⁵ Nome do cabaré (casa de prostituição) que ficava no Porto das Pedras em Grajaú.

¹⁶ Relho cru, couro de boi seco ao sol após 15 dias de secagem.

Endividados junto ao comércio local, em virtude da ausência de trabalho, os *vareiros* dependiam da vontade dos freiteiros de contratá-los novamente como única condição de saldar suas dívidas. Há casos estarrecedores.

O recorte cronológico para análise desse quadro social se justifica pela delimitação da documentação disponível e da memória dos trabalhadores, ainda sobreviventes, na região. O rio Grajaú adquiriu importância desde o início do século XIX, embora a documentação disponível possibilite uma análise da navegação fluvial maranhense somente a partir da segunda metade do século XIX. Além disso, os relatos dos *vareiros* referem-se, sobretudo, a partir do ano de 1920.

O comércio compreendido por essa navegação fluvial ao longo do rio Grajaú foi, sobretudo, a cartografia das diferenças socioculturais entre dois modelos de colonização: a do norte ou litorânea, caracterizada por uma sociedade elitista e escravocrata; e a do centro-sul, com a criação agro-pastoril e, por isso, denominada pela historiografia regional de "civilização do couro"¹⁷.

A influência da navegação pelo rio Grajaú promoveu um desenvolvimento sócio-econômico-político e cultural singular no município, como assegura Dino (1995:10)

O desenvolvimento do núcleo fundado em 1811 deveu-se à navegação estabelecida em seu rio. Através deste pôde Grajaú transformar-se no principal empório comercial da região centro-sul do Estado. Houve época em que Caxias e Grajaú, no Império (precisamente na década de 1870), fora as duas maiores cidades do interior maranhense.

O volume de negócios realizados no mencionado empório sertanejo, tendo como objeto tão somente tecidos, ferragens, miudezas e sal levados de São Luís, como também couros espichados e produtos agrícolas da região remetidos para esta capital; tal volume apoiou-se no tráfego fluvial intensificado no período invernos, de janeiro em diante.

A sociedade que se formou em torno dessas atividades econômicas desenvolveu ali um cotidiano distinto da região norte do Maranhão. Essa diferenciação, pouco estudada pela historiografia local, mas ainda muito presente nas relações cotidianas, constitui um dos motivos da escolha deste trabalho.

O estudo do rio Grajaú, destacando o processo de estabelecimento das rotas entre os municípios de Grajaú e Vitória do Mearim, contribuirá, portanto, com a historiografia regional tanto pela sua originalidade quanto por permitir aprofundamentos nos conhecimentos

¹⁷ Socorro Cabral defende a tese de que, devido às grandes diferenças socioculturais implementadas por dois modelos distintos de colonização no Maranhão - a frente litorânea e a agro-pastoril, - formou-se, no sertão, uma cultura baseada na criação do gado, constituindo-se em uma "civilização do couro".

sobre os aspectos da história dessa região praticamente desconhecida, mesmo entre os maranhenses.

Referencias Bibliográficas

BERREDO, Bernardo Pereira de. **Anais Históricos do Estado do Maranhão**. Rio de Janeiro, Fon-Fon e Seleta.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo o Espaço e a História**. Tradução de Manuela Torres. Lisboa, Teorema, 1987.

_____. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico**. Lisboa: Livraria Martins Fontes, 1983, v.1.

BURKE, Peter. **A Revolução Francesa da Historiografia: Escola dos Annales, 1929-1989**. Tradução Nilo Odália. São Paulo, Editora Universidade de S.Paulo, 1991.

CABRAL, Maria do Socorro Coelho. **Caminhos do Gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão**. São Luís: Sioge, 1992.

CARDOSO, Clodoaldo. **Pastos Bons**. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1947.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. 1. Artes de Fazer. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994.

CLÁUDIO, d'Abbeville, **História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças**. São Paulo, Siciliano, 2001.

_____. **História do Sul do Maranhão: terra, vida, homens e acontecimentos**. Belo Horizonte: Editora São Vicente, 1979.

CORRÊA, Roberto Lobato ZENY, Rosendahl (Organizadores). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003.

DINO, Sálvio. **Raízes Históricas de Grajaú**. São Luís: Sioge, 1985.

FOUCAULT, Michel. **A Microfísica do Poder**. Tradução de Roberto Machado. 21 Ed. São Paulo, Graal, 2005.

FRÉMONT, Armand. **A Região, Espaço Vivido**. Tradução de António Gonçalves. Coimbra, Livraria Almedina, 1980.

GAIOSO, Raimundo José de Sousa. **Compendio Histórico-Político dos Princípios da Lavoura do Maranhão**.

LAGO, Antonio Bernardino Pereira do. **Itinerário da Província do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2002.

- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- LOPES, Raimundo. **Uma Região Tropical**. Rio de Janeiro, Cia. Editora Fon-Fon e Seleta, 1970.
- MACEDO, Eurico Teles de. **O Maranhão e Suas Riquezas**. São Paulo, Siciliano, 2001.
- MARQUES, César Augusto. **Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão**. Rio de Janeiro: Editora Fon-Fon e Seleta, 1970.
- MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro, Topbooks, 2002.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História Oral**. São Paulo: Loyola, 2002.
- MEIRELES, Mário M. **História do Comércio do Maranhão**. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, s/d.
- _____. **História do Maranhão**. São Paulo, Siciliano, 2001.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia Pequena História Crítica**. São Paulo, Annablume Editora, 2005.
- MORENO, Humberto Baquero. **Navegação e Comércio no rio Douro nos séculos XIII a XVI**. In: Viagens e Viajantes, Almocreves, Bandeirantes, Tropeiros e Navegantes. (Org). Vânia Leite Fróes. III Colóquio Luso-Brasileiro. Rio de Janeiro, UFF, 1996.
- NEVES, Zanoni. **Os Navegantes da Integração: Os Remeiros do Rio São Francisco**. Belo Horizonte, UFMG, 1998.
- _____. **Os Remeiros do Rio São Francisco**. São Paulo, Saraiva, 2004.
- REIS, Antonio Francisco dos. **Relação do Rio Grajahu suas Margens, Vertentes, Ribeiras, Morros, Mattas e Campinas**. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1812, 07,1,004.
- RIBEIRO, Francisco de Paula. **Descrição do Território dos Pastos Bons**. São Paulo: Siciliano, 2000.
- ROTEIRO do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piayhy**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro: 12 Imprensa Nacional, 1900.
- SILVA, Marcos A. da. **República em Migalhas. História Regional e Local**. São Paulo, ANPUH, Editora Marco Zero, 1990.
- VIVEIROS, Jerônimo de. **História do Comércio do Maranhão 1896-1934**. São Luís: Associação Comercial do Maranhão. 1964.