

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**ALAN KARDEC GOMES PACHÊCO FILHO**

**VARANDO MUNDOS:**  
navegação no Vale do rio Grajaú

Niterói, RJ  
2011

**ALAN KARDEC GOMES PACHÊCO FILHO**

**VARANDO MUNDOS:**  
navegação no Vale do rio Grajaú

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutor. Área de Concentração: História Social.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. ANA MARIA MAUAD ESSUS DE ANDRADE

Niterói, RJ  
2011

**ALAN KARDEC GOMES PACHÊCO FILHO**

**VARANDO MUNDOS:**

navegação no Vale do rio Grajaú

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutor. Área de Concentração: História Social.

Aprovado em / /

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof<sup>ª</sup>. Dra. ANA MARIA MAUAD ESSUS DE ANDRADE - Orientadora**  
Universidade Federal Fluminense

---

**Prof<sup>ª</sup>. Dra. SONIA CRISTINA LINO**  
Universidade Federal de Juiz de Fora

---

**Prof. Dr. THÉO LOBARINHAS PIÑEIRO**  
Universidade Federal Fluminense

---

**Prof. Dr. FERNANDO SÉRGIO DUMAS DOS SANTOS**  
FIOCRUZ

---

**Prof. Dr. JOÃO RENÔR FERREIRA DE CARVALHO**  
Universidade Federal do Piauí

---

**Prof. Dr. RÔMULO GARCIA DEANDRADE - Suplente**  
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

---

**Prof<sup>ª</sup>. Dra. SAMANTHA VIZ QUADRAD - Suplente**  
Universidade Federal Fluminense

“Só é cantador quem traz no peito o  
cheiro e a cor de sua terra a marca de  
sangue de seus mortos e a certeza de luta  
de seus vivos”.<sup>1</sup>

François Silvestre

“Mas o negócio não é bem eu  
É Raimundo Lamprina e Arlindo Capão  
Que também foi meus colegas  
E ficaram no sertão  
Não puderam estudar  
E nem sabem fazer baião.”<sup>2</sup>

João do Vale e Raimundo Evangelista

---

<sup>1</sup> Vital Farias. Saga da Amazônia.

<sup>2</sup> João do Vale e Raimundo Evangelista. Minha História, Philips, 1965. Em seus versos originais João do Vale, nomeia seus amigos Mané, Pedro e Romão. Eu fiz uma licença poética e alterei para dois amigos.

Pelo rio Grajaú se vai ao mundo e eu fui.

Para:  
Honorina, Haydée, Hildeth e Helidacy,  
mulheres-portos-seguros, onde ancorei o barco  
de minha vida nos momentos de calma, mas  
principalmente de tormenta.

Para:  
Raoni.

## AGRADECIMENTOS

Chegar aqui só foi possível com auxílio de muitas pessoas amigas e outras que se tornaram ao longo dessa caminhada. Entretanto, quero iniciar meus agradecimentos por um órgão de meu corpo que insistentemente tem lembrado que ele existe, meu – *divertículo* - e agradecer ao médico amigo Dr. Dayrel Andrade, que me ensinou a conviver com ele, por enquanto sem extirpá-lo.

Agradeço à Universidade Estadual do Maranhão por implementar uma política de qualificação de seus professores e apoiá-los com bolsa.

Aos funcionários da UEMA em especial, aos do Curso de História.

Para Renata Moraes, Renata Chiossi, Arlindyane, Elivaldo Pereira e Mikael Neres que ajudaram na pesquisa.

Aos funcionários e professores do Programa de Pós Graduação em História da UFF.

Para Benedito Orlando Nava, José Arnoldo e Leodenbergues meus sinceros agradecimentos.

Às minhas irmãs pelo apoio incondicional e pela compreensão da ausência num momento tão delicado para todos nós. Tenho orgulho de ser irmão de vocês. Pela ordem de chegada: Tânia, Conceição, Aila, Gloria, Ceila, Giovanni e Haydée.

Aos irmãos de Barbacena-MG, José, Célia, Mariana, Larissa e Ricardo Pachêco, por terem nos acolhido em Minas Gerais, quando a saudade de Grajaú era insuportável.

Aos nossos entrevistados, pelas inúmeras conversas e pela disponibilidade em revelar as “coisas” do rio Grajaú. Serei eternamente agradecido:

A Edivaldo Silva, com quem mantive horas e horas de conversa sobre os trabalhadores do rio. Quando eu esquecia alguma coisa, telefonava de São Luís sempre as seis da manhã. “Te acordei Edivaldo?” Perguntava sempre. E ele respondia: “Não! Estou acordado desde as cinco horas, estava só deitado”.

A Luiz Alves de Arruda, com quem mantive conversas maravilhosas sobre o cotidiano da construção de canoas no estaleiro da família Arruda, no povoado Jaburu.

A José Camilo, que contou histórias de uma única viagem. Provavelmente o único vareiro que conseguiu desistir. A explicação, segundo ele, foi que, na época, com pouco mais de dezesseis anos, não tinha “tanta responsabilidade”.

A Hiran Viana Guará, pelo acesso ao conhecimento da história do centro sul maranhense oriundo de uma memória admirável. Foi pecuarista, comerciante, capitalista, grande empreendedor. Conversei com o Sr. Hiran ao longo de mais trinta anos sobre os mais variados temas. Nos últimos anos, nossa conversa ficou restrita ao sul maranhense e a Grajaú. O “seu” Hiran Guará faleceu no dia cinco de janeiro de 2011. Eu estava em Grajaú, tinha ido para a missa de sétimo dia de minha mãe. Fui ao seu velório mais não tive coragem de vê-lo, nem fui ao seu enterro. Foi muita perda em uma semana!!!!

A Virgulino Guajajara, pelas incontáveis conversas. A primeira vez que conversamos, foi numa terça feira de carnaval, na aldeia Morro Branco, na periferia de Grajaú. Mesmo eu sendo padrinho de seu neto, não impediu que alguns jovens índios, bêbados tentassem ficar com minha filmadora. São devolveriam em troca de dinheiro pelas imagens gravadas. (“Mas  carnaval...” já havia dito Chico Buarque). Depois de um tenso “diálogo”, entreguei a fita que foi devolvida no dia seguinte graças à intervenção de meu compadre Temístocles, “branco” casado com a filha de Virgulino, minha comadre ndia Heloisa Guajajara.

A Francisco Duarte Santana, (Chico Fava Seca), filho de proprietário de barco. Nunca autorizou a gravação de nossos diálogos. Após manhãs ou tardes de conversas, sentados em sua calçada ou na “porta” de Chico Leite, eu corria para o caderno para fazer as anotações. s vezes me esquecia de algo, quando o encontrava novamente, tentava retomar a história ele fazia ouvido de mercador. Numa dessas vezes, coincidiu que ouvssemos os sinos da Igreja dobrar por um morto. De repente, ele retomou a historia da navegação. “Os sinos da Catedral de Grajaú foram trazidos da Vitória na canoa de papai. Ele não teve coragem de cobrar o frete”. Que a família do morto me perdoe, mas...

A Raimundo Luiz Rodrigues Moraes, (Badid) e José de Ribamar Silva, (Zé da Pastora), que me levaram a uma Grajaú desconhecida. Sem esses Amigos “guias”, eu jamais teria encontrado alguns entrevistados citados neste trabalho.

A Ornilo Martins Jorge Filho, Silvio Benedito Viana Guará, nossas conversas “varavam” as madrugadas sobre o Grajaú e sua gente, muito obrigado.

Ao Alan Kardec Gomes Pachêco, pelas inúmeras conversas sobre a Grajaú dos anos 30, 40,50, 60 do século passado.

A Iracilda Falcão, Paulo César Gonçalves Sousa, Rosa Soraida Nava pelo apoio, especialmente na entrevista com Damião Guajajara.



A Inácio Santos Sousa, grajauense nascido no Piauí. Sobrevivente de naufrágio na Baía de São Marcos, graças ao medo que ficou do mar, foi navegar no rio Grajaú, comprando e vendendo. Inácio, ainda temos muitas histórias para contar.

Em Palmas, meus agradecimentos especiais:

A Inez Barros, grajauense radicada na capital tocantina que “garimpou” e conseguiu todos os livros que precisei sobre o norte de Goiás, obrigado.

Em Goiânia, agradeço:

A Maria de Fátima Oliveira, professora da UEG que dividiu fraternalmente comigo seus conhecimentos sobre os seus “portos do sertão” do rio Tocantins.

Em Vitória do Mearim, meus agradecimentos:

A Darci Mendonça, que me apresentou a Vitória do Mearim e aos seus “contadores de história da Vitória”.

A Neco Brito, o “maior conhecedor da história de Vitória”, assim ele é conhecido. Durante uma tarde conversamos ao som da furadeira de um marceneiro que colocava umas portas na casa ao lado. Como não associar o Sr. Neco Brito ao Fernandes de “O grande mentiroso” de Janaína Amado (1995).

A José Raimundo Rodrigues, sua lucidez me “abriu os olhos” para a família Bogéa. E para a pensão de “dona” Ingrácia, local em que a maioria dos trabalhadores do rio Grajaú se hospedava e “fazia refeição”, “se hospedar, a gente morava era na canoa”.

Em Arari, agradeço:

A Hilton Mendonça, conversamos várias vezes sobre a navegação feita entre Vitória e o povoado Jussara, nas margens do rio Grajaú.

Ao Edu, sempre disponível para levar-me a conhecer pessoas que trabalham embarcadas.

Em São Luís, agradeço:

A Lúcia, Lucia, Milene, José Sampaio Jr, Auxiliadora Mesquita, Cláudio Castro e Ana Rosa, Fabíola Santana, Claudio Zannoni, Mirtes, Maíra e Arabela irmãos que a vida me deu.

A Fabyane, Ivina, Paulo Vitor, Gabriel, Rafael, Marina, Vitor, Vinícius, Diego, Docinho, pelo futebol e pelo “barulho”, muito obrigado de coração!

A Wilson Assunção Cunha, filho da família proprietária da lancha *Caxiense*, “ela merece que seja contada sua história”. Conversamos muito sobre as viagens que fez navegando o rio Grajaú e do início da carreira profissional de seu pai, como cobrador da casa *Veras & Cia*, no norte do estado de Goiás.

A Dico Barros, (Raimundo dos Santos Barros), filho de maquinista da lancha *Caxiense*, começou a viajar com dezenove anos, depois se tornou proprietário de lancha, *A Gaivota*. Navegou pelo rio Grajaú por mais de trinta anos, “de tanto ir a Grajaú casei com uma grajauense”.

A Jomar Moraes, que sempre me franqueou sua ampla biblioteca e emprestou-me livros com a seguinte ressalva: “meu amigo você é o único que leva livros daqui”. Obrigado Jomar!

Ao sertanejo sul maranhense de Fortaleza dos Nogueiras, Prof. Dr. João Renôr, agradeço pelas longas conversas sobre o sul do Maranhão e pelas indicações de leitura sobre nossa gente e as correções e críticas feitas ao texto.

À amiga Lourdes Lacroix, ex-professora, ex-colega de Departamento, agradeço a leitura do texto e pelas várias tentativas de encontrar Phelipe Andrés, infelizmente em vão.

Aos irmãos que Deus e a vida me deram, Henrique Borrvalho e Marcelo Cheche, pelas preocupações divididas desde a elaboração do Projeto e seleção para o doutorado.

A Toni Terças, Anjo da informática que sempre me socorreu nas horas e dias mais incríveis, mesmo quando eu estava no Rio de Janeiro. Obrigado “João”!

Ao Ribeiro Júnior, pela atenção com a revisão e, principalmente, pela insistência em querer “puxar as minhas orelhas”.

A Hilton Mendonça Filho, pelo complemento da revisão após a doença de Ribeiro Júnior.

Aos colegas do curso de História da Universidade Estadual do Maranhão.

Em Imperatriz, agradeço:

A Adalberto Franklin, editor, historiador, jornalista, escritor e advogado, com quem tenho aprendido muito sobre o sul do Maranhão. Agradeço pelos inúmeros títulos doados e pela disponibilidade de copiar aqueles exemplares únicos. Adalberto, com sua Editora Ética, tem prestado um valioso serviço ao Maranhão.

No Rio de Janeiro, agradeço especialmente:

A Mônica Picollo, que me guardou quando cheguei ao Rio para o doutorado.

A Théo Lobarinhas e Andrea, Luiz Carlos Soares e Marília, Tati, Leda Carvalho, como alguém pode morar no Rio sem conhecer vocês? Muito obrigado por tudo!

À Universidade Federal Fluminense, pela possibilidade de realização do doutorado.

À minha orientadora, Ana Maria Mauad, pela gentileza e disposição para o diálogo, Pela leveza com a qual enfrenta a vida. Nossas conversas sempre foram muito agradáveis e proveitosas. Delas nasceram esse texto e uma amizade.

Às amigas de turma, Vera Terena, Sonia Meneses e Andrea Bonfim, pela convivência nordestina *in Rio*.

Propositadamente deixei por último o agradecimento que faço a partir de agora ao Anjo em forma de gente, Sonia Cristina Lino. Minha mãe morreu em 30 de dezembro de 2010. Ainda pesaroso, escrevi um e-mail para ela e omiti o fato, falei das dificuldades que estava encontrando na “conclusão” da tese. Na resposta ela me disse: “Vem pra cá, você está precisando mudar de ares e eu estou cansada de ficar entre a cama e o sofá. Vamos andar pela Cobal do Humaitá, tomar uns chopos, você vai ver que logo, logo você termina essa tese.” Aceitei o convite. Andamos pela Cobal, bebi alguns chopos, discutíamos a tese. “Isso é aqui, isso não é aqui, tira isso daí, isso passa pra cá”, e aos poucos, ela – a tese - foi tomando forma.

Como se agradece tanta bondade? Como se faz para agradecer a alguém que dezessete anos depois, de ter sido sua professora na graduação te trata com o mesmo carinho, acrescido do respeito de sermos colega de profissão. Sonia Lino, no meio acadêmico em que é quase tudo vaidade, a essa sua simplicidade lhe faz não ter “pares e sim impares”. Dizer muito obrigado é tão pouco diante de um gesto tão grande. Mas, nesse momento, em que estou chorando de emoção, é tudo que eu consigo dizer.

A todos vocês aqui citados e aos que eu lamentavelmente não estou conseguindo lembrar, MUITO OBRIGADO!

## RESUMO

A ocupação de colonização do centro-sul maranhense começou a partir dos sertões dos Pastos Bons, na segunda metade do século XVIII. Em busca de novas terras para a criação de gado vacum, os pioneiros “plantaram” muitas fazendas, uma das quais, denominada Chapada, que foi fundada às margens do rio Grajaú, responsável pela integração de duas civilizações distintas: o centro-sul e o norte maranhense. O rio Grajaú teve como agentes de integração das duas fronteiras os vareiros, cuja atividade principal consistia em impulsionar canoas cheias de mercadorias. Este estudo defende que a navegação do rio Grajaú desenvolveu a região em seu entorno, incluindo o norte de Goiás e o sul do Pará, uniu culturas e encurtou a distância entre o centro-sul e o norte do estado.

Palavras-chave: Navegação fluvial. Maranhão. Vareiro.

## ABSTRACT

The occupation of colonization of central southern Maranhão began from the hinterlands of Pastos Bons, in the second half of the eighteenth century. In search of new land for the raising of cattle, pioneers “planted” many farms, one of which, called Chapada, was founded on the banks of the Grajaú river, responsible for integrating two different civilizations: the center-south and the north of Maranhão. The Grajaú river had as agents of integration of the two borders the *vareiros*, whose main activity was to propel canoes full of goods. This study argues that the navigation of the Grajaú river developed the area around it, including northern Goiás and southern Pará, united cultures and shortened the distance between the center-south and the north of the state.

Keywords: Inland navigation. Maranhão. Vareiro.

## SUMÁRIO

### **INTRODUÇÃO, 16**

### **CAPÍTULO 1 - OS INTERPRETES DA REGIÃO CENTRO- SUL DO MARANHÃO, 21**

- 1.1 **Os Militares: a conquista e a ocupação da região, 33**
  - 1.1.1 **A percepção de Sebastião Gomes da Silva Berford, 33**
  - 1.1.2 **A percepção de João Pereira Caldas, 41**
  - 1.1.3 **A percepção de Francisco de Paula Ribeiro, 45**
- 1.2 **A construção da região e os intelectuais, 56**
  - 1.2.1 **A interpretação de Cândido Mendes de Almeida, 56**
  - 1.2.2 **A interpretação de João Parsondas de Carvalho, 59**
  - 1.2.3 **A interpretação de Carlota Carvalho, 65**
  - 1.2.4 **A interpretação de João Dunshee de Abranches Moura, 73**
  - 1.2.5 **A interpretação da historiadora Maria do Socorro C. Cabral, 82**

### **CAPÍTULO 2 - A DINÂMICA DO RIO GRAJAÚ, 87**

- 2.1 **A exploração e a navegação do rio Grajaú, 87**
- 2.2 **As Companhias de Navegação do Maranhão, 109**
- 2.3 **As primeiras tentativas para implantação da navegação a vapor no Maranhão, 112**
- 2.4 **A fundação da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, 117**
- 2.5 **A Companhia Fluvial Maranhense, 125**

### **CAPÍTULO 3 - A REGIÃO EM TRANSFORMAÇÃO, 140**

- 3.1 **A formação de um mercado, 140**
- 3.2 **As Estradas, 156**
- 3.3 **A estrada de ferro Caxias - São Luís, 170**
- 3.4 **A Tocantina, 173**

### **CAPÍTULO 4 - A MEMÓRIA DO RIO, 186**

- 4.1 **Características físicas do rio Grajaú, 186**
- 4.2 **A fabricação das canoas, 189**
- 4.3 **O projeto de transposição do rio Farinha, 201**
- 4.4 **Os vareiros do rio Grajaú, 211**

### **5 CONCLUSÃO, 230**

### **REFERÊNCIAS, 232**

### **ANEXOS, 254**

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Mapa das etnias no Maranhão .....	24
Figura 2	- Mapa da Bacia Hidrográfica do Maranhão.....	27
Figura 3	- Mapa do Sertão dos Pastos Bons .....	28
Figura 4	- Mapa geográfico da Capitania do Maranhão e parte das Capitánias circundantes .....	34
Figura 5	- Mapa elaborado por Francisco de Paula Ribeiro, 1819.....	54
Figura 6	- Mapa da Irradiação dos Conflitos da Guerra do Leda.....	80
Figura 7	- Mapa de Mar e Terra entre o rio da Parnahiba e o rio Tocantins .....	91
Figura 8	- Mapa Grajaú e Caxias, os dois grandes empórios do sertão no século XIX .....	108
Figura 9	- Mapa da cidade de Grajaú por volta de 1923 .....	141
Figura 10	- Mapa das Regiões produtoras maranhenses .....	145
Figura 11	- Anúncio de produto vendido na Casa Guará.....	150
Figura 12	-Anúncio da Casa Abraão Fernandes Bogéa .....	154
Figura 13	-Principais vias de comunicação projetadas para o Maranhão .....	158
Figura 14	-Mapa do Indicador Geral da Viação do Brasil .....	160
Figura 15	-Mapa das estradas de ferro a serem construídas.....	166
Figura 16	-Mapa da estrada de ferro Pindaré-Porto Franco .....	167
Figura 17	-Mapa da estrada de ferro a Tocantina.....	174
Figura 18	-Mapa do Rio Grajaú .....	186
Figura 19	-Mapa de transposição do Rio Farinha para o Rio Grajaú.....	208

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	- Balanços financeiros da Companhia em 1887 .....	129
Tabela 2	- Movimentação financeira do primeiro e do segundo semestres .....	130
Tabela 3	- Relatório de despesa .....	130
Tabela 4	- Mapa de Exportação .....	137

## LISTA DE ABREVIATURAS

- APEM** – Arquivo Público do Estado do Maranhão
- BPBL** – Biblioteca Pública Benedito Leite
- BMG** – Biblioteca Municipal de Grajaú
- FBN** – Fundação Biblioteca Nacional
- AN** – Arquivo Nacional
- AHU** – Arquivo Histórico Ultramarino
- ANTT** – Arquivo Nacional da Torre do Tombo
- IHGM** – Instituto Histórico e Geográfico Maranhense
- IHGB** – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
- RIHGB** – Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro



## INTRODUÇÃO

Penso que o melhor documento sobre o passado do mar é ele próprio, tal como cada um o pode ver – e amar. (Fernand Braudel)

Nasci na margem direita do rio Grajaú, na cidade de mesmo nome. Vivi minha infância continuamente em Grajaú desde meu nascimento até completar dezessete anos ou terminar o ginásial, não lembro o que aconteceu primeiro, sei que a conclusão desse círculo escolar, determinou o tempo da partida. Até meus dezoito anos incompletos minha infância foi Grajaú e Grajaú foi minha juventude. Fui morar na capital de São Paulo, levei a “queda” que milhares de nordestinos levam. Como bem disse Belchior em Fotografia 3x4: “Pois o que pesa no norte, pela lei da gravidade, disso Newton já sabia! Cai no sul grande cidade”.

Vivi a Grajaú dos anos 60/70 do século passado. Cidade da minha infância com todos os fantasmas de todas as infâncias. Vivi Grajaú no que aprendi erroneamente ser o apogeu de seu “isolamento”. O mundo chegava até nós pelo rio Grajaú. Por ele chegavam as revistas: O Cruzeiro, Seleções Reader's Digest. Pelas ondas do rádio: a Voz da América (em português) e as rádios Tupi, Globo, Bandeirantes e a radio Timbira de São Luís. Qual maranhense da minha geração não ouviu um programa “Alegria na Taba”?

Grajaú, cidade-rio, em cujas águas quantas vezes fui “molhar” tecidos para tirar a goma, colocar para secar, e depois meu pai cortar e fazer paletós, calças etc. Eu tinha ordens expressas de não tomar banho no rio; isso era sempre uma tortura! Nunca compreendi porque eu era proibido de tomar banho enquanto molhava os panos. Nessa tortura que era ir ao rio e não poder banhar, muitas vezes ouvia o apito das lanchas. Sabia que estavam bem perto, no porto do hospital, do limoeiro, ou no Zé Mulato. As lembranças de Grajaú ainda me deixam despedaçado; tenho com ela uma relação de amor à cidade natal. Procuro lembrar e sei que lembrar é uma memória e o esforço que agora faço para organizar aquelas memórias é História.

As palavras acima justificam uma parte de meu interesse pelo tema. Contudo, para além do envolvimento pessoal, durante a minha formação, sempre me inquietou a ausência de trabalhos que tratassem da história do centro sul maranhense. Na minha juventude havia ouvido falar da “guerra do Leda”, da “navegação feita por canoas e lanchas”, da “roda de amigos” de Militão Bandeira Barros, das “tropas de burros vindas

de Goiás em busca do sal”. Na faculdade, ao estudar a historiografia maranhense me perguntava onde estavam aquelas histórias que não as encontrava nos livros. Lia clássicos autores, tais como João Francisco Lisboa, Mário Martins Meireles e Jerônimo de Viveiros e encontrava apenas a história da região norte do Estado, a história política e econômica da ilha de São Luís. Algum tempo depois aprendi que o objeto de estudo é escolha do historiador.

Início essa História defendendo a tese de que o rio Grajaú foi o eixo de ligação entre o sul e o norte do Maranhão, tendo a navegação cumprido um papel fulcral para o desenvolvimento sócio-econômico do sertão maranhense. Os caminhos percorridos entre as capitanias de Goiás e do Maranhão invariavelmente eram os mesmos. Partindo-se da capitania de Goiás, em direção a São Luís do Maranhão, após uma longa viagem por terra, em lombo de burro, o sertanejo alcançava o rio Tocantins. Lá fazia a travessia e continuava a viagem pela margem direita do rio, chegando aos rios Gurguéia e Parnaíba, no Piauí. No Parnaíba, o viajante pegava uma embarcação e navegava rio abaixo e, a partir de certa altura, a viagem fluvial era novamente interrompida. O sertanejo era obrigado a seguir em lombo de burro para alcançar a vila de Caxias. Somente em Caxias, o viajante tomava uma embarcação e descia o rio Itapecuru para, finalmente, desembarcar em São Luís. Esse caminho é o mesmo que se segue até hoje (MATOS, 2004, p. 387). O percurso completo dessa viagem durava cerca de três meses. Com a descoberta do rio Grajaú, o trajeto e a configuração da viagem mudaram. Partindo da atual cidade de Grajaú, o sertanejo navegava em direção à Vitória do Mearim, na baixada ocidental do Estado e, de lá, tomava outra embarcação com destino a São Luís. Em condições normais, a viagem durava cerca de dois meses. Os impactos dessa navegação, além de ligar o norte e o sul do Estado, transformaram a cidade de Grajaú em entreposto comercial do sul do Maranhão e norte de Goiás. A distância, certamente sempre foi um desafio para ligação, mas nunca empecilho.

A originalidade deste estudo não consiste somente em seu ineditismo, mas principalmente na inserção do objeto no debate historiográfico, notadamente no que se refere à navegação feita no rio Grajaú. Por meio do rio, descendo ou subindo chegaram os pioneiros da ocupação colonizadora, interferindo, de forma definitiva, na vida do rio e dos habitantes nativos, principalmente os timbira. Este estudo também permite deixar para trás a falsa ideia de que o sertão era um lugar isolado das demais regiões da província, mostrando que, os sertanejos, principalmente os ribeirinhos, sempre utilizaram o rio para se integrar com outras localidades.

Este estudo faz uma abordagem de seu objeto na longa duração, iniciando com o processo de conquista do Grajaú<sup>3</sup>, em 1811, chegando até 1970, quando o rio perde importância sócio-econômica para a região do sul do Maranhão em decorrência da inauguração da rodovia Belém-Brasília, em 1960. A primeira notícia da “descoberta” do rio Grajaú é dada pelos franceses que estiveram na Ilha do Maranhão, em 1612. Quase dois séculos depois, em 1811, os portugueses anunciaram sua (re)“descoberta” e navegação da região, desde a fazenda da Chapada, atual cidade de Grajaú, até São Luís. “Inaugurava-se” o caminho que, por mais de dois séculos seria usado para transportar pessoas, mercadorias, sonhos e culturas, unir espaços, aglomerar gentes.

O rio Grajaú sempre foi de difícil navegação devido a sua sinuosidade e pouco volume de águas, durante o verão. Ainda assim, tornou-se o caminho para o norte e corredor natural de exportação e importação de todo o centro sul maranhense, expandindo a zona de comércio da região até o norte de Goiás e o sul do Pará. Com o aparecimento de caminhões, a partir de 1950, utilizados para o transporte de mercadorias na região, houve uma tendência da navegação fluvial diminuir seu ritmo, principalmente no verão, quando o rio deixou de ser navegado por grandes embarcações.

Outro importante impacto na atividade fluvial do sul do Maranhão foi a implantação da rodovia Belém-Brasília, em 1960. As condições de navegabilidade do rio em contraposição com a relativa facilidade de transporte apresentada pelo advento da estrada contribuíram decisivamente para a completa extinção da navegação do rio Grajaú. Com a rodovia, decretava-se a morte do rio. Uma década após a sua instalação, os apitos das poucas embarcações que navegavam pelo rio Grajaú pareciam gritos, renunciando seu próprio naufrágio, restando-nos, hoje, apenas fragmentos de memórias dessa época.

No que tange à memória escrita, os textos coligidos para este estudo podem ser reunidos em dois grupos. Primeiro encontram-se os *Relatos e Roteiros de Viagens* escritos em princípio do século XIX por militares a serviço da Coroa portuguesa. Esse *corpus* documental resultou da exploração, reconhecimento e mapeando da região por homens que, além de militares foram conquistadores. Essas memórias permitiram às autoridades régias informações mais precisas a respeito da geografia física e humana do

---

<sup>3</sup> Os limites do município de Grajaú em 1835, compreendia o território que se estende desde as margens do riacho Alpercatas, a leste, até o rio Tocantins, a oeste, e toda a margem direita do Tocantins e o rio Farinha, estrema do Riachão (CARVALHO, 2000, p. 101).

território. Os militares memorialistas foram: Sebastião Gomes da Silva Berford; João Pereira Caldas e Francisco de Paula Ribeiro.

O segundo tipo de documento é de natureza historiográfica. Foram produzidos no final do século XIX e início do XX por intelectuais maranhenses preocupados em estudar a região. Foram eles: Cândido Mendes de Almeida; João Dunshee de Abranches Moura; João Parsondas de Carvalho; Carlota Carvalho e Maria do Socorro Coelho Cabral. A base documental usada por esses intelectuais foram primordialmente os relatos e roteiros de viagens acima mencionados.

O trabalho está dividido em quatro capítulos. O primeiro, intitulado *Os intérpretes da região centro-sul do Maranhão* discuto as impressões deixadas pelos memorialistas, no século XIX, a respeito da região. Atuando como exploradores e soldados esses conquistadores imprimiram suas percepções do espaço e da vida sertaneja. Fizeram levantamento das riquezas, relevo e hidrografia. De posse dessas informações, elaboram uma cartografia e uma geografia preocupadas em nomear e representar o espaço nas suas particularidades, tais como rios, riachos, serras, chapadas, navegação, entre outras, sempre cuidadosos em produzir um relato o próximo possível do real. Após discutir essas representações, dialogo com as impressões produzidas pelos intelectuais maranhenses a respeito desses primeiros relatos. Dessas interpretações surge um sertão-mesopotâmico, um sertão-político, um sertão-fronteira e sertão-conquistado.

No segundo capítulo, *A dinâmica do rio Grajaú*, analiso a exploração do rio, o princípio de sua navegação e seu desdobramento, culminado com a consolidação de Grajaú como principal empório do centro sul do Maranhão. O desenvolvimento ascendente da região gerou uma grande demanda por transportes fluviais mais rápidos, obrigando os governantes da província a subsidiarem a criação das duas principais companhias de navegação do Maranhão criadas ainda no século XIX, a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão e a Companhia Fluvial Maranhense. As referidas companhias, devido à falta de fiscalização, não cumpriam os contratos com governo da província que determinavam a navegação pelos principais rios do Maranhão em qualquer época do ano. Enfatizo que, ainda no século XIX teve início da substituição da navegação a vapor pelo uso do trem.

No terceiro capítulo, *A região em transformação*, reflito a respeito do processo de transformação pelo qual passou a cidade de Grajaú em decorrência da navegação fluvial. Analiso os impactos exercidos por essa navegação nas atividades comerciais locais, dando ênfase às casas comerciais que foram instaladas com o intuito de abastecer

o Alto sertão. Destaco os desdobramentos dessa dinâmica comercial na melhoria da vida sertaneja, como por exemplo, a circulação de jornais tais como, “O Tempo” e “O Sertão” comprometidos com o desenvolvimento da região e o movimento sertanejo reivindicatório de estradas. O Maranhão havia construído sua primeira ferrovia em 1898; mais de três projetos foram feitos incluindo as principais cidades do centro sul do Estado. O ramal ferroviário denominado de “A Tocantina” finalmente teve sua construção iniciada e se começou a pensar que o sertão ficaria mais acessível ao litoral. Contudo, por decisão do governo federal que alegou falta de verba, a construção foi interrompida no mesmo ano.

No último capítulo, denominado *A Memória do rio* recupero fragmentos das experiências dos trabalhadores do rio, relacionando-as às dinâmicas da navegação. Parto da compreensão braudelianiana de que o melhor documento sobre o passado do rio (que para Braudel era o mar) é ele próprio, tal como cada um o pode ver e amar. Assim, utilizo a história oral como método investigativo para estudar o espaço líquido do rio Grajaú com todos os encantos e perigos de uma novidade (BRAUDEL, 1983, p. 21), pois como realcei não há obras históricas sobre o estudo dos rios maranhenses que pudesse me auxiliar. As entrevistas que fiz ao longo desse doutorado sobre a navegação no rio Grajaú, com pilotos de barcos, ex-pilotos, práticos, carpinteiros navais, ferreiros, proprietários de canoas, filhos de proprietários, regatões, passageiros, “contadores de história”, vareiros brancos, negros e, principalmente vareiros índios, permitiram-me conhecer melhor os meandros da navegação do rio Grajaú em direção a Vitória do Mearim, na baixada maranhense. Essas memórias testemunharam e viveram a navegação no rio Grajaú. Esses relatos do vivido contribuíram de forma significativa para a elaboração desta tese.

Passados seis anos de pesquisas sobre o rio Grajaú, entrevistando pessoas que tiveram suas vidas ou boa parte delas diretamente vinculadas de alguma forma ao rio, é-me forçoso pedir desculpas aos leitores. Contudo, encontro conforto nas seguintes palavras: “Ninguém ignora que um interesse confessado e elucidado oferece um abrigo mais seguro do que vagos projetos de objetividade.” (NORA, 1987, p. 10). Confesso: fiz uma ego-história. Fui historiador de mim.

## CAPÍTULO 1

### OS INTERPRETES DA REGIÃO CENTRO- SUL DO MARANHÃO

A conquista e ocupação espacial para fins de colonização da região sul da Capitania do Maranhão foi “facilitada” pela excelência de sua bacia hidrográfica, que irrigou uma grande quantidade de seus pastos, proporcionando a sustentabilidade das fazendas de gado ali instaladas. Os rios se tornaram verdadeiras estradas de águas, atraindo a penetração e a exploração de um vasto território desconhecido da Coroa portuguesa. Através deles chegaram fazendeiros, vaqueiros, escravos, negros forros, desocupados e aventureiros. Os representantes do Estado português, como veremos, chegaram naquelas plagas no início do século XVIII, justamente quando as fazendas de algodão e a implantação de engenhos de açúcar no Maranhão davam seus primeiros passos rumo ao sul da capitania, seguindo o curso do rio Itapecuru. Só então as *trocas* entre os conquistadores do litoral e os do sul da capitania começaram a se estabelecer.

Exploradores pertencentes à Casa da Torre<sup>4</sup>, depois de devassarem o interior do rio São Francisco, perseguindo e dizimando índios, implantaram fazendas de gado e povoaram boa parte do Piauí (CALMON, 1983, p. 219). Em 1676, Domingos Afonso Mafrense e seu irmão Julião Afonso Serra, agentes dessa empresa, associados a Francisco Dias d’Ávila e também a seu irmão Bernardo Pereira Gago, os dois últimos como rendeiros, solicitaram do governador da Capitania de Pernambuco, D. Francisco de Almeida, sesmarias com quarenta léguas de terras para fixar suas fazendas (ALENCASTRE, 1981, p. 15). As terras recebidas foram divididas entre os requerentes acima mencionados e seus sócios. Todos quatro situaram suas fazendas inicialmente às margens dos rios Canindé, Piauí e Gurguéia, para onde transferiram seus rebanhos de gado trazidos da Bahia.

A divulgação das novas conquistas e seu sucesso motivou outros exploradores a solicitarem sesmarias, sendo doadas de forma desordenada por vários governadores de Pernambuco e, ao que parece, sem o devido registro. As terras recebidas, quase sempre com os mesmos tamanhos – três léguas de frente e seis de fundo –, nos mesmos espaços físicos, propiciaram desentendimentos entre os requerentes. Desconhecedores da geografia física da região, ao demarcarem suas terras, tinham conhecimento de outro

---

4 Morgado baiano pertencente a Garcia d’Ávila, que teve início no governo de Tomé de Souza e perdurou até os últimos dias do Brasil Colonial. Para maior aprofundamento (CALMON, 1983; BANDEIRA, 2000).

dono. Isso resultou no deslocamento de sesmeiros cada vez mais para o ocidente, em busca de novas terras. Essa procura os conduziu às margens do rio Parnaíba, onde estabeleceram novas fazendas de gado vacum e cavalar.

João da Maya da Gama, governador do Maranhão (1722-1728), em viagem de regresso ao Reino e depois de inspeção das barras dos rios do Maranhão, registrou em seu *Diário* sua estada em 1728 às margens do rio Parnaíba, no qual deságua o rio Poty, ressaltando a existência de muitas fazendas de gado ao longo das ribeiras do Parnaíba, (GAMA, 1944, p. 15). O governador Gama demorou nove dias numa dessas fazendas, tempo exigido para os animais e os homens feridos nos ataques indígenas se refizessem e se providenciasse “carne seca e farinha” para prosseguirem viagem rumo a Pernambuco, de onde o governador viajaria para Portugal. O relato do governador indica, àquela altura, a organização de fazendas com uma estrutura considerável naquela região. Núcleos residenciais foram formados por quase toda a Capitania do Piauí. Os que não tinham posses para solicitarem sesmarias migravam principalmente da Bahia e de Pernambuco na condição de rendeiros. Muitos trabalhadores chegaram à região tangidos pela falência da economia canavieira pernambucana.

Segundo Capistrano de Abreu, o rio Parnaíba não teve estrutura para conter a onda invasora, razão pela qual o sertão dos Pastos Bons foi povoado por esses indivíduos vindos da Bahia e de Pernambuco, por volta de 1730. Durante todo o século XVIII, essa região se comunicou tão somente com a Bahia (ABREU, 1963, p. 145-146). Entretanto, Capistrano de Abreu não atentou para o fato da “onda invasora” ter sido contida nos sertões do Piauí por mais de quarenta anos pelos índios barbados, habitantes da margem esquerda, ou seja, do lado maranhense do rio Parnaíba, desde que foram expulsos da região do Munin<sup>5</sup>. Sucessivos governadores do Maranhão – Gomes Freire de Andrade (1685-1687), Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho (1690-1701), Cristóvão da Costa Freire (1707-1718) e Bernardo Pereira de Berredo e Castro (1718-1722) – não resistiram às guerras e capitularam na luta contra esses gentios.

Em 1726, o governador do Maranhão João da Maya da Gama celebrou o tratado de paz pelo fim das guerras entre os conquistadores e os índios Barbados. A “paz”, com repercussão até na distante ilha de Marajó, possibilitou aos fazendeiros de gado estabelecidos no Piauí expandirem suas fazendas para o Maranhão, principalmente nas áreas próximas dos rios Parnaíba, Itapecuru, Grajaú, Mearim, Balsas e Manoel Alves

---

<sup>5</sup> Micro região localizada ao norte do estado do Maranhão.

Grande, chegando até o rio Tocantins. Essa “paz” ficou bem registrada em Carta Régia de quatro de fevereiro de 1727, enviada por D. João V ao governador Maya da Gama (apud CARVALHO, 2008, p. 33):

Faço saber a vós João da Maya da Gama governador e capitão-general do Estado do Maranhão, que se viu a conta que me destes em carta de nove de julho do ano passado [1726] de que pretendendo-se há mais de quarenta anos livrar-se a Capitania de São Luís do Maranhão do cruel estrago e contínuos assaltos que lhe faziam os bárbaros Tapuias de várias nações nossos inimigos, especialmente a dos índios Barbados, se não puderam nunca conseguir nem no tempo dos governadores [...] fazendo-lhes guerra com grande poder; porém que agora no tempo do vosso governo lográveis a felicidade de que estes tais ajustassem a paz conosco, e com outros mais, mostrando o desejo que tinham de se submeterem a obediência desse governo.

O elogio do rei ao governador é plenamente justificado, pois vários acordos com os temíveis índios barbados haviam sido tentado pelos representantes da Coroa portuguesa desde as últimas décadas do século XVII. Esse “acordo” possibilitou uma onda migratória dos criadores de gado do Piauí para as terras do Maranhão, em especial às margens dos rios Itapecuru e Mearim. A povoação da região sul do Maranhão pelos fazendeiros era de interesse do Estado português, pois aos poucos iam ocupando espaço numa área desconhecida.

Vencidos o rio Parnaíba e vencidos os índios barbado pela “paz” celebrada, mas em permanente estado de beligerância com os novos ocupantes da terra, os índios se deslocaram para o noroeste, ocupando os limites dos atuais estados do Maranhão, Tocantins e Pará. O gado conduziu seus donos para a região sul do Maranhão. O número de fazendas não parou de crescer e os gentios, quando sobreviventes, trabalhavam escravizados para os fazendeiros. Situadas em sesmária de três léguas de frente e três de fundo, as fazendas se posicionavam intercaladas por faixas de terra medindo uma légua de frente e sem especificação de tamanho para os fundos. Essas faixas não podiam ser utilizadas como bem particular: seu uso era comum. Ao gado, elas propiciavam pasto e aos homens proporcionava caça, pesca, frutos silvestres, madeira para construção de casas de pau a pique e palha de palmeiras para sua cobertura.

Assim tinha início a conquista dos sertões dos Patos Bons e conseqüentemente do sertão do Maranhão. Inúmeros foram os “tratados” celebrados entre índios e



portugueses estes quase sempre aliados à noite e inimigos de dia. Atacavam de surpresa as tribos com as quais haviam feito a “paz” na véspera ou as colocavam umas contra as outras. É incomensurável a quantidade de mamecran, xavante, timbira e caracatagê dizimados por brancos ao ocuparem suas terras.

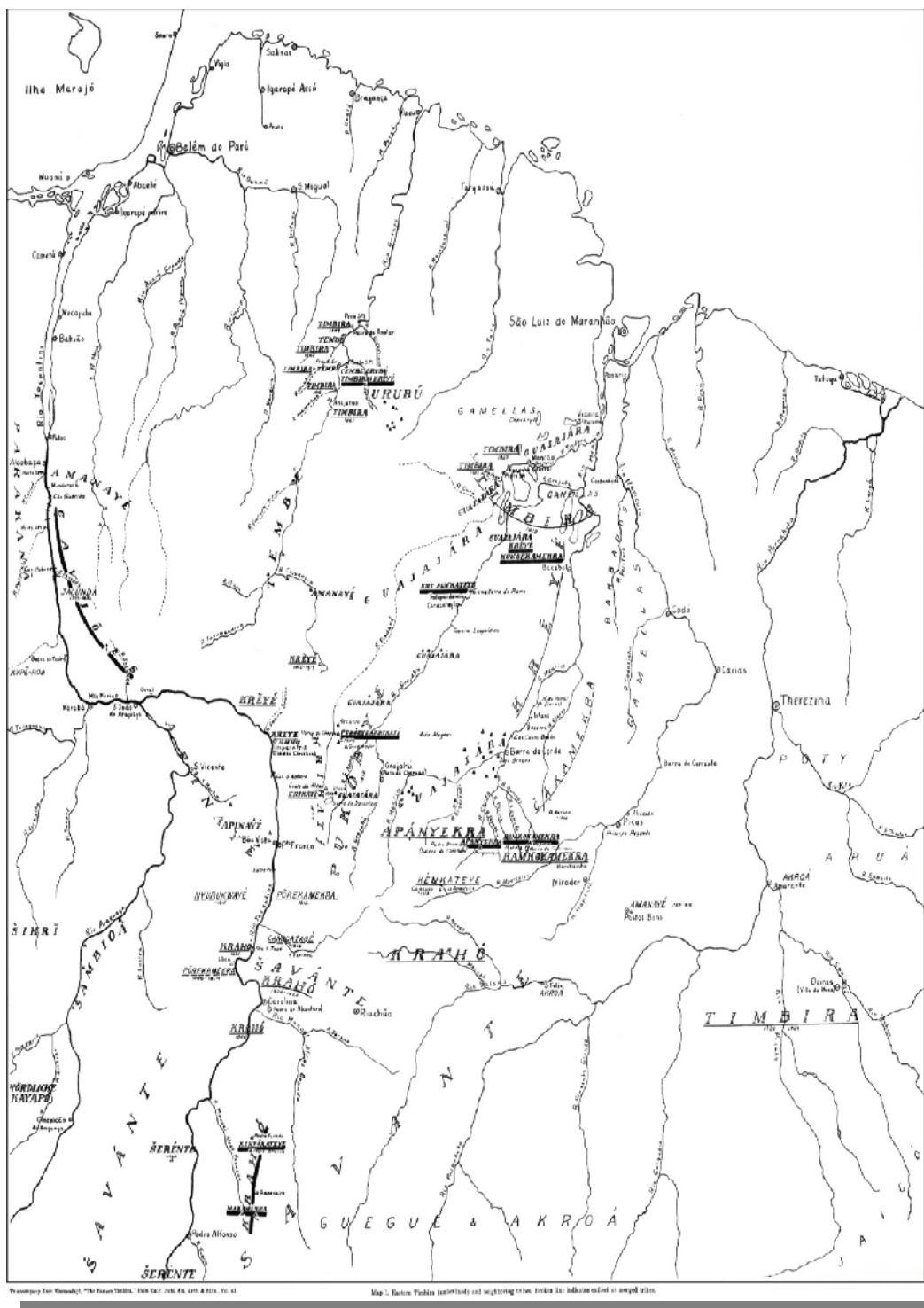


Figura 1 - Mapa das etnias no Maranhão  
Fonte: Nimuendajú (1946)

Francisco de Paula Ribeiro, em sua obra *Memória sobre as nações gentias que presentemente habitam o continente do Maranhão*, relata a hipocrisia dos moradores de Aldeias Altas quando atraíram os índios para dentro da vila e depois os prenderam. Ainda segundo o autor, após vários dias nessa condição, as índias espremiavam os seios, derramando leite, sinalizando a fome de seus filhos pequeninos ficados nas aldeias e sem o alimento materno. Após muitos terem sido espancados e outros tantos, enforcados, os índios foram, enfim, liberados. Os colonos concluíram sua trama dando-lhes roupas contaminadas com varíola. Paula Ribeiro conta o retorno dos timbira, infectados para suas aldeias, promovendo involuntariamente a contaminação de milhares de outros índios. Ao se jogarem nos rios para tentar diminuir o calor da febre, infectavam também os rios.

Em outubro de 1817, já haviam sido contaminadas tribos nas margens do rio Tocantins, há mais de trezentas léguas de distância. A “pira de cupé” ou “sarna de cristãos” fazia os índios pedirem para ser sacrificados pelos amigos. Quando um índio sentia os sinais da doença durante suas longas marchas, “deitava-se no chão pondo por cabeceira uma pedra e punham-lhe então os amigos ou parentes outra grande pedra, sobre a cabeça, com a qual lhe esmagavam e o deixavam ali ficar descansando e livre de suas dores.” (RIBEIRO, 1841, p. 249-251). Provavelmente essa foi a primeira guerra bacteriológica de que se tem notícia.

Ao falar de *sertão*, temos presente o sentido atribuído por Figueiredo (1859, p. 528), quando afirma ser “lugar inculto, distante de povoações ou de terrenos cultivados, floresta, no interior de um continente, ao longe da costa”. Há muitos anos dicionaristas, geógrafos, antropólogos, sociólogos e historiadores se debatem não só em relação à etimologia da palavra *sertão*, como também no que diz respeito à evolução de seu significado ao longo dos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX. Em seu dicionário etimológico, Cunha (1986, p. 718) define *sertão* como “região agreste, distante das povoações ou das terras cultivadas | *sertão* XV, *sartão* XV | de etimologia obscura”. Mais recentemente, Barros (2005, p. 425) afirmou que “*sertão* significa terras mais distantes da costa, referência de quem chega pelo mar. [...] No século XX, o termo pode significar terras não cultivadas ou espaços a serem conquistados pelo processo civilizatório”. Barros (2005) e Cunha (1986), ainda que separados por mais de um século de Figueiredo (1859), ativeram-se aos mesmos significados de *sertão* vigentes no século XIX, denotando, de certa forma, uma estabilidade semântica atingida pelo termo.

Contudo, a concepção de sertão prevalente no Brasil foi construída por Euclides da Cunha, na obra *Os sertões*. Para esse autor, o sertão seria o habitat natural das sub-raças sertanejas, já que a “civilização” se encontra na costa (CUNHA, 2001). O sertão seria o espaço do jagunço, do tabaréu, lugar das caatingas, de solo inapto para qualquer plantio, lugar de secas, de clima adusto e água escassa, quando não totalmente inexistente. Trata-se de lugar onde “o sol é o inimigo que é forçoso evitar, iludir ou combater” (CUNHA, 2001, p. 117). O *sertão* tratado por Euclides da Cunha, portanto, é esse conjunto de adversidades naturais, associado às profundas diferenças sociais que marcaram e marcam a realidade brasileira. Já o *sertão* por nós focado ao longo deste trabalho é o oposto do *sertão* euclidiano. Abordaremos uma região muito provavelmente só designada pelo termo *sertão* por ser uma terra inculta, ignota e longe do litoral e, portanto, para alguns, longe da “civilização”. O *sertão* ao qual nos referimos é um rico manancial. Contribuí decisivamente com as bacias hidrográficas dos rios Parnaíba e Tocantins, Itapecuru, Mearim Grajaú e de suas serras nascem os principais rios do Maranhão.

O sertão dos Pastos Bons<sup>6</sup>, localizado no centro-sul da capitania do Maranhão, foi o “lugar capital deste distrito<sup>7</sup>” e ponto de partida de várias *bandeiras* com intenção de explorar, ocupar, povoar, escravizar quando possível e, na maioria das vezes, dizimar os nativos. Por volta de 1751, já haviam sido estabelecidas fazendas de gado na região (ABREU, 1963, p. 150). Homens sem ocupação formal foram levados por ambição ou por necessidade para o interior das terras que formavam a Capitania do Piauí e depois penetraram na Capitania do Maranhão. Até 1718, o Maranhão e o Piauí faziam parte de uma só capitania, o que facilitava o trânsito desses imigrantes. Muitos tiveram a ‘honra’ de serem vaqueiros. Segundo (CALDAS, 1900, p. 88).

Esta gente perversa, ciosa, e inútil pela aversão que tem ao trabalho da agricultura, é muito diferente empregada nas ditas fazendas de gados a este exercício uma tal inclinação, que procura com empenhos ser nele ocupada, constituindo toda a sua maior felicidade em merecer algum dia o nome de vaqueiro. Vaqueiro, criador, ou homem de fazenda são títulos honoríficos entre eles, e sinônimos, com que se distinguem aqueles, a cujo cargo está a administração, e economia das fazendas.

---

<sup>6</sup> “Pastos Bons foi então uma expressão geográfica, uma denominação regional geral, dada pelos ocupantes à imensa extensão de campos abertos para o Ocidente em uma sucessão pasmosa em que o bom sucedia o melhor”. (CARVALHO, 2000, p. 68). Essa área possui aproximadamente 146.539 km<sup>2</sup>.

<sup>7</sup> Expressão cunhada por Francisco de Paula Ribeiro, ao se referir à localidade que deu origem à cabeça da Comarca, onde se achavam a “pia batismal” e o quartel.



Figura 2 - Mapa da Bacia Hidrográfica do Maranhão

Em fins do século XVIII e início do XIX, ser vaqueiro nessa região era provavelmente a única forma de mobilidade social. Para um indivíduo sem capital, considerado socialmente inferior, o único meio de alcançar bens materiais e o respeito da sociedade era exercer a função de vaqueiro. As fazendas abrigavam entre oitocentas e mil cabeças de gado. Os vaqueiros, após cinco anos de árduo trabalho na lida com o gado, tinham direito a uma “cabeça” de gado, de cada quatro nascidas vivas<sup>8</sup>. Isso possibilitou a mobilidade social e fez com que muitos vaqueiros também se tornassem fazendeiros. Em terras devolutas mais distantes, exploravam a mão-de-obra de outros

---

<sup>8</sup> Os bezerros recebidos pelos vaqueiros na partilha eram chamados de “sorte”. A quinta cria era do vaqueiro, independentemente do sexo do animal. Se o vaqueiro tivesse a “sorte” de receber seguidamente animais de sexo feminino, rapidamente aumentava seu rebanho. Entretanto, ao contrário o vaqueiro demoraria muito para aumentar seu rebanho, pois necessitaria fazer trocas, compras etc.

indivíduos socialmente inferiores, impondo a obrigação de tomar conta de suas terras e de seu gado. O número de trabalhadores numa fazenda variava entre oito e, no máximo, doze pessoas, diferentemente dos canaviais, nos quais o plantio, o roçado e o transporte da cana para o engenho, bem como o fabrico do açúcar demandavam um número muito superior de empregados.

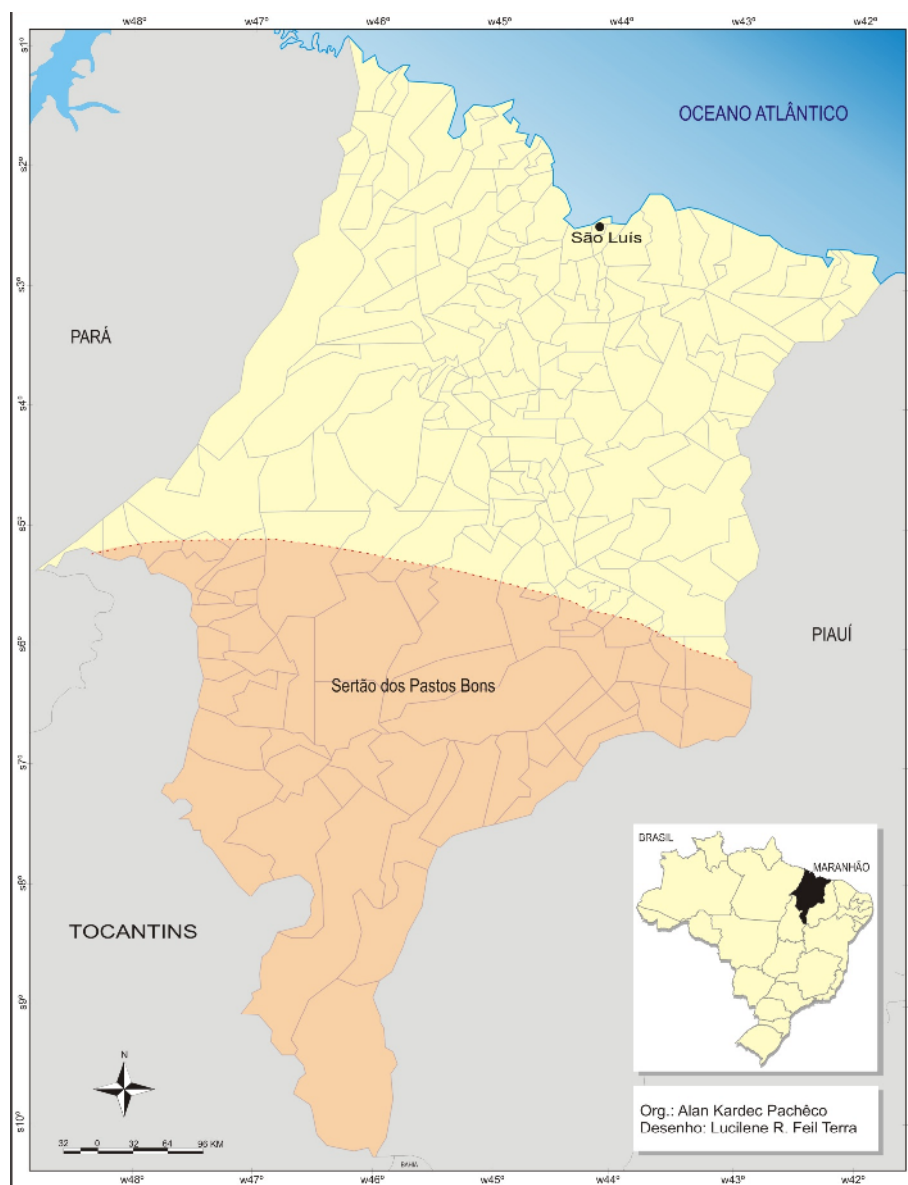


Figura 3 - Mapa do Sertão dos Pastos Bons

A ocupação da região sul do Maranhão ocorreu de forma lenta e gradual. Cada povoador avançava somente o suficiente para ficar após seu predecessor, estabelecendo sua moradia rudimentar e de forma precária. Os primeiros invasores foram notadamente

agricultores interessados apenas nas terras férteis para suas roças e os campos para a criação do gado, ao venceram a resistência indígena para ocupar e permanecer nas terras conquistadas. E assim a desconhecida região dos sertões foi aos poucos se mostrando.

A designação Pastos Bons foi atribuída pelos ocupantes vindos do interior da Bahia e do agreste pernambucano, os quais ficaram maravilhados diante da imensidão de campos verdes que serviam de pasto natural para o gado. Esses campos, naturalmente umedecidos<sup>9</sup> pela grande quantidade de rios ali existentes (o Itapecuru, o Manoel Alves Grande, o Balsas, o Alpercatas, o Codozinho, o Corda, o Pindaré, o Mearim e o Grajaú), formam essa “mesopotâmia” fascinante para os migrantes vindos de regiões cujo padecimento era secular com a falta de água.

O inverno, de novembro a abril, também conhecido como a estação das chuvas, oferece clima ameno durante o dia e frio à noite e solo úmido, estas características, bem como a grande quantidade de terras devolutas, contribuíram decisivamente para a fixação dos “invasores” nos sertões do Maranhão. A geografia física, o clima e a hidrografia dessa região se distinguem completamente da região de origem dos novos ocupantes.

Para Frémont (1980, p. 167), a *região* se constitui num espaço médio, de menor territorialidade que a nação, mas, ao mesmo tempo, com maior vastidão que o espaço social de um grupo e de um lugar. Para o autor, a região:

Integra lugares vividos e espaços sociais com o mínimo de coerência e de especificidade que fazem dela um conjunto com uma estrutura própria (a combinação regional), e que a distinguem por certas representações na percepção dos habitantes ou dos estranhos as imagens regionais. A região é menos nitidamente conhecida e percebida do que os lugares do cotidiano ou os espaços sociais da familiaridade.

A região centro-sul maranhense, por ter sido, durante muito tempo, região de fronteira, recebeu migrantes de todos os estados, hoje integrantes do Nordeste brasileiro. Distante da capital do Estado e com as dificuldades inerentes aos sertões brasileiros, o sertão do Maranhão serviu de esconderijo aos perseguidos políticos da Confederação do Equador (1824), aos participantes da Revolução Liberal de 1831 (ABRANCHES, 1933)

---

<sup>9</sup> Essa região do Maranhão fica sobre o Aquífero Urucuiá, cuja extensão é estimada em 120.000km<sup>2</sup>. É provável que essa seja uma das explicações para a existência da grande quantidade de nascentes d'água na localidade (BONFIM, 2009; GASPAR, 2006).

e aos escravos fugitivos da Balaiada (1838-1841). Mas também recebeu homens de letras, atuantes em escolas, jornais, clubes literários e fundaram a República de Pastos Bons ou da Chapada em 1828, peculiaridades decisivas para o sertanejo se tornar socialmente muito diferente do homem do litoral.

Em Grajaú, cidade localizada na região centro-sul, segundo Abranches (1959, p. 124) “o povo reunido em comício, entre vivas à liberdade e morras ao nepotismo, recusou mesmo a doação, que lhe fez um dos governadores lusos, de um Pelourinho, símbolo oficial então da categoria das cidades e vilas que se tornavam importantes e poderosas”. Esse sentimento de liberdade se disseminou pela região, razão pela qual se tornou palco de muitas lutas políticas entre os sertanejos e os homens do litoral.

Pouco conhecida e estudada pela historiografia local, a região sul do Maranhão começou a despertar o interesse dos maranhenses atualmente em função da plantação de soja desenvolvida ali, a partir da década de 1970, por imigrantes *gaúchos*<sup>10</sup>, atraídos pelo governo do Estado do Maranhão, com promessas de obras de infra-estrutura e venda de terras a preços muito baixos. Na região conhecida como Gerais de Balsas houve grandes investimentos em projetos agrícolas, com produção voltada para a exportação. As terras antes ocupadas com a criação de gado, as matas utilizadas pelos moradores da região para a caça e a coleta foram paulatinamente cedendo espaço para a agro-exportação. Esses projetos vêm desestruturando o cotidiano dos pequenos agricultores e contaminando as águas, o ar e o solo com a grande quantidade de agrotóxicos utilizados, além da destruição completa do ecossistema do serrado maranhense (COSTA, 2001).

O insulamento a que os sertões maranhenses estiveram secularmente condenados pode ser compreendido a partir das longas distâncias que separam a região da capital. Diante da inexistência de estradas e a conseqüente dificuldade de acesso terrestre, em razão do relevo montanhoso, os rios, mais facilmente navegáveis nos períodos de inverno, tornaram-se, mesmo no verão, os únicos caminhos pelos quais se chegava àquelas plagas. Assim, a região sul do Maranhão chegou ao século XX num grau de subdesenvolvimento econômico, social e político semelhante ao modo como decorreu todo o século XIX. A intensidade maior ou menor da estação das chuvas submetia os

---

<sup>10</sup> *Gaúchos* é o nome genérico que os habitantes do sul do Maranhão usam para designar pessoas provenientes das regiões Sul e Sudeste do país – catarinenses, paranaenses, gaúchos, paulistas, capixabas e mineiros que produzem soja na região.

sertanejos a maiores ou menores dificuldades, abrangendo desde o deslocamento de pessoas até a importação e/ou exportação de seus produtos (FRANKLIN, 2008).

Embora atualmente o número de publicações sobre o sertão do Maranhão seja significativo, a historiografia dedicada ao estudo do centro-sul maranhense se resume a oito autores que produziram obras de recorrência obrigatória. Destes nomes, três escreveram sob a forma de *Roteiro de Viagem*, a saber: Sebastião Gomes da Silva Berford, com a obra *Roteiro e Mapa da Viagem da Cidade de São Luís do Maranhão até a Corte do Rio de Janeiro* (1810); Francisco de Paula Ribeiro, com *Roteiro da viagem que fez o capitão Francisco de Paula Ribeiro às fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goiás no ano de 1815 (1848)*; e João Pereira Caldas, com a obra *Roteiro do Maranhão a Goiás pela capitania do Piauí* (1900). Berford, Ribeiro e Caldas foram pioneiros nos relatos de memória sobre o sul da capitania do Maranhão. Dentre eles, apenas Berford era maranhense, nascido na Ribeira do Itapecuru. Todos eram militares e redigiram seus trabalhos por recomendação da Coroa portuguesa.

Além desses autores, destacam-se as contribuições de João Parsondas de Carvalho<sup>11</sup>, com *A guerra do Leda ou Grajaú: últimos acontecimentos do Estado do Maranhão no século XIX*, publicada simultaneamente nos jornais *A Pacotilha*, de São Luís, e no *Jornal do Brasil*, do Rio de Janeiro, em 1902/1903. Constitui importante documento dedicado a narrar as práticas políticas dos chefes sertanejos e do apoio que alguns governos maranhenses davam a seus seguidores.

As demais obras, embora muito contribuam com o estudo do tema, recorreram aos referidos autores. Dentre esses, destacamos: o jurista, jornalista, deputado e senador imperial maranhense Cândido Mendes de Almeida<sup>12</sup>, que escreveu *A Carolina, ou a definitiva fixação dos limites entre as províncias do Maranhão e de Goiás* (1852); Carlota Carvalho com *O sertão: subsídios para a História e a Geografia do Brasil*.

---

<sup>11</sup> João Parsondas de Carvalho fez e publicou as seguintes Conferências: A vida e a obra de Sílvia Romero. A democracia e seus reflexos em regiões de conflitos sócio-políticos e os problemas geográficos, econômicos e financeiros do Maranhão. Proferidas em São Luís do Maranhão, em janeiro de 1919 e no Rio de Janeiro, *A Amazônia: do Gurupi ao Balsas; Amazônia: do Tartarugal ao Balsas* (as duas últimas publicadas na Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, 1903). Publicou, ainda, vários artigos nos jornais *A Pacotilha*, de São Luís, *O Norte*, de Barra do Corda (MA) e *Jornal do Brasil*, do Rio de Janeiro.

<sup>12</sup> Autor de vasta e reconhecida obra especialmente no campo jurídico. *Código Filipino ou Ordenações Filipinas*. Ed. fac-similar da 14. ed. segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821 / por Cândido Mendes de Almeida. Brasília: Senado Federal, 2004. Auxiliar Jurídico. Introdução ao Direito Eclesiástico Brasileiro. Memória para a História do Extinto estado do Maranhão. Rio de Janeiro, Nova Typographia de Paulo Hindebrandt, 1874.



(2000); o intelectual e político maranhense Dunshee de Abranches<sup>13</sup>, com *A esfinge do Grajaú* (1959); e a professora e historiadora Maria do Socorro Coelho Cabral<sup>14</sup>, com *Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão* (1992).

A historiografia sobre o Maranhão quase sempre desconsiderou a história da região centro-sul do Estado. A história do Maranhão foi homogeneizada e, por anos, foi interpretada a partir da ilha do Maranhão, como se costumava chamar a Capital, São Luís. Jerônimo de Viveiros e Mário Martins Meireles, historiadores consagrados no Maranhão, por exemplo, passam ao largo da história do centro-sul maranhense. Essa tendência de homogeneização da história maranhense fez perder para sempre, considerável parte da história vivida pelos nativos e pelos homens e mulheres descendentes de europeus e africanos que povoaram a região após “acordos” e “tratados de paz” cujo resultado foi a dizimação de populações indígenas inteiras.

Os autores escolhidos interpretam a região sul do Maranhão em momentos históricos distintos de sua formação – Colônia, Império e República, separados por um período de mais de dois séculos e meio. Militares, juristas, políticos, jornalistas, historiadores, geógrafos, intelectuais com formação acadêmica ou não, oferecem uma interpretação do sertão maranhense, através de roteiros de viagem, da oralidade, de suas memórias, do vivido e de suas pesquisas.

As primeiras informações da região vieram com os militares, que, a serviço da Coroa portuguesa, deram os primeiros passos na tentativa de conhecer, explorar e depois, se possível, integrar as duas frentes colonizadoras, o que de fato nunca aconteceu. Houve, sim, um domínio territorial, econômico e político típico dos impérios. Entendiam os senhores agro-exportadores do litoral que, fornecendo produtos primários para a metrópole, manter-se-iam legítimos e únicos representantes da província do Maranhão. Subordinados, deveriam subordinar todo o corpo social da província, como veremos ao longo deste trabalho.

Timidamente no século XVII e com maior intensidade no XVIII, a Europa viu florescer o interesse pelas viagens científicas. O Brasil, para ficarmos apenas na América portuguesa, foi alvo de inúmeras missões, patrocinadas pelo governo

---

<sup>13</sup> ABRANCHES, Dunshee de. Escreveu, dentre outras obras: **Actas e Actos do Governo Provisório**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907; **A Revoltada Armada e a Revolução Rio Grandense**. Rio de Janeiro: M. Abranches, 1914. v. 1 e 2; **A ilusão brasileira**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917; **A Setembrada ou a Revolução Liberal de 1831 em Maranhão**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Comércio RODRIGUES, &C., 1933. **O Cativo**. Rio de Janeiro, s.ed. 1941.

<sup>14</sup> Socorro Cabral publicou: **Política e Educação no Maranhão, 1834-1889**. São Luís: Sioge, 1984.

português e até por outras nações. O Maranhão, especificamente, foi alvo dessas viagens, principalmente no século XIX, quando a província estava incluída entre as mais ricas regiões do país. Com as descrições da geografia física e humana, da economia e da cultura, esses olhares estrangeiros sobre nós continuam constituindo uma rica fonte de pesquisa. Entretanto, não podemos esquecer o fato desses viajantes serem sempre hóspedes da “casa grande” e, de passagem, deixaram suas impressões em forma de memórias, relatos, desenhos iconográficos. Essa literatura de viajantes e dos que passaram pelo Maranhão<sup>15</sup> ainda não foi satisfatoriamente explorada.

## 1.1 Os Militares: a conquista e a ocupação da região

### 1.1.1 A percepção de Sebastião Gomes da Silva Berford

Sebastião Gomes da Silva Berford faz parte de um grupo de brasileiros<sup>16</sup> que foram estudar em Coimbra e que depois colocaram seus serviços à disposição da Coroa. Vamos encontrá-los em expedições exploratórias, fazendo o reconhecimento das potencialidades da colônia e em outras atividades. A maioria dos relatos, roteiros e memórias produzidos por esses soldados, exploradores ou não, foi publicada pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, na sua incessante ideia de construção da Nação. Em busca de *brasileiros* ilustres, o referido Instituto nos deu a conhecer a

---

<sup>15</sup> KOSTER, Henry (1811). **Viagens ao Nordeste do Brasil**; POHL, Johann Emanuel (1819). **Viagem ao interior do Brasil**; SPIX e Martius (1819). **Viagem pelo Brasil 1817-1820**; D'ORBIGNY, Alcide (1832). **Viagem pitoresca através do Brasil**; KIDDER, Daniel Parish (1841). **Reminiscências de viagem e permanência nas Províncias do Norte**; GARDNER, George (1841). **Viagens no interior do Brasil**: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841; PRÍNCIPE Adalberto da Prússia (1843). **Brasil**: Amazonas-Xingu; BIARD, Auguste François (1858). **Dois anos no Brasil**; AVE-LALLEMANT, Robert (1859). **Viagem pelo Norte do Brasil no ano de 1859**; Elizabeth e AGASSIZ, Louis (1865). **Viagem ao Brasil**. O ano entre parênteses se refere à data da passagem dos autores pelo Maranhão, e não à data da publicação de suas respectivas obras.

<sup>16</sup> A respeito do debate que envolve o termo *brasileiro* para designar os aqui nascidos durante a época colonial, uso a expressão para contrapor aos nascidos em Portugal. Refiro-me à naturalidade e não à nacionalidade que, para a colônia constitui anacronismo. Entretanto, Fernando Novais, em entrevista à Revista Teoria e Debate, nº 44, abr/mai/jun de 2000, diz: A autodesignação, na América portuguesa, se dá primeiro regionalmente: no século XVIII se fala em paulistas; no século XVII, desde a guerra holandesa, se fala em pernambucanos; se fala em maranhenses, em fluminenses. A tomada de consciência da identidade nacional é posterior à identidade regional. Disponível em: <<http://www.fpabramo.org.br/o-que-fazemos/editora/teoria-e-debate/edicoes-anteriores/entrevista-invencao-do-brasil-entrevista-co>>. Acesso em: 13 ago. 2005.

produção desses roteiros de viagens, ricos em informações, ilustrativas do que era a colônia e, no caso específico da região estudada por nós, o sul do Maranhão.



Figura 4 - Mapa geográfico da Capitania do Maranhão e parte das Capitânicas circundantes

Fonte: Cartografia da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Sebastião Gomes da Silva Berford nasceu no Maranhão. Pertencia a uma família de ricos fazendeiros cujos recursos permitiam mandar seus filhos estudarem em Coimbra, visando colocá-los posteriormente a serviço da Coroa. Por seu lado, o decadente império português, temeroso de perder sua colônia na América, cooptava esses jovens *coimbrãos* como parte de seu projeto de modernização da colônia, integrava esses homens à sua administração com receio das ideias revolucionárias contaminassem uma das melhores “jóia” da Coroa naquele momento, o Brasil.

Berford iniciou o curso de Direito em Coimbra, não chegando a colar grau, pois se transferiu para os estudos de Matemática e Geografia, cujos conhecimentos muito contribuíram na execução do roteiro a que logo mais nos referiremos. Quando voltou ao Maranhão, Berford iniciou sua carreira militar, passando por todos os postos até concluí-la no cargo de brigadeiro. Atuou na vida política como vereador por São Luís, foi secretário da Junta Provisória do Governo Civil no Maranhão, em 1822, e logo depois, em 1824, sua carreira política declinou quando participou como membro da Junta Provisória foi deposto, preso e enviado para o Rio de Janeiro, acusado do crime de sedição.

*Roteiro e Mapa da Viagem da Cidade de São Luís do Maranhão até a Corte do Rio de Janeiro*, publicado pela Imprensa Régia em 1810, é a notícia particularizada de quanto viu e observou Sebastião Gomes da Silva Berford em sua viagem entre setembro de 1809 e abril de 1810. Nessa ocasião, atravessou as capitânicas do Maranhão, Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro, cumprindo ordens do governador da Província, Francisco de Mello Manoel da Câmara (1806-1809) diz Berford (1810, p. 8-9):

Fui chamado em seu palácio e ele me fez saber o quanto convinha ao Real Serviço que eu viesse pessoalmente a esta Corte o Rio de Janeiro pela estrada novamente aberta por ordem sua, em cumprimento das cartas régias de 12 de março de 1798.

Berford comete um equívoco quanto ao mês da carta régia. Ela é de 12 de maio de 1798, e não de 12 de março de 1798, como grafou. E todos quantos o citaram cometeram o mesmo engano (AHU\_ACL\_CU\_009 Cx. 98, Doc. n. 7943). A Carta Régia mandava realmente explorar a navegação não só do rio Tocantins, mas de todos os “rios que banham essa capitania”. A nosso ver a exploração dos rios, possibilitou a exploração da região, fato incontestado, pois uma vasta área do atual território maranhense foi dada a conhecer posteriormente a essa data. Entretanto, é importante salientar o

conteúdo do Regimento de 24 e junho de 1719, de Bernardo Pereira de Berredo, quando governador do Maranhão (1718-1722), nomeando o capitão Diogo Pinto da Gaia comandante da expedição com a incumbência de “descobrir” o rio Tocantins (BERREDO, 1904).

Sebastião Berford divide seu roteiro em duas partes. A primeira, muito breve, ele usa para relatar suas impressões desde que recebeu o Ofício para o cumprimento da missão, por sinal irrecusável, pois, como nos afirma o próprio Berford (1810, p. 9):

[...] vassalo zeloso e sempre pronto nos empenhos do Serviço do Soberano, e do bem Público eu não hesitei um momento, e menos refleti por instante nos perigos a que me expunha, tendo de atravessar sertões habitados de bárbaros e grande parte deles infestados de males epidêmicos, que de ordinário sacrificam aqueles que, como eu, não vivem acostumados, e nem nunca o foram aos rigores do tempo, e a necessidades e falta de um sertão: fazendas, mulher, e filhos nada foi capaz de embaraçar-me; aceitei a Comissão, protestando desde logo ao Governo cumpri-la sem dispêndio da Real Fazenda, e opressão dos povos, mas sim a custa do meu pequeno estabelecimento, a fim de que por isso mesmo mais facilmente se disfarçassem os descuidos, que involuntariamente eu houvesse de cometer em semelhante Diligencia.

Ao aceitar a missão, Berford age movido pela noção de filantropia, tão comum à elite européia<sup>17</sup> em fins do século XVIII e início do XIX, a qual, independentemente de sua orientação política, usava a filantropia<sup>18</sup> como argumento para justificar as ambições nacionais e pessoais, colocando até mesmo interesses privados como coletivos. Essa idéia de doação, de desprendimento pessoal, justificando o trabalho como benefício à humanidade, foi muito comum entre os viajantes das épocas acima mencionadas.

Para Berford, a viagem / missão serviu para consolidar sua carreira militar, haja vista que o governador do Maranhão à época, Francisco de Mello Manoel da Câmara (1806-1809), enviou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Guerra, Dom Rodrigo de Souza Coutinho, o seguinte documento:

Incluso achará Vossa Excelência o requerimento de Sebastião Gomes da Silva Berford, em que pretende obter de S. A. R. a graça de o condecorar com a patente de Coronel Agregado ao Regimento de infantaria de Milícias da Ribeira do Itapecuru [...] o suplicante faz-se

<sup>17</sup> A biografia de sua família pode ser consultada em Costa (1945).

<sup>18</sup> No final do século XVIII, o termo *filantropia*, constituía um neologismo da língua francesa. Significa uma virtude considerada natural do ser humano, que é o amor ao próximo, a *filantropia* diz respeito à “humanidade” (KURY, 2009).

digno da graça que pretende, pelos serviços que tem feito, sendo justamente hum dos lavradores mais bem estabelecidos desta Capitania, e das principais famílias dela. A sua honra, zelo, atividade e inteligência, eu devo a satisfação de ver no tempo do meu governo completas diferentes obras de grande utilidade, devendo confessar ingenuamente pela experiência que, apesar os meus desejos, e determinações elas não existiriam se não fosse ele. (BERFORD, 1810, p. 7).

Percebe-se claramente que a intenção filantrópica fica apenas no discurso de Berford. Esse ideal de vassalo “zeloso” esconde interesses mútuos tão comuns às permanências do *Ancien Régime*. Em tempo: a mercê foi concedida. Essa “humildade” é também demonstrada no início do texto, quando ele afirma:

[...] algumas idéias que adquiri em Coimbra apenas servem e têm servido para melhor vencer-me de meus impulsos do amor próprio e para melhor ouvir os avisos da consciência sobre minha inferioridade em proporção à tarefa que fui e sou incumbido. (BERFORD, 1810, p. 3).

O principal objetivo da viagem era levar ao conhecimento da Coroa no Rio de Janeiro, o avanço nas “descobertas” e “dar uma exata e fiel informação” acerca da fundação do Arraial do Príncipe Regente, da navegação do rio Itapecuru e das estradas que dele seguem até o rio Tocantins.

E provavelmente a mais importante das notícias o “achado” do rio Tocantins ao sul da capitania do Maranhão e de sua navegação entre as Capitanias do Para e Goiás e, finalmente, da “estrada que por terra comunica a Capitania do Maranhão com a de Goiás e por consequência com a de Minas Gerais e Rio de Janeiro”. (BERFORD, 1810, p. 10). Essas eram as finalidades da viagem / missão. Berford (1810, p. 10), como não poderia deixar de ser, elogia a fundação do Arraial do Príncipe Regente. Comentando sobre ele, informa o número de seus habitantes: “duzentas e quinze almas, todo arruado com casas, quartel e capela.” e a atuação da sua fundação contribuindo para o desenvolvimento do sertão dos Pastos Bons, já que o Arraial possuía um porto fluvial por onde podia exportar e importar seus gêneros. Outra vantagem vista por Berford na fundação do arraial era o encurtamento da distância para Caxias em trinta e duas léguas.

Berford observa, ainda, que a nova estrada não só recuperou, mas também criou novas fazendas de gado, as quais vão sendo nominadas pelo autor. A recuperação e a criação de fazendas, no “sertão de dentro” dos Pastos Bons, possibilitou afugentar por

algum tempo os bravos timbira. As estradas voltaram a ser trafegáveis, pois as “expedições contra a multiplicidade de gentios, possuidores daqueles terrenos, que além de sacrificarem as fazendas e seus colonos, tornavam intransitáveis os caminhos.” (BERFORD, 1810, p. 12).

Como afirmamos antes, a primeira parte do *Roteiro* prossegue prestando as informações que motivaram a viagem. Berford (1810, p. 13) lembra que além da fundação do arraial não ter custado absolutamente nada ao erário da Real Fazenda, a venda de sal e pólvora e a “restauração das fazendas de gado e ainda das lavouras de arroz e algodão”, aumentou o pagamento de impostos. Além disso, segundo ele, as novas concessões de “muitas datas nesse rico terreno do Julgado de Pastos Bons” promoveria o desenvolvimento da região. Mas, por enquanto, “não se pode e menos se deve supor que seja um lugar notável, ou que por sua existência possamos considerar o Julgado no gozo da felicidade e ventura, que a boa razão e o tempo lhe afiançam, é só, sim, um arraial.” (BERFORD, 1810, p. 13).

Como antevendo o destino do arraial do Príncipe Regente, Berford vaticinou a pouca possibilidade do Arraial prosperar sem uma efetiva ajuda, pois era um terreno quase todo ocupado pelo gentio, e citou o exemplo do Julgado de Pastos Bons, que, habitado desde 1744, ainda hoje é tão miserável que consta apenas de oito casas e o quartel do Destacamento (BERFORD, 1810, p. 11). Berford declara ainda que se faziam necessárias três mudanças urgentes. A primeira seria a transferência e efetivação do juiz, escrivães e tabeliães do Julgado de Pastos Bons além da Matriz e Freguesia para o Arraial do Príncipe Regente.

A segunda: obrigar os que ali ganharam sesmarias a cultivarem imediatamente as terras recebidas. E finalmente, que se aumentasse o número de soldados no Destacamento, para realizarem diariamente escoltas contra o gentio, único modo de “extinguilos, pois do contrário infernizarão dia e noite a vida dos lavradores ali existentes.” (BERFORD, 1810, p. 13-14).

A substituição do governador Francisco de Mello Manoel Câmara e as intrigas criadas pelos políticos e lavradores de Caxias, queixosos de serem preteridos e comercialmente prejudicados com a criação do Arraial do Príncipe Regente, colocaram em xeque a necessidade de sua existência.

Responsabilizado pela queda do comércio de Caxias (uma vez que seu porto, localizado na confluência dos rios Itapecuru e Alpercatas, servia de entreposto entre a Freguesia de Pastos Bons, os “sertões de dentro” e a Capital para a “importação e

exportação de seus gêneros”), a nova administração da província foi gradativamente fomentando a diminuição de sua utilização. Caxias voltou a ser o empório comercial como era antes da criação do Arraial do Príncipe Regente.

Francisco de Paula Ribeiro, em sua *Descrição do território de Pastos Bons, nos sertões do Maranhão; propriedade de seus terrenos, suas produções, caráter dos seus habitantes colonos, e estado atual dos seus estabelecimentos* (Revista do IHGB, 1849: 59-60), assim se referiu ao fim do Arraial do Príncipe Regente:

Ficaram, porém, pela ausência daquele excelente general (D. Francisco de Mello Manoel da Câmara), sendo como se não fossem tão proveitosas diligências. Prevaleceram em razão da intriga, que é geralmente sabida por toda capitania e talvez até na corte, opiniões que fizeram destruí-lo só porque era uma criação sua; e por conseqüência estagnou-se de novo a navegação, tornaram a recuar as fazendas de gado e as feitorias; a lavoura do centro [...] ganhou calor o gentio, e tornou esta ribeira a fazer da mesma apatia em que estava. (RIBEIRO, 1849, p. 59-60).

O abandono paulatino das populações que lá habitavam e a dificuldade dos fazendeiros e lavradores na exportação de seus produtos e na importação de gêneros de suas necessidades foram obstáculos que contribuíram para o declínio daquele núcleo populacional tão promissor. Hoje é possível perceber quão danosa foi a interferência dos interesses de Caxias no desaparecimento do Arraial, pois foi criado outro povoado (Picos, hoje Colinas) aproximadamente vinte quilômetros distante da confluência dos rios Itapecuru e Alpercatas, sem comunicação terrestre direta com Caxias.

Sobre a navegação no rio Itapecuru – única maneira possível, até a primeira década do século XIX, de se chegar aos sertões dos Pastos Bons – afirmou Berford (1810, p. 15): “não é de hoje, ou de poucos anos o pleno conhecimento que há, de que este rio é, e com verdade, o canal por onde se exportam as maiores riquezas e fundos da Capitania do Maranhão”. Os índios legítimos habitantes das margens do rio Itapecuru, de sua desembocadura, em São Luís, até a proximidade de Caxias, já haviam sido exterminados ou expulsos, o que possibilitava sua navegação e dava segurança aos empreendimentos ao longo de seu curso, especialmente aos engenhos de açúcar e a lavoura do algodão.

Berford foi o primeiro a noticiar à Coroa que o rio Tocantins passava em terras do Maranhão e que a sua “descoberta” havia sido feita pelo fazendeiro Elias Ferreira de



Barros, a quem Berford qualifica de “bom servidor de S. A. R. e homem inclinado a descobertas”. Continuando a discorrer sobre o “achado” do fazendeiro, afirma:

Ele na ideia de procurar terrenos com pastos e água capaz de estabelecer uma nova fazenda de gado, entranhou-se para o sertão, onde hoje tem sua fazenda Mirador, a margem do rio Manoel Alves Grande, e passados tempos apareceu ali um índio, que perguntado, confessou haver fugido de uma canoa, vinda do Pará para Goiás, por um grande rio, e que atravessando matas, e campos conseguira chegar à fazenda, onde se achava. Barros fabricou um pequeno barco, que ali chamam de *montaria*, e descendo nele com o dito índio e três escravos seus, pelo rio Manoel Alves Grande, se achou em dia e meio no dito rio grande, que depois soube ser o Tocantins. (BERFORD, 1810, p. 17-18).

Ao levar a notícia para a Corte, no Rio de Janeiro, Berford (1810, p. 17) acrescenta “que se ignorava totalmente no Estado do Maranhão a altura em que se achava o rio Tocantins” e que, com a “descoberta”, seria possível o estabelecimento de relações comerciais entre as três Capitanias – Maranhão, Goiás e Pará. O comércio de gêneros entre as duas últimas Capitanias citadas já existia, sem que as autoridades “maranhenses” tivessem conhecimento.

Berford finaliza essa parte do roteiro falando das “estradas” que foram abertas entre as províncias do Maranhão e Goiás após a “descoberta” do rio Tocantins, especialmente a que foi feita por Elias Barros entre a fazenda Mirador e Porto Real do Pontal (hoje, Porto Nacional-TO). E ressaltava a ajuda das outras duas estradas – a que ligava o Arraial do Príncipe Regente a Caxias e a de São Bento dos Pastos Bons ao Arraial do Príncipe Regente – em encurtar distâncias e a tornar mais prática e “fácil” a vida dos moradores das respectivas regiões (BERFORD, 1810, p. 10).

A segunda parte do *Roteiro* foi utilizada para narrar o itinerário percorrido por Berford e seus acompanhantes desde São Luís até a cidade do Rio de Janeiro. Não deixou o viandante de anotar as datas das saídas e chegadas, nominar os lugares, especificar serras, chapadas, morros, planícies, rios e córregos e marcar as distâncias em léguas e braças.

Raimundo José da Cunha Matos – autor da obra *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás*, publicado originalmente em 1836 pelo IHGB, do qual foi um dos fundadores – ao comentar o *Roteiro* de Berford, declarou:

São muito suspeitas as distâncias marcadas em número de braças: quem viaja pelos sertões não anda medindo o terreno à cadeia ou à fita graduada; se assim o praticasse não mediria uma só légua em cada dia de viagem; eu apelo para aqueles que estão acostumados a tomarem medidas geodésicas. O Coronel mediu a olho mui provavelmente o terreno que percorreu, ou guiou-se pelo seu relógio, calculando pelo pouco mais ou menos. Estas observações sirvam para todos os outros lugares. (MATOS, 2004, p. 394).

A despeito de ter cometido possíveis equívocos com relação às distâncias percorridas, o coronel Berford prestou um excelente serviço à Coroa no sentido de mapear o território, boa parte dele totalmente desconhecida. “[...] coronel Berford escreveu e fez imprimir o roteiro não há remédio senão segui-lo à risca [...] do interior desse grande espaço de terreno só se sabe o que disse o Coronel Berford.” (MATTOS, 2004, p. 388). Sebastião Berford também reabriu a estrada que havia sido feita por Elias Ferreira de Barros e seu Roteiro serviu de apoio para outros viajantes.

### 1.1.2 A percepção de João Pereira Caldas

As colônias como já dissemos no parágrafo vinte e dois são estabelecidas em utilidade da Metrópole. Por máxima fundada nesta utilidade os habitantes das Colônias devem ocupar-se em cultivar e adquirir as produções naturais, ou matérias primeiras, para que sendo exportadas para a Metrópole, esta não só dela se sirva, mas aperfeiçoando-as possa também tirar das Colônias o preço da mão de obra e possa comerciar o supérfluo com as Nações estrangeiras (CALDAS, 1900, p. 102).

É provável que o texto de que nos ocuparemos neste tópico seja um dos mais antigos sobre a parte sul da Capitania do Maranhão. Capistrano de Abreu afirma ser a redação do Roteiro “de 1770 e tantos.” (ABREU, 1963, p. 284). É praticamente impossível ter sido escrito nessa época, pois João Pereira Caldas em 1778 encontrava-se na Capitania do Rio Negro, ocupado na demarcação das fronteiras entre Portugal e Espanha, fruto do Tratado de Santo Ildefonso celebrado um ano antes.

João Pereira Caldas, autor do *Roteiro do Maranhão a Goiás pela Capitania do Piauí*, considerado pela historiografia como “autor anônimo” ou simplesmente “anônimo”, neste trabalho será chamado pelo nome próprio: João Pereira Caldas. Suas memórias, escritas por volta de 1790, provavelmente em Lisboa, foram transcritas dos originais que se encontram na Academia Real das Ciências de Lisboa por Frei Vicente

Salgado, em 1800, conforme se encontra: sem o nome do autor, daí a alcunha de “anônimo” para o seu autor.

O Roteiro foi publicado pelo jornal *O Patriota* nos primeiros anos do século XIX, por interferência direta de Capistrano de Abreu. Tornou-se menos desconhecido quando, em 1900, foi publicado em segunda edição pela Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. João Pereira Caldas governou as Províncias do Grão Pará e Maranhão (1772-1780) e do Piauí (1759-1769). A atribuição do *Roteiro* lhe é feita por ter sido um dos poucos governadores daquele período que, no exercício do cargo, viajou pelo interior das províncias, especialmente do Maranhão, Piauí e Goiás. Tal conhecimento lhe possibilitou a escrita das regiões percorridas com riqueza de detalhes.

Caldas foi quem, na prática, institucionalizou a Província do Piauí, cumprindo incumbências régias, como ele afirmava. Procurou tomar para providências suas mais urgentes necessidades. Formou o Regimento de Cavalaria auxiliar, enfrentou algumas nações indígenas que ainda fustigavam os colonos, prendeu e expulsou os jesuítas. Sequestrando suas fazendas ou as que administravam. E ainda fundou as primeiras vilas do Piauí, inclusive sua primeira capital, Oeiras (COSTA, 1974, p. 158-159). Seu profundo conhecimento da região foi legado em forma de *Roteiro* e se tornou fonte recorrente a quantos se dispuserem a estudar os sertões do Maranhão, Piauí e Goiás.

Caldas (1900) dividiu seu Roteiro em quinze capítulos, ou cento e setenta e sete notas, sintetizados em duas partes. Na primeira, em que descreve a topografia da região com o termo de “Advertências”, declara já na página inicial:

Não faço nele expressa menção de todos os sítios, montes, vales, fontes, rios e povoações; porque não se oferecendo em muitos destes objetos mais diferenças do que aquela com que em tudo se distingue a face da natureza, nada mais lhe acrescentaria eu do que uma longa e fastidiosa expressão de nomes, quase todos bárbaros e esquisitos. (CALDAS, 1900, p. 60).

João Pereira Caldas foi militar e governador das províncias do norte acima mencionadas e autor de um texto extremamente seguro. Cômico de que estava a serviço da Coroa e com a mentalidade de um homem esclarecido, com conhecimentos de história, geografia, política e economia, fez observações por demais interessantes.

A despeito da precariedade dos instrumentos utilizados na época para a confecção das cartas geográficas, João Pereira Caldas estranhamente comete um

equivoco imperdoável para alguém como ele, que conhecia tão bem a região. O autor relata que “pessoas que na indagação de terras minerais desceram da capitania de Goiás pelas margens do rio Tocantins, e dele se apartaram a leste buscando o rio Mearim por onde sairão do Maranhão”. (CALDAS, 1900, p. 71). Muitos mapas no século XVIII foram confeccionados mais pela imaginação dos autores a respeito da geografia física do lugar, do que como ela realmente se apresentava. É sabido desde o primeiro quartel do século XIX que o rio Mearim não deságua no rio Tocantins.

A “segunda” parte do *roteiro* foi usada pelo autor para desenvolver algumas idéias bastante interessantes. Ele defendia a criação de “uma linha de povoamento” entre os rios Parnaíba e Tocantins. Para Caldas, a povoação serviria para inibir as nações gentias que ainda atacavam os colonos.

O meio mais fácil de reduzir grande parte das ditas Nações a uma firme, e útil sujeição, é procurar no Maranhão dilatar as Povoações de Pastos Bons, buscando o rio Tocantins, e fazer o mesmo das margens do dito rio Tocantins por aquela altura mais conveniente ao fim de se unirem e comunicarem as referidas povoações. (CALDAS, 1900, p. 86).

O autor propôs a Coroa fazer uma imensa redução indígena, as nações gentias ficariam no meio dos colonos. Isso facilitaria a maneira de convivência com os índios, diminuiria as despesas dos descimentos<sup>19</sup> e possibilitaria a criação de novos estabelecimentos naquela região.

Outra idéia pertinente exposta por Caldas (1900, p. 101) é a de “dar princípio a se estabelecer uma nova Capitania entre as províncias do Maranhão, do Pará, do Piauí e de Goiás.” Acreditava que essa vasta área territorial seria mais bem explorada com a criação de uma nova Capitania nos limites acima mencionado. Ele entendia que o gado que tanto ajudou os portugueses na interiorização pelos sertões seria fundamental para o estabelecimento da nova Capitania. Fica muito claro que a intenção de criar uma Capitania naqueles contornos geográficos tinha o intuito de facilitar a exploração das terras, dos colonos e dos indígenas por parte dos representantes da Coroa portuguesa.

Caldas, profundo conhecedor desses sertões, viajava patrocinado pela Coroa e, desejoso de melhorar o desenvolvimento de seu trabalho, procurava cada vez mais

---

<sup>19</sup> Durante o período colonial, *descimento*, era o transporte para o litoral de silvícolas aprisionados nos sertões, e já escravizados.

meios de explorar a Colônia. Com uma visão mercantilista própria dos homens ilustrados de sua época, ele afirma:

As colônias como já dissemos no parágrafo vinte dois são estabelecidas em utilidade da Metrópole. Por máxima fundada nesta utilidade os habitantes das Colônias devem ocupar-se em cultivar, e adquirir as produções naturais, ou materiais primeiras, para que sendo exportadas a Metrópole, esta não só dela se sirva, mas aperfeiçoando-as possa também tirar das colônias o preço da mão-de-obra e possa comerciar no supérfluo com as nações estrangeiras. (CALDAS, 1900, p. 102).

Há muita semelhança entre esse texto de João Pereira Caldas e o “Sentido da Colonização”, de Caio Prado Júnior:

No seu conjunto, e vista no plano mundial e internacional, a colonização dos trópicos toma o aspecto de uma vasta empresa comercial, mais completa que a antiga feitoria, mas sempre com o mesmo caráter que ela, destinada a explorar os recursos naturais de um território virgem em proveito do comércio europeu. É esse o verdadeiro *sentido* da colonização tropical, de que o Brasil é uma das resultantes; ele explicará os elementos fundamentais, tanto no econômico como no social, da formação e evolução histórica dos trópicos americanos. (PRADO JÚNIOR, 1994, p. 31).

Foi Caldas (1900) quem deu os elementos para Prado Júnior elaborar e ampliar seu sentido de colonização. Tanto em Caldas quanto em Prado Júnior, está explícito o conceito de que as colônias nascem e existem em função das metrópoles (GNERRE, 2006).

No *roteiro* aqui analisado João Pereira Caldas, discorre ainda sobre a importância de se explorar os rios da região para seu desenvolvimento. Num sentido que poderíamos chamar de holístico, Caldas (1900), ao falar de geografia, de história, de economia e de sociologia, faz uma radiografia da paisagem<sup>20</sup>, no sentido de que paisagem é tudo que constitui o território.

---

<sup>20</sup> O conceito de *paisagem* utilizado aqui me foi apresentado pelo Prof. Dr. Messias Modesto dos Passos em conversa que tivemos nos arredores do lago de Sanabria, em Zamora, Castilla y Leon em outubro de 2009.

### 1.1.3 A percepção de Francisco de Paula Ribeiro<sup>21</sup>

Francisco de Paula Ribeiro foi um militar português que prestou relevantes serviços à Coroa em terras do Maranhão, em especial nos sertões de Pastos Bons, localizados no centro-sul do Estado. Em seus prováveis vinte e cinco anos de trabalhos prestados no Maranhão, Francisco de Paula Ribeiro não só trabalhou com todos os governadores<sup>22</sup>, de sua época, como também ascendeu a todos os níveis da carreira militar, culminando, em 1818, com o posto de sargento-mor, adido ao Estado Maior do Exército.

Ainda não se sabe o ano que Francisco de Paula Ribeiro entrou para o serviço militar português, percebe-se, entretanto que foi um homem de Estado, pois serviu em diversas localidades do vasto império lusitano. Em 1793, teve início sua ascensão militar, quando foi nomeado para servir no Estado da Índia conforme registra o Livro de Chancelaria de D. Maria I.

D. Maria I por Graça de Deus Rainha de Portugal faço saber aos que esta minha Carta Patente virem que eu hey por bem nomear ao Cadete Francisco de Paula Ribeiro para Alferes de Infantaria de hum dos Regimentos do Estado da Índia, e, com o dito posto haverá o soldo que lhe tocar pago na forma de minhas reais ordens, e gozará de todas as honras, privilégios, liberdades, isenções e franquezas que em razão dele lhe competirem. Lisboa, 29 de março de 1793. (ANTT, Liv. da Chancelaria de D. Maria I, n.22, 1787, (1784-1799)).

Paula Ribeiro desempenhou muito bem seus serviços no Estado da Índia, pois é sabido que eram duas as condições no Exército português para se alcançar os mais altos postos militares, um era o nascimento em família ilustre e o outro, mais comum no além

---

<sup>21</sup> As obras escritas por Francisco de Paula Ribeiro são: **Roteiro da viagem que fez o capitão Francisco de Paula Ribeiro às Fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goiaz no ano de 1815; Descrição do Território de Pastos Bons, nos sertões do Maranhão; Memória sobre as nações gentias que presentemente habitam o continente do Maranhão; Mapa Geográfico da Capitania do Maranhão, que pode servir de Memória sobre a População, Cultura e Coisas mais notáveis da mesma Capitania.** Cada uma é merecedora de um estudo à parte, o que não é nosso intento neste trabalho. A que estamos utilizando neste tópico é *Roteiro da viagem que fez o capitão Francisco de Paula Ribeiro às Fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goiaz no ano de 1815*. Em alguns momentos, dialogamos com as outras obras.

<sup>22</sup> Fernando Antônio de Noronha (1792-1798); D. Diogo de Sousa (1798-1804); Antônio de Saldanha da Gama (1804-1806); D. Francisco de Melo Manuel da Câmara (1806-1809); José Tomás de Meneses (1809-1811); Paulo José da Silva Gama (1811-1819); Bernardo da Silva Pinto da Fonseca (1819-1822) (MARQUES, 1970, p. 346-359).

mar, era a prestação de serviços a Coroa. Como veremos logo a seguir, Paula Ribeiro provavelmente se enquadrava nas duas condições estabelecidas.

Por duas vezes, o acaso foi determinante na vida de Paula Ribeiro. Primeiro, em 1795, quando se encontrava preso num quartel em Lisboa, por “travessuras domésticas”, à espera de um navio que o conduzisse às Índias para cumprir a pena. Como os navios para aquele destino, partindo da capital portuguesa, estavam escassos, D. João Carlos de Bragança, membro do Conselho da Guerra e duque de Lafões, escreveu ao secretário de Estado da Marinha propondo o nome de Francisco de Paula Ribeiro para ocupar o posto de alferes na capitania do Maranhão: “Deveria servir debaixo das instruções do Coronel Anacleto Franco e das ordens do Capitão General D. Fernando Noronha.” (AHU\_ACL\_CU\_09 Cx. 86, Doc. N. 07183). O duque de Lafões realçava as qualidades do jovem: “é muito vivo, tem grande talento e hábil militar.” (AHU\_ACL\_CU\_09 Cx. 86, Doc. N. 07183). Porém, não esqueceu o duque de assinalar que Paula Ribeiro era filho de um “Tenente Coronel de regimento de Artilharia da Corte, bem conhecido pelo seu merecimento”. (AHU\_ACL\_CU\_09 Cx. 86, Doc. N. 7208). O ofício é datado de 28 de fevereiro de 1795 e não cita o nome do tenente-coronel pai de Paula Ribeiro.

É muito provável que o genitor de Francisco de Paula Ribeiro tenha sido um oficial bastante influente e com uma excelente folha de serviços prestados ao Estado português, pois a resposta à solicitação do duque de Lafões foi relativamente rápida, se considerarmos o trâmite burocrático. Além disso, veio em forma de decreto assinado por D. Maria I, pouco mais de um mês depois.

Achei por bem nomear para Alferes do regimento de Infantaria da Capitania do Maranhão a Francisco de Paula Ribeiro: O Conselho Ultramarino o tenha assim entendido, e faça passar aos despachos necessários.

Palácio da Luz, em dezesseis de abril de mil setecentos e noventa e cinco. (AHU\_ACL\_CU\_09 Cx. 86, Doc. N. 7208).

Nomeado para servir na capitania do Maranhão conforme documento acima, ficou pouco tempo e logo foi transferido para servir em outra capitania. Em 1796, encontramos Paula Ribeiro a serviço da Coroa na capitania de São Paulo (PACHÊCO FILHO, 2010). De volta ao Maranhão em 1798, Francisco de Paula Ribeiro integrou uma missão militar com rumo à vizinha capitania do Pará, para a qual inicialmente não

estava relacionado. Afirma o governador D. Fernando Antônio de Noronha: “Tenho nomeado entre os oficiais que devem marchar para o Pará o tenente Carlos Antônio ordeno a Vossa Mercê nomeie em seu lugar [...] Francisco de Paula, não só por ele muito me vir requerer; como se faz preciso ao Real Serviço.” (APEM, Objetos Diversos, (1811-1814), Cód. 3 Doc. 215, 1812).

O jovem militar, perdoado das “travessuras domésticas” e cumprindo agora serviço militar no Maranhão, demonstrava seu poder de persuasão ao conseguir do governador sua indicação para a viagem, em detrimento do tenente Carlos Antônio, já designado para a missão.

Em 1800, Francisco de Paula Ribeiro se encontra fazendo sua primeira viagem ao sertão dos Pastos Bons, substituindo o alferes Raimundo José Vieira no comando do destacamento. Nos dois anos que lá permaneceu, Francisco de Paula Ribeiro percorreu várias vezes todo o território entre os rios Parnaíba e Tocantins. Só em missão contra o gentio esteve quatro vezes (NIMUENDAJÚ, 1946, p. 14). Quase vinte anos depois, os estudos da região iniciados nessa época seriam dados a conhecer em quatro memórias<sup>23</sup>, nas quais Paula Ribeiro faz uma análise histórica, sociológica e antropológica do homem do sertão, além de mostrar minuciosamente o relevo, os rios, as matas e as chapadas da região num mapa<sup>24</sup>.

Paula Ribeiro permaneceu em Pastos Bons até junho de 1802, quando foi substituído por ordem do governador D. Diogo de Souza, quando determinou seu regresso a São Luís. Nessa ocasião, o militar voltava a integrar o Regimento das Tropas de Linhas da capital da província.

Sempre em ações militares e quase sempre em missões contra os nativos. Em 1810, Paula Ribeiro foi enviado a Viana, na baixada ocidental da capitania do Maranhão, para conter e, se possível, apaziguar os índios timbira e gamela que

---

<sup>23</sup> Roteiro da Viagem que fez o Capitão Francisco de Paula Ribeiro às fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goiás no ano de 1815 em serviço de S. M. Fidelíssima. Rio de Janeiro, Revista do IHGB, 1848. Descrição do Território dos Pastos Bons; Propriedades dos seus terrenos, suas produções, caráter dos seus habitantes colonos, e estado atual dos seus estabelecimentos. Rio de Janeiro, Revista do IHGB, nº 12, 1849. Memória sobre as Nações Gentias que presentemente habitam o Continente do Maranhão: Análise de algumas tribos mais conhecidas: Processo de suas hostilidades sobre habitantes: causas que lhes têm dificultado a redução, e único método que seriamente poderá reduzi-las. Rio de Janeiro, Revista do IHGB, v.3, 1841. Viagem ao rio Tocantins pelos sertões do Maranhão no ano de 1815.

<sup>24</sup> Mappa Geographico da Capitania do Maranhão, que pode servir de memória sobre a população, cultura, e couzas mais notáveis da mesma capitania, 1819. Fundação Biblioteca Nacional. Cart. 529483USU.



ameaçavam os colonos naquela localidade. As ordens ditadas pelo governador D. José Thomas de Menezes (1809-1811) expressavam a “gravidade” da situação:

Finalmente se formará o ataque, e serão seguidos os inimigos até as maiores alturas, sem que se perdoem as vidas que o Direito das gentes permite se tirem no calor da guerra, e só dispensando-as quando eles entregarem, ou depondo as suas armas derem algum sinal de amizade, sem, contudo, isentá-los de serem remetidos presos a esta capital, principalmente alguns de seus companheiros que constam daquelas vizinhanças. (APEM, Objetos Diversos: 1811-1814 Códice 3 Doc. 215, 1812).

Paula Ribeiro comandou uma tropa de quarenta e cinco militares, muitos paisanos e milicianos armados, levando um vasto material bélico para enfrentar as duas nações nativas acima mencionadas, as quais, com frequência, vinham hostilizando a população “urbana” da vila de Viana. A tropa comandada por Paula Ribeiro não só “apaziguou”, como tornou possível a convivência entre colonizadores e nativos.

Em 1812, promovido a tenente do Regimento de Linha, Paula Ribeiro foi servir em São José das Aldeias Altas (atual Caxias-MA), nomeado comandante naquele destacamento. Após baixar algumas normas não obedecidas, entrou em atrito com o juiz ordinário daquela jurisdição. Entendia Paula Ribeiro que o juiz não cumpria suas funções específicas, além de se intrometer no serviço inerente ao chefe do destacamento. Tal divergência entre os dois mais importantes representantes da Coroa mereceu por parte do governador Paulo José da Silva Gama (1811-1819), repreensão às autoridades locais:

Assaz tenho conhecido pelas suas próprias cartas e das do Juiz ordinário desse Julgado, a rivalidade entre Vossas Mercês ambos; e o quanto por ela estão sofrendo esses tristes povos, agitados por Vossas Mercês, para continuarem em opostos partidos; quando o era de sua rigorosa obrigação promover o sossego público, serenando as antigas desordens. Portanto: assim como admoesto nesta data aquele juiz para entrar no cumprimento dos seus deveres, recomendo a Vossa Mercê outro tanto para que não me obrigue a providenciar sobre sua conduta. (APEM, Objetos Diversos: 1811-1814, Códice 3 Doc. 215, 1812).

Mesmo repreendido, pelos relevantes serviços já prestados à Coroa, Paula Ribeiro mereceu o perdão do governador Gama. A próxima missão a ele reservada viria

a se constituir provavelmente na mais importante de tantas quantas desempenhou nos sertões maranhenses: demarcar a divisa entre as províncias do Maranhão e de Goiás.

Desde 12 de maio de 1798, havia uma Carta Régia exigindo a exploração do rio Tocantins e de quantos se encontrassem na região sul da capitania do Maranhão e que pudessem facilitar a navegação entre as capitanias do Pará e de Goiás (AHU\_ ACL\_ CU\_009, Cx. 98, Doc. n. 07943). Nessa época, o sul da capitania, era um mundo desconhecido das autoridades que representavam a Coroa portuguesa, mesmo na capital da província maranhense.

A região correspondente ao noroeste do Maranhão recebeu inúmeros colonos vindos das capitanias do Pará e de Goiás. O rio Tocantins nunca foi obstáculo para essas “invasões”. Porém, a mais preponderante foi a colonização de pecuaristas que se estabeleceu ao sul da capitania do Maranhão, inicialmente às margens do rio Parnaíba e que fez “capital do país”<sup>25</sup> a vila de São Bento dos Pastos Bons. Partiram dali muitas “bandeiras” com o propósito de novas “descobertas”.

A mais importante foi a “descoberta” do rio Tocantins pelo lado maranhense, que é atribuída ao fazendeiro e “homem metido a descobertas” Elias Ferreira de Barros. Este, após fundar uma nova fazenda de gado vacum às margens do rio Manoel Alves Grande, afluente do rio Tocantins, foi surpreendido com a presença de um índio que se dizia fugitivo de uma embarcação que trafegava por um grande rio, distante um dia e meio de viagem. Seguindo as instruções do gentio, teria Elias Ferreira chegado ao rio Tocantins (BERFORD, 1810, p. 17). Como mencionamos anteriormente, as autoridades portuguesas no Maranhão desconheciam, até 1804, 1806, época provável da “descoberta”, não só o rio Tocantins, mas praticamente toda a parte sul e noroeste da capitania. Por essa época – 1804, 1806 – já havia um comércio bastante considerável pelo rio Tocantins, entre Porto Real (hoje Porto Nacional, TO.) e a cidade de Belém do Pará. O principal comerciante era o regatão Francisco José Pinto de Magalhães, cuja mercadoria mais importante era índios escravizados, transportados para vender em Belém.

As constantes guerras aos índios não eram motivadas por necessidade de mais terras para colonização, implantação de novas fazendas, pastos e roças. Tampouco se buscava assegurar as terras já conquistadas, embora guerras por essa razão às vezes

---

<sup>25</sup> A expressão é de Francisco de Paula Ribeiro.

acontecessem. O principal motivo era aprisionar índios para vender como escravos seja nas áreas auríferas da capitania de Goiás ou em Belém.

O governador do Maranhão Paulo José da Silva Gama (1811-1819) havia escolhido para a missão demarcatória Vicente Jorge Dias Cabral, acostumado a viajar pelo interior da capitania, especialmente na região do litígio durante o governo de D. Diogo de Souza (1798-1804). Egresso da Universidade de Coimbra, onde estudara provavelmente na década de 1780. Formado em Direito e Filosofia, tinha também conhecimentos em História Natural, Química e Física, que o levaram a ser responsável pelo Horto Botânico de São Luís. Desejoso de servir ao monarca, Dias Cabral escreveu:

[...] sempre ansioso de empregar-me no serviço de Sua Majestade segui a Carreira das Letras indo estudar em Coimbra, e ali me apliquei a Filosofia fazendo formatura nesta ciência como tão bem no Direito Civil, querendo facilitar o emprego, pelo meio das Ciências Naturais. (AHU\_ACL\_CU\_009 Cx. 128, Documento n. 09574).

Dias Cabral percorreu os sertões do Maranhão, procurando os três reinos da natureza; encontrou salitre, quina, ferro, cobre e árvores, usadas na tinturaria. Cabral, porém, adoeceu às vésperas da viagem demarcatória. Em Aviso ao Ministério do Império, o governador Paulo Gama: “Vi-me, portanto, quase repentinamente obrigado a nomear para esta comissão ao capitão do Regimento de Linha Francisco de Paula Ribeiro por haver estado também no Real Serviço por vários anos naquele contorno.” (APEM, Objetos Diversos: 1814-1816, Códice 05, Doc. 755). Como foi dito antes, o acaso colocava Paula Ribeiro novamente às ordens do Real Serviço. Havia servido como comandante do Destacamento Militar de Pastos Bons, ou seja, *in loco* e também já havia estado a serviço da Coroa em São José das Aldeias Altas, onde começam os sertões dos Pastos Bons. O ofício que o nomeava também dava as seguintes instruções:

A sua comissão, portanto, é marchar com a maior brevidade possível até a raia limítrofe desta capitania com a de Goiás nas extremas de Pastos Bons cabeceiras do Tocantins; lugar por Vossa mercê já conhecido. Ali se deve encontrar com o sargento-mor José Antônio Ramos e o capitão Francisco Pinto de Magalhães, vindo autorizados pelo excelentíssimo governador e capitão-general daquela capitania para com Vossa Mercê (que vai autorizado por mim para o mesmo) observarem e designarem a raia divisória e terminal das duas capitanias. (APEM, Objetos Diversos: 1814-1816, Códice 05, Doc.755, 1815).

Paula Ribeiro, agora investido da condição de explorador, recebeu ordens para passar todas as informações ao Estado. Roteiros de viagens, diários, mapas vão aos poucos substituindo a geografia imaginária por uma geografia do real. As observações sobre as capacidades do solo, a formação de herbários, a auto-suficiência do *país*, as especulações e a curiosidade vão dando lugar ao saber: “O explorador viaja em cumprimento de uma missão organizada que conta com o financiamento de um príncipe, com objetivos precisos.” (BOURGUET, 1997, p. 212).

Pode-se afirmar que o conjunto da obra – os cinco opúsculos deixados em forma de *roteiro de viagem, mapa e memória* – de autoria de Francisco de Paula Ribeiro foi e continua sendo fonte de pesquisas para todos quantos queiram estudar e compreender a geografia física e humana, a história, a antropologia e a sociologia do centro-sul maranhense.

Paula Ribeiro descreve minuciosamente o périplo ora em canoas empurradas por índios a varas e remos, ora em montarias compradas ou emprestadas pelos moradores das fazendas, vilas e povoados por onde passava a comitiva rumo à demarcação da divisa entre as duas províncias. A navegação pelo rio Itapecuru até Aldeias Altas era o trajeto mais conhecido e o único entre São Luís e o sertão, onde havia chegado mais longe o “braço” do Estado. Essa parte da narrativa não desperta tanto interesse no leitor talvez por ter sido mencionada antes por outros viajantes<sup>26</sup> e ser bastante conhecida.

Paula Ribeiro continua descrevendo suas impressões obtidas ao longo de mais de vinte anos de viagens pelos sertões dos Pastos Bons, trazendo a lume um Maranhão desconhecido em seus aspectos geográficos, históricos e antropológicos. E ele não só nomina rios, serras, vales, planícies e chapadas; menciona, também, o clima ameno, o frio nas noites de julho; descreve flora e fauna; e distingue as várias etnias indígenas da região. Quase tudo o que foi descrito por Paula Ribeiro era novo para as autoridades portuguesas.

Ao tratar das bacias hidrográficas e da importância dos rios oriundos nas serras dos sertões dos Pastos Bons, Ribeiro àquela época, não tinha como saber da existência de um enorme aquífero – o Urucuia –, (BOMFIM; GOMES, 2009), estendido entre os estados da Bahia, Minas Gerais, Tocantins, Piauí e Maranhão, tem uma boa parcela de contribuição sobre aquela bacia. Paula Ribeiro não só descreveu os rios com seus respectivos nomes, mas arrolou seus principais afluentes no verão e alguns córregos que

---

<sup>26</sup> Berford (1810) e Caldas (1900) fazem nos trabalhos aqui citados uma narrativa bem parecida com a que faz Paula Ribeiro.

só existem na estação das chuvas. Mostrou as ribeiras do Itapecuru, da Lapa, do Mearim, do Grajaú, do Balsas, das Neves, do Farinha – rios, em sua maioria, desconhecidos até então. E também as serras da Cinta, Negra, das Mangabeiras. O estudo também abrangeu as cachoeiras.

Ao se referir às qualidades das terras do sertão dos Pastos Bons, afirma: “a Capitania do Maranhão não tem outra mais própria para a agricultura.” (RIBEIRO, 1848, p. 20). As terras extremamente férteis são conseqüências da quantidade de rios, córregos e riachos já mencionados. Comentando sobre a pecuária, base econômica do sertão, afirmou:

[...] os gados que apesar de nascerem e de se criarem nos capins chamados agrestes, únicos pastos gerais de que são próprios estes sertões do sul da Capitania do Maranhão têm, contudo, pela grandeza de seu corpo, gordura e aptidão para grandes marchas, muito mais valor nas feiras do Itapecuru do que todos os outros gados da Capitania do Piauí, menos vistosos, sem diferença do que os de Balsas e Pastos Bons. (RIBEIRO, 1848, p. 11).

Paula Ribeiro faz um brevíssimo comentário sobre a economia sertaneja, quando realça a qualidade de seu gado e da facilidade de vendê-lo nas feiras, principalmente na do Itapecuru, próxima da capital da província do Maranhão. Por muito tempo, a pecuária comandou a economia da região, pois alimentava as principais praças do Maranhão e do Piauí, e também as populações residentes nas regiões auríferas das capitanias de Goiás e Pará.

Ao se referir ao trabalho nas fazendas e ao manejo com gado, Francisco de Paula Ribeiro declara que havia poucos assalariados e também poucos escravos, pois os fazendeiros utilizavam a mão de obra de seus próprios filhos. Foi o primeiro a opinar sobre a figura do sertanejo e de sua vida material:

Os costumes agros a que os habitam, já por eles também herdados de seus avós, sem outra alguma espécie de educação, faz com que não se encontre nestes sertões nascido um homem cujo modo de pensar o constitua nessa qualidade por outra circunstância que não seja o instinto natural. Não só as primeiras letras e as artes liberais, mas ainda mesmo as mecânicas, lhes são inteiramente desconhecidas, porque assim como não tem a sua alma ornatos que a iluminem também não conhece nem sente o seu trato pessoal qualquer precisão da decência. Poucos, ainda mesmo os mais ricos, deixam de viver quase nus, de comer e dormir sobre a terra como os selvagens: sendo

claro, pelo que dos seus princípios fica dito, que mais àquele estado brutal em que nascem e se criam do que ao sistema devem eles uma tal filosofia. Apesar disso, não tem em si, além do seu adusto modo de tratar, outros defeitos que escandalizem a humanidade: ao menos prudentemente os dirigem, porque enfim são hospitaleiros, agasalhadores, e tratam aos passageiros, de que sempre têm concorrência, com aquele agrado próprio sim da sua rusticidade, porém sincero e de boa fé, facilitando tudo o que possuem àquele que carinhosamente os sabe enganar, e sem que se acautelem contra os prejuízos que muitas vezes se lhe têm seguido da sua credulidade: finalmente, entre os povos sertanejos este foi o menos desumano que em outro tempo conheci. (RIBEIRO 1848, p. 65-66).

Paula Ribeiro faz uma radiografia do sertanejo maranhense do início do XIX, segundo ele, esse homem vivia em estado natural, incapaz de adaptarem-se as artes liberais nem as mecânicas, sem nenhuma noção de bem está, vivia nu e dormia no chão. Contraditoriamente tratavam com civilidade seus “hóspedes”. No início do século XIX o mundo rural e sertanejo tinha imenso e quase insuperáveis obstáculos, embora alguns autores façam relatos de um sertão bem próximo do paraíso. Faltavam estradas, os serviços mais elementares, ou melhor, faltava tudo, sobrava necessidade. Era um mundo desconhecido e desamparado pelo Estado. As necessidades foram sendo supridas paulatinamente pelo homem do sertão. O Estado só chegou muito tempo depois.

A narrativa do cotidiano sertanejo descrita por Paula Ribeiro suscitou várias interpretações, de outros autores<sup>27</sup>, todas com uma boa dose de idéias pré-concebidas, que vão desde “sociedade menos civilizada”, “sertanejo ambicioso e rude” e região “violenta e sanguinária”. Socialmente diferente do homem do litoral, o sertanejo e o sul do Maranhão são, ainda nos nossos dias discriminados pelo poder público.

Em seguida, abordaremos a descrição de Paula Ribeiro sobre as negociações feitas com os emissários representantes do governo da capitania de Goiás sobre o litígio da fronteira e a demarcação do território com a capitania do Maranhão.

---

<sup>27</sup> Almeida, Cândido Mendes de. A Carolina ou a definitiva fixação de limites entre as províncias do Maranhão e de Goiás. (1852), Lopes, Antonio. Uma Região Tropical. (1970), Carvalho, Carlota. O Sertão: subsídios para a História e a Geografia do Brasil (2000), Nimuendajú, Curt. The Eastern Timbira. (1946) e Abranches, Dunshee de. A Esfinge do Grajaú. (1959) são alguns exemplos.



A pendência nasceu provavelmente por volta de 1810, quando o regatão Francisco José Pinto de Magalhães, avistou casebres e currais nas proximidades do rio Tocantins. Francisco José teria dito a Elias Ferreira de Barros, o dono da fazenda e provável “descobridor” do rio Tocantins, pelo lado maranhense, que jamais ele poderia ali fixar fazendas de gado vacum ou residência, por serem aquelas terras pertencentes à Coroa e que tal ocupação só seria possível mediante autorização real.

O fazendeiro Elias Barros teria acreditado no que lhe dissera o regatão Francisco José Pinto de Magalhães, o qual, então, construiu um barracão e lá se estabeleceu, praticando a venda de sal, fumo, aguardente e alguma cutelaria. Há muito viajava pelo rio Tocantins, preando e comercializando índios. Já afirmamos ser o índio seu principal produto de venda.

Em seguida, o mesmo Francisco José Pinto de Magalhães comunicou ao governo da capitania de Goiás que, com seu esforço e esmerado patriotismo, havia fundado com sessenta agregados um arraial às margens do rio Tocantins. Nascia um conflito que colocou em lados opostos os colonos e fazendeiros do Maranhão e os “invasores” de Goiás pela posse das férteis terras do lado maranhense. Essa crescente animosidade pressionou a Coroa portuguesa, que através do Aviso de 11 de agosto de 1813, mandou fixar os limites da divisa entre as duas Capitânicas:

S. A. R. a V. S. para que possa proceder a nomeação de Oficiais e pessoas inteligentes que sejam incumbidas daquela demarcação, no que V. S. deverá ir de acordo com o Governador do Maranhão, a quem S. A. R. nesta mesma data manda expedir as suas ordens a este respeito, para que haja pela sua parte de dar as necessárias disposições sobre este importante objeto: devendo a demarcação depois de concluída, subir a Augusta Presença de S. A. R. para receber a Real Sanção e aprovação do mesmo Senhor. (ALMEIDA, 1852, p. XXX).

Desde que chegou a São Pedro de Alcântara como representante e comissário do governo da capitania do Maranhão, com a finalidade de cumprir a missão demarcatória, Paula Ribeiro ouviu os moradores mais antigos do distrito, colheu os depoimentos sobre o seu povoamento e indagou acerca de rios na região. Todas as informações prestadas pelos moradores eram devidamente anotadas e enviadas com suas impressões ao governador da província.

Paula Ribeiro anotou tudo que viu e ouviu ao longo de três meses, fez diligências e estabeleceu contatos com algumas etnias indígenas. Equivocou-se sobre



algumas nações indígenas, conforme afirma Nijumuendajú (1946, p. 18). Não obstante ter localizado alguns enganços, o mesmo autor declara ter sido Paula Ribeiro “o maior historiador dos sertões do Maranhão”.

Sua perspicácia, paciência, poder de persuasão e aglutinação foram de muito proveitosos para os interesses da capitania do Maranhão. Após meses de conversações, conseguiu convencer um dos representantes do governo de Goiás, o sargento-mor José Antônio Ramos Jubé, que as terras situadas do lado direito do rio Tocantins, pertenciam a capitania do Maranhão. Como não se chegava à unanimidade, pois havia a opinião contrária exatamente de Francisco José Pinto de Magalhães, o “fundador” do arraial, pertencente à capitania de Goiás em terras do Maranhão, Paula Ribeiro se retirou para o distrito de Pastos Bons, onde ficou aguardando ordens superiores.

As confabulações entre os governos de Maranhão, Goiás e a Corte, no Rio de Janeiro, duraram um ano. A Corte concluiu pela demarcação dos limites entre as duas capitanias, como havia sido esboçado por Paula Ribeiro na mesa de negociação. A margem direita do rio Tocantins, desde a desembocadura do rio Manoel Alves Grande, pertencia ao Maranhão, segundo o Auto de Demarcação de 16 de julho de 1816, convalidado pelo Decreto nº 773, de 23 de agosto de 1854. As divisas entre Maranhão e Goiás (hoje Tocantins) ainda são as mesmas fixadas em 1816 por Francisco de Paula Ribeiro.

## **1.2 A construção da região e os intelectuais**

### **1.2.1 A interpretação de Cândido Mendes de Almeida**

Cândido Mendes de Almeida, maranhense de São Bernardo dos Anapurus, nascido em 1818 e falecido no Rio de Janeiro em 1871, foi jornalista, jurista, deputado geral e senador do Império pelo Maranhão. Foi também autor de vasta obra, principalmente no campo do Direito. Sua obra dedicada ao sul do Maranhão – *A Carolina ou a definitiva fixação de limites entre as Províncias do Maranhão e de Goiás* (1852) –, como sugere o seu título, é a tese do autor advogando a favor do Maranhão

um segundo<sup>28</sup> litígio de limites entre essa província e a de Goiás Conforme relatamos anteriormente, os conflitos de limites entre as duas províncias haviam sido superados em 1816, quando a Comissão Maranhense, representada pelo Capitão Francisco de Paula Ribeiro, e a Comissão Goiana, representada pelo sargento-mor José Antônio Ramos Jubé, acordaram que os limites das províncias na região sul do Maranhão e norte de Goiás seria o rio Tocantins. Sendo assim, todas as terras situadas à margem direita desse rio, desde a foz do rio Manoel Alves Grande até a divisa com a província do Pará, seriam maranhenses. Esse acordo foi convalidado pelos seus respectivos governadores – Fernando Delgado Freire de Castilho (1809-1820), de Goiás, e Paulo José da Silva Gama (1811-1819), do Maranhão – através do *Auto de Demarcação* de 9 de julho de 1816.

Francisco José Pinto de Magalhães, causador do litígio anterior e autor do único voto contrário ao Auto de Demarcação de 1816, conseguiu, em 1834, persuadir o governador da província de Goiás, José Rodrigues Jardim (1831-1837), a retomar o território “cedido” ao Maranhão em 1816, no que foi seguido pela Assembléia Provincial, e pelos governadores subsequentes até 1852. Argumentava Francisco José Pinto de Magalhães que os prejuízos decorrentes da primeira demarcação eram extremamente danosos ao erário da Província goiana. É que a região do conflito – São Pedro de Alcântara, futura Carolina – tinha ricos terrenos auríferos, solo fértil e boa quantidade de madeira de lei. Dizia mais: que a Capitania de Goiás perdia também os impostos pagos pelos navegantes do rio Tocantins, pois eles se abasteciam em São Pedro de Alcântara, o mais importante entreposto comercial situado entre Porto Real e Belém do Pará.

A questão da fronteira foi reaberta em 1834, quando o governo da Província de Goiás transferiu os habitantes da vila de Três Barras, localizada na confluência dos rios Tocantins e Araguaia (território goiano), para São Pedro de Alcântara, localizada na margem direita do rio Tocantins (território maranhense), passando a denominar a vila de Carolina. Estabelecido novamente o litígio, o jurista e deputado maranhense Cândido Mendes de Almeida tomou a causa para si, defendeu os interesses do Maranhão e escreveu sobre ela uma vasta obra, dividida em duas partes.

Na primeira parte da obra, com o subtítulo de *Origem e história desta questão*, em forma de memorial, Cândido Mendes faz um histórico, detalhando desde quando os

---

<sup>28</sup> O primeiro havia sido resolvido por Francisco de Paula Ribeiro, quando da demarcação das fronteiras entre o Maranhão e Goiás em 1816.

primeiros “maranhenses<sup>29</sup>” começaram a ocupação e povoamento da área tomada dos índios timbira, macamekran e outras etnias habitantes naturais da região, os quais, como já relatamos, foram sendo expulsos e cada vez mais deslocados para o ocidente.

Cândido Mendes afirma enfaticamente que o território de *Carolina*<sup>30</sup> sempre esteve sob a jurisdição da Província do Maranhão e que as questões limítrofes já haviam sido resolvidas pelo auto de demarcação de 1816. A Capitania de Goiás retomava agora o litígio, com a transferência dos habitantes de uma vila inteira para a margem oposta do rio Tocantins, o lado maranhense do rio desde 1804, 1806, quando foi “descoberto”.

A transferência da vila foi imediatamente contestada pelo governo da Província do Maranhão. Até o ano de 1835, o governo da Capitania de Goiás não havia se manifestado sobre a “invasão”, pois o que “importava era deixar a questão insolúvel” (ALMEIDA, 1852, p. XXII). No âmbito da Câmara de Deputados, as reclamações do Maranhão só chegaram à Comissão de Estatística em 15 de abril desse mesmo ano e não prosperaram.

Estevam Rafael de Carvalho, deputado provincial pelo Maranhão, requereu do governo, em 1837, informações sobre o andamento do processo. Este, por sua vez, fez solicitação idêntica à Comissão de Estatística, que informou nada ter sido resolvido, pois aguardava novas instruções da Capitania de Goiás.

A disputa de fronteira entre as duas capitanias teve consequências terríveis para os colonos e as autoridades que habitavam a região. Não obstante os problemas de ordem política e jurídica já existentes, quanto ao pertencimento da área, a Igreja, através dos bispados de Goiás e Maranhão, passou também a disputar a região através do pároco colado da vila de Riachão no Maranhão, José Francisco de Salles Landim, e do vigário da Igreja e Vara de Carolina Antônio Pereira da Maya (ALMEIDA, 1852, p. 185).

Na segunda e última parte da obra, Cândido Mendes de Almeida coligiu: cento e trinta e oito documentos; Cartas Régias; decretos; ofícios de presidentes e ex-presidentes das províncias; votos; leis; alvarás; representações de governo e de moradores da área em litígio; relatórios de ex-ministros do Império; cópias de artigos;

---

<sup>29</sup> Fernando Novais em entrevista a Revista Teoria e Debate, nº 44, abr/mai/jun de 2000, diz: “A autodesignação, na América portuguesa, se dá primeiro regionalmente: no século XVIII se fala em paulistas; no século XVII, desde a guerra holandesa, se fala em pernambucanos; se fala em maranhenses, em fluminenses. A tomada de consciência da identidade nacional é posterior à identidade regional.” (LEITE; GALVÃO, 2006)

<sup>30</sup> Área localizada no sul da capitania do Maranhão, disputada pelas capitanias de Goiás e Maranhão.

falas de presidentes das províncias; parecer da Câmara dos Deputados; várias provisões do Conselho Ultramarino; parecer da Comissão de Estatística do Senado; extratos de Leis da Assembléia Provincial do Maranhão; documentos relativos à questão dos limites entre os bispados do Maranhão e Goiás; excertos das obras de vários autores sobre os limites de Maranhão e Goiás; auto da demarcação de 1816. Esse vasto acervo de documentos dá sustentação aos argumentos utilizados por Cândido Mendes de Almeida em sua enfática defesa da região da Carolina em favor do Maranhão.

A reunião desses documentos foi publicada em 1852, no calor da discussão sobre a fronteira em seu texto Almeida solicitando agilidade ao processo demarcatório, afirmou:

Há 18 anos que foi o território da Carolina sub-reptícia e violentamente arrancado da jurisdição do Maranhão e há 17 anos que se acha a questão por decidir na Câmara dos Deputados! Não será tempo suficiente para julgar-se uma causa desta importância?!... (ALMEIDA, 1852, p. XXIX).

Ainda demorariam dois anos para que se resolvesse o impasse, mas a Câmara dos Deputados, através do Decreto nº 773, de 23 de agosto de 1854, fixou a fronteira entre Maranhão e Goiás, restabelecendo o Auto de Demarcação de Francisco de Paula Ribeiro em 1816.

### **1.2.2 A interpretação de João Parsondas de Carvalho**

João Parsondas de Carvalho exerceu as profissões de jornalista, professor, historiador, geógrafo e advogado – todas como autodidata. Estudioso do sertão maranhense e de sua gente foi um intelectual respeitado por quantos o conheceram. Ainda não se pode precisar o ano nem o local do nascimento de João Parsondas de Carvalho. O que se sabe com certeza é que nasceu no sertão maranhense, muito provavelmente na antiga vila do Riachão, talvez na vila da Chapada. Pouco divulgado e conhecido fora das Academia de Letras da região centro-sul maranhense, foi autor de uma obra sucinta, mas marcante, a qual citamos anteriormente. Apesar da concisão de sua obra, Parsondas de Carvalho fez mais que publicar textos esporádicos.

Entre uma viagem e outra pelo interior dos estados de Goiás, Maranhão e Pará, criou escolas, revistas e jornais, assim como associações<sup>31</sup>. Democrata convicto, não se intimidou quando, em 29 de abril de 1893, a polícia paraense invadiu a sede do jornal *Tribuna Operária*, em Belém, “empastelando” o jornal, espancando e prendendo alguns operários e jornalistas que trabalhavam na redação.

A polícia procurava notadamente, os funcionários do jornal, ligados a propaganda socialista, que preparavam as manifestações do próximo 1º de Maio. Quando ocorreu esse episódio, Parsondas de Carvalho trabalhava como redator do jornal *Correio Paraense* e de suas páginas protestou veementemente. Tais protestos fizeram-no deixar a cidade e partir para o Rio de Janeiro, onde trabalhou na redação do *Jornal do Brasil*, em 1893, ao lado de Rui Barbosa.

Espírito irrequieto que era, João Parsondas de Carvalho viajava pelo Brasil, mas retornava sempre ao sertão maranhense. Era constantemente visto trabalhando no norte de Goiás e no sul do Pará, mais precisamente na cidade de Marabá, onde criou escolas e jornais. Lá também despertou a comunidade local, juntamente com a de São João do Araguaia, a criarem um movimento emancipatório e serem aceitas como municípios pelo estado de Goiás. Foi João Parsondas de Carvalho, atuando como advogado provisionado, que levou a solicitação dos moradores de Marabá e de São João ao governo goiano.

Imediatamente, o governo do Pará reagiu e criou, pela Lei nº 1.069, de 5 de junho de 1908, o município de São João do Araguaia. A comunidade de Marabá era, em sua grande maioria, formada por maranhenses da região sertaneja, que para lá migraram fugindo dos assassinatos e à procura de melhores condições de vida. O município de Marabá era o maior produtor de “castanha do Pará”. Entretanto, a burocracia estatal e os interesses políticos do estado paraense só elevaram Marabá à condição de município em 1913, pela Lei nº 1.278, de 27 de fevereiro.

Em 1901, João Parsondas de Carvalho estava novamente no Rio de Janeiro, denunciando as atrocidades cometidas contra boa parte da sociedade sertaneja maranhense pelo governador João Gualberto Torreão da Costa (1868-1902), preposto do senador Benedito Leite, que viria a ser eleito governador do estado para o quadriênio 1906-1910. Benedito Leite não chegou a cumprir todo seu mandato, faleceu em 1909, mas por motivo de saúde, não governava o Maranhão desde 25 de maio do ano anterior.

---

<sup>31</sup> Centro Maranhense no Rio de Janeiro e Associação de Proteção ao Índio.

Meireles (1980, p. 328), ao se referir ao governo de João Costa, declara: “teremos que concluir que o pouco que fez João Costa foi Benedito Leite quem fez”.

Os lamentáveis e terríveis incidentes de intolerância político-partidária ocorridos no sertão maranhense, mais precisamente na cidade de Grajaú, se acirraram com a Balaiada (1838-1841), quando os integrantes do partido político Bem-te-vis (Liberais no Maranhão) residentes no município deram guarida aos negros perseguidos pelo Estado repressor. Os militantes do Partido Liberal no sertão maranhense divergiam de algumas orientações políticas emanadas da chefia do partido instalada na capital, São Luís.

O que ocorria era muito mais que uma disputa política entre liberais (bem-te-vis) e conservadores (cabanos). Os liberais do sertão eram extremamente nacionalistas, defendiam as idéias republicanas, faziam reivindicações sociais. Durante a Balaiada, era comum a circulação de panfletos usando as expressões “pátria”, “liberdade”, “nacionais do país”, “brasileiros pobres”, “sangue brasileiro”, “governo pátrio e nacional.” (SANTOS, 1983, p. 50).

A luta declarada entre os dois chefes políticos locais – Jeferson Nunes, representante do governo, e Leão Leda, líder oposicionista, nascido na região, grande fazendeiro, detentor de imensa zona eleitoral na região – tornou-se mais sangrenta quando foi assassinado o promotor público de Grajaú Estolano Eustáquio Polary<sup>32</sup> (16 de agosto de 1898). Leão Leda foi responsabilizado pelo governo (Benedito Leite) de ter premeditado e patrocinado o assassinato do promotor. Com isso, imaginava Benedito Leite diminuir a influência de Leão Leda na região e aumentar seu prestígio. Portanto, apoiava incondicionalmente todos os desmandos cometidos por seus correligionários na região.

Acuado e coagido pela polícia, Leão Leda armou um exército particular de mais de cento e cinquenta homens, requisitados em suas propriedades. O governo enviou para o sertão um contingente cada vez maior de soldados, não só de São Luís, mas principalmente das localidades próximas ao município, o que obrigou Leão Leda e seus homens a se refugiarem do outro lado rio Tocantins, na localidade Boa Vista, Goiás.

As forças policiais aquarteladas em Barra do Corda, município próximo a Grajaú, ao tomarem conhecimento da “fuga” de Leão Leda e seus homens, iniciaram uma marcha para Grajaú, praticando os mais bárbaros atos de violência, arbitrariedade e desmando. Tinha início um “terrorismo de Estado”, por um lado, e por outro, o que

---

<sup>32</sup> Queremos deixar claro que as várias motivações aqui encontradas para o acirramento dos ânimos em Grajaú, são opiniões dos autores aqui estudados.

podemos chamar de “banditismo social” Leão Leda passava a ser considerado chefe de um bando criminoso pelo governo do Estado, mas, para a sociedade sertaneja, era um herói, vingador, homem de grande bravura, líder da libertação, homem para ser admirado, apoiado e ajudado (HOBSBAWM, 1975, p. 110).

João Parsondas de Carvalho se utilizou da imprensa para denunciar as atrocidades praticadas pelos agentes do Estado ou não no sertão maranhense. No senso comum, essa luta ficou conhecida como a Guerra do Leda. Os escritos de Parsondas de Carvalho foram publicados simultaneamente nos jornais *A Pacotilha*, de São Luís, e no *Jornal do Brasil*, do Rio de Janeiro, entre 20 de janeiro de 1902 e dois de fevereiro de 1903, com o título de *O Grajaú: últimos acontecimento do Maranhão no século XIX*, obra que passaremos a analisar aqui.

No primeiro artigo publicado no *Jornal do Brasil* em 09 de janeiro de 1902, p. 2. Escreveu:

Saem desde algum tempo na imprensa do sul uns artigos, cheios de minuciosidade, sobre as lutas do Grajaú, com o histórico dos fatos que as motivaram e acirram ainda hoje os ódios num dos grupos daquela localidade.

Pela abundância de informações que encerram, quer em relação às coisas e quer às individualidades que nelas figuram, verifica-se serem traçados por quem **não foi testemunha** dos acontecimentos, esteve certamente no lugar ou pelo menos em contato com personagens de ambas as parcialidades políticas dali, dos quais pode pelo confronto das encrespações recíprocas, e **confirmações dos fatos**, de dizer a exatidão dos sucessos que narra. (CARVALHO, 1902, p. 2).

João Parsondas de Carvalho acreditava que a história só podia ser feita por quem houvesse vivenciado os fatos, por quem tivesse estado lá. Para o autor, seu relato é a “verdade” dos acontecimentos do Grajaú – outrem jamais poderia descrevê-los.

Rica em detalhes, sua narrativa é carregada de sentimentos sertanejos e simpática a uma das facções beligerantes, o que fica evidente quando afirma: “com o histórico dos fatos que as motivaram e acirram ainda hoje os ódios num dos grupos daquela localidade” (CARVALHO, 1902-1903, p. 2). Parsondas ao citar apenas um grupo como o responsável por todos os crimes opta claramente por uma das facções. O historiador Parsondas, está narrando a “sua verdade” e quer induzir a seus leitores que acreditem. Não poupou os desmandos políticos e administrativos de nossas autoridades

num importante momento da vida brasileira – a transição da monarquia à República. Era notadamente antimonarquista e republicano convicto.

Com a preocupação de identificar para seus leitores a geografia física dos acontecimentos, Parsondas de Carvalho nomina e localiza vilarejos, povoados, fazendas e comarcas – enfim, as localidades onde foram cometidas as atrocidades pelos amigos do poder. E nos convida a conhecer o território sertanejo:

Antes de apresentar o quadro dantesco, lúgubre, onde os estertores da agonia dos que morrem e os gritos de dor dos que são sangrados se confundem com o choro das crianças e as súplicas das mulheres, onde Nicolau, o desertor, se deleita nas violências contra meninas de nove anos, o soldado da polícia corta, para não acorrer outra vez, o jarrete das donzelas que tentaram fugir à lúbrica orgia e Raimundo Ema, o juiz, caça com cães os esconderijos dos que se asilam nos matos, vou conduzir o leitor ao sertão onde todas essas cenas se passaram alumiadas pelo rubro clarão do incêndio das casas.

Antecedamos a data para fazer mentalmente a abstração dos assassinos.

Será antes de 1899 a nossa viagem e não vereis ossada humana espalhada nos campos nem as pegadas sangrentas dos matadores de dezembro.

Antes da história, a geografia. (CARVALHO, 1902-1903, p. 3).

João Parsondas de Carvalho nos remete a uma geografia do crime, fazendo questão de mostrar os cenários onde foram praticados tantos absurdos, arbitrariedades, abusos de poder. Conhecedor dos fatos e da região e bastante conhecido pelos sertanejos de sua época, Parsondas de Carvalho, usando a metodologia da história oral, fez inúmeras entrevistas. Ao publicá-las, expôs a maneira com que o governo do Maranhão lidava com seus adversários políticos.

Incêndios praticados em roças e fazendas, roubos de gado vacum e cavalariças, açoites, assassinatos, estupros, inventários de propriedades de pessoas vivas foram fatos ocorridos, segundo o relato do autor, somente com os correligionários de Leão Leda. Ainda segundo Parsondas de Carvalho, pelo simples fato de os sertanejos responderem à polícia quando indagados se Leão Leda e seus homens passado por ali era motivo para serem barbaramente assassinados. Se respondessem sim, seriam correligionários e teriam ajudado na fuga; se respondessem não, estariam mentindo para a polícia e acobertando o bandido e seus homens. Em ambos os casos, eram punidos do mesmo jeito: “Não contem menos horrores que as matanças da Armênia, nem lances menos emocionantes que a guerra da Vendéia.” (CARVALHO, 1902-1903, p. 3).



Geógrafo, Parsondas descreveu com riqueza de detalhes o espaço por ele palmilhado. Enumerando e classificando os fenômenos naturais típicos da geografia tradicional própria do seu tempo, seu trabalho é de geografia física e humana. Em conferência proferida na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro em 24 de dezembro de 1901, corrigiu o compêndio de Geografia das Províncias do Brasil, de Moreira Pinto, afirmando:

E já que tenho a fortuna de falar perante a veneranda corporação que tem o encargo de velar pela verdade geográfica, aproveito a ocasião pra dizer que todas essas serras demoram entre o 5° e o 6° de lat. S. e que muito errada é a posição que os mapas existentes dão à serra da Desordem, colocando-a entre o Pindaré e o Gurupi, onde não há serra alguma.

Deixando-se levar por esta falsa idéia, o Sr. Moreira Pinto, autor de um compêndio da Geografia das Províncias do Brasil, descrevendo a do Maranhão, diz que a da Desordem se eleva entre o Pindaré e o Gurupi e a Cinta entre o Grajaú e o Pindaré. E não menores são os erros da parte potamográfica. [...].

Porém, de modo nenhum diminui o mérito do ilustre escritor. Prova somente que ele não viajou naquela terra. (CARVALHO, 1903, p. 9).

Parsondas de Carvalho e seu esmerado conhecimento da região norte do Brasil o fez por diversas vezes corrigir mapas. Levou-o também a confeccionar um mapa com riqueza de detalhes, no qual faz a cartografia desde o Oiapoque, passando pela costa do estado do Pará até os sertões do Maranhão, findando no rio Balsas. O trabalho foi enriquecido com um pouco da descrição dos cursos dos rios Tocantins e Araguaia.

Certa vez, ao ser recebido em palácio pelo governador do Maranhão, Alfredo da Cunha Martins (1892-1893), João Parsondas de Carvalho aconselhou o governador a enviar para a localidade de Cajuapara, povoado de cinqüenta casas e aproximadamente duzentos habitantes na divisa com o Pará, fiscais de renda e professores alfabetizados.

Profundo admirador dos bandeirantes, assim se expressou sobre a presença desses desbravadores na região:

Todos conhecem bem a história da expansão e conquista dos paulistas no século XVIII. Aventureiros audazes, exploradores intrépidos, eles se arrojaram para oeste e para norte, transpuseram serras, vadearam rios, romperam matas e chegaram até onde termina o terreno aurífero, objeto de sua cobiça.

Enquanto a população proveniente de São Paulo localizava-se nos terrenos auríferos e fundava Natividade, Chapada, Carmo, Amaro Leite e Pilar, outra população menos arrojada, a baiana e sua

descendência, avançava para noroeste, chegava às cabeceiras do Itapecuru, fundava as vilas de Pastos Bons e Riachão. (CARVALHO, 1903, p. 4).

O autor em foco exagera em seu entusiasmo para com os paulistas, a ponto de ser injusto com os baianos. Ambos foram aventureiros, provavelmente com objetivos diferentes: os baianos tangeram gado e chegaram aos sertões do Maranhão, onde fundaram fazendas e vilas; já os paulistas, procurando ouro, encontraram-se com os baianos nos sertões de Pastos Bons. Mas nenhum foi mais audaz ou aventureiro que o outro.

### **1.2.3 A interpretação de Carlota Carvalho**

Carlota Carvalho é autora de um interessante trabalho para a compreensão do sertão maranhense em fins do século XIX e início do XX. O sertão descrito por ela não fica restrito aos contornos cartográficos oficiais do Estado do Maranhão: ela narra fatos ocorridos no norte de Goiás e sul do Pará e mostra que os habitantes do sertão maranhense mantinham intensos contatos comerciais e políticos com as regiões acima mencionadas.

Até o momento não se sabe, o local exato nem o ano de nascimento da autora, mas é provável que tenha nascido na Vila de Riachão, por volta do ano de 1866. Sabe-se que seus ancestrais migraram da Bahia para a região centro-sul do Maranhão e se instalaram num lugar chamado Campo Largo, na ribeira do rio Grajaú, à época pertencente ao distrito de Pastos Bons.

Seu avô paterno, José Joaquim de Carvalho, fundou uma escola onde lecionava escrita, aritmética, latim e gramática. Seu pai, Miguel Olímpio de Carvalho, teria estudado nessa escola e adquirido o gosto pelo saber, que mais tarde transmitiria aos filhos. Por volta de 1827, teria Olímpio Carvalho se transferido com a família e os escravos para as proximidades do Porto da Chapada, atual município de Grajaú, onde fundou a fazenda São Benedito. Em Grajaú, teria participado de um grupo de literatos capitaneados pelo juiz de Paz da Chapada, Militão Bandeira Barros, possuidor de uma vasta biblioteca. Militão Bandeira estabeleceu o hábito diário da discussão literária em sua casa, em encontros que culminaram com a criação de um grêmio literário conhecido

como “roda de amigos”, onde se discutia “economia, história, geografia, indústria, geologia e as descobertas do espírito humano.” (CARVALHO, 2000, p. 143).

Carlota Carvalho cresceu “entre livros”, num ambiente que “respirava cultura” e em que se discutiam os principais acontecimentos do Brasil, do Maranhão e do mundo. O grupo político ao qual seu pai pertenceu, liderado por Militão Bandeira, era liberal e, no Maranhão, deu origem ao partido político Bem-te-vi, que apoiou e deu guarida aos balaios e se constitui em vanguarda, na época. A familiaridade com os livros, os “colóquios no recesso do lar” e a escola Normal, cursada provavelmente em Belém, deram a Carlota Carvalho uma sólida formação intelectual e uma inegável consciência crítica.

Carlota e seus irmãos Parsondas e Emídio, assim como o avô paterno, foram professores autodidatas em muitas localidades da região. Mais tarde, Carlota e Emídio Carvalho foram ser professores na ilha de Bailique, hoje estado do Amapá, nomeados pelo Ato Provincial de 5 de janeiro de 1887 (CARVALHO, J., 2000 p. 225). Alguns autores (CABRAL, 1992, p. 41; DINO, 2006, p. 61), ao se reportarem ao tema, mencionam equivocadamente a ilha de Bailique como sendo o local onde Carlota Carvalho foi professora no estado do Amazonas.

Não sabemos com precisão a data de seu retorno ao sertão maranhense. Entretanto, em abril de 1919, encontramos-a empreendendo viagem rumo ao Rio de Janeiro, levando consigo o que ela mesma denominou de “maço de papel escrito”. Era o original de sua obra, *O sertão: subsídios para a História e a Geografia do Brasil*. Carlota Carvalho é visivelmente influenciada pelos apontamentos deixados pelo Major Francisco de Paula Ribeiro.

Autora de um único trabalho – raríssimo, até o ano de 2000 –, Carlota Carvalho, através dessa obra, conseguiu o reconhecimento intelectual da grande maioria de seus contemporâneos e a repulsa de alguns poucos que, sem nenhum indício e com uma boa dose de grosseria, atribuem o trabalho mencionado ao seu irmão Parsondas Carvalho. A esse respeito, assim se refere Dino (2006, p. 56):

Há uns porquês deveras indecifráveis na vida da enigmática irmã do escritor sertanejo. Parece que zombeteiramente a esfinge nos desafia: decifra-me! Não passa de uma pseudo literata que por si só dimitologiza o mito de escritora. Com todo o respeito que se possa ter pela sua memória, não encontramos, inclusive entre pessoas que a conheceram bem de perto, qualquer referência sobre suas origens ou

passagem pelo mundo das letras. Até mesmo no baú da memória oral, nada localizamos. Sempre a esfinge rindo da gente!

Ao fazer tal afirmativa, concluímos que o autor não pesquisou ou pesquisou pouco. Usaremos o exemplar de *O sertão* que Carlota Carvalho usou para as correções, tendo em vista uma pretendida segunda edição, que só ocorreu setenta e seis anos depois. Inserimos, nos anexos, algumas cópias das páginas do livro de Carlota, com suas respectivas anotações e o texto feito de próprio punho corrigindo tópicos da primeira edição de *O sertão*.

Na primeira parte, a autora faz um relato desde a conquista e ocupação da região por homens “brancos”, mencionando a dizimação dos gentios e descrevendo o nascimento das vilas e cidades. A autora construiu sua narrativa resgatando a evolução histórica do sul do Maranhão e comentando sem meias palavras os mais importantes acontecimentos políticos. Carlota Carvalho faz o seguinte comentário sobre a história hoje considerada regional: “por serem episódios da história nacional – fatos do Brasil lá do Norte –, talvez nenhum interesse despertem. Se se desenrolassem em São Paulo, Minas e Rio por certo teriam muito valor.” (CARVALHO, C., 2000, p. 98).

Euclides da Cunha dividiu *Os Sertões* em: A terra, o homem a luta. Carlota Carvalho dividiu *O sertão – subsídios para a História e a Geografia do Brasil* em três partes, a primeira das quais é dedicada a terra (morfologia, fisiografia e território). Através de uma sucessão de capítulos curtos, alguns de duas páginas e que poderiam ser subitens de um capítulo maior, a autora faz uma radiografia da “mesopotâmia do Meio Norte”, apresentando os principais rios da região que ajudam a formar as bacias dos rios Parnaíba e Tocantins. Euclides reduziu os sertões do Brasil a Canudos. Carlota fala de o sertão, no singular, um sertão mesopotâmico.

Em seguida, ao se referir ao relevo do Sertão de Pastos Bons, nomina e dá a localização exata das serras – da Cinta, Negra, da Desordem, Chuveiro, Macapá, Pico. Detalha também o nascimento dos rios e para onde vão os cursos d’água. Assim conclui o segundo capítulo: “fica assim dada uma idéia verdadeira do que são as serras e bem demonstrado que nesta região não há nem pode haver cordilheira. É pura fantasia o que se vê em mapas que são cópias de cópias de orografia imaginada.” (CARVALHO, C., 2000, p. 65). Desse modo a autora retira a geografia da região do “imaginário” tão comum à época.

Em geral, os acontecimentos políticos e os movimentos revoltosos no Brasil foram narrados, quase nunca interpretados pelas elites dominantes. No Maranhão não foi diferente. Composto por uma sociedade fortemente aristocrata e escravocrata, que mantinha intensas relações comerciais diretamente com Lisboa, foi difícil para os portugueses aqui radicados assimilarem a independência política do Brasil, reconhecida somente em 28 de julho 1823 (GALVES, 2008). Outro tema bastante caro ao maranhense e ainda hoje pouco estudado, a Balaiada (1838-1841)<sup>33</sup>, foi narrado pela maioria dos autores como se os “balaios”<sup>34</sup> fossem uma horda de negros que feriram de morte a já combalida economia maranhense, que, morta insepulta, viria a ser definitivamente enterrada com a abolição da escravatura, em 1888.

Carlota Carvalho aborda dois temas – a “adesão” do Maranhão e a Balaiada – com um olhar bastante diferenciado. Sobre a Independência de 1823, assim se manifestou:

Quando soavam em palácio as aclamações e os vivas à Sua Majestade o Imperador, à Igreja Católica Apostólica Romana e à nação brasileira, feneciam as esperanças de um regime democrático, que não podia ser obra de sectários da doutrina oposta, e, sob a poeira dos festejos oficiais, passava, obumbrada pela desgraça, uma procissão de mártires [...] caminhando para o Esquecimento, lugar dos sinceros e abnegados, enquanto grupos de oportunistas sem fé, sem crença, e absolutistas por conveniência, preparavam-se para colher proveitos e serem deputados. Aderindo, os absolutistas conservaram as posições oficiais, o poder com que tirariam a vingança da humilhação sofrida. Os independentes ficaram na posição de oprimidos, dessa data em diante, sob o guante de um governo inimigo de manifestações liberais e sem mais ocasião de libertarem-se. É esta data, 28 de julho<sup>35</sup>, que o povo inconsciente e o Maranhão oficial comemoram como glória nacional.

Nenhum outro povo conhece menos a sua história. (CARVALHO, C., 2000, p. 109).

A sólida formação humanista de Carlota Carvalho, à qual já nos referimos anteriormente, e as frequentes visitas à biblioteca de seu pai, confessadamente um intelectual, levou a autora a imaginar a possibilidade de “restabelecer o vivido”, sem lembrar que o vivido já estava dado. Ouvir histórias sobre a independência e a Balaiada de pessoas que vivenciaram os dois episódios deve ter levado Carlota a pensar no

<sup>33</sup> Exceção feita a Janotti (1983), Assunção (2008) e Araújo (2008).

<sup>34</sup> Como a historiografia designou os negros participantes da Balaiada.

<sup>35</sup> É a data em que o Maranhão capitulou e passou a fazer parte do Brasil Independente, em 1822.

passado como um eterno contínuo. Ao comentar esses episódios, além de expressar sua opinião, a autora também dá voz ao seu pai, que, embora dono de escravos, posicionou-se contra o domínio português e defendeu os *balaios*.

Sobre Luiz Alves de Lima, futuro patrono do Exército Brasileiro e duque de Caxias, “pacificador” da Balaiada (1838-1841), afirmou Carvalho, C. (2000, p. 139-141): “No Rio Grande, o *pacificador* de Varsóvia, digo do Maranhão, defrontam caudilhos militares membros de um patriciado saturado de preconceitos aristocráticos e imbuído de desprezo à plebe”. Carlota se refere às atitudes diametralmente opostas de Luiz Alves de Lima com relação às duas revoltas – a Balaiada e a Farroupilha (1835-1845). “No Maranhão, o coronel Lima defronta homens do povo – armados de foices, enxadas, facões e espingardas de caça – pedindo direitos e liberdade.” (CARVALHO, C., 2000, p. 139).

Os revoltosos do Maranhão ou simplesmente *balaios*, como foram chamados, eram, em sua grande maioria, escravos e camponeses que lutavam contra a Lei dos Prefeitos<sup>36</sup> ou simplesmente a “lei do pega”. Ou seja, seus filhos e somente os seus eram compulsoriamente requisitados para servirem o Exército, enquanto os filhos dos fazendeiros aliados nunca eram convocados. “Homem da Corte, patricio, expoente dos privilégios de casta e de classe, o coronel Luiz Alves de Lima, representando o papel histórico do Conde de Berlasmont, teve o mesmo gesto de desprezo e a mesma palavra de desdém e escárnio: ‘Maltrapilhos! [...]’” (CARVALHO, C., 2000, p. 140). Sem se dar conta de que fazia história oral, Carlota recupera, em sua obra, muitas conversas ouvidas desde a mais tenra mocidade. Única mulher de uma família letrada, tinha acesso às poucas e boas bibliotecas que existiam em Grajaú, origem de sua afinidade com a história.

No Maranhão, o presidente da província Luiz Alves de Lima tinha o *dever* de castigar servos revoltados contra o chicote e o recrutamento. Eram povo e o soberbo patricio não podia dignamente tratar com ilotas ou plebeus capitaneados por um vaqueiro enroupado nas vestes que pertenceram a Prometeu ou Espártaco. (CARVALHO, C., 2000, p. 140).

---

<sup>36</sup> A reação centralizadora da política nacional no fim da regência criou o cargo de prefeito em 1838. No Maranhão e em outras províncias brasileiras, os prefeitos passaram então a substituir os juizes de paz no recrutamento de jovens para as fileiras do exército. O recrutamento compulsório servia para perseguir os inimigos políticos dos prefeitos (ASSUNÇÃO, 2008).

Carlota Carvalho faz ao seu modo uma história comparada, ao buscar em Roma e na Grécia antigas classes sociais sem nenhum direito político, econômico ou social e compara o tratamento a elas recebido com o dispensado aos Balaios no Maranhão pelo “pacificador” da Balaiada. Ela não entende a repressão como sendo atitude de um Estado escravocrata que precisava, a qualquer custo, reprimir exemplarmente os revoltosos, evitando, com isso, a eclosão de mais movimentos escravos em outras províncias.

Em outro trecho, a autora tenta subestimar o poderio militar dos Balaios, quando afirma “desprovidos de máquinas de guerra, de munição e de instrução militar e sem resistência organizada”. Sabe-se que embora dispersos e sem um comando unificado, mesmo não tendo todo o poderio bélico do Exército, os Balaios conseguiram intimidar e subverter a ordem vigente em grande parte do Maranhão, Piauí e Ceará.

Tornando evidenciadas as diferenças, Carlota Carvalho faz externar seu sentimento de nortista, (ainda não existia a categoria Nordeste), seu sentimento de sertaneja não se coaduna com o dos brasileiros do sul do país. Ela vê no tratamento desigual duas categorias de brasileiros: os brancos do sul e os negros escravos do Maranhão.

No Rio Grande do Sul, o general e barão tinha o dever de ser patriota, poupar irmãos, e só viu brasileiros. Todos eram brasileiros[...] e conveio num acordo em que os rebeldes conservaram os postos ou patentes que a si tinham dado e as posições oficiais. (CARVALHO, C., 2000, p. 140).

Mais uma vez Carlota Carvalho se utiliza da história comparada. “Ingenuamente” cobrava o mesmo tratamento que o Império brasileiro deu aos revoltos da Revolução Farroupilha. Era outro o contexto político. Aqui no Maranhão a revolta era de escravos. Como permitir que negros e escravos se rebelassem contra a ordem estabelecida? Conforme nos diz Carlota Carvalho (2000, p. 141):

No Maranhão, o presidente da província Luiz Alves de Lima não viu brasileiros com quem tratasse, ouvisse suas reclamações e com eles firmasse acordo, conservando-lhes as patentes e posições oficiais ou, ao menos, assegurando-lhes as garantias constitucionais, vida e liberdade que eram tudo quanto pediam.

A Balaiada aconteceu meio século antes da abolição da escravatura. A mentalidade prevalecente da época era de considerar o escravo africano como a única possibilidade de mão de obra barata. Ao afirmar que o presidente da província não viu no Maranhão “brasileiros”, Carlota vislumbra um sentimento de brasilidade que, naquele momento, não era tão importante. O Estado tinha por objetivo acabar com a revolta.

Carlota Carvalho não conseguiu compreender que uma revolta de negros escravos no Brasil imperial não seria tratada da mesma forma que uma revolta de chefes políticos brancos no sul do Império. O poder político dos líderes da rebelião Farroupilha não poderia ser comparado ao poder local dos rebeldes balaios maranhenses. Uma coisa é a insurgência de escravos negros contra seus proprietários e outra bem diferente é a possibilidade de separação de uma província do Império.

“Executor da lei?... Que lei autorizava os comandantes militares a matarem os prisioneiros no suplício do açoites?”. (CARVALO, C., 2000, p. 141). Carlota não vê negros rebelados no Maranhão, e sim cidadãos que lutam por igualdade de condições numa sociedade escravocrata. A elite maranhense exigiu do governo central a rendição dos rebelados e ofereceu condições para tal, pois sua economia encolheu visivelmente durante os anos do conflito.

“Reinou a ordem em Varsóvia. Do território do Maranhão haviam-se evaporado todas as idéias de liberdade e de integridade moral”. (CARVALO, C., 2000, p. 141). Carlota é realista com o “pacificador” do Maranhão e futuro patrono do Exército Nacional. Luiz Alves de Lima, após ter feito o acordo para que os rebeldes depusessem as armas, prendeu e humilhou o líder do movimento, fazendo-o ir a pé, acorrentado, de Aldeias Altas até São Luís. Dom Cosme Bento das Chagas, “Tutor e Imperador da Liberdade”, como se auto-designava o líder do movimento, popularmente conhecido como Negro Cosme, à frente de mais de três mil negros, tinha escrito uma das mais violentas páginas da história do Brasil Imperial.

Completando essa página de nossa história, Carlota Carvalho (2000, p. 141) afirma que, no Maranhão, ficou:

A ossada descarnada pelos urubus para escarnamento de utopistas niveladores e rebeldes. A obediência passiva de governados que não protestam. Chefes que ensinam essa obediência como dever cívico. Gestos tirânicos do Poder punindo os infratores desse dever. Direito consuetudinário pelo qual os bens dos rebeldes pertencem aos legais,



reavivado em 1899. Não podia ser mais edificante a obra do pacificador.

Carlota Carvalho foi historiadora dos principais acontecimentos do Maranhão no século XIX. Através da oralidade, soube da independência do Maranhão (1823) e da Balaiada (1838-1841). Assistiu no sertão do Maranhão aos desdobramentos da Abolição (1888) e da República (1889). Ela percebeu a permanência dos costumes políticos e com certeza se desencantou com o Maranhão do seu tempo, tão igual nas práticas políticas, econômicas e sociais ao Maranhão de seu avô. Assim, a autora encerra a primeira parte de sua obra.

A segunda parte da obra *O sertão*, intitulada *Descrições locais e história*, Carlota Carvalho é menos interpretativa e mais narrativa, concentrando seus esforços na descrição do nascimento das vilas e posteriormente das cidades da região sul do Maranhão, do sul do Pará e do norte de Goiás, indo até a foz do Amazonas.

Entretanto, um fato chama bastante atenção e é merecedor de um estudo à parte. Sem entrar em detalhes, Carlota Carvalho noticia que, na vila de Boa Vista, no norte de Goiás, divisa com o Maranhão, frei Francisco do Monte de São Victor chegou em 1840 com a missão de catequizar os índios apinagé. Boa Vista contava com escolas de bom nível para a época e ensinava meninos e meninas. O frade fechou as escolas, proibiu a leitura de livros, por serem considerados heréticos, queimou a biblioteca de um homem conhecido como Braga e depois o próprio homem foi incinerado numa fogueira na frente da igreja. O ensino passou a ser auricular no pátio da igreja, contemplando somente ensinamentos de religião, ministrados pelo sacristão Simplício ou pela beata Joana (CARVALHO, C., 2000, p. 88).

Carlota aborda temas como a educação colonial, que não legava ao povo uma consciência crítica. Trata também da inaptidão dos governantes, que poderiam, com pequenas obras, transformar o curso dos rios em hidrovias. Menciona ainda a despolitização do povo, que não fiscalizava o gasto do dinheiro público, brado esse que se faz ouvir ainda em nossos dias.

Carlota utilizou a terceira parte da obra para narrar sua viagem (1919) de São Luís ao Rio de Janeiro, tecendo comparações, a princípio, entre o sertão e o litoral. Depois, à medida que o paquete Acre vai se aproximando do sudeste brasileiro, as comparações deixam de ser entre o litoral e o sertão e passam a ser entre o sul e o norte do Brasil. No que ela intitulou *Notas de viagem*, Carlota vai descrevendo estado por

estado, suas impressões da costa e do que é possível avistar do navio que a conduzia. Comete os equívocos que ela tanto criticou na primeira parte de *O sertão*, quando afirma que alguns autores fazem as serras andarem ao sabor de um simples lápis.

#### 1.2.4 A interpretação de João Dunshee de Abranches Moura

Meu caro Promotor, como lhe afirmo nesta carta, que ora lhe passo às mãos para ler em viagem, o Grajaú é para mim uma esfinge; e, como não quero nem devo ser Édipo, procure decifrá-la você que tem talento e é filho da terra. (SILVA apud ABRANCHES, 1959, p. 62).

*A esfinge do Grajaú* é uma obra memorialista na qual o historiador, escritor, jornalista e deputado federal João Dunshee de Abranches Moura, maranhense de São Luís, tentou responder à provocação feita pelo então presidente da província do Maranhão José Moreira Alves da Silva (1888-1889), ao nomeá-lo, em 1888, promotor público para exercer o cargo no município de Barra do Corda, no centro-sul maranhense.

Disposta em vinte e três pequenos capítulos, podemos dividir a obra em três partes. Na primeira, o autor explica as razões que levaram o governador a nomeá-lo promotor, com a missão de ir a Grajaú e decifrar a “esfinge”. A segunda trata da viagem até Grajaú, sua intervenção como promotor e seus desdobramentos na política do sertão. E a terceira e última parte Dunshee de Abranches reservou à propaganda republicana, que culminou com a fundação do jornal *O Norte* e a sua decepção com a “República de mentira”.

Investido da função de promotor público, mas sabedor de “que sua verdadeira missão era fazer um inquérito secreto” (ABRANCHES, 1959, p. 59) para subsidiar o governador nas medidas a serem tomadas quando de seu regresso a São Luís, Abranches conversou com os beligerantes de ambos os partidos sobre os graves crimes perpetrados em Grajaú, os quais já duravam quarenta anos. Prosseguiam as ordens do governador: “finalmente, me informe com segurança sobre o valor moral das autoridades e dos homens, se é que os haja ainda, de mãos limpas e não manchadas de sangue e de atentado à propriedade e à honra de seus adversários.” (ABRANCHES, 1959, p. 59).

Dunshee de Abranches, que se tornara conhecido em São Luís do Maranhão pela sua ativa participação em prol da Abolição, aos vinte e um anos, tornou-se, protagonista e testemunha do movimento republicano que há muito havia surgido nos sertões maranhenses, mais precisamente nos municípios de Pastos Bons, Carolina, Riachão, Grajaú e Barra do Corda.

Portanto, *A esfinge do Grajaú* é, em realidade, uma mini-autobiografia, na qual o autor, como afirma Alberti (2004, p. 35), pratica um “resíduo de ação”, ou seja, está em permanente interatividade com seus personagens, alterando e influenciando na construção do passado, “de uma forma e não de outra”.

Escrita em 1940, pouco mais de meio século após os fatos terem acontecido, *A esfinge do Grajaú* descreve a experiência do autor como promotor público, buscando compreender as disputas políticas do sertão maranhense, mais precisamente do município de Grajaú. Segundo ele, seu principal objetivo era “restabelecer ali, custe o que custar, a ordem e o domínio da lei e da justiça.” (ABRANCHES, 1959, p. 115).

Acreditamos que a publicação tardia dessas memórias tenha sido motivada principalmente pelo advento da República – que, imaginava Abranches, viria redimir o Brasil e o Maranhão – e também por presumir que, com o novo regime político, as lutas partidárias deixavam de ter o significado de então. Enganou-se! As disputas prosseguiram até 1909 e prosseguiram até a morte ou emigração de seus principais protagonistas.

Os principais líderes dos partidos políticos da capital maranhense – tanto do Partido Conservador quanto do Partido Liberal – tinham interesses quase inconfessáveis em obter o controle político da região sul maranhense. Essas disputas políticas em Grajaú, que Abranches afirma terem sido locais, entre o conservador e situacionista (à época, o Cel. Francisco Araújo Costa e o oposicionista liberal Leão Rodrigues de Miranda Leda) e seus respectivos seguidores, eram bem mais complexas do que deixa entrever a abordagem feita pelo autor.

Se Dunshee de Abranches não tivesse ficado encantado com o “fascínio do vivido” diante dos homens que “mandavam” na região – alguns dos quais ele admirava, principalmente os liberais, embora só os conhecesse de nome –, teria percebido que naquele quadro político havia mais do que simples disputas partidárias, bem mais do que uma luta entre conservadores e liberais: havia uma questão de mando regional.

O controle político da região vinha sendo disputado acirradamente por liberais e conservadores. Nos últimos vinte e cinco anos do Império, com a agonia do governo

imperial, a situação se agravou. Os governantes do Maranhão, tanto do Partido Liberal quanto do Partido Conservador, passaram a fomentar e dar guarida a todos os excessos cometidos por seus partidários em Grajaú.

Perseguições políticas, prisões arbitrárias, saques a fazendas, assassinatos de adversários políticos, com acusações mútuas e aleivosias, levaram a uma verdadeira guerra civil no município, com repercussão no norte de Goiás (Boa Vista) e no sudeste do Pará (Conceição do Araguaia):

A soldadesca desenfreada invadia as fazendas, matava gado, roubava, deflorava moças indefesas e assim ia ficando rica. Habitantes das fazendas às vezes fugiam com medo de morrerem. Eles aí chegavam, não perguntavam por nada, invadiam as casas, forçavam os baús, roubando tudo o que encontravam. Comiam e abasteciam-se do bom e do melhor. Assim devastaram todo o sertão do Município de Grajaú. (PIRES, 1979, p. 76).

A reação dos chefes políticos sertanejos contra a tentativa de controle advindas das lideranças políticas de São Luís era a de armar bandos e enfrentar a polícia do partido no poder, matando ou morrendo. Os políticos locais praticavam os mesmos crimes combatidos quando estavam na oposição. Para isso, era necessário apenas que o partido ao qual pertenciam chegasse ao poder.

Quando a quantidade de policiais era muito superior ao bando armado pelo chefe local contrário ao partido no governo e o enfrentamento se tornava impossível, a única alternativa era comandar a retirada. Normalmente, os retirantes migravam para a “vizinha” Boa Vista, onde ficavam fora do alcance da lei. Foi, por exemplo, o que fez o Cel. Carlos Gomes Leitão. Para não ser trucidado levou parte de seu rebanho para a outra margem do rio Tocantins, estabeleceu-se em Boa Vista e deu continuidade à sua carreira de pecuarista e de chefe político, influenciando decisivamente na política da região (PALACÍN, 1990).

O governador Moreira Alves e o promotor Dunshee de Abranches, este último vivenciando os acontecimentos *in loco*, não tiveram a percepção de que os chefes políticos de Grajaú, a princípio, não tinham maiores compromissos com os partidos Conservador e Liberal. Daí terem relutado tanto em aceitar o controle político proveniente da capital.

Alguns, como Militão Bandeira, eram ativistas políticos desde os acontecimentos da Revolução Pernambucana de 1817, tinham sido favoráveis à

Independência do Brasil e do Maranhão (1823), à Confederação do Equador, em 1824, e à Setembrada, em 1831, assim como apoiaram Balaiada e os balaios. Outros, como José Bento Moreira, foi contra esses movimentos por defender interesses próprios e ficaram marcados na região como traidores. A disputa local era por acúmulo de riqueza e poder. Esses chefes políticos eram ricos. O capitão-mor Antônio Bandeira “legou grande riqueza em dinheiro, escravos e fazendas de gado ao seu filho Militão Bandeira de Barros.” (CARVALHO, C., 2000, p. 107).

José Bento Moreira era paulista, descendente de bandeirantes. Rico comerciante, estabeleceu-se em Grajaú, onde os oprimidos por Militão Bandeira logo procuraram sua proteção. Formou-se, então, uma oposição ao “dono” de Grajaú. Foi a disputa pelo controle político total e pelo acúmulo de riquezas que fez “durante anos a vida do sertão maranhense girar em torno desses dois homens, sem que um deles conseguisse liquidar o adversário.” (VIVEIROS, 1957, p. 184).

As divergências políticas e pessoais se agravaram<sup>37</sup>, quando Militão Bandeira Barros, o líder bem-te-vi<sup>38</sup>, depois juiz de paz e tenente coronel da Guarda Nacional foi preso em 1839, acusado pela morte do padre Antônio do Rosário Cardozo, cuja “audácia” de ter explicitado num júri popular presidido por Militão que não aceitaria a sentença dada por um negro (CARVALHO, C., 2000, p. 142).

O Maranhão, nessa época, vivia o auge da Balaiada, e pelo sertão ela passava como um rastilho de pólvora. Bento José Moreira imaginou que mais um negro desapareceria na Revolução. E aproveitou a prisão de Militão Bandeira para invadir, saquear e apropriar-se de seus bens (APEM Secretaria do Governo. Guarda Nacional. Setor de Avulsos 26.04.1847). Ao retornar da prisão, Militão Bandeira tentou reaver seus bens, mas não conseguiu. Enviou inúmeras cartas e ofícios aos governadores do Maranhão, evitando, contudo, usar métodos pouco ortodoxos e voltar a ser preso.

A família Leda, tão mencionada por Parsondas de Carvalho e Dunshee de Abranches, foi alcançada pelo litígio quando Antônio Rodrigues de Miranda Leda se uniu pelo matrimônio com Leocádia Moreira, filha de Bento Moreira. A união das famílias tornou os Leda inimigos de Militão Bandeira, Viveiros (1957, p. 184) diz:

---

<sup>37</sup> Novamente chamamos atenção para o mesmo fato, ou seja, cada autor que utilizamos aqui, atribui uma razão diferente para os conflitos do Grajaú.

<sup>38</sup> Para maiores informações sobre o Bem te vis no Maranhão no século XIX, consultar: Assunção (2008); Janotti (1983); Magalhães (1989).

Conta-se que Barros, mesmo na hora da morte, lamentava desaparecer do mundo sem haver destruído os Moreiras e não ficar na Chapada um homem capaz de fazê-lo, ao que, da penumbra de um canto do aposento, partiu de um menino, protegido da casa, esta promessa de consolo: 'Fico eu'. Era Francisco Araújo Costa, piauiense, emigrante, que aparecera na Chapada e se abrigara sob a proteção de Barros. Cumpriu a promessa. Anos passados, era o chefe do Partido Conservador na Chapada e movia luta implacável contra os Moreiras e os Ledas.

A disputa atravessou gerações e chegou a Leão Leda, um homem ilustrado, que estudara no Liceu Maranhense, onde concluiu um curso equivalente ao ensino médio de hoje, uma raridade para um homem do sertão de sua época. Assim como Militão, seus ancestrais haviam participado de todas as lutas acima mencionadas. Como vemos, as duas facções tinham a princípio as mesmas ideologias e origem.

Abranches se apresenta aos leitores como sendo o único “depositário” dos fatos. Sua condição de intelectual e homem da justiça lhe permitia crer na ilusão do testemunho como tomada de consciência imediata, de primeira mão, autêntica, fiel à experiência histórica. Esquecia-se, porém, de sua pouca idade e de sua total inexperiência no mundo dos sertões e da política sertaneja. Dunshee de Abranches vai narrando os fatos, interpretando-os, bem como julgando a si mesmo e aos demais, ora fatos, ora subjetividade e quer dar-nos a entender que não há outra interpretação dos fatos senão a sua (PORTELLI, 1996, p. 1-2).

Dunshee de Abranches escreve uma memória histórica com um estilo bem característico do seu tempo, e nem podia ser diferente. Escreve uma memória de heróis, de homens destemidos, predestinados, que, apesar das imensas dificuldades cotidianas de toda sorte, tinham a missão de fundar um Brasil justo, onde não houvesse o centralismo político e imperasse a igualdade. Com esse intento, muitos emigraram para o interior da Amazônia e lá fundaram vilas e cidades. Porém, nenhuma como as descritas por Abranches.

Marabá e Conceição do Araguaia, no Pará, cidades fundadas ou densamente povoadas por emigrados maranhenses e nordestinos, viveram todo o ódio político levado do Grajaú. A essa herança podemos juntar a “febre” do caucho e depois da castanha. As disputas por grandes áreas produtoras de borracha e, mais tarde, pelos ricos castanhais fizeram uma nova cartografia da Guerra do Grajaú, já que ela havia se instalado também em Boa Vista, Goiás. As lutas políticas originadas no Grajaú estavam agora em três estados. Grajaú era o centro irradiador de lutas políticas.

À época, Abranches não tinha elementos para compreender que a principal fonte da história oral são pessoas, e ninguém que se proponha a ter sua história contada por outrem aceita reduzir sua própria a algo que não seja interessante de ser contado, pois recordar e narrar já implicam interpretar (PORTELLI, 1996, p. 2).

Viajando em cumprimento da “missão secreta” entre os municípios de Barra do Corda e Grajaú, para onde se dirigia a fim de ouvir as partes conflitantes, Abranches pernitoiu, a propósito, na Fazenda Sibéria, de propriedade da família Leda.

O professor Luís Leda, irmão de Leão Leda, o principal protagonista do Partido Liberal em Grajaú, sabedor de que Abranches era o novo promotor da comarca e republicano convicto, apresentou a história da região e de sua família, fazendo um longo e acalorado discurso ao justificar as lutas políticas travadas no alto sertão. Segundo Abranches (1959, p. 101-102), teria lhe dito o professor:

Eu tinha a idade de oito anos e já viviam a Chapada (Grajaú) e outras comarcas do sertão ensopadas de sangue. Desgraçadamente, já não digo na Corte, os governos imperiais e as classes letradas, mas, mesmo na nossa Capital, os políticos e os homens cultos ignoram o que somos verdadeiramente e quanto vale a alma dos sertões!...

[...] sim, meu caro Doutor, os nossos próprios conterrâneos e, com eles, as figuras mais em evidência dos círculos políticos e sociais do Maranhão nos desconhecem. Para eles, os que vivem nestas esquecidas paragens não são criaturas humanas; são animais menos tratáveis e mais ferozes do que os índios que vegetam mais ou menos domesticados por estas bandas. Ignoram inteiramente as nossas origens e tradições. Estou mesmo certo de que, ao partir para assumir seu cargo, não faltou quem lhe dissesse em São Luís que a Barra do Corda foi uma povoação fundada por um troço de retirantes e cearenses, fustigados da sua terra natal pela miséria e pela fome. Acrescentaram naturalmente que a Chapada e todos os povoados do alto sertão tiveram os seus *bandeirantes*, constituídos por assassinos, ladrões e bandidos de toda a sorte, fugidos das cadeias de Caxias, do Piauí, Ceará, Pernambuco e Bahia.

[...] Pois bem, meu caro Doutor, se um moço inteligente e sensato como o senhor se dispusesse estudar a história destes sertões, ficaria estupefato ante tão monstruosas aleivosias. Reconheceria bem depressa que os povos que por aqui habitam não são, como se afirma na Capital, um conglomerado de retirantes das províncias vizinhas flageladas pelas secas, nem descendestes de bandeirantes que, como São Paulo e outras províncias, rasgaram as matas virgens dominados pela sede do ouro, sem bárbaros aventureiros que se fixaram nas nossas melhores regiões, desalojando cruelmente os silvícolas e caçando-os como feras. De mistura com essa borra de gente de baixos instintos, como existe nos nossos grandes centros civilizados e até na Corte, com os seus facinorosos capoeiras, verificaria o meu ilustre amigo que o que nós chamamos com justo orgulho patriótico, a alma nobre dos sertões é constituído por uma raça de homens de honra e de

espírito forte, decididos e libertados de preconceitos vis, a lutarem incessantemente contra o despotismo e a opressão. O sangue, que nos corre nas veias, foi em boa parte derramado na defesa da Independência e das grandes causas nacionais. Com efeito, dos primeiros povoadores destas terras, a parte pensante, para não dizer a parte sã e de boa estirpe, originou-se dos patriotas que, tendo lutado para redimir o Brasil do jugo colonial, acabaram sendo perseguidos e trucidados pelos vencidos da véspera, na maioria estrangeiros, aos quais os governos imperiais deram logo braço-forte, restituindo-lhes o poder e armando-os de barão e cutelos contra os cabeças do partido brasileiro. E isso não é para admirar. A liberdade, meu amigo, em todos os tempos, tem sido eternamente a guilhotina dos que por Ela se batem e se sacrificam.

Luís Leda conseguiu seu intento. Seu desabafo diante de uma autoridade constituída, representante do governo provincial especialmente nomeado e enviado ao cenário dos conflitos para, depois de analisar imparcialmente o litígio, subsidiar o governador para que a solução do conflito fosse a melhor possível, calou fundo o jovem promotor.

Todas as dificuldades vivenciadas pelos sertanejos maranhenses estavam contidas no discurso do professor Luís Leda, do abandono pelo poder público, principalmente em relação às estradas, até o preconceito contra os “retirantes” e “baianos”; das costumeiras e consecutivas missões de chefes policiais e do envio de tropas contra os líderes locais até os processos aleivosos movidos contra esses mesmos chefes.

Luís Leda se esqueceu propositalmente de comentar as atrocidades cometidas por seus partidários, nem mesmo as mencionou. Enalteceu os feitos de seus antepassados, realçou a “a alma nobre dos sertões” e justificou o injustificável. Havia um culto à desobediência às leis.

Acreditamos que a grande quantidade de governantes maranhenses entre 1823 e 1840 – dezenove no total e noventa e dois no Segundo Reinado, perfazendo uma média de quase dois governos por ano –, o dualismo político reinante no Brasil e conseqüentemente no Maranhão nesse período, além das interinidades, que por vezes se prolongavam mais que os governos efetivos, muito contribuíram para o estado de beligerância reinante no sertão, mais precisamente em Grajaú.



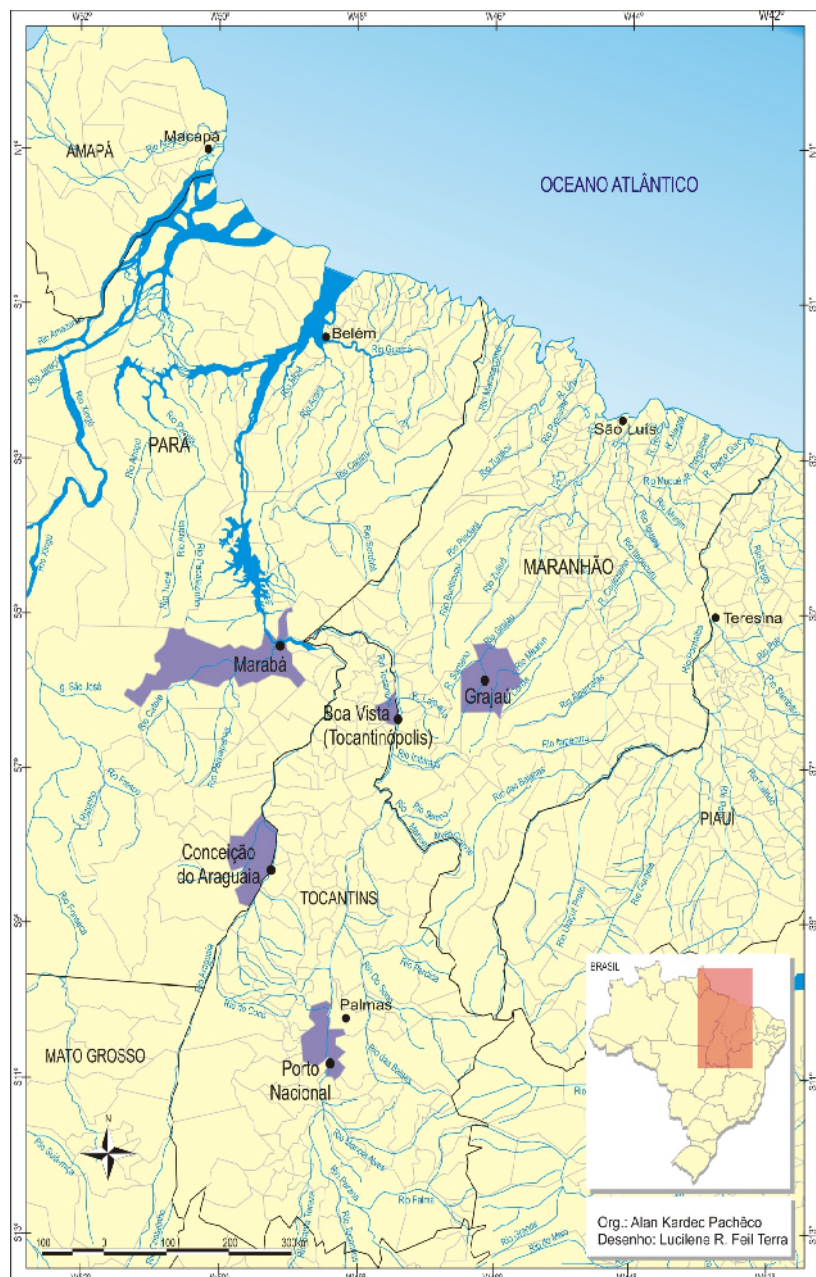


Figura 6 - Mapa da Irradiação dos Conflitos da Guerra do Leda

Entre 1868 e 1889, o clã dos Moreira comandou o Partido Liberal em Grajaú. Com a morte do líder Francisco Moreira, em 1887, o comando foi entregue ao coronel Leão Leda, cuja chefia coincidiu com a direção do Partido Conservador, exercida pelo major Francisco Araújo Costa, a quem nos referimos anteriormente.

Ao narrar os fatos meio século depois, Abranches o fez com entusiasmo pueril. Abraçou a causa dos chefes políticos liberais do Grajaú a ponto de esquecer as atrocidades por eles cometidas e, em seu relatório “secreto”, escreveu:

[...] o que havia nos sertões da província não era, como proclamavam a imprensa facciosa, o banditismo a serviço das ambições e dos planos ocultos dos dois partidos monárquicos em luta dissolvente e feroz em todo o País; mas o que se podia chamar – o **caudilhismo literário**. Esses caudilhos sertanejos, dentre os quais Leão Leda, simbolizavam em Maranhão o tipo mais representativo, não eram meros instrumentos nas mãos dos políticos, nem jagunços boçais e cangaceiros ladravazes, assoldados para cometer distúrbios e massacres a fim de que triunfassem nas urnas candidatos às altas posições no Parlamento ou na Administração do Império. Eles tinham, ao contrário, vontade própria e idéias e ideais **mais ou menos justos** ou **justificáveis**. E, acima de tudo, a causa principal de suas **agitações** e **rebeldias** era que não suportavam a centralização do Império, garroteando as províncias, e o mandonismo dos régulos provinciais asfixiando os municípios. (ABRANCHES, 1959, p. 183-184, grifo meu).

Ao chamar os crimes praticados pelos chefes políticos liberais de Grajaú de **agitações** e **rebeldias**, Abranches economiza a verdade e ao afirmar que os crimes eram **mais ou menos justos** ou **justificáveis**, o promotor, sem perceber, capitulou, além de inovar com a expressão **caudilhismo literário**. Para ele, os homens bons, os patriotas, eram os antigos liberais agora republicanos.

Ao longo de suas memórias contidas na obra em análise, Abranches, por vezes, confunde ideal e subjetividade com os fatos acontecidos. Ele minimiza os crimes cometidos pelos chefes políticos contrários à monarquia e já republicanos, suas **rebeldias** eram **mais ou menos justificáveis**, pois o que importava era o subjetivismo desses caudilhos, todos bem intencionados na construção de um “Brasil livre”.

Outro aspecto não menos interessante na obra *A esfinge do Grajaú* é a correlação entre observador e observados. Sem perceber, Abranches estabelece sua própria condição de influir na história. Embora se trate de uma narrativa transparente, como poderemos saber se os crimes praticados pelos chefes liberais eram apenas a forma subjetiva de lutar contra a centralização do Império? Se tomarmos como resposta essas afirmações de Abranches, o fim de alguns desses caudilhos<sup>39</sup>, a resposta é um contundente não.

Abranches não decifrou a esfinge do Grajaú, os hediondos crimes cessaram em razão de seus principais protagonistas terem emigrado para os vizinhos estados de Goiás e Pará. Lá exerceram as mesmas práticas políticas de desmando, desobediência às leis, saques, assassinatos e perseguição aos inimigos. Pagaram com suas próprias vidas como

---

<sup>39</sup> Leão Leda foi assassinado em 11 de março de 1909, em Conceição do Araguaia, Pará. A história de Carlos Gomes Leitão é retratada por Silva (1935).

foi o caso de Leão Leda e do coronel Carlos Gomes Leitão, o coronel Francisco Araújo Costa emigrou para São Luís.

A ausência do Estado na fase inicial da ocupação das terras indígenas nos sertões dos Pastos Bons e o fato de a colonização ter sido feita pela iniciativa privada geraram tensões entre o sul e o norte do Maranhão.

O mandonismo dos chefes políticos sertanejos, as disputas interfamiliares e a utilização da violência armada para a resolução desses conflitos foi uma característica dessa colonização, assim como foi a pouca utilização da mão de obra escrava, sobretudo na pecuária, base de toda a economia do sertão. Não menos marcante foi a rebeldia e a não aceitação do controle político no sul maranhense pelos políticos do litoral.

### **1.2.5 A interpretação da historiadora Maria do Socorro C. Cabral**

Maria do Socorro Coelho Cabral nasceu em Balsas, município localizado no sul maranhense, parte do sertão outrora chamado “Pastos Bons”. Historiadora de formação, foi professora da Universidade Federal do Maranhão e doutorou-se pela Universidade de São Paulo em 1992, mesmo ano em que publicou sua tese, *Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão*, obra que passamos agora a analisar.

A autora inova o debate historiográfico maranhense ao tratar da colonização do Maranhão, realizada, por duas frentes expansionistas distintas. Uma litorânea, iniciada logo após a expulsão dos franceses, e que se interiorizou usando os rios como caminhos naturais, com o apoio da Igreja e do Estado português, tendo como base econômica a agro exportação.

Aproximadamente um século depois, a segunda frente expansionista, vinda dos sertões da Bahia e de Pernambuco, chegou ao Maranhão pelo sul, após a ocupação dos vales dos rios São Francisco e Parnaíba. Essa frente foi promovida por fazendeiros à procura de terras férteis para a pastagem do gado e o cultivo de suas roças.

Socorro Cabral afirma que ambas as frentes se utilizaram dos mesmos métodos de ocupação: dizimação dos autóctones e ocupação de terras doadas pela Coroa portuguesa sob a forma de sesmarias. Contudo, há profundas diferenças entre os colonizados das duas frentes, inclusive nos traços sociais e culturais perceptíveis ainda nos dias atuais.

Obra bastante utilizada por estudantes e professores de história maranhenses, o trabalho de Socorro Cabral sobre a ocupação do sul do Maranhão, após um intervalo de sessenta e oito anos do último estudo sobre o sertão, é indiscutivelmente pioneiro. Não obstante o pioneirismo, cometeu alguns equívocos.

Ao comentar sobre os projetos contidos no *Roteiro do Maranhão a Goiás pela Capitania do Piauí*, que o autor João Pereira Caldas propôs para o sul do Maranhão, Cabral (1992, p. 33, grifo nosso) afirma:

Como objetivos do projeto, destacam-se povoamento da área, redução dos índios, exploração da navegação do Tocantins, abastecimento do Pará e a criação se possível de uma nova Capitania, compreendendo o sul do Maranhão e sul do Pará.

**Surgem, nessa época, portanto, as primeiras idéias de separação do sul do Maranhão.**

Pereira Caldas apresentava como projeto uma grande redução indígena compreendendo o noroeste da capitania do Maranhão e o sul do Pará, densas áreas habitadas por “nações Silvestres”, e a criação de uma nova capitania abrangendo terras das quatro capitanias, fronteiras entre si e que estavam distantes de suas respectivas sedes administrativas. Assim se expressou Caldas (1900, p. 100-101):

Logo além dos fins, que tem o referido Projeto, de reduzir a nossa sujeição uma grande parte das nações Silvestres, de procurar com elas adiantar a cultura das Capitanias do Maranhão, e Pará, ou de dar princípio a se estabelecer uma nova Capitania entre o Maranhão e Pará, Piauí e Goiás; deve-se também ter por fim do mesmo Projeto o procurar-se a subsistência do Pará.

A proposição de Caldas da criação da nova capitania a ser criada incluí os territórios “entre o Maranhão e Pará, Piauí e Goiás”. Tratava-se de uma proposta bastante compreensível. O norte de Goiás estava a aproximadamente trezentas léguas da capital e não tinha estradas. As mesmas dificuldades eram encontradas pelos habitantes do sul das capitanias do Maranhão, Piauí e Pará. Outro aspecto interessante a avaliar é o fato do projeto de criação de uma nova capitania ter sido proposto por um agente da Coroa, para facilitar a exploração da Colônia e melhorar sua fiscalização administrativa.

Afirmar que “**surgem, nessa época, portanto, as primeiras idéias de separação do sul do Maranhão**” (CABRAL, 1992, p. 33, grifo nosso) é no mínimo um

grande equívoco, senão vejamos. O texto de Caldas, como afirmamos anteriormente, é provavelmente de 1790 e não existia entre os colonos um sentimento de maranhensidade no norte, sequer no sul: essa identidade cultural ainda não havia sido construída.

O mais próximo do que disse Cabral, está em Abranches (1959, p. 185, grifos nosso). Segundo o autor de *A esfinge do Grajaú*, teria lhe dito o coronel Carlos Gomes Leitão:

Meu jovem doutor, reflita bem no que lhe digo, todos estes sertões de aquém e além Tocantins (rio) e, com eles, as vastas regiões que se estendem pelo Araguaia afora, em nada se assemelham ao resto das nossas províncias, quer pelo caráter, quer pelos sentimentos dos seus povos, e deveriam constituir uma nova divisão autônoma do Brasil. **E escreva mais: se as coisas não mudarem e continuarem estes rincões abandonados, oprimidos e massacrados pelos governos, acabarão no futuro por formar um Estado independente, talvez uma vasta República.** E, nesse dia, a nossa Pátria, que não soube compreender o Grito do Ipiranga, permanecendo escravizada ao estrangeiro, **é possível que tome enfim coragem e se liberte de verdade, soltando o Grito dos Sertões!**

O velho chefe político acertou em suas previsões políticas. Um novo mapa geopolítico da região por ele citado se configurou. O estado do Tocantins foi criado pela Constituinte de 1988, separando-se do norte do Estado de Goiás. Tramita na Câmara Federal o projeto de criação do Estado do Maranhão do Sul, com plebiscito já aprovado. Existe, ainda, a possibilidade de criação de um novo Estado, a ser desmembrado do sul do Estado do Pará e que provavelmente será chamado de Carajás. Os motivos alegados pelos atuais habitantes são os mesmos citados pelo velho cacique político Leitão: “se as coisas não mudarem e continuarem estes rincões abandonados...”. (ABRANCHES, 1959, p. 185). Ao se referir ao trabalho de demarcação das fronteiras das Capitânicas do Maranhão e de Goiás executado por Francisco de Paula Ribeiro<sup>40</sup>, Cabral (1992, p. 35, grifo nosso) comete outro equívoco quando declara: “a sua eficiência no desempenho da missão de demarcação de limites deveu-se, em grande parte, à **assinatura, em 9 de julho de 1819, do Auto da Demarcação**, favorável ao Maranhão”.

---

<sup>40</sup> Cabral (1992, p. 34) cita as seguintes obras de Francisco de Paula Ribeiro: Descrição do território de Pastos Bons nos sertões do Maranhão; Roteiro de viagem que fez o Capitão Francisco de Paula Ribeiro às fronteiras da Capitania do Maranhão e de Goiás, no ano de 1815, em serviço de S. M. Fidelíssima; e as Memórias sobre as Nações Gentias

Utilizamos, para contestar tal afirmação, a mesma fonte usada por Cabral (1992, p. 40), que afirma: “O trabalho de Cândido Mendes possui, portanto, enorme valor como fonte informativa da memória da região, menos pelo texto em si, mais pela documentação por ele coligida”. O documento coligido se encontra na obra de Almeida (1852, p. 2 -7- 8 -10 -15 e II - IV e IX):

Art.1º Os limites entre as Províncias de Goiás e Maranhão são os rios Manoel Alves Grande desde sua embocadura no rio Tocantins, procurando suas primeiras vertentes até encontrar o rio Parnaíba, e o dito rio Tocantins desde a foz do Manoel Alves Grande até a do Araguaia, no presídio de S. João de Duas Barras, conforme se acha determinado no auto de demarcação, **celebrado em 9 de julho de 1816**, em cumprimento do Aviso de 11 de Agosto de 1813.  
Art. 2º Ficam revogadas as leis e disposições em contrário.  
Paço da Câmara dos Deputados 30 de Agosto de 1838.

A obra acima mencionada por Cabral aponta a data **de 1816**, e **não** 1819, como diz a autora de *Caminhos do gado*. A viagem demarcatória feita por Francisco de Paula Ribeiro aconteceu em 1815 e a ela já nos referimos.

Ao se referir à obra de Carlota Carvalho, Cabral (1992, p. 41) comete dois equívocos. Um quando afirma: “Carlota e o irmão tornaram-se, como o avô, professores autodidatas, exercendo essa função, durante um certo tempo, na Ilha de Bailique, no Amazonas”. O arquipélago de Bailique pertence atualmente ao estado do Amapá e quando Carlota Carvalho lá foi professora pertencia ao estado do Pará. Esse arquipélago fica em frente à foz do rio Amazonas, no oceano Atlântico, e não no estado do Amazonas.

O outro equívoco cometido por Cabral (1992) é quando ela comenta sobre a primeira parte da obra de Carlota Carvalho, especificamente com referência ao que essa autora escreveu sobre a Balaiada. Diz Cabral (1992, p. 42): “Nela há uma descrição crítica e abrangente do processo de formação social do sertão e dos dois movimentos políticos maranhenses, o de adesão à independência, em 1823, e a Balaiada, 1839-1841”.

Cabral apoiou sua afirmação no título da obra de Domingos José Gonçalves de Magalhães<sup>41</sup>. A impressão que fica em relação a esse equívoco de Cabral é, uma grande

---

<sup>41</sup> Gonçalves de Magalhães foi o historiador “oficial” da Balaiada. Convidado por Luiz Alves de Lima e Silva, futuro Duque de Caxias, veio ao Maranhão como seu secretário e escreveu a *Memória histórica e documentada da Revolução da Província do Maranhão desde 1839 até 1841*.

distração ou não tenha chegado a ler o fim da primeira página do trabalho de Magalhães (1989, p.15), onde se lê: “Por isso tomo sobre mim escrever a história da rebelião da província do Maranhão, a qual manifestou-se em dezembro de 1838, posto que suas causas morais tenham mais anterior data”. Todos quantos estudaram a Balaiada datam seu **início em 1838**. Assim foram Carlota Carvalho (2000), Assunção (2008), Araújo (2008), apenas para citar alguns.

Apesar desses pequenos equívocos, Cabral fez uma obra instigante. Muitas das obras por ela citadas eram extremamente raras até a década de noventa do século passado. Carlota Carvalho foi reeditada em 2000, Francisco de Paula Ribeiro em 2005, Cândido Mendes de Almeida em 2007 e Sebastião Gomes da Silva Berford em 2008, para citar apenas alguns exemplos.

Cabral faz uma ligeira observação sobre a falta de identidade entre os maranhenses do sul – sertanejos – e os do litoral. A ausência de identidade, segundo a autora, está na raiz da colonização de ambas as regiões, acrescidas dos tipos humanos que a fizeram.

Faz realçar, em sua obra, o sentimento do homem do sertão pela terra e, retomando Carlota Carvalho e Dunshee de Abranches, afirma que os sertanejos estão “libertos de preconceitos vis” são “homens de honra” de “espírito forte e altivo”, “decididos” e “devotados a lutar contra o despotismo e a opressão”.

Os autores aqui apresentados com os quais dialogamos são originais nas suas interpretações sobre o sul da capitania / província / estado do Maranhão. Os militares que a serviço da Coroa portuguesa fizeram uma nova cartografia do sertão maranhenses, assim como os “filhos do sertão”, com exceção de Cândido Mendes de Almeida e Dunshee de Abranches deram suas valiosas contribuições narrando o que julgaram ser os principais acontecimentos.

## CAPÍTULO II

### A DINÂMICA DO RIO GRAJAÚ

Os caminhos ásperos e de muitas águas. (HOLANDA, 2000, p. 192).

#### **2.1 A exploração e a navegação no rio Grajaú**

Fernand Braudel (1997; 1998; 1998), autor de uma obra “sem a qual é impossível compreender o mundo que surgiu da Revolução Industrial e da Revolução Francesa”, mostrou uma história das Estruturas do cotidiano, através das quais se assistem aos “jogos das trocas” e se pode perceber que “o tempo do mundo e a história do mundo não é um rio, são rios”. Por meio deles, pode-se perceber “as temporalidades de longa e muito longa duração, as conjunturas lentas e menos lentas, os desvios rápidos, alguns instantâneos, sendo os mais curtos muitas vezes os mais fáceis de detectar.” (BRAUDEL, 1998, p. 8). É esse tempo lento, são essas estruturas de um cotidiano extremamente simples, de estruturas tão poucas, que quase não cabe no plural. A história que se quer interpretar e narrar é a história passada no rio Grajaú e em seu entorno. Sabe-se que essa não é a totalidade da história dos homens e mulheres que construíram a história do Maranhão, mas apenas uma parte dessa história que se quer maranhensizar.

Outro autor que elaborou uma obra significativa com o tema rio e navegação foi Lucien Fèbvre, com *O Reno*, escrito em 1931 e publicado em 1935, com a especial intenção do autor de se contrapor ao mito de um “Reno alemão”. (FÈBVRE, 2000). Esse foi um rio que ouviu a marcha dos exércitos e a explosão das bombas. Hitler o usou como última linha de defesa para proteger a Alemanha. Em pleno Nazismo, Fèbvre via o Reno como um rio europeu, que unia países e culturas, mais do que apenas um eventual divisor natural da fronteira entre alguns países europeus, “o Reno como o traço de união.” (FÈBVRE, 2000, p. 81).

Na América portuguesa, durante o século XIX, período crítico de formação da identidade nacional brasileira, o conhecimento dos rios teve importante papel na construção desse processo identitário. Os rios São Francisco, Amazonas, Tietê, Tocantins e Paraná foram “eleitos” os principais rios do Brasil, para citar apenas esses como exemplos. Os trabalhos sobre esses rios mereceram, em determinados momentos



da história nacional, uma simpática acolhida por parte da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, que publicava, desde sua criação, memórias relativas às viagens fluviais que vieram a se tornar verdadeiros roteiros sobre as “estradas móveis” do Brasil.

Os rios brasileiros foram objeto de pesquisas acuradas, tornaram-se cenários de histórias ficcionais ou não, de importantes autores nacionais e estrangeiros. Apenas para citar alguns: Capistrano de Abreu (1963); Sérgio Buarque de Holanda (2000); José de Alencar (1984); Euclides da Cunha (1999). Esses autores e seus trabalhos, aliados à necessidade de conhecimento de inúmeros rios “regionais” por todo o território nacional, influenciaram sobremaneira diversos outros trabalhos com os mesmos temas rio e navegação. Dentre outros, pode-se destacar: Coelho (2002), Dodt (1981), Doles (1973), Domingues Neto (2001), Espíndola (2005), Florence (2007), Gandara (2008), Juzarte (1999), Leonardi (1996, 1999), Machado (2002), Mendonça (1785), Moraes (1995), Moura (1917), Neves (1998), Paternostro (1945), Rodrigues (1945), Sampaio (2002), Santos (2003), Silva (2004), Tocantins (1983), Walle (2006).

Dentre os rios maranhenses, o mais “estudado” foi o Itapecuru<sup>42</sup>, objeto de quatro roteiros de viagens: Caldas (1900), Berford (1810), Ribeiro (1848) e Mendonça (1785). Embora outros rios tenham sido mencionados, foi pelo Itapecuru que os colonizadores portugueses estabelecidos na ilha de São Luís adentraram rumo ao sul da província e em suas ribeiras foram construindo fazendas, vilas e posteriormente cidades. Ao final do século XX, foram produzidos outros estudos sobre os rios maranhenses, em especial sobre o rio Mearim: Fernandes (2004) e Soares (2005), além de um mais genérico, Cantanhêde (1999).

O rio Grajaú foi cenário de um romance indígena ambientado em suas águas e em aldeias situadas próximo às suas margens. A obra, intitulada *O tupinambá*, de autoria de Bispo (1931, p. 1)<sup>43</sup>, foi publicada em São Luís em 1931. Romance em trinta

---

<sup>42</sup> Por abastecer várias cidades maranhenses, inclusive a capital, São Luís, e alimentar a indústria de alumínio Alcoa com água para lavar a bauxita antes de sua transformação em alumina, e segundo especialistas não suportar mais a vazão de suas águas para tais feitos, o rio Itapecuru tem merecido das autoridades maranhenses mais publicidade do que propriamente cuidado.

<sup>43</sup> Conforme Coelho Netto (1979, p. 186-187), Cândido Pereira de Sousa Bispo, jornalista, professor, homem a serviço cultura, nasceu em São Benedito do Baixão, município de Grajaú. Estudou em Barra do Corda e militou na imprensa em Barra do Corda e São Luís. Em 1915, dirigiu o jornal *O imparcial* e frequentou a Oficina Literária João Lisboa. Depois fixou residência em Marabá, na região tocantina, fundou um colégio, o Grêmio Literário Esperança, e criou o jornal *O fiscal*. Em 1917, chegou a Belém, onde criou mais um jornal, *A evolução*. Em Altamira, no interior do Pará, fundou um colégio e um jornal, o *Athenas*. Em 1920, voltou a Grajaú, onde editou o *Echo do Sertão* e fundou a escola Isaac Martins. Em seguida, foi novamente para São Luís, colaborou no jornal *Diário de São Luís* e criou a revista *O sertão*.

e dois capítulos, narra o amor de um índio tupinambá chamado Itapucu, “que fez perante os reis de França um notável discurso, em que confirmava a aliança feita entre seu povo e aquela nação. A heroína é uma guajajara<sup>44</sup> do médio Grajaú”. Segundo o autor, a obra se prende à dominação francesa da ilha de São Luís e termina com a “famigerada batalha de Guaxenduba<sup>45</sup>”. Chamando a ilha de Upaon-Açu<sup>46</sup> de “a Ipauassu dos Selvagens”, Bispo (1931, p. 1) convida o leitor conclamando: “se te interessas, deveras, pelas coisas selvagens de nosso precioso Brasil, debes ler O tupinambá, onde hás de encontrar muito do que se relaciona com a tradição, crenças e costumes de nossos irmãos da selva”.

Entretanto, a primeira notícia que nos chegou sobre o rio Grajaú foi legada por Claude d’Abbeville, membro da missão francesa que, em 1612, tentou estabelecer na ilha do Maranhão a França Equinocial. Em sua narrativa, ao mencionar alguns rios maranhenses, diz D’Abbeville (1975, p. 137): “mais acima ainda encontra-se o Uaieup<sup>47</sup> que também é afluente do Meari. Por essa razão é o Meari caudaloso e maravilhosamente rápido em sua foz”. O padre capuchinho estava se referindo ao rio Grajaú.

La Ravardière, outro francês que esteve na mesma missão da qual d’Abbeville era um dos catequistas, deixou sobre o rio Grajaú o seguinte relato intitulado A conquista do Grajaú (BEUGNON; MORAES, 2001, p. 57-58):

Depois disto feito, mandei Monsieur Du Prat a um rio chamado Grajahu há 200 léguas daqui com trinta franceses e alguns escravos de uma nação de tapuias que fica sobre este rio. A qual a gente havendo navegado com imaginação certa de nos achar, ou perto ou longe, tanta diligência fizeram até que nossos línguas os descobriram, e lhe deram a entender que os queríamos por amigo perto de nós outros; e assim os obrigaram a trabalhar em fazer canoas para se virem, e nas que tinham se embarcado logo três, ou quatro aldeias, e se vieram a esta ilha, e depois deles os demais com o dito senhor Du Prat.

La Ravardière exagerou na distância entre a Ilha do Maranhão (São Luís) e o destino final da viagem de exploração ao rio Grajaú, que ficava a pouco mais de cem

No Rio de Janeiro, foi colaborador das revistas *A política*, *Revista escolar* e *Revista tupy*. Escreveu ainda o livro *Isaac Martins e a República no Maranhão*.

<sup>44</sup> Etnia indígena habitante ainda hoje do rio Grajaú.

<sup>45</sup> Batalha de Guaxenduba, guerra entre franceses e portugueses pela disputa do território do Maranhão em 1615. Cf.: Moreno, (1984); Meireles, (1980).

<sup>46</sup> Era o nome como os tupinambás chamavam a atual ilha de São Luís e que significa “ilha grande”.

<sup>47</sup> OUAIEOUP – rivière. – *Guajau* – De *guaiá* caranguejo, *hu* por *y* rio.

léguas do local no qual os franceses se instalaram no Maranhão. Outra informação importante é quando ele afirma ter enviado “trinta franceses e alguns escravos de uma nação de tapuias”. (BEUGNON; MORAES, 2001, p. 57-58): Franceses e portugueses foram colonizadores e escravocratas, de modo que a ideia que o capuchinho d’Abbeville tentou passar de que os franceses eram mais amigos dos índios que os lusitanos é simplesmente falsa.

O rio Grajaú voltou a ser mencionado no *Roteiro do Maranhão a Goiás pela capitania do Piauí* e em um mapa, atribuído a autor anônimo, a quem o primeiro capítulo deste trabalho se refere como sendo João Pereira Caldas. Quase um século e meio depois das primeiras notícias trazidas por La Ravardière e d’Abbeville, Gnerre (2006, p. 100) afirma:

É um mapa concebido para o viajante que segue a pé ou pelos cursos dos rios, que funciona não apenas como uma descrição do espaço, mas como uma narrativa da temporalidade das viagens. Há também uma série de indicações de locais onde existem campinas, casas-fortes e outras referências da paisagem que conferem ao mapa um caráter prático-descritivo. Por ser uma carta de 1755, acreditamos ainda não ser aquela à qual o autor anônimo se refere em seu discurso, mas provavelmente pode também ter servido ao seu trajeto, uma vez que trata dos mesmos locais por ele percorridos.

O mapa ao qual se refere a autora é de autoria do escrivão Manoel Sarmiento, inserido na cartografia intitulada *Mapa de mar e terra entre o rio da Parnahiba e o rio Tocantins* (Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Ministério do Reino, 1785, maço 601, Cx.704). Datado de 1755, foi feito com a intenção de auxiliar os viajantes que faziam o percurso em dorso de animais ou embarcados pelos rios da região, pois registra as distâncias das respectivas localidades em dias e quase nunca em léguas, ou seja, além de descrever o espaço a ser percorrido na viagem, também informa a duração das viagens. Nesse mapa, é possível ver-se o nome do rio já com a grafia atual – Grajaú.

Manuel Sarmiento, em carta datada de 8 de agosto de 1755, endereçada ao governador e capitão general do Maranhão Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751-1759), e em resposta à ordem régia que mandava examinar as possibilidades de encontrar terrenos localizados entre os rios Itapecuru e Grajaú para a fundação de duas vilas, assim se expressou:

Fazendo-me sua Majestade a honra de mandar-me aos Rios Itapecuru e Grajaú a examinar os terrenos em que se pretende fundar duas vilas fui a ambas as paragens e regulando-me pela instrução dada na mesma ordem dei princípio à fundação da primeira; como, porém, no Rio Grajaú não há comodidade para a outra nem na sua foz nem mesmo léguas por ele adentro, pela qualidade do terreno, não obrei coisa alguma a respeito da segunda antes de fazer presente ao mesmo senhor a verdade do que achei justificada dos autos juntos.

[...] O Ilustríssimo e Excelentíssimo governador do Estado me obrigou a andar a maior parte do ano passado e parte deste em jornadas e viagens, pretextando-as com diligências ordinárias do ofício até chegar a alturas dos rios onde não foi nenhum dos meus antecessores, experimentando os incômodos e trabalhos que trazem consigo as ditas jornadas de viagens. Nos apontamentos que fui fazendo e informações que fui tirando paragens aonde não podia ainda chegar, dispus esse mapa de toda a capitania com as demonstrações do que nela há mais notável; e eu tenho a honra de oferecer a Suas Excelências para o pôr na presença de Sua Majestade, juntamente com a planta da povoação do Itapecuru e carta em que refiro o que achei e meu parecer como o mesmo senhor me ordena, ainda que seria muito mais conveniente que se repovoassem ambos os rios do Itapecuru e Mearim, pois prometem estes tanta fertilidade que só eles podiam produzir efeito para carga de uma grande frota. (ANTT. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Ministério do Reino. 1785, Maço 601, Cx.704).



Figura 7 - Mapa de Mar e Terra entre o rio da Parnahiba e o rio Tocantins  
 Fonte: ANTT. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Livro da Chancelaria de D. Maria I. 1785, Maço 601, Cx.704

O escrivão Sarmiento, após andar por mais de um ano à procura de um local para as instalações das duas vilas, desaconselhou a criação de uma vila no rio Grajaú. A alegação de não ter encontrado terrenos férteis nas suas margens contradiz as informações constantes nos documentos encontrados e consultados que datam do século XIX. Esses documentos, em sua grande maioria, falam das fertilíssimas terras da ribeira do Grajaú, de modo que a afirmativa de que “não há comodidade para a outra nem na sua foz nem mesmo léguas por ele adentro, pela qualidade do terreno” (ANTT. Ministério do Reino, 1785 Maço 601, Cx.704) dá a entender que o referido escrivão, tendo andado à procura do local ideal para a criação de uma vila na ribeira do rio Grajaú, optou pela criação de uma vila próximo à capital da província – no caso, Itapecuru.

Não obstante, o rio Grajaú só começou a fazer parte do mundo dos colonos portugueses estabelecidos no sul maranhense a partir de 1811. Das várias bandeiras que partiram de Pastos Bons em busca de novas terras para o estabelecimento de novas fazendas de gado, uma – a do Alferes Antonio José Francisco dos Reis –, após percorrer o rio desde sua nascente, fixou-se em sua margem direita a aproximadamente umas duzentas léguas da sede do distrito de Pastos Bons. Estava fundada a fazenda Chapada. Após deixar alguns familiares e amigos na nova “fazenda”, empreendeu uma viagem de exploração, procurando saber até onde chegava aquele rio. Conforme conta Ribeiro (1848, p. 26):

O rio Grajaú foi pela primeira vez navegado por Antonio Francisco dos Reis, o qual, com outros de sua família, moradores naquelas cabeceiras, desceu por ele a 11 de março de 1811 em pequenos barcos, que lá mesmo para esse fim fabricou. Viagou um dia por entre campos e onze por dentro de grandes matas até as fazendas Lajes e São Benedito. Esteve, contudo, em perigo de perder-se acochado pelos gentios Piocobgês, os quais para colhê-lo às mãos o cercaram várias vezes com tapagens de matos feitas no lume d’água, valendo-lhes finalmente para escapar de uma chuva de flechas haverem forrado bem as toldas das canoas com grossos e secos couros de boi, invulneráveis àqueles tiros. Achou-lhe no espaço incógnito mil e oitenta e nove voltas ou estirões até aquelas fazendas.

Estava, portanto, “inaugurada” a rota que tornava o centro-sul e o sul maranhense mais “próximo” da capital da província. Segundo o relato do próprio Alferes Antonio José Francisco dos Reis, os índios tentaram impedir que ele prosseguisse na viagem, ora colocando paus no leito do rio, ora atirando flechas. Sua

obstinação o levou até a fazenda São Benedito, já no distrito de Vitória do Mearim, próximo ao local onde o rio Grajaú penetra no rio Mearim.

Quanto à informação prestada por Paula Ribeiro sobre a viagem feita pelo alferes e que vários autores usam como referência, acredito haver equívocos. Cita-se como exemplo Dino (1985, p. 20): “Com séquito numeroso, Francisco dos Reis seguiu o curso de um pequeno rio até onde pareceu navegável e, com a gente católica que o acompanhava, fundou a povoação Porto da Chapada, em 1811”.

Outro autor que menciona Paula Ribeiro como fonte é Coelho Netto (1979, p. 177), que afirma: “O Major Paula Ribeiro ao referir-se à ribeira do Grajaú, adianta [...] foi pela primeira vez navegado por Antonio Francisco dos Reis [...] desceu por ele a 11 de março de 1811 em pequenos barcos”.

Lembra-se de que os franceses ficaram na Ilha do Maranhão e no seu entorno entre os anos de 1612 a 1615, portanto, praticamente dois séculos antes da viagem “inaugural”, como afirmou Paula Ribeiro e os que o seguiram. O esquecimento por parte de Paula Ribeiro de que os franceses estiveram no Maranhão é compreensível, afinal ele era um fiel súdito da Coroa portuguesa e, como já foi dito aqui, um homem de Estado que não tinha muito interesse em realçar o feito dos franceses. Além do mais, é muito pouco provável que ele tenha tido acesso a essas informações, o que não deveria ter ocorrido com os outros dois autores aqui citados, Coelho Neto (1979) e Dino (1985).

Outro indício da viagem feita pelos franceses explorando o rio Grajaú até suas cabeceiras e demorando-se onde mais tarde seria a cidade propriamente dita, encontra-se em Marques (1970, p. 362): “Os franceses, no tempo de seu domínio, exploraram este rio até suas cabeceiras, onde descobriram minas de lápis-lazúli, salitre, sal-gema, etc. etc. Chamavam-lhe Guajaúg”. O município de Grajaú é hoje o segundo maior produtor de gesso do Brasil e possui uma mina de cobre cuja exploração foi concedida a uma multinacional (Alcoa), que atua no Maranhão há mais de vinte anos, com o sugestivo nome de Alumínio do Maranhão.

Outro documento no qual nos apoiamos para contestar a data mencionada pelos autores aqui citados chama-se *Relação do Rio Grajaú suas margens, vertentes, ribeiras, morros, matas e campinas*. O documento deveria ser um diário de viagem, como fez Juzarte (1999) e tantos outros navegantes e exploradores. No entanto, o alferes Antonio José Francisco dos Reis, muito provavelmente em razão de seu pouco conhecimento do vernáculo e da geografia, fez um relatório muito pobre para uma viagem pioneira.

Embora o seu título contemple *margens, vertentes, ribeiras, morros, matas e campinas*, seu autor não os menciona, ou os menciona muito pouco.

Nas quatro páginas do escrito intitulado *Relação do Rio Grajaú...*, o alferes não menciona as distâncias percorridas, não trata dos afluentes do rio Grajaú, que, a bem da verdade, são apenas dois pela margem esquerda, mas não são citados. Não nomeia seus companheiros de viagem, muito menos informa quantos eram, se civis ou militares. Não informa o número nem o tipo de embarcações utilizadas para a viagem. Não afirma quem trabalhou fazendo a navegação das canoas, se índios, escravos africanos, militares ou civis. Não discorre sobre os perigos enfrentados, o tipo de alimentação feita durante a viagem, nem tampouco sobre os pernoites, que eram, talvez, a mais difícil parte de viagem, pois tinham que encontrar o lugar ideal para fazer o acampamento, cozinhar o jantar e preparar-se para uma longa batalha contra os terríveis insetos que infestam, ainda hoje, toda a ribeira do Grajaú.

O alferes Antonio José Francisco dos Reis inicia assim sua narrativa: “Saímos da Freguesia da Vitória a 19 de novembro às duas horas da tarde” (REIS, 1812, p. 1), o que o alferes fez muito bem em seu relato foi marcar os dias do mês a que se refere a viagem: “no dia 23 logo adiante passamos dois secos<sup>48</sup> que roçavam as canoas, mais adiante outros dois secos e uma cachoeira na qual descarregamos a canoa. Pouco adiante metia a boca de um pequeno igarapé do nascente onde pernoitamos.” (REIS, 1812, p. 1).

A narrativa do alferes era o resultado de um dia de difícil viagem por um leito de rio praticamente seco. Era muito comum, durante o período do verão (aqui, estação sem chuvas), os leitos dos rios ficarem extremamente rasos, o que implicava a necessidade constante de retirar as mercadorias das canoas e transportar ambas – mercadorias e canoas – literalmente nos ombros da tripulação. A narrativa continua enumerando as dificuldades encontradas: “No dia 28 passamos um pau de barriguda caído na água e um pequeno lago danificado, adiante dois pequenos lagos ao Poente e um pau caído que atravessava o rio por baixo do qual passamos e no dia 29 encontramos outro pau caído o qual nos demorou”. (REIS, 1812, p. 1). O primeiro lago a que se refere o alferes Antonio José Francisco dos Reis é hoje conhecido como Lago-Açu e foi transformado, pelas ações da natureza e do homem, num imenso lago e viveiro de peixes dos rios Mearim e Grajaú.

---

<sup>48</sup> Secos, são trechos do rio muito rasos.

No dia 26 de novembro de 1812, segundo o relato do alferes:

[...] encontramos alguns pequenos rasos de área que às dez horas passamos rumo ao nascente e adiante passamos uma croa no meio do rio e logo adiante passamos duas lajes anexas uma à outra e a boca de um igarapé que vai dar num lago onde dormimos e no dia vinte e sete seguimos por bonitas praias com várias voltas onde dormimos. (REIS, 1812, p. 1).

Com relação às lajes citadas por Antonio José Francisco dos Reis, são duas grandes rochas que avançam rio adentro, ficando quase imperceptíveis e que, ainda nos dias atuais, dificultam a navegação no verão. Hoje, o povoado Laje Grande é reduto de ribeirinhos que vivem da pesca e de alguma lavoura de subsistência.

A narrativa do alferes prossegue dando mais informações sobre uma grande quantidade de paus caídos ou atravessados sobre o rio, sem, no entanto, ao menos suspeitar se esses obstáculos eram obras da natureza ou se o gentio que o acompanhou por toda a viagem andando pelas margens do rio foi o agente causador de tais obstacularizações.

Ao primeiro de dezembro achamos uma ponte onde atravessava gentios que a cor [ilegível] e fomos seguindo achando vários paus caídos atravessados no rio que se cortavam e adiante um pequeno lago coberto de capim muito verde adiante outro lago pequeno pegado ao rio e mais adiante outro lago pegado ao rio da mesma parte onde dormimos. (REIS, 1812, p. 1).

O “capim muito verde” ao qual alude o alferes chama-se *mureru*<sup>49</sup>, popularmente conhecido pelos ribeirinhos por *mururu*. Esse vegetal brota em grande quantidade na região do rio Grajaú, hoje chamada de Regô, dificultando a navegação pela quase impossibilidade de se usarem *varas* e remos. E quando a embarcação é motorizada, as dificuldades são maiores, pois essas plantas aquáticas nascem tão entranhadas uma nas outras que quando alcançam a hélice da embarcação conseguem parar o motor. Sua densidade é tão grande que os homens da embarcação às vezes conseguem caminhar sobre elas, cortando-as com facão e foice, abrindo uma “viela” para a embarcação passar. Os riscos são imensos, pois cobras se aninham sobre suas folhas e quase sempre são da mesma cor das folhas, o que torna mais difícil sua visualização.

---

<sup>49</sup> Erva aquática, cujo nome deriva do tupi *mururu*. (FERREIRA, 1986).



Continuando a narrativa, o alferes relata:

E no dia doze seguimos com boas jornadas, passamos a boca de um igarapé que entrava do nascente seguindo bons estirões e no dia treze achamos o mesmo encostando em várias partes onde os outeiros em cima achamos um estirão grande [...] raso que a maior parte dele foi a canoa arrastada [...] logo acima passamos a boca de um lago de bom tamanho do nascente onde vimos vestígios frescos do gentio, dormimos e no dia catorze achamos vários paus deitados que se cortaram. (REIS, 1812, p. 1).

Como fica perceptível na narrativa do autor, para ele, as maiores dificuldades encontradas foram sempre “paus atravessados ou caídos no rio.” (REIS, 1812, p.1). O alferes nunca reclama da necessidade de “arrastar as canoas”, mesmo nos momentos em que ele percebe a presença do gentio, criando embaraço para sua viagem, fazendo “furo”<sup>50</sup> no rio para confundi-lo. Foi uma viagem feita quase sem reclamações. O documento termina, como não poderia deixar de ser, narrando os últimos dias da viagem:

E na tarde do dia 1º de janeiro viemos encontrando repetidos secos de quadras em pouca distância dormimos e saímos no dia 2 sendo na mesma forma pelas doze horas do dia chegamos às margens chamadas sítio da última fazenda de Grajaú cinco léguas aonde fizemos pernoite. Assina: Antonio Francisco dos Reis, Alferes dos Campos. (REIS, 1812, p. 1).

O relatório feito pelo alferes dos campos Antonio José Francisco dos Reis, como se pode perceber, data o início de sua viagem de **19 de novembro de 1812**<sup>51</sup>, e não 11 de março de 1811, como afirma Paula Ribeiro. E a chegada na “última fazenda de Grajaú” e não em Grajaú propriamente dito em “**2 de janeiro de 1813**”. Acredito que está correto o relatório do autor da viagem, não só pelo documento em si, no qual consta a data de 1812, mas também porque não teria sido possível a um alferes passar vinte e dois meses ausente de seu posto de trabalho, mesmo sabendo que os militares que serviam no sertão exerciam outras atividades. Alguns eram fazendeiros, como o próprio

---

<sup>50</sup> *Furo*, na linguagem dos ribeirinhos e dos navegantes fluviais, é um “braço” de rio que normalmente os tripulantes ou pescadores abrem a enxada, quando o rio faz muitas voltas ou voltas muito longas, que depois de um dia de viagem retornam ao ponto inicial. O “furo” liga rapidamente os dois “pedaços” do rio, evitando um dia inteiro de navegação sem produtividade.

<sup>51</sup> Compreendo que a narrativa do alferes Antonio José Francisco dos Reis é relativa a uma viagem de volta, ou seja: Vitória do Mearim-Grajaú.

Antonio José. Se se considerar a data de Paula Ribeiro como correta, de março de 1811 para janeiro de 1813 são vinte e dois meses, quase dois anos.

Ribeiro (1848, p. 26) relata que, nessa primeira viagem, o alferes Antonio José Francisco dos Reis “regressou para cima acompanhando por esta vez somente de alguma tropa que para sua segurança lhe concedeu o governo provisional que nesse tempo administrava a capitania”. Não se encontrou até agora no Arquivo Público Estadual do Maranhão, nos Fundos (APEM. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão-General com a Intendência da Marinha 1804-1821) sobre Grajaú, rio Grajaú e Pastos Bons, nenhum registro referente à viagem do alferes, nem tampouco sobre a tropa que o teria acompanhado.

A ausência do registro<sup>52</sup> de tão importante viagem por parte das autoridades que governavam o Maranhão nessa época é muito estranho. Aquele era um momento muito especial para as autoridades portuguesas sediadas no Maranhão, pois se iniciava a “descoberta” de uma vasta área da província até então desconhecida. Era um período em que a Coroa portuguesa, agora instalada na Colônia, exigia que se fizesse uma cartografia de todos os rios dessa parte do Império. Feita a viagem “inaugural” que “encurtou” a distância entre o centro sul e o norte do Maranhão, o “pioneiro” alferes Antonio José Francisco dos Reys tratou de se fixar em definitivo, junto com seus familiares e alguns amigos, à margem direita do rio Grajaú.

Cerca de quarenta pessoas, entre civis e militares, ali se instalaram com o intuito de iniciarem uma nova povoação. Sobre o estabelecimento do “comércio” às margens do rio Grajaú, assim se expressou Ribeiro (1848, p. 26):

Fabricando casas para vivenda, depósitos para o sal ou gêneros de que já ali vinham prover-se com muito prazer e cômodo os moradores das outras ribeiras vizinhas [...] sendo de esperar que, para o futuro, os interesses de tão satisfatória navegação produzissem ali alguns estabelecimentos úteis a toda esta capitania, o que poderia ter muito bem acontecido, se pela parte de quem tinha a seu cargo ajudá-los lhes tivessem sido prestados aqueles auxílios indispensáveis para facilitar a ultimação feliz de tão atendíveis projeto.

O reclame de Paula Ribeiro contra a falta de apoio dos representantes da Coroa no Maranhão à nova povoação faz sentido. Ribeiro sabia que a tentativa desses colonos

---

<sup>52</sup> Exceto o documento redigido pelo alferes Antonio José Francisco dos Reis – **Relação do Rio Grajaú suas margens, vertentes, ribeiras, morros, matas e campinas** (REIS, 1812).

de se estabelecerem às margens do rio Grajaú estava dentro dos limites territoriais de um projeto por ele exposto à Coroa de instalação de três “fazendas coloniais” que ajudariam na fixação de novos colonos na região e no aldeamento das etnias indígenas que ali habitavam, principalmente os temíveis timbira. O sucesso inicial e rápido da nova povoação tinha a ver com a navegação feita pelo rio Grajaú, que ligava o centro sul maranhense diretamente à capital da província. Em São Luís, abasteciam-se dos produtos tão necessários àquelas comunidades próximas ao rio Grajaú, de modo que não mais precisavam ir até a vila de Caxias para efetuar suas compras.

Tudo ia muito bem até que, em 1814, os índios timbira resolveram retomar as terras que lhes pertenciam. Atacaram o incipiente lugarejo de quarenta habitantes, queimando vivos trinta e oito deles, juntamente com suas casas. Incendiaram as canoas atracadas no porto e levaram o que foi possível: sal, açúcar, aguardente e outros gêneros que começavam a fazer parte de seu cotidiano. Raptaram uma criança e a fizeram cativa. Assim, “cortado em flor”, o nascente entreposto comercial da ribeira do rio Grajaú desaparecera (RIBEIRO, 1848, p. 27).

Os índios timbira, que Nimuendajú (1946) afirmou terem criado uma confederação para enfrentar os invasores, levaram pânico aos soldados portugueses que serviam no Destacamento de Pastos Bons e que, por dever de ofício, eram obrigados a se embrenharem pelas matas próximas às margens do rio Grajaú. Muitos soldados desertaram e passaram a sobreviver do expediente de assaltar as “canoas de comércio”, rivalizando com os nativos em tais práticas. Como se pode ler no (APEM. Livro de Reg. Correspondência do Governador e Capitão General 1812-1819 (Ofício nº 43, 1815:190).

Remeto a V. M<sup>a</sup> para lhe servir de instrução por cópia assinada pelo Secretário deste Governo o Ofício de 28 do mês passado do juiz Ordinário do Mearim Ignácio João Maciel Parente sobre a resistência com armas e ferimento, feito pelos nomes nesse Ofício nomeados em uma Canoa de negócios para o Sertão de Grajaú acusando a prisão dos desertores que mandava fazer aquele juiz. E como pode por esse Distrito de Pastos Bons ter aportado a dita canoa e encontrar-se alguns dos indivíduos ordeno a V. M<sup>a</sup> que expresse as Escoltas e providências necessárias para a sua captura e remessa participando-me todo o acontecido a este respeito.

São Luís do Maranhão, Palácio do Governo, 4 de agosto de 1815.

Os ex-militares passaram a se utilizar do expediente de guerrilhas, principalmente para obtenção das armas e munição. Além dos índios, as autoridades

portuguesas tinham mais esse problema, militares desertores, com algum conhecimento em armas de fogo, ora transitando pelo rio Grajaú, ora estacionando em suas margens, mas sempre dispostos à luta armada.

Para as autoridades portuguesas, era imperativo retomar o porto da Chapada (Grajaú) dos índios e afugentá-los de suas margens. Para tanto, em 1816, uma patrulha com alguns civis e quarenta militares, comandada por Manuel Valentim Fernandes, tentou e conseguiu manter contato com os índios. Segundo Carvalho (2000, p. 100), teria Valentim Fernandes se aproveitado da inimizade entre os índios pycobiês e os timbira, aliando-se aos primeiros. A outra causa citada por Carvalho (2000, p. 100) teria sido a falta que os índios sentiam do sal, do açúcar, dos tecidos e de outros produtos trazidos da cidade.

O assassinato dos habitantes do porto da Chapada, que funcionava como um posto avançado rumo à conquista noroeste da capitania do Maranhão, além de um entreposto comercial, provocou uma violenta e imediata reação das autoridades portuguesas. O Ofício de nº 798, de 19 de abril de 1815, endereçado ao juiz ordinário do Julgado do Mearim, Joaquim José da Costa Portugal, declarava:

Estando por mim incumbido o desembargador Juiz de Fora da Vila de Caxias da organização, sustentação e direção da Tropa que deve proximamente ir contra o Gentio a fim de o meter em paz ou, quando não queira, repulsá-lo para longe dos contornos de Pastos Bons e Grajaú, onde tem feito grandes destruição e mortandade, lhe dei ordem e também autorizei para em meu nome exigir as jurisdições confiantes lhe administrasse alguma gente da que está nestas circunstâncias. (APEM. Liv. de Reg. da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. (1812-1819), Livro nº 58, p. 48, 48v/49).

Como percebemos as ordens do governador Gama são claras no sentido do que fazer com os índios, continuando disse:

E porque no alto Grajaú, Distrito desse Julgado foi mais próxima a mortandade feita pelo Gentio, é por isso um dos lugares que deve ser explorado [ilegível] referida Tropa, por ser um dos mais infestados, cumpre V. M<sup>a</sup>. administrar-lhe a gente que lhe for compatível, em cujo número deve entrar a gente armada que anda com José Pereira Souza, por se achar pronta e muito hábil para este fim. [APEM. Liv. De Reg. Da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. (1814-1816) Ofício nº 755, p.33.].

O Governador Gama, queria a qualquer custo afastar os índios para consolidar a conquista do Grajaú e para tanto dizia:

Os colonos desse redor têm obrigação de contribuírem com dinheiro, ou com outro qualquer modo semelhante para a sustentação e auxílio do dito Corpo: pois que reunidos os habitantes desses extensos terrenos pelos meios que lhes for mais possível em relação às suas possibilidades a concorrerem para esta expedição para que tem também administrado subsídios a Real Fazenda, conseguirão a Segurança de suas casas e vidas, e o florescimento de sua lavoura. (APEM. Liv. De Reg. Da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. (1814-1816) Ofício nº 798, p. 48).

Forçosamente os colonos teriam que contribuir com parte dos custos para afugentar o gentio, entedia o governador que aquela não era só uma missão do Estado e prometia ajuda em terras para aqueles que após a conquista quisessem fixar residência, concluindo disse:

Para este florescimento pois aquele Ministro que nos terrenos mais férteis e próprios demarcasse um de três léguas de terra quadrada para nela se criar povoações e ser este terreno para cultura dos seus habitantes: o que igualmente deve fazer nesse Alto Grajaú sendo do seu Distrito, a cuja fruição devem todo o direito e preferência os indivíduos da tropa, logo que depois de seu recolhimento se quiserem estabelecer com sua família. Estas recentes povoações serão criadas com todo o desvelo. (APEM. Liv. De Reg. Da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. (1814-1816) Ofício nº 798, p. 48).

Para o governador Gama, os colonos depois de devidamente instalados, deveriam se auxiliar mutuamente. Penso que começava a ser esboçada a ideia de implantação da Colônia Leopoldina, continuava o governador:

Por todas as [ilegível] territoriais ficando-me asperamente responsáveis pelo mais [ilegível] que lhe fizerem, como também ficam obrigados de lhe darem imediatamente socorro para reunidos repulsarem toda qualquer incursão dos gentios que vier. Para exercício desse plano, cumpre a V. M<sup>a</sup>. designar depois do exame necessário o lugar para a povoação ou demais de ser cabimento a extensão desses centros e participar-me com todas as observações precisas para se lhes poder subministrar os precisos utensílios as famílias pobres que ali se estabelecerem a cuja solução ficarão obrigados pelas suas sucessivas colheitas. (APEM. Liv. de Reg. Da Correspondência do Gov. e

Capitão General com Diversas Autoridades. (1814-1816) Ofício nº 798, p. 48).

Paulo José da Silva Gama foi o mesmo governador que ordenou às tropas portuguesas lideradas por Paula Ribeiro que marchassem contra os índios gamela em Viana, ocorrência referida no primeiro capítulo deste trabalho. Mais uma vez, o governador recorria ao uso da força para “pacificar” os nativos que “atrapalhavam” o interesse dos colonos e da Coroa portuguesa. Recomendava o governador a união dos colonos não só em mão de obra, mas também em dinheiro, e que se unissem de todas as maneiras possíveis contra o gentio. Essa incursão contra os nativos tinha que ser feita principalmente no Grajaú, “por ser um dos mais infestados” e “onde tem feito grandes destruições e mortandade”. As ordens do governador são para fazer as “pazes”, já conhecidas pelos nativos. (APEM. Liv. de Reg. da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. 1814-1816. Ofício nº 798, p. 48).

Essas ações surtiram o efeito desejado, pois algum tempo depois foi restabelecida a “amizade” e a confiança entre os portugueses e os índios pycobiês. Os timbira haviam se retirado para mais distante e as autoridades portuguesas intensificaram a doação de sesmarias às margens do rio Grajaú, o que já ocorria, desde o século XVIII, em pequeno número. Entre os anos de 1815 e 1822, a Coroa portuguesa doou noventa e nove datas e sesmarias (APEM, Inventário dos Requerimentos, Processos de Cartas e Datas de Sesmarias 1754-1823) na ribeira do rio Grajaú. O estabelecimento dessas sesmarias ia dizimando cada vez mais as nações indígenas que habitavam as margens do rio, na razão direta em que aumentavam as viagens das “canoas de negócio”. O estabelecimento de novos moradores às margens do Grajaú e a refundação do povoado no mesmo local do anterior tinham uma explicação lógica. Descendo o rio Grajaú desde sua cabeceira, nas proximidades do distrito de Pastos Bons, o porto da Chapada era o primeiro local em que o rio permitia a navegabilidade com relativa facilidade, até a fazenda Chapada, de lá até a nascente do rio Grajaú, a quantidade de corredeiras, cachoeiras tornava a navegação impraticável.

A partir de 1816, percebe-se uma intensa troca de correspondências entre as autoridades da capital da província e os comandantes dos destacamentos militares sediados primeiro em Pastos Bons e depois em Grajaú. Essas correspondências eram transportadas em embarcações escoltadas por tropas fortemente armadas por meio do rio Grajaú. O medo de os índios voltarem a praticar os atos de 1814 contra os

colonizadores fez surgir dois novos projetos de colonização contra os nativos. O primeiro se voltou para a criação de uma colônia militar nas margens do rio Grajaú, cuja finalidade maior era dizimar o gentio ou forçá-lo a mudar para o mais distante possível, embora o documento de sua criação tratasse da necessidade de navegação nos rios da região, em especial o Tocantins. O Ofício nº 10, 1818, p. 26-27 mandado expedir pelo governador relatava:

[...] Achei ser de suma necessidade e conveniência à população, e florescimento desta capitania, como das capitanias de Pará e Goiás, e procurar a maior facilidade da navegação pelo rio Tocantins, por onde corrente abaixo se navega para o Pará, e subindo-se por ele se entra na capitania do Goiás. (APEM. Liv. de Reg. Da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. 1818. Ofício nº 10, p.26-27).

Foi durante seu governo que o rio Tocantins foi “descoberto” do lado maranhense, o governador Gama havia sido informado do intenso comércio que era praticado através do rio Tocantins entre as províncias do Pará e de Goiás, esse comércio mais tarde, se intensificou com a Capital do Maranhão via rio Grajaú. Continuava o Ofício do governador:

Como, pois a Povoação de São Pedro de Alcântara fica na extrema para Goiás, e navegando-se por algum dos braços do Tocantins, se vem perto do rio Grajaú, que entra no Rio Mearim, e por este se navega até entrar nesta cidade, e estando igualmente informado de que as margens do Grajaú o terreno adentro são tão férteis como infestado do Gentio. (APEM. Liv. de Reg. Da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. 1818. Ofício nº 10, p. 27].

O governador, embora soubesse do comércio desconhecia a geografia da região. Por alguns afluentes do Tocantins, se chega às proximidades de Caxias, localizada às margens do rio Itapecuru, para a fazenda Chapada as margens do rio Grajaú, havia uma distância bastante considerável de duzentas léguas e muitos gentios que não estavam dispostos a entregarem suas terras. Continuava o Ofício:

Procurei criar uma Povoação no local mais apropriado deste terreno para que por este intermédio se comunicasse com comodidade a navegação, tanto pelo rio Tocantins abaixo para o Pará, como acima para a capitania de Goiás, e abrindo-se por aqueles centros a estrada

necessária para estas diversas comunicações. Acha-se, pois, esta Povoação principiada a estabelecer-se e regular-se a sua área e formação de modo como mostra o Plano que tenho a honra de remeter a V. Exc<sup>a</sup>. Para organizador desta construção, e angariar os índios Selvagens daqueles contornos para ali se estabelecerem, escolhi e nomeei o Capitão de Milícias Francisco José Pinto de Magalhães, que andou nas demarcações pela parte de Goiás. (APEM. Liv. de Reg. da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. 1818. Ofício nº 10, p. 26).

Francisco José Pinto de Magalhães era conhecido dos índios, e de longa data seu inimigo. Ainda estavam vivas na memória dos índios as práticas utilizadas contra eles pelo antigo regatão do rio Tocantins, agora capitão de milícias da Coroa portuguesa. O empreendimento estava condenado ao fracasso, mesmo com todo o apoio recebido das autoridades que governavam a província. O capitão de milícias não tinha zelo no trato com os silvícolas, embora estivesse na região havia mais de uma década. Francisco José Pinto de Magalhães sempre utilizou os índios como escravos, ora para o trabalho, ora para a venda, especialmente em Belém. Concluindo seu Ofício afirma o governador:

E que achando-se familiarizado com muitas Nações dos índios Selvagens, Francisco José Pinto de Magalhães se veio oferecer para esta mesma Comissão, aonde se acha fornecido de um Corpo de Tropa Militar construindo a organização da dita Povoação, que tem por nome – Povoação da Princesa Leopoldina. Como já se acham vários começos adiantados, e aberto em lavoura algum do seu terreno, não posso por ora segurar mias V. Exc. do que até ao presente não têm sido infrutíferos os trabalhos principiados, pois que apresentam por ora uma expectativa lisonjeira. (APEM. Liv. de Reg. Da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. (1818) Ofício nº 10, p. 26).

O local para instalação da colônia militar da Leopoldina foi estrategicamente escolhido pelas autoridades portuguesas, localizada a aproximadamente vinte léguas do porto da Chapada. O principal acampamento militar foi construído no alto de uma colina, de onde era possível avistar quem se aproximava pelo rio, pois nesse trecho do rio Grajaú não há curvas, mas uma longa reta de mais ou menos três quilômetros. A escolha do capitão de milícias Francisco José Pinto de Magalhães para comandante da futura colônia foi temida por alguns, visto que ele não era o melhor nome para um empreendimento tão difícil. Outros comandantes militares que estavam a serviço da Coroa na região, como Antonio José Francisco dos Reis, que tinha comandado “entradas” contra os nativos e havia sido homenageado pelo sucesso de suas ações, e o



comandante do destacamento de Pastos Bons, o capitão Antonio Rabello Bandeira, homem probo, que vinha administrando essa ribeira com sucesso, são alguns exemplos.

Francisco José Pinto de Magalhães solicitou uma longa lista de materiais<sup>53</sup> que lhe foi entregue pelo intendente da Marinha, conforme se lê no Ofício nº 1.424 (APEM, Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão-General com Diversas Autoridades da Corte, 1812-1819, p. 74-75 APEM, Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão-General com Diversas Autoridades da Corte, 1812-1819, p. 74-75), de 3 de setembro de 1817, o material recebido não foi suficiente para o sucesso do empreendimento, até porque haviam sido solicitadas quatro arrobas de pólvora e foram entregues apenas duas arrobas e dezenove quilos. O pedido foi feito de oito arrobas de chumbo, mas só foram entregues quatro arrobas e nove quilos. De uma lista constante de vinte itens, apenas sete foram atendidos, e desses apenas os maços de miçangas foram doados em sua totalidade – sessenta e sete ao todo. O grau de dificuldades encontradas pelos soldados na povoação Leopoldina era elevadíssimo: alguns viajavam para o sertão pela primeira vez. O número reduzido de soldados foi outro fator determinante do fracasso, mais uma vez a tropa era composta por quarenta milicianos para enfrentar um número não estimado, mas infinitamente superior, de indígenas que habitavam as margens do rio Grajaú. Entre os quarenta soldados que compunha o destacamento, um foi como marceneiro e outro como carpinteiro, ganhando o soldo normal, mais diária para o desempenho das funções civis. Em tempo, a estrada prevista no projeto inicial nunca foi construída.

Entre 1819 e 1822 o Maranhão foi governado por Bernardo da Silveira Pinto da Fonseca. As reais condições da província assustaram o governante. Não havia segurança, a tropa era indisciplinada, não havia estatísticas que auxiliassem o governante nem vias de acesso ao interior (MEIRELES, 1980, p. 213). A segurança dos fazendeiros era feita por seus escravos armados com o que não concordou Bernardo da Silveira, obcecado por segurança, idealizou a criação de oito Companhias de Caçadores por todo o Maranhão, o (Ofício de nº 2, p. 66 v; 67r; 68 r e v; 69 r e v) enviado a Corte, o governador estabelecia os locais onde deveriam ser instaladas as Companhias militares: Uma na Vila de Alcântara, uma na Vila de Monção, uma na confluência dos rios Mearim com o Grajaú, outra na povoação da Princesa Leopoldina, uma deveria ser

---

<sup>53</sup> Pólvora, chumbo, pederneiras, machados, foices roçadeiras, enxadas, aço, ferro, serrote, enxó, serra, formões grandes e pequenos, martelo, prego, plaina, maços de miçangas, tenda de ferreiro, além de 400 alqueires de farinha, 50 arrobas de carne e 300 réis em dinheiro.

instalada na “tapera” da Chapada entre o Alto Mearim e o Grajaú, uma na ribeira da Lapa ou das Neves (rios Lapa ou Neves), a oitava deveria ser na povoação Almeida, ou na confluência da ribeira do rio Alpercata com o rio Itapecuru.

O documento indicava como seriam as respectivas composições<sup>54</sup> das Companhias. Três deveriam ser instaladas ao longo do rio Grajaú: uma especificamente denominada de Tapera da Chapada (referência ao acontecido em 1814). Como é possível perceber pelos locais escolhidos, os índios da ribeira do Grajaú estavam sendo “vigiados” por quatro Companhias de Caçadores que seriam instaladas estrategicamente em seu entorno. Essas Companhias deveriam ainda abrir estradas e desobstruir os leitos dos rios. Os acampamentos deveriam servir de local de reunião das companhias, com obrigação de ajuda mútua e estariam sempre alerta contra os ataques dos silvícolas. Acreditava o idealizador das Companhias que os índios, ao notarem a presença de tantas forças policiais espalhadas e próximas de seus territórios, receariam o ataque contra os colonos e, temendo os castigos, procurariam a amizade do invasor. O governador Bernardo da Silveira Pinto dizia ainda que, sem a criação das Companhias, não poderia se responsabilizar pela segurança da população no vasto território da capitania do Maranhão, com tão pouco contingente que mal dava para a segurança das cidades.

Sobre a construção das Companhias na disposição geográfica por ele indicada, o governador dizia: “estou intimamente convencido de que dentro de poucos anos estarão cultivadas as férteis margens do Mearim e do Grajaú nas quais existe grande número de Sesmarias concedidas que não se pode pôr em valor por falta de proteção”. (APEM. Liv. de Reg. da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades, 1811-1821, p. 66). Pensava o governador que muitos recursos financeiros seriam alocados na região do Grajaú para o desenvolvimento da agricultura, o que aumentaria significativamente as rendas reais. Assim, a colônia militar da Leopoldina poderia realizar seu trabalho: conter os índios em suas aldeias ou ficarem aldeados próximo à colônia, contanto que fossem vigiados bem de perto. Isso proporcionaria proteção aos habitantes das sesmarias no plantio de suas roças e protegeria em especial a navegação das “canoas de comércio”.

A conhecida burocracia portuguesa ajudou, mas a valentia dos índios timbira não permitiu a efetivação da colônia Leopoldina em sua plenitude. Os utensílios

---

<sup>54</sup> Um capitão, um tenente, um alferes, um primeiro-sargento, quatro segundos-sargentos, um turriel, um coronharo, um espingardeiro, seis cabos de esquadra, seis anspeçadas, dois cornetas ou tambores, oitenta e oito soldados. Cada Companhia seria formada por um total de cento e treze militares.

solicitados aos governantes nunca eram entregues em sua totalidade, o que dificultou sobremaneira o enfrentamento do nativo pela tropa ali estacionada. Das sesmarias doadas, poucas foram ocupadas, e o gentio se sentia à vontade para lutar contra a nova povoação. A colônia militar da Leopoldina praticamente foi entregue à própria sorte. Em ofício de 9 de novembro de 1819, de nº 23, p. 49v-50, o governador do Maranhão Bernardo da Silveira Pinto assim se expressava ao comandante do Mearim, capitão Joaquim José da Costa Pinto, sobre a Povoação da Leopoldina:

Participando-me o Capitão Francisco José Pinto de Magalhães, Comandante da Leopoldina, que o Destacamento que aí se achava se retirara antes de sua chegada por ter sido atacados por grande número de Selvagens por se lhe terem acabado as munições e todos os necessários meios de subsistência, e que encontrara o mencionado Destacamento já de volta da Fazenda de São Bartolomeu, onde o sustara até receber novas ordens minhas, pedindo-me auxílios e socorros para fazer novas entradas contra os Índios a fim de tornar a recuperar a mesma Povoação Leopoldina: e contado-me por outra parte que a referida Povoação pouco ou nada tem progredido, que ali ainda se não fora estabelecer nem um só cultivador, ou morador, e que apenas tem muito mal choupanas, que não oferece segurança alguma, não havendo por consequência ali nada que proteja. (APEM. Liv. de Reg. da Correspondência do Gov. e Capitão General com Diversas Autoridades. 1819. Ofício 23, p. 49v-50).

A experiência do capitão Francisco José Pinto de Magalhães não foi suficiente para fazer prosperar a colônia militar da Leopoldina. Os constantes ataques indígenas, a pouca quantidade de soldados lá estacionados, a falta de pessoal especializado no trato com os indígenas, a escassez de recursos para ajudar na eficiência do empreendimento, a deficiência generalizada da tropa, a longa distância da capital da província, a demora na chegada de socorro e a ausência de material bélico suficiente para as lutas contra os indígenas provocaram a deserção da totalidade da tropa. Junte-se a tudo isso, como já nos referimos anteriormente, a presença, no comando da colônia, de Francisco José Pinto de Magalhães, comandante que em nada ajudou – e nem poderia – na pacificação dos timbira. Esses índios tinham horror ao comandante, posto que ele fez carreira militar escravizando e vendendo índios, inclusive a própria esposa, como narra Nimuendajú (1946).

Com o fim da colônia Militar da Leopoldina, as atenções dos governantes portugueses no Maranhão se voltaram em definitivo para o povoado da Chapada, o qual eles não socorreram com recursos financeiros, mas estabeleceram lá um destacamento

militar com o propósito de ajudar os novos povoadores e “amedrontar” os índios de seu entorno. Sobre esses empreendimentos, assim se expressou Carvalho (2000, p. 101):

Reencetaram a navegação do rio mediante auxílio e guia dos pycobiês, desejosos de sal, doce, roupas e alcoólicos. Rapidamente prosperou o novo povoado. Muita gente do litoral marítimo e até da capital para aí veio, parte atraída pelas vantagens do comércio e parte fugindo das perseguições governamentais feitas aos dissidentes.

A notícia da instalação do novo núcleo habitacional com a implantação de um Destacamento Militar permanente se espalhou e atravessou as divisas do Maranhão. Para lá acorriam caravanas de muares vindas de outras localidades das vizinhas províncias de Goiás e Pará para fazerem negócios diversos, mas principalmente para efetuarem a compra do sal. A vila prosperava. A exploração dos rios Grajaú e Mearim fazia homens de “negócios” embarcarem em canoas em Grajaú, diretamente para São Luís, para efetuar suas compras, dependendo da época, num prazo recorde de quarenta e cinco dias, aproximadamente.

O crescimento e o desenvolvimento da região pelo intenso tráfego comercial entre a vila de Grajaú e as vilas circunvizinhas, como Riachão, Carolina, Santa Tereza e São Félix de Balsas, fizeram as autoridades do Maranhão, através da Lei Provincial nº 7, de 31 de agosto de 1841, promoverem a criação da comarca da Chapada, separando-a da comarca de Pastos Bons. Compunha a nova comarca, além da Chapada, a vila de Riachão. A vila da Chapada rivalizava com a de Caxias já no início da segunda metade do século XIX. Todos os comerciantes do sul do Maranhão e da banda oriental da província deixaram de fazer compras em Caxias. Esse incremento comercial, já citado, fazia cada vez mais aumentar a densidade demográfica: pessoas em busca de novas terras para a lavoura ou se escondendo da polícia ou de perseguições políticas lá chegavam e se instalavam.



sua capital, embora houvesse um comércio de menor intensidade com a região produtora de sal.

Em 1869, o jornal *O paiz* noticiava a possibilidade da criação de uma Companhia de Navegação, a “Progresso do Grajaú”, com capital de cem contos de réis e armazéns instalados para cargas nas vilas de Arari e Grajaú. Os fretes seriam regulados à base de 10% para fazendas secas e de 15% para as molhadas. Obrigava-se ainda o Sr. Antonio Luís Soares, além da incorporação da Companhia o mais breve possível, a fazer uma estrada margeando o rio Grajaú, para o transporte de boiadas desde a vila de Vitória do Mearim até os primeiros campos da vila da Chapada, bem como à desobstrução do rio e ao transporte gratuito dos correios e de funcionários públicos.

A dita Companhia não foi criada. Acredito que nenhum capitalista teve coragem de arriscar tão alta quantia – cem mil réis – para levar a cabo a navegação a vapor pelo rio Grajaú. O plano detalhado da Companhia é repleto de exigências para quem se dispusesse a tal empreendimento. Sabia-se previamente que a Companhia faria seis viagens por ano, devido ao período da longa estiagem, já mencionado aqui outras vezes. O governo, como sempre, oferecia o monopólio por vinte anos. A ideia não prosperou e a vila da Chapada não teve a sua companhia “Progresso do Grajaú”. A vila e os comerciantes foram servidos depois por uma companhia que viria a ser constituída com a finalidade de atender à navegação fluvial de todo o Maranhão, e não especificamente de um único rio que, por mais desenvolvimento que promovesse, não poderia, com apenas seis viagens anuais, manter um empreendimento que requeria um grande capital.

## **2.2 As companhias de navegação do Maranhão**

A navegação pelos rios da América portuguesa foi uma atividade que começou bem antes de os europeus por aqui desembarcarem. Os nativos já possuíam, como meio de transporte fluvial, canoas por eles construídas, com as quais navegavam pelos rios e algumas vezes se arriscavam ao mar. A técnica de construção dessas canoas era muito simples, consistindo geralmente de uma única peça de madeira, na maioria das vezes jatobá, sem quilhas, muito leves, o que não significava que fossem frágeis. Eram canoas com as quais se navegava por rios acidentados, enfrentando grande quantidade de corredeiras, cachoeiras e os obstáculos naturais de uma viagem feita pelos rios do Brasil no período estudado.

A navegação fluvial feita pelo colonizador europeu, embora significativa, esteve sempre muito aquém de suas reais possibilidades. Entretanto, desempenhou importante papel na colonização e no “descobrimento” de outros “brasis”. No Maranhão, não foi diferente: desde o início, essa atividade contribuiu decisivamente quanto aos aspectos econômicos, sociais, de penetração rumo ao sertão e também no auxílio à catequese, dentre outros. Por meio da exploração dos rios, começaram a ser delineadas as povoações que configurariam o atual território maranhense, uma vez que o principal lugar escolhido pelo colonizador para fixar sua residência foram as margens dos rios.

A preferência pelas margens dos rios ficou evidenciada em razão de o único meio de transporte disponível na época ser a canoa. Com todos os perigos inerentes à navegação fluvial – Holanda (2000, p. 192) chamou as rotas fluviais de “caminhos ásperos e de muita água” –, era ainda mais “fácil” e rápido navegar pelos rios, com os tipos de canoas especificados acima, que atingiam até sessenta quilômetros num dia de viagem, do que se embrenhar pelas matas, com todos os perigos de uma viagem feita a pé, enfrentando cobras, onças e insetos, com o agravante de não se saber para onde ir e muito provavelmente com todos os riscos de se perder na mata.

Foi utilizando os rios como “estradas móveis” e as canoas como o mais importante meio de transporte que os colonos de modo geral e mais especificamente o sertanejo maranhense mantiveram contato com outros centros de povoação, principalmente com a capital da província, São Luís, onde se estabelecera uma colonização profundamente marcada por vínculos com Portugal. Esses vínculos permitiram, durante um longo período de nossa história, que se fosse mais facilmente a Lisboa do que ao Rio de Janeiro, graças às correntes marítimas favoráveis e ao grande número de navios que faziam o percurso São Luís-Lisboa.

A exportação de produtos agrícolas, peles de animais silvestres, couros, óleos vegetais (babaçu, copaíba), dentre outros produtos vindos do interior da província, era feita a partir do porto de São Luís, o que fez dessa cidade um grande entreposto comercial, local para onde os sertanejos obrigatoriamente convergiam para se abastecerem e venderem seus produtos. A esse respeito, Frémont (1980, p. 82) relata:

Por intermédio de um grande porto, estabelece relações privilegiadas e protegidas entre um interior de tráfico e uma metrópole colonial dispondo de meios importantes. No interior, o estabelecimento de feitorias e de cidades acompanha o desenrolar da exploração colonial: compra, expedição e exportação de produtos agrícolas; abertura de

plantações e de minas; venda de bens de consumo e seguidamente de bens de equipamento.

Por muitos anos, séculos até, São Luís foi o porto mais próximo para os habitantes do sul do Pará, do norte de Goiás (hoje Tocantins) e do sul do Maranhão venderem seus produtos para fora da província e até do país. Tal “proximidade” foi facilitada pela navegação feita através do rio Grajaú. À proporção que esse comércio ia aumentando, passava a exigir o uso de embarcações de maior porte, como as *igarités*<sup>55</sup> e as *sumacas*<sup>56</sup>. Por mais de um século, a colonização no Maranhão foi expandida por meio da navegação fluvial, feita de forma muito precária para as necessidades dos colonos e dos portugueses responsáveis pela administração, tanto no sentido de comercializar, quanto de conhecer e mapear o território em busca de riquezas minerais.

A técnica utilizada para a navegação fluvial pelos nativos era o remo ou a *vara*, em alguns locais também conhecida como *varejões*. Os europeus introduziram a vela na navegação em algumas localidades do que viria a ser o Maranhão. Esse novo elemento adaptado às canoas não só diminuiu a duração das viagens como também ajudou o colono a despender menos força na propulsão da embarcação. Entretanto, esse instrumento de navegação, a vela, não foi utilizado por toda a navegação fluvial maranhense. No caso específico do rio Grajaú, ela nunca foi utilizada.

Diante do exposto, pode-se observar que a navegação fluvial maranhense passa inicialmente por duas etapas, cada uma com uma finalidade peculiar. Na primeira, o colono utiliza as embarcações dos nativos, tendo como principal objetivo fazer o reconhecimento do território. O índio foi fundamental para servir de guia ao colono e, às vezes, para ensiná-lo a sobreviver num meio tão adverso e desconhecido do europeu. Essa fase é de fixação dos conquistadores europeus no solo maranhense, tanto o agricultor quanto o administrador, o militar e o religioso. Na segunda fase, já consolidada a fixação do colono, o nativo deixa de ser importante como guia. É o próprio colono, com sua escravaria, primeiro de índios e depois de africanos, que conduz a embarcação. Posterior a essa fase, já na segunda metade do século XIX, os vapores começam a ser usados como meio de transporte no Maranhão.

---

<sup>55</sup> Embarcação com capacidade de carga de uma a duas toneladas, impulsionada a remo, varejão ou sirga.

<sup>56</sup> Antigo barco a vela, semelhante ao patacho, porém menor.



### 2.3 As primeiras tentativas para implantação da navegação a vapor no Maranhão

A navegação fluvial a qual me referi perdurou por muitos anos no Maranhão. Na segunda metade do século XIX, o Brasil passou por um significativo processo de evolução no setor de transportes. Concomitantemente começaram a ser criadas empresas para a exploração de ferrovias e de navegação a vapor. Em alguns casos as duas modalidades de transporte se completavam. As ferrovias se desenvolvem primeiro na região sudeste do Brasil, em especial nas regiões produtoras de café. A navegação, por sua vez, singrou os grandes rios brasileiros. A demanda por transportes no Maranhão cresceu a cada dia, quer para escoamento da produção, quer para utilizá-la como meio de transporte de pessoas. Os maranhenses, assim como os habitantes de outras regiões do Brasil passaram a almejar a modernização das suas frotas.

O incremento comercial entre a capital e o interior do Maranhão, banhado por rios, aumentou sobremaneira. As pequenas canoas, utilizadas no transporte de até duas toneladas, tornaram-se insuficientes para transportar toda a produção, principalmente o algodão<sup>57</sup>. A crônica ausência de estradas, por mais precárias que fossem, levou o interventor Paulo Martins de Sousa Ramos, em 1938, quase na metade do século XX – e, portanto, mais de um século após o período em foco –, ao afirmar em Mensagem a Assembleia Legislativa (1937, p. 16). “No Maranhão, o Governo que solucionar a questão dos transportes nada mais precisará fazer, porque todos os demais problemas se resolverão naturalmente por si mesmos”. (RAMOS, 1937, p. 16). Evidentemente, há exageros nas palavras do interventor, apesar de em 1938 só haver, em todo o Maranhão, 471 km de estradas, nenhum pavimentado.

A alternativa viável seria a criação de companhias de navegação, pensadas ainda no governo de Francisco Bibiano de Castro (1837-1838). A Lei nº 42, de 3 de agosto de 1837, concedia incentivos e privilégios, a saber: monopólio por quinze anos; subscrição de cinquenta ações no valor de 100\$000 para quem, num prazo de dois anos, criasse a Companhia de Navegação. O Governo exigia em contrapartida o transporte gratuito de sua correspondência, de funcionários públicos e pessoas a seu serviço, e ainda o

---

<sup>57</sup> Prado Júnior (1994, p. 150), ao se referir à grande produção de algodão no Maranhão, afirma: “Não é só economicamente que se transforma; a mudança é mais profunda. Com o algodão vieram os escravos africanos – ou vice-versa, preferivelmente –; modifica-se a feição étnica da região, até então composta na sua quase totalidade, salvo a minoria de colonos brancos, de índios e seus derivados mestiços. O algodão, apesar de branco, tornará preto o Maranhão”.

transporte de 25 arrobas de gêneros da província (VIVEIROS, 1992, p. 255, v. 1). Era pouca exigência para tantas ofertas!

Quando governou o Maranhão, entre 1840-1841, em plena Balaiada, Luiz Alves de Lima e Silva, sabedor da ajuda que a navegação fluvial na rota São Luís-Caxias pelo rio Itapecuru poderia proporcionar para derrotar os revoltosos, com o transporte da tropa e principalmente de armas e munições, aumentou os incentivos e o prazo do monopólio foi estendido para vinte anos. Além disso, criou um “prêmio” mensal no valor de 8:000\$000 para o construtor do primeiro barco a vapor no Maranhão e de 4:000\$000 para os três barcos subsequentes. Luiz Alves, o futuro duque de Caxias, queria a todo custo sufocar os revoltosos, como fato o fez, sem, entretanto pagar a recompensa, as chances de produzir um barco a vapor no Maranhão naquele período, era nenhuma.

Os agricultores e os comerciantes maranhenses, que tanto haviam pressionado os sucessivos governos para solucionarem o crônico problema de escoamento de suas produções, já que esses mesmos governos não investiam em estradas de espécie alguma, assistiam agora ao governo incentivar com quantias vultosas futuros armadores e possíveis estaleiros, com o intuito de debelar a revolta dos balaios, sem, entretanto, pensar na produção que há muito se perdia nas margens dos rios Mearim, Grajaú, Pindaré e Itapecuru. Eram os balaios involuntariamente ajudando seus oponentes, os agricultores. O conflito por muito pouco não incentivou a navegação fluvial maranhense: a Balaiada chegou ao fim sem a utilização dos vapores. Os “capitalistas” maranhenses continuavam receosos de entrar numa atividade totalmente desconhecida. Ninguém acreditava em tantas vantagens.

A premente necessidade do governo de conseguir para o Maranhão uma companhia de navegação tinha por objetivo solucionar dois problemas básicos. O primeiro se referia ao transporte da produção, que continuava caótico. O segundo, não menos importante, era a locomoção das pessoas entre o interior e a capital, visto que, como afirmei anteriormente, não havia estradas no Maranhão.

Em busca da solução, a Assembleia Provincial, em 1849, autorizou um empréstimo no valor de 25:000\$000 sem juros a quem estabelecesse a navegação fluvial a vapor no rio Itapecuru. A viagem teria início em São Luís e destino final na cidade de Caxias. A companhia que ganhasse a concessão da “linha” deveria fazer paradas obrigatórias nas ribeirinhas cidades de Rosário, Itapecuru, Coroatá e Codó. Como relatado antes, a implantação dessa “linha” tinha a intenção de socorrer os produtores do

vale do rio Itapecuru, escoando suas produções e, assim, atendendo a necessidade dos agricultores e aumentando significativamente a arrecadação da província.

Os incentivos fiscais motivaram a empresa Domingos da Silva Porto, grande casa comercial no Maranhão, que havia muito, como afirmou Viveiros (1992, v. 1), estava à beira da falência. Imaginou seu proprietário que recuperaria sua empresa. A Companhia Porto funcionou precariamente por dois anos, importou da Inglaterra um barco em péssimo estado de conservação, ao qual deram o nome de Caxiense e que navegou insatisfatoriamente por dois anos e logo virou sucata, sendo encostado. Tantos incentivos não foram suficientes para fazer florescer a primeira companhia fluvial no Maranhão. “João Francisco Lisboa associou-se a João Pedro Ribeiro e nela perdeu aproximadamente 6:000\$000.” (VIVEIROS, 1992, p. 256, v. 1). Diante do fracasso da Companhia, outra opção não teve o governo provincial senão o rompimento unilateral do contrato e o subsequente cancelamento da concessão com a primeira companhia de navegação a vapor do Maranhão.

Diversos aspectos podem ser mencionados como sendo as principais dificuldades de implantação de uma companhia de navegação no Maranhão. Primeiramente, o alto valor dos barcos, não encontrando na iniciativa privada disposição a um investimento de alto risco. Em segundo lugar, a total ausência de mão de obra qualificada no Estado. Tal meio de transporte exigia mecânicos em motor a vapor, pilotos para as embarcações e cartas náuticas dos rios, as quais sequer existiam. Outra dificuldade foi a falta de intérpretes: a “barreira” da língua foi outro agravante, visto que os exímios navegadores não tinham conhecimento da navegação a vapor nem do idioma dos pilotos, o inglês. A quarta e não menos importante dificuldade foi a alternância no poder dos presidentes da província. Como será visto, vários foram os presidentes da província envolvidos na implantação de tal meio de transporte.

No entanto, foi durante o governo de Eduardo Olímpio Machado (1855-1856) que a Assembleia Provincial votou e aprovou, por meio da Lei nº 429, de 20 de agosto de 1856, a autorização para o governo contratar uma empresa de navegação. Coube ao engenheiro Raimundo Teixeira Mendes, autor de um projeto minucioso, a concessão para a exploração fluvial e costeira no Maranhão. Teixeira Mendes, em parceria com as empresas Leite & Irmãos e José Pedro dos Santos & Irmãos, criou a Empresa de Navegação a Vapor dos rios do Maranhão. Criada a companhia, trataram os investidores de estabelecer contato e contrato com o governo do Maranhão.

A navegação feita no rio Itapecuru teria duas seções: a primeira compreenderia São Luís-Rosário e a segunda, Rosário-Caxias. A navegação feita pelo rio Mearim tinha também sua primeira seção iniciada em São Luís até o Porto das Gabarras, atual município maranhense de Anajatuba. Para o Mearim, não há no projeto uma segunda seção: os empresários não desejavam arriscar seu capital na “subida” do rio, que era bem conhecido só até a cidade de Vitória do Mearim. A partir de lá, só havia locais ermos, praticamente desconhecidos e, portanto, sem interesse para a companhia.

Essa companhia trouxe como embarcações auxiliares os batelões<sup>58</sup> e as barcas. Esses meios de transportes muito contribuíram para que comerciantes, fazendeiros, pecuaristas e pequenos agricultores pudessem desenvolver suas respectivas atividades econômicas no sentido de facilitar o escoamento da produção e o transporte das mercadorias compradas em São Luís. A antiga reivindicação dos ribeirinhos e dos produtores era agora atendida, além de ajudar sobremaneira no deslocamento das pessoas da capital para o interior da província e vice-versa, bem como no traslado das pessoas que se deslocavam de um porto para outro. O impacto causado com a chegada dos primeiros vapores, em 1858, representou para muitos moradores do Maranhão, principalmente os da capital, o “progresso”. Agora, com essas modernas embarcações, o Maranhão saíria do seu estado de letargia em relação a outras províncias brasileiras.

Ainda não foi objeto de estudo pela historiografia maranhense a criação dessas companhias de navegação e seus desdobramentos. Raros têm sido os trabalhos que abordam o tema, podendo-se citar: Viveiros (1992, v.1), que dedicou ao assunto um capítulo de sua *História do comércio do Maranhão*; Ayres (2001), que faz uma breve abordagem sobre o começo da navegação fluvial a vapor no Maranhão em seu trabalho intitulado *Processo e Política atual de desmembramento municipal no Maranhão*; e Macedo (2001), que também dedica um capítulo de sua obra *O Maranhão e suas riquezas* aos rios maranhenses. Esses autores discutem, de forma muito abreviada e sem nenhum aprofundamento, a criação da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão e da Companhia Fluvial Maranhense.

A importância da obra de Viveiros (1992, v.1), no caso específico das companhias de navegação, é mais pelos indícios deixados para quem quer se aprofundar no estudo da criação das referidas companhias, pois, embora ele tenha analisado a constituição da primeira companhia, não aponta com detalhes os resultados obtidos por

---

<sup>58</sup> Os batelões e barcas eram amarrados à popa da embarcação fluvial e rebocados, carregados ou não de mercadorias, às mais diversas possíveis.

essa empresa, haja vista que, para falar do fim das referidas companhias, o notável historiador da economia maranhense assim se expressou: “Porque elas desapareceram é história de uma época que escapa aos limites deste livro,” (VIVEIROS, 1992 v.1, p. 266). Ora, o autor escreveu a história econômica do Maranhão em três volumes, a saber: de 1612 quando da chegada dos franceses na ilha do Maranhão a 1934, portanto “não escapa aos limites” de sua obra.

Ayres (2001), outro autor mencionado acima, fez um breve estudo sobre a introdução das embarcações a vapor no Maranhão, assim opinando acerca do início desse tipo de navegação:

Com o advento da propulsão a vapor, a navegação fluvial no Maranhão foi despertada e passou a ocupar lugar de destaque, como o mais eficiente meio de transporte então na Província. A vasta rede de rios navegáveis iria proporcionar, com a navegação a vapor, a penetração mais fácil no interior do território maranhense e sua exploração econômica com mais influência. (AYRES, 2001, p. 174).

A conquista do interior do Maranhão já havia sido feita havia mais de um século. Os vapores não facilitaram a penetração no interior maranhense: essa é uma abordagem feita por quem tem total desconhecimento do tema. Ayres (2001), embora tenha se preocupado tão somente com as “maravilhas” que a navegação a vapor poderia causar aos ribeirinhos maranhenses, a exemplo de Viveiros (1992, v.1.), não estendeu os seus estudos à Companhia Fluvial Maranhense. Esse autor analisa, em breves passagens, apenas a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão. Porém, seu trabalho não traz maiores detalhes sobre a fundação dessa Companhia nem acerca de seus sucessos ou fracassos.

O autor analisa principalmente a importância dos vapores como facilitador da formação de comunidades ribeirinhas no Maranhão, uma vez que eles proporcionaram um melhor deslocamento de pessoas da capital para o interior da província e áreas servidas por esse meio de transporte. Ora, a sociabilidade de povos ribeirinhos sempre existiu, a solidariedade entre eles é pautada no compadrio, suas necessidades os aproximam, as novenas os aproximam, o que dizer das festas? Casamentos, batizados e funerais permeiavam – e ainda permeiam – sua interação. Sendo assim, os ribeirinhos não se integraram somente após a navegação a vapor, até porque a grande maioria deles

tinha sua própria canoa para seus deslocamentos rápidos e suas pescarias de subsistência.

Marques (1970), transcrevendo artigos de jornais da época (*O paiz, O Norte, O conciliador, Diário do Maranhão, O Observador*), mas sem fazer nenhuma análise, dá pormenores da criação das companhias e do intenso comércio desenvolvido entre as várias cidades ribeirinhas e o pujante comércio da capital. Foi a César Augusto Marques e seu *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão* que a maioria dos autores aqui citados recorreu.

#### **2.4 A fundação da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão**

A companhia criada pelo engenheiro Teixeira Mendes e seus consorciados, antes mesmo de entrar efetivamente em funcionamento, teve sua razão social alterada para Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão<sup>59</sup>. A mudança de nome foi feita para poder atender a Lei Provincial n.º. 429, de agosto de 1856, que autorizava o governo da província a contratar uma empresa de navegação que não se limitasse a navegar somente os rios do Maranhão, mas que fizesse também a navegação costeira. Pela segunda vez, o dinheiro público era utilizado no Maranhão para a criação de uma companhia de navegação na tentativa de solucionar a crônica falta de transportes para gêneros e pessoas.

O governo provincial foi pressionado pelos produtores agrícolas do interior, pelos comerciantes da capital e pela população em geral, no sentido de criar as condições necessárias para que algum grupo se interessasse pela criação da Companhia de Navegação. O governo concedeu privilégios para os organizadores da empresa constando de uma subvenção de 48 contos de réis por ano, durante cinco anos. Acrescia a essa subvenção um empréstimo de 24 contos, sem juros, para a construção da companhia, e de uma fundição para manutenção e montagem de novos vapores em São Luís. A companhia teria ainda o monopólio da navegação por vinte anos.

Embora a efetivação do contrato entre os empresários e o governo fosse bastante criticada pelos jornais *Diário do Maranhão* e *O observador*, devido principalmente ao caráter monopolista da companhia, o contrato foi assinado. O Diário do Maranhão de 22

---

<sup>59</sup> Esta é, de fato, a primeira companhia de navegação maranhense; o primeiro grupo não chegou a se organizar como uma companhia. O navio comprado era uma extensão da casa comercial Porto.

de setembro de 1856, p.3. Publicou: “A lei dos vapores cerceia os interesses públicos, criando um monopólio vergonhoso, qual o de conceder à empresa o privilégio exclusivo da navegação por vinte anos, privilégio que pode ser espaçado mediante renovação do contrato”. Não surtiram efeito as críticas feitas pelo periódico. Com o contrato assinado, Teixeira Mendes viajou para a Inglaterra, a fim de comprar os vapores que fariam parte da empresa. Em carta escrita por Mendes para um amigo e citada por Viveiros (1992, p. 258, v.1), declarava o engenheiro e agora empresário:

Foi uma felicidade a crise industrial da Europa. Não fora ela e eu não poderia levar para a nossa Companhia de Navegação barcos de 70 toneladas por 4.300 libras, de 50 por 3.100, 2 de 30 por 4.000 e 5 barcas de ferro por 1.500, e ainda me sobrar dinheiro para adquirir por 3.200 libras uma fundição completa para consertar nossos vapores, fabricar caldeiras de 20 H.P., moendas de engenhos e tachos de cozer farinha de mandioca.

Já encomendei a louça, utensílios, etc. Tudo marcado com as letras C. N. V. M. no centro de uma grinalda, firmada por um ramo de algodão e outro de cana.

Tentamos identificar a crise a que o empresário se referiu, pois naquele ano – 1856 – na segunda metade do século XIX, a industrialização inglesa estava em franca ascensão e já se espalhava por todos os continentes. Por outro lado, percebemos que vem de longe essa prática brasileira de investir dinheiro público em negócios privados. Teixeira Mendes gastava o dinheiro público com os requintes da época. Era comum, por exemplo, que as louças e utensílios usados a bordo de vapores luxuosos trouxessem gravado o nome da embarcação ou da empresa, além da marca e da cidade do fabricante. Enquanto na Inglaterra Teixeira Mendes se preocupava com os mínimos detalhes de sua futura Companhia de Navegação, no Maranhão as péssimas lembranças deixadas pela falência da empresa Porto, quando da constituição da primeira companhia de navegação, era uma das permanentes preocupações dos governantes maranhenses. Para que a nova empresa não percesse prematuramente, o então vice-presidente da província, João Pedro Dias Vieira, no exercício da presidência, pedia apoio em mensagem dirigida ao Legislativo provincial, datada de 3 de maio de 1858:

O custo destes vapores, o dos cinco barcos de reboque, todo de ferro e com capacidade precisa para condução dos gêneros, o dos aparelhos necessários para a fundição em pequena escala, e as despesas com os engenheiros dos vapores e o mestre da fundição, se calculam até a

chegada a este porto, em 160 contos de réis. Além do empréstimo de 48:000\$ réis para fazer face a tudo isto, a Companhia apenas conta com o recurso das suas ações em número de pouco mais de 2:679 réis, com que foi instalada, não tendo sido procuradas as que estão da emissão autorizada de cinco mil. É, portanto, muito para rezear que, logo no começo dos trabalhos, tenha a mesma Companhia de lutar com graves embaraços. [...] Cumpre em tal conjuntura, principalmente ao Governo e a vós, dar vida e calor a uma empresa de tanta utilidade. Palácio do Governo do Maranhão, 3 de maio de 1858.

Exm<sup>o</sup>. Sr. Dr. João Pedro Dias Vieira

Vice-Presidente de Província. (APEM. Relatório do Presidente da Província, 1858, p. 4).

Dias Vieira, governador em exercício, pedia auxílio à Assembleia, pois não queria passar para a história como o governante que inviabilizou a companhia de navegação. Teixeira Mendes, acabara de chegar de Paris onde graduou-se em engenharia, homem extremamente astuto e bem relacionado com os integrantes dos poderes da época, soube recompensar a preciosa ajuda do governador batizando uma das embarcações como o nome de Dias Vieira. Temeroso de que a empresa não prosperasse satisfatoriamente, conforme planejado, Teixeira Mendes solicitava ao governo, através dos amigos e dos acionistas da companhia, mais ajuda financeira, que, por sinal, foi concedida, como abordaremos mais adiante.

Superadas todas as dificuldades iniciais, as embarcações, quando aqui chegaram, foram recebidas com muitas comemorações por parte dos políticos que tanto se empenharam para que a companhia fosse criada, por boa parte da imprensa, já que os dois periódicos anteriormente mencionados eram terminantemente contra o monopólio e os empréstimos sem juros para o financiamento do empreendimento. Mas compreendiam a necessidade premente de uma companhia de navegação no Maranhão, tanto pelos produtores agrícolas e pelos homens do comércio da praça de São Luís, que finalmente tinham suas reivindicações atendidas, quanto pela população em geral, do interior e da capital.

As linhas da companhia compreendiam inicialmente “duas seções – a costeira, com linhas para o norte até Manaus e para o nordeste até Recife. A seção fluvial, nos rios Itapecuru, Mearim, Pindaré e na região do Preá.” (VIVEIROS, 1992, p. 278, v. 1). Teixeira Mendes, ao estabelecer a linha São Luís-Manaus e São Luís-Recife, visava ao transporte de mercadorias e passageiros. Na segunda metade do século XIX, a Amazônia viveu o auge do ciclo da borracha e recebeu grande quantidade de migrantes nordestinos, especialmente cearenses que fugiam da seca. Recife despontava como uma



das principais cidades brasileiras e era um grande centro de importação e exportação do Norte e do Nordeste<sup>60</sup> do Brasil.

Finalmente o Maranhão entrava na era das embarcações a vapor. A esse respeito, Ayres (2001, p. 75) relata: “esse fato foi na época, sem dúvida, o fato mais importante para a economia e para o povoamento do interior da Província”. Quanto à interiorização, ela já havia sido feita, os barcos a vapor não foram responsáveis por ela. Esses barcos foram ótimos para a economia, com capacidade de transportar mais de 70 toneladas estavam navegando pelos rios maranhenses. E sete anos após a criação da companhia, ou seja, em 1865, o rendimento bruto das linhas fluviais era de 104:785\$158 réis. Os diretores da companhia, no relatório / balancete divulgado em sete de julho de 1865, afirmavam, na página 5: “à vista do que fica demonstrado, conheceréis quão satisfatório é o estado desta conta”. (APEM, RELATÓRIO DA DIRETORIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR DO MARANHÃO, 1865, p. 7).

A companhia cumpria com o que foi acordado no contrato, ou seja, navegar com sua frota na costa marítima e principalmente pelos rios maranhenses. Passadas as incertezas iniciais, o empreendimento começou a prosperar. O incremento financeiro da companhia só crescia com a demanda reprimida por anos, com a ajuda do monopólio e dos empréstimos sem juros, tudo isso contribuiu sobremaneira para o sucesso empresarial. Tal fato ficou demonstrado na compra de novas embarcações e no aumento dos dividendos dos acionistas. No ano de 1869, a estrutura financeira da companhia já estava fortemente consolidada.

O sucesso da companhia de navegação criada pela província e doada à empresa constituída por Teixeira Mendes era sempre mencionado pelos presidentes da província no exercício do cargo, em suas mensagens anuais ao Legislativo. O governador José da Silva Maia, em seu relatório de 1870, deixa transparecer todo seu entusiasmo, a ponto de detalhar a potência dos propulsores dos barcos, seus nomes, tamanhos e capacidade de transporte em toneladas de cada um. Assim se expressava o presidente da província em exercício:

O Pindaré é de força de 50 cavalos, de máquina de baixa pressão, de calado d'água de 6 pés, 76 toneladas, 86 pés de comprimento e 40 ditos de boca, e marcha de 7 milhas [...] o Mearim tem 70 cavalos de

---

<sup>60</sup> Estamos utilizando o verbete “nordeste” para 1856, sabendo ser um anacronismo.

força, 5 milhas hora, 97 pés de comprimento, 20 de boca, 93 toneladas, dois grandes porões para carga. O Itapecuru tem 73 pés de comprimento, 13 de boca, 4<sup>1/2</sup> de calado d'água, 50 toneladas, força de 39 cavalos, marcha de 6 milhas por hora. O Dias Vieira tem 76 pés de comprimento, 16 de boca, força de 39 cavalos.

Palácio do Governo do Maranhão, 18 de maio de 1870

Exm<sup>o</sup>. Sr. Dr. José da Silva Maia

1<sup>o</sup>. Vice-Presidente de Província. (APEM. Relatório de Presidente da Província, 1870, p. 53).

Na segunda metade do século XIX, o Maranhão tinha temas bem mais importantes a serem abordados em mensagens ao Legislativo: a saúde pública era precária, não havia estradas (embora os projetos fossem muitos), tínhamos uma segurança pública sofrível, os leitos dos rios careciam de limpeza, a fim de facilitar o tráfego dos barcos ameaçados constantemente de interromperem as viagens pelo assoreamento. Com relação a educação, nossa instrução pública não era satisfatória e precisava não só de melhoramentos mas de grandes reformas. Não cabia e nem era papel do vice-presidente em exercício discorrer sobre as atividades empresarias da Companhia de navegação.

Ainda sobre a navegação da qual tanto se ocupou o governador Silva Maia em seu relatório de 1870, ao referir-se aos barcos denominados Caxias e Guaxenduba, em sua mensagem não especificava suas características, mencionava apenas que começaram a navegar em 26 de maio de 1859 e nos fins de 1869, respectivamente. Isso não era nenhuma novidade, os dois barcos já navegavam havia mais de dez anos. A mensagem do vice presidente Silva Maia prosseguia classificando as linhas fluviais e especificando o tipo de embarcação utilizada em cada rio. As rotas da navegação fluvial são chamadas, no relatório do presidente, de “seções” A seguir, transcrevemos o detalhamento das linhas contido no relatório do Presidente:

1<sup>a</sup> Secção da linha do Itapecuru, da Capital ao porto do Rosário; 2<sup>a</sup> Secção de Rosário até Caxias; 1<sup>a</sup> secção do Mearim e Pindaré da Capital ao Porto da Gabarra; 2<sup>a</sup> Secção do Mearim e Pindaré do Porto da Gabarra ao Seco das Almas do mesmo porto da Gabarra a Monção. Nas primeiras secções, a navegação é feita por barcas de 70 a 100 cavalos; as segundas com barcas de 40 a 50 cavalos de força.

Palácio do Governo do Maranhão, 18 de maio de 1870

Exm<sup>o</sup>. Sr. Dr. José da Silva Maia

1<sup>o</sup>. Vice-Presidente de Província. (APEM. Relatório do Presidente da Província do Maranhão, 1870, p. 42).

Já nos referimos às razões do sucesso da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão. Isso tanto entusiasmava o presidente da província do Maranhão, Silva Maia, que ele – e não a Companhia – planejava “aumentar o número de viagens e os portos da província, para os quais devem ser criadas novas linhas”. Segundo ele, “o progresso dela [província] está por assim dizer ligado ao incremento da navegação dos numerosos rios que formam o admirável sistema fluvial de que nos dotou a natureza”. (APEM, RELATÓRIO DE PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, 1870, p. 45). Repetimos: é claramente perceptível, nas palavras do presidente, a intromissão do Estado nos negócios da empresa, intromissão essa que denota haver outros interesses nos serviços contratados com a companhia de navegação. Entretanto, essa simbiose estava se aproximando do fim.

Os diretores da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão sabiam que os transportes de gêneros e de pessoas dependiam de sua empresa, tinham a devida consciência de sua importância e de quanto contribuía para o desenvolvimento do Maranhão. Entretanto, as pressões do presidente Silva Maia pelo aumento do número de linhas nos rios já navegados e a inclusão de outros rios nos serviços prestados pela companhia iam de encontro aos interesses dos dirigentes da companhia. Havia necessidade da compra de barcos de pequeno calado, que pudessem navegar nos rios de menor profundidade, e a companhia não queria fazer esse tipo de investimento. Era sabido por todos os envolvidos nos transportes fluviais que o crescimento do mercado, com o aumento da quantidade de mercadorias em circulação entre o interior e a capital da província, não parava de crescer.

Fica bastante claro, ao analisarmos relatórios disponibilizados pela Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, que seus proprietários sentiam a necessidade premente de aumentar o número das viagens, dos vapores e das barcas, tão somente de grande calado, não queriam navegar nos pequenos rios, estreitos e rasos, navegar por esses rios os obrigaria a fabricação de barcos de pequeno calado, conseqüentemente de poucas toneladas. As mercadorias ficavam na beira dos rios aguardando transporte e se extravagavam, esse foi um erro crucial cometido pelos diretores da Companhia. As pressões sofridas pelo governo para que o transporte se estendesse a todos os rios aumentava o que obrigou os governantes a pensarem na criação de outra empresa de navegação. O relatório apresentado no ano de 1879 pela diretoria da Companhia realçava seus “esforços” no atendimento de sua imensa clientela. Vejamos:

Tenho me esforçado quanto possível para desenvolver mais navegação de que nos achamos incumbidos, o que atesta o grande movimento de barcas no rio Itapecuru, Pindaré e Mearim [...] e além das dos contratos o grande número de viagens extraordinárias feitas em diferentes linhas, a fim de poder se satisfazer as diferentes exigências do comércio e da lavoura. (APEM. Relatório da Diretoria da Cia. de Navegação a Vapor do Maranhão, 1879, p. 19).

Entretanto, na prática não era isso que acontecia: o crescimento do comércio interno e a demanda de produtos provenientes da lavoura exigiam cada vez mais o aumento do número de viagens dos vapores e suas barcas pelos rios do Maranhão. O excelente comércio, como destacamos a pouco, elevava sobremaneira as cifras. A importância da companhia de navegação para o desenvolvimento e para a economia do Maranhão era cada vez mais evidente como ficou substanciado no balancete financeiro da companhia publicado no segundo semestre de 1879, que informava:

Importa a receita em Rs 229:913\$240, importa as despesas em Rs 228:386\$367 havendo de receita um saldo de RS 1:526\$873 a favor da companhia, que somadas com RS 123:165\$998 de subvenções no semestre findo, dos governos gerais e provinciais, fazem a soma de 124:992\$874 (APEM. Relatório da Diretoria da Cia. de Navegação a Vapor do Maranhão, 1880, p. 20).

Como é perceptível, os lucros da Companhia eram incessantes e provinham, em boa parte, da ajuda financeira dos governos, conforme vigente no contrato, e do crescente aumento do números de viagens pelos rios já servidos pela Companhia. O aumento da demanda por novas rotas fluviais, que antes uniu empresário e governo, agora os distanciava. Aí residia o impasse praticamente intransponível entre o governo do Maranhão e a Companhia de Navegação, que se mantinha firme na recusa de comprar barcos pequenos e navegar por todos os rios do Maranhão. Por outro lado, o governo maranhense continuava sendo pressionado por produtores não contemplados com as linhas de navegação para o escoamento de seus produtos e por chefes políticos locais, que viam suas zonas eleitorais excluídas do moderno meio de transporte, demonstrando aos seus eleitores falta de prestígio junto ao governo. Caminhava-se, pois, a passos largos para um impasse entre a Companhia e o governo.

A Companhia de Navegação, ao deixar de trafegar por todos os rios do Maranhão, desrespeitava uma das cláusulas do contrato celebrado com o governo da província, em seu artigo 21, que determinava: “somente barcas de 2<sup>1/2</sup> pés d’água

deveriam navegar pelos rios da província.” (APEM, Relatório Pres. Província, 1870, p.45). Apenas um barco da Companhia de Navegação, o Dias Vieira, atendia essa cláusula contratual. As demais embarcações da Companhia “sofriam embaraços que se opõem à navegação dos mesmos rios” (APEM, Relatório Pres. Província, 1870, p. 45). Essa observação foi feita pelo presidente da província, Silva Maia, no Relatório de 1870, tantas vezes aqui já mencionado.

Estabelecia-se, entre o governo e a sociedade, o clima para a criação de uma nova companhia de navegação no Maranhão. A Cia. Teixeira Mendes, percebendo que as críticas contra o monopólio surtiram efeito, publicou: “Monta-se nesta província uma outra companhia de vapores; portanto para que a nossa tenha as simpatias do público, precisamos desenvolver a navegação; e fazer alguma coisa sem que seja preciso o auxílio do governo”. (APEM, RELATÓRIO DA DIRETORIA DA COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR DO MARANHÃO, 11 DE AGOSTO DE 1878, p. 4). Teixeira Mendes e seus parceiros perceberam tarde demais o mal que o monopólio lhes causou.

A criação de outra empresa de navegação no Maranhão com o intuito de fazer concorrência motivou a diretoria da Companhia de Navegação a evitar gastos desnecessários e a controlar as despesas, as quais haviam mantido a empresa, desde sempre, na dependência financeira do governo. Procuravam evitar despesas, mas, ao mesmo tempo, queriam agora a todo custo expandir as linhas de navegação. Era uma tentativa da Companhia de conseguir a simpatia de parte da sociedade maranhense que havia sido excluída por opção da própria Companhia. A decisão do governo já havia sido tomada e o Maranhão passaria a ter duas companhias de navegação.

A nova empresa se chamava Companhia Fluvial Maranhense. Embora esse empreendimento fosse visto como “novo”, havia nove anos que existia e praticava a navegação em alguns rios do Maranhão. Os “novos” empreendedores, receosos de serem duramente criticados pela imprensa da época, como fora a Companhia de Navegação, formaram uma empresa de caráter totalmente particular, cuja razão social completa era Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia. Finalmente, a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão “ganhava” um concorrente e, após perder a simpatia e a preferência do governo do Maranhão, passou por dificuldades financeiras terríveis. A “nova” companhia – a Fluvial Maranhense –, com barcos menores, conseguia ir mais longe, pois navegava praticamente em todos os rios

maranhenses que desembocam no Golfão Maranhense. É dela que vou tratar no próximo tópico.

## 2.5 A Companhia Fluvial Maranhense

A Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia., criada na década de 70 do século XIX, possuía 143 acionistas e tinha como presidente o visconde de Itaqui do Norte. A sua fundação foi uma iniciativa do próprio visconde e de comerciantes da capital descontentes com o monopólio concedido pelo governo do Estado à companhia criada por Teixeira Mendes<sup>61</sup>. Inicialmente, a Empresa de Navegação Fluvial possuía apenas um vapor, o Vesúvio. Com os lucros obtidos, outros barcos foram sendo comprados e incorporados à Companhia, tiveram os seguintes nomes: Gonçalves Dias; Carolina; e Nhô-Nhô (vapores). As barcas de sua propriedade eram: Aurá; Cariongo; Guanaré; Manajós; Icatu; Jundiá; Graxixá; Macapá; Pirapemas; e Ipixuna. Possuía ainda dois batelões de carga. A Empresa de Navegação Fluvial era bem menor que a Companhia criada por Teixeira Mendes e, em seu relatório publicado em 1881, afirmava ter obtido lucros satisfatórios, apesar de ser uma empresa pequena:

O lucro que representa o balanço não é tão insignificante como muitos supõem: é razoável e está em harmonia com o nosso material flutuante, que despontou uma concorrência poderosa. Orgulho-me em dizer-vos que este número é relativamente superior ao da Companhia de Navegação a Vapor, cujo material flutuante nas linhas fluviais atinge ao triplo daquele que possuímos. (APEM. Relatório da Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia., 15/02/1881, p. 3).

O lucro divulgado pela Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia. era assim constituído: “um saldo de Rs. 20:980\$217”, conseguido através de sessenta e seis viagens por diversos rios maranhenses. A Empresa de Navegação Fluvial fazia algumas rotas que eram servidas também pela Companhia criada por Teixeira Mendes, principalmente nos rios Mearim, Pindaré e Itapecuru, que compreendiam as melhores rotas da navegação fluvial maranhense, acirrando a concorrência entre as empresas.

---

<sup>61</sup> Doravante me referirei à Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, antes tratada de Companhia de Navegação, por “Companhia criada por Teixeira Mendes”.

Diferentemente da Companhia criada por Teixeira Mendes, a Empresa de Navegação Fluvial foi desenvolvida exatamente para navegar nos rios de menor profundidade, com embarcações de menor calado. Os pequenos, mas úteis, barcos da Empresa de Navegação Fluvial eram a única opção de transporte para muitos comerciantes e lavradores de regiões não servidas pelos grandes barcos. A Empresa de Navegação Fluvial navegava preferencialmente pelos rios Mearim (até Barra do Corda), Munim (até a Vila da Manga), Itapecuru (até Picos, atual Colinas-MA) e pela região do Preá (até Cajapió e São Bento)<sup>62</sup>. Os lucros obtidos pela Empresa de Navegação Fluvial com essas “pequenas” rotas eram tão animadores que ela anunciava novos investimentos:

O Contrato feito no dia 3 de janeiro de 1879 entre Laird Bros, de Birkenhead, construtores de navios e engenheiros, de uma parte, e Bieber & Cia de 147 Feuchurch Street, London, da outra, como se segue, a saber: – 1º que os ditos Laird Bros construirão para os ditos Bieber & Cia., de acordo com as especificações a este juntas, um vapor a rodas, com obras de madeiras e pertences, a máquina, caldeira e pertences, e entregarão o mesmo ao lado de um navio na doca de Birkenhead, ou numa doca de Liverpool, convenientemente (empacotado) preparado, marcado e empacotado pronto para ser embarcado; – 2º o dito vapor estará pronto, para ser entregue, em princípios de maio, por exemplo em 10 de maio próximo [...] – 3º que o preço do dito vapor será de três mil seiscentas e cinquenta libras esterlinas. (APEM. Relatório da Diretoria da Empresa de Navegação Fluvial do Maranhão, 1881, p.15-16).

Como de costume, as compras foram feitas na Inglaterra. Os investimentos nesse tipo de transporte eram altíssimos para as empresas aqui referidas. Entretanto, a Empresa de Navegação Fluvial, pensada e desenvolvida pelo capital privado, diferentemente da empresa criada por Teixeira Mendes, que ele mesmo foi à Inglaterra acompanhar a construção de seus vapores. A Empresa de Navegação Fluvial terceirizou a compra da nova embarcação através da Bieber & Co. A aquisição de vapor era uma forma de a Empresa de Navegação Fluvial se estruturar melhor, pois estava sendo convertida em Sociedade Anônima, com total apoio do governo imperial, conforme noticiou o jornal O Paiz:

---

<sup>62</sup> Essas cidades estão localizadas na Baixada Ocidental maranhense.

Tendo sido resolvido em Assembleia geral converter a Associação Mercantil em comandita, conhecida nesta praça sob a denominação de Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia., em uma sociedade anônima, e havendo sido aprovados pelo Governo Imperial os estatutos, que deve reger a Companhia transformada; pede o abaixo assinado como gerente e sócio responsável pela mencionada a todos os seus associados ausentes o favor de constituírem, no prazo o mais breve possível, procuradores bastantes nesta cidade para o fim especial de ser destrutado por meio de escritura pública o contrato vigente, tornarem-se respectivas contas a gerência, como de direito, e fornecer lhe afinal a quitação competente. Previne-se, outrossim, a todos os interessados que a conversão se não poderá efetuar sem a prévia realização da prestação de contas e conseqüentemente destrato por instrumento público do pacto até hoje em vigor. (Jornal O Paiz, 3/4/1882, p. 4).

Um mês após o referido anúncio, a transformação da empresa foi consolidada. O Dr. João Paulo Monteiro de Andrade, presidente interino da província do Maranhão, agindo do mesmo modo que outros governantes que o antecederam, colocava o poder público a serviço dos empreendimentos privados de suas respectivas preferências. O estatuto jurídico da Empresa foi aprovado consoante o relatório do presidente da província de 1882:

A Empresa de navegação fluvial Moreira da Silva & Cia. – Acham-se aprovados os estatutos, que esta empresa submeteu à consideração do Governo Imperial a fim de ser convertida em uma companhia anônima sob a denominação de Companhia Fluvial Maranhense, e autorizada a funcionar mediante as cláusulas que baixarem com o decreto n.º. 8.350 de dezembro do ano passado.

Palácio da Presidência do Maranhão, em 7 de março de 1882.

Exm.º. Dr. João Paulo Monteiro de Andrade.

Presidente da província. (APEM. Relatório do Pres. Da Província do Maranhão, 1882, p. 30).

Consolidada a transformação do “novo” que já existia em sociedade anônima, faltava ser encenado o segundo ato desse teatro, ou seja, a lei que autorizaria o governo a contratar uma empresa de navegação para prestar serviço nos diferentes rios maranhenses. A Lei Provincial n.º. 1.315, de 14 de abril de 1884, autorizou o presidente da província a celebrar tal contrato com a Companhia Fluvial Maranhense nos seguintes termos:

A presidência concede à Companhia Fluvial Maranhense a subvenção anual de vinte e quatro contos de réis (24:000\$000), da qual gozará



por espaço de dez anos devendo ser lhe paga em prestações mensais de dois contos de réis (2:000\$00) cada uma pelos cofres do Tesouro Público Provincial, a contar do 1º de julho próximo diante;

Fica obrigada a Companhia a fazer em cada ano as seguintes viagens, partindo do porto desta cidade: duas pelo rio Grajaú até a cidade do mesmo nome, duas pelo rio Mearim até a cidade de Barra do Corda, duas até a povoação Manga com escala pela vila do Icatu, doze a Cajapió e seis uma em cada mês da estação invernada a portos de São Bento dos Perizes e mais seis no verão, logo que a Companhia tenha vapores da lotação do vapor 'Alcântara', com escala pela cidade de Alcântara. Secretaria do Governo, 17 de maio 1884.

Vice-Presidente da Província: Barão de Grajaú. (APEM. Livro de Termo de Contrato de Pres. da Província, 1884, p. 37).

Além dessas duas cláusulas contratuais, o governo teria 20% de abatimento em passagens e cargas embarcadas em seu nome nos vapores da Companhia – essa era a contrapartida da Companhia Fluvial Maranhense. A empresa, nascida da necessidade de lutar contra o monopólio de outrora, agora se beneficiava do que havia condenado antes. Mais uma vez, em terras do Maranhão, o dinheiro público beneficiava uma empresa privada. Contando com as benesses do governo, apenas quatro anos após ter iniciado suas atividades, com estatuto de sociedade anônima, a Companhia Fluvial Maranhense começava a colher os frutos de sua “associação” com a Província. O periódico O paiz, publicava:

Continua na Gerência desta Companhia o cidadão português Joaquim Coelho Fragoso.

Do relatório apresentado por ele consta o seguinte: o material flutuante é no valor de 353:025\$179 réis. A Companhia compõe-se de 5 vapores e 9 barcas de reboque navegando nos rios Itapecuru, Mearim, Grajaú e Pindaré a extensão de 1. 805 milhas (2.904,87 quilômetros); no período decorrido de 18 de março do ano findo até 20 do corrente mês de janeiro, fizeram os vapores 138 viagens. As barcas de reboque fizeram 80 viagens nas diversas linhas de navegação. No semestre findo em 30 de junho foi o seu fundo de reserva elevado a 44:878\$382 réis e o seguro marítimo a 39:911\$661 réis. Distribuiu no referido semestre o dividendo de 2\$500 réis por ação na importância de 7:500\$000 réis. (JORNAL O PAIZ, 25/04/1888, p. 2).

O relatório mais que uma prestação de contas aos acionistas da Companhia Fluvial Maranhense, servia também para demonstrar aos governantes de como a Companhia administrava bem a concessão do monopólio, seus balanços financeiros publicados eram sempre melhores que o anterior. O acima transcrito por mim tem como

base o ano de 1887. Com relação aos números obtidos pela Companhia Fluvial no segundo semestre do ano de 1888, eram quase inacreditáveis. Entre os meses de julho a dezembro, foi assim descrita por sua diretoria:

Tabela 1 - Balanços financeiros da Companhia em 1887

Rendimento da Navegação .....	77:632\$619
Subvenção Provincial .....	12:000\$000
Lucros Eventuais.....	1:838\$829
Total .....	91:471\$448
Líquido.....	29:170\$632

Fonte: APEM. Relatório da Presidência da Companhia Fluvial Maranhense de 8/3/1889, p.5

Os valores divulgados nos relatórios da Companhia Fluvial eram sempre muito altos, em que pese serem as despesas elevadas, o lucro líquido da empresa, incluindo a subvenção, era bastante considerável, instigando seus diretores à aquisição de novos vapores e barcas. Além do mercado crescente, o governo garantia uma renda considerável. No ano de 1889, conforme noticiou *O Paiz* (27/08/1889, p. 3). A Companhia Fluvial comprou novos vapores, perfazendo um total de sete, assim denominados: Ypiranga; Maranhão; Caxiense; Alcântara; Gomes de Castro; Colombo; e Maranhense. Esses novos barcos davam à Companhia Fluvial Maranhense *status* de grande empresa, praticamente dominando todo o mercado da navegação fluvial maranhense. Os lucros cresciam e com isso os dividendos dos acionistas. Todos aqueles que lucravam de alguma forma com o sucesso da Companhia Fluvial se regozijavam – governantes, proprietários majoritários, acionistas, comerciantes, agricultores e a população ribeirinha.

As cifras não paravam de crescer e apontavam sempre o sucesso que fora a ideia da criação da Companhia Fluvial Maranhense. Com um rígido controle empresarial, conseguira obter bons lucros sem o auxílio do governo, apenas navegando, e agora, dona de um monopólio, não se importava em colocar o valor da subvenção imperial em seu relatório ostentando a movimentação financeira do primeiro e do segundo semestres:

Tabela 2 - Movimentação financeira do primeiro e do segundo semestres

Navegação	Primeiro Semestre	Segundo Semestre
Subvenção	103:330\$865	103:188\$100
Juros de Apólices	12:000\$000	12:000\$000
Eventuais	390\$000	2:000\$000
Saldo dos Juros	156\$544	986\$000

Fonte: APEM. Relatório da Diretoria da Cia. Fluvial Maranhense, 1892, p. 8

As despesas da Companhia Fluvial Maranhense eram proporcionais aos lucros e também estavam em níveis estratosféricos. Embora não possamos comprovar, há indícios de que havia uma intenção deliberada de maquiar os relatórios, principalmente as despesas, que alcançavam o montante de 91:512\$109 no primeiro e 91:636\$100 réis no segundo semestre do ano de 1882. Os salários pagos à grande maioria dos funcionários, excetuando-se o comandante do barco, eram irrisórios, mesmo com todas essas despesas, o capital dessa Companhia continuava em ascensão, Conforme Relatório da Diretoria de Navegação Fluvial Maranhense, vejamos:

Tabela 3 – Relatório de despesa

Em 1º de janeiro de 1891.....	403:000\$000
Em 1º de junho de 1892.....	409:000\$000
Em 1º de dezembro de 1892....	412:000\$000

Fonte: APEM. Relatório da Diretoria da Cia. Fluvial Maranhense, 1892, p. 8

Analisando o capital da Companhia Fluvial Maranhense, podemos concluir que, após ela ter sido transformada em sociedade anônima e receber as benesses do governo, prosperou muito mais rápido, a exemplo da companhia criada por Teixeira Mendes. Os lucros de ambas foram obtidos graças ao monopólio e à não menos importante subvenção paga pelos governos imperial e provincial. As empresas teriam prosperado mesmo não havendo a subvenção e o monopólio, a concorrência entre elas as fariam crescer e teria sido mais salutar para a economia do Maranhão, principalmente da

província, que alocou dinheiro por décadas em empresas privadas de navegação, quando deveriam ter tido outras preocupações.

A navegação feita até então embora contemplasse o vale do rio Itapecuru e o vale do rio Mearim, não servia a todas as cidades ribeirinhas, as mias longínquas, ficavam sempre a esperar um inverno rigoroso para que os barcos a vapor chegassem até elas. Barrado Corda, no rio Mearim foi um exemplo, entretanto, era preciso que a navegação se estendesse a outros rios. A navegação fluvial feita através do rio Grajaú para a cidade do mesmo nome não foi diferente do que vimos até então. Outro século, outro regime político, outros governantes, mas sempre a mesma prática, dinheiro público para a navegação fluvial do Maranhão. Alexandre Collares Moreira Júnior, quando governou o Maranhão pela segunda vez, sancionou a Lei nº. 384, de 24 de abril de 1905, que autorizou mais uma vez a subvenção para a navegação fluvial. Os governantes não queriam contrariar os empresários que detinham o monopólio e as subvenções, sempre que elas chegavam ao fim, por força do contrato, eles imediatamente quase que automaticamente faziam a renovação. A lei assinada por Collares Moreira em sua introdução já dizia tudo: 1º – Fica o governo autorizado a promover, por meio de subvenções e contratando com quem maiores vantagens oferecer, a melhora do serviço de navegação no interior do Estado, observadas as seguintes cláusulas:

A navegação para esse efeito será dividida nas seguintes seções: 1ª. da Capital a Caxias; 2ª. de Caxias ao Mirador ou Picos [atual Colinas]; 3ª. da Capital a Pedreiras; 4ª. de Pedreiras a Barra do Corda ou Barra do Corda a Vitória do Baixo Mearim; 5ª. da Capital ou de Vitória do Baixo Mearim a Grajaú; 6ª. de Santo Antônio de Balsas a Flores. (APEM. Livro de Coleção das Leis, Pareceres do Congresso do Estado do Maranhão, 1905, p. 15).

Essas cláusulas contratuais rígidas faziam parte da encenação. Os governantes sabiam que elas não podiam ser cumpridas em sua totalidade, por várias razões e as principais e sempre alegadas pelos proprietários de barcos, eram: o leito seco dos rios devido os longos períodos de estiagem e durante o inverno a constante necessidade de desobstrução dos rios, a limpeza dos rios. Os invernos rigorosos traziam bastantes árvores, galhos para o leito dos rios. Ora a seca, ora o excesso de água eram motivos impeditivos para o cumprimento dos contratos, até mesmo porque sem viajar os empresários tinham uma renda fixa garantida: a subvenção. Continuam as exigências

contratuais colocadas pelo governador Collares Moreira, conforme: (APEM. Liv. de Coleção das Leis, Pareceres do Congresso do Estado do Maranhão, 1905, p. 15).

O Governo mandará proceder com a possível urgência, pelo modo por que julgar mais conveniente, aos estudos precisos para ter informações minuciosas sobre as condições dos rios e da navegação, de maneira a poder estabelecer no contrato ou contratos que fizer, as cláusulas que se tornarem necessárias para que seja o serviço executado da melhor forma possível.

Nenhum contrato terá prazo superior a oito anos, nem poderá ser lavrado antes de terminados os estudos de que trata a cláusula antecedente a respeito da seção a que ele se referir, salvo se torna-se isso urgente em relação a alguma delas, mas não devendo, porém, neste caso, ser o prazo superior a três anos.

O total de subvenções para todas as seções não poderá exceder a 6:000\$000 anualmente, devendo ser feita entre elas a distribuição de modo proporcional às condições de cada uma.

As tabelas de passagens e fretes serão sujeitas à aprovação do Governo, devendo-se nelas ter em vista a maior redução possível.

Será sujeita também à aprovação do Governo a especificação dos vapores e mais embarcações que tiverem de ser empregados no serviço da navegação.

Quem conhecia as condições de navegabilidade dos rios maranhenses, eram os comandantes, os práticos e os demais funcionários da empresa de navegação que trabalhavam embarcados e não os agentes do Estado. A exigência de fiscalização para a assinatura do contrato, era tão somente um ato formal, a rigor poucos rios maranhenses estiveram aptos a serem navegados com embarcações a vapor mesmo de pouco calado e sendo assim, obrigatoriamente de pouca tonelagem. Se com a dinamização da navegação fluvial do Maranhão, o governo objetivasse mesmo quebrar o monopólio existente até então, não estaria oferecendo subvenção. Com a nova Lei, o governo pretendia estender a navegação a outros rios maranhenses e aumentar o trecho já navegável dos rios Mearim e Itapecuru. Muito tempo depois, o rio Grajaú seria novamente contemplado com uma rota de barcos a vapor.

Segundo a Lei nº. 384, se a empresa contratada oferecesse condições, as viagens deveriam ser da cidade de Grajaú até a capital. Tecnicamente e por medida de segurança, era muito difícil uma embarcação fazer o percurso Grajaú/São Luís. Quando da implantação da estrada de ferro São Luís/Caxias, esse seria um dos argumentos utilizados pelos adeptos do trem. Pequenas embarcações quando saíam dos rios e entravam no mar, corriam sérios riscos de naufragarem, eram leves e por isso não

tinham a estabilidade necessária exigida para esse tipo de navegação. O governo não obrigava de forma incondicional, mas apenas sugeria e ainda assim se a empresa “oferecesse as condições”. Como então celebrar contrato e dar subvenção a quem não tinha condições de manter a linha? Foi sempre assim: o governo do Maranhão contratava amigos. A Lei autorizava também o governo a administrar o valor das passagens e do frete, oferecendo em troca uma subvenção de 6:000\$000 (seis contos de réis), que deveria ser dividida entre as empresas contratadas

Ao tomarem conhecimento da referida Lei e sofrendo anos a fio com a necessidade de comercializar a produção da região e abastecer o comércio local, os comerciantes da cidade de Grajaú fizeram investimentos na limpeza do rio. Com isso, habilitavam-se a receber os barcos a vapor e cumpriam de imediato uma das cláusulas da Lei nº. 384. Por intermediação dos líderes políticos da região, a responsabilidade pela limpeza do rio Grajaú foi transferida para o governo do Estado e o governador a época, Manoel Inácio Belfort Vieira, em 1905, contratou Francisco Bandeira de Barros para os serviços de limpeza do rio. As principais condições do contrato foram as seguintes:

O contratante [Francisco Bandeira de Barros] fica obrigado a contratar, digo, a efetuar a limpeza do rio Grajaú de modo a torná-lo navegável por barcos a vapor em qualquer época do ano, desde a sua foz até a cidade do mesmo nome, sem ônus algum para o Estado; Se, depois de iniciadas as obras, quiser algum particular ou empresa utilizar-se do trabalho feito, navegar também naquele rio por barco a vapor, indenizará ao contratante metade das despesas que houver feito. Se aparecer mais de um concorrente, a indenização se fará repartidamente, de modo a caberem a todas as partes iguais do custo da limpeza. Isto será observado durante dez anos, a contar do início dos trabalhos.  
[...] Realizada a limpeza do rio e tornando-se ele navegável, nas condições da cláusula primeira, terá mais 10% de abatimento nos impostos devidos ao Estado. (APEM. Livro de Termos de Contrato do Governo do Estado do Maranhão, 1905).

Disse a pouco que os agentes do Estado não estavam aptos a reconhecerem a navegabilidade dos rios. Um rio não se torna navegável por decreto. Não era a limpeza dos rios que os tornava navegáveis ou não, a limpeza ajudava, mas não era o fator determinante. O que torna um rio navegável ou não, é o seu caudal. O hábito de conceder privilégios a iniciativa privada pelos governantes do Maranhão continuava, dessa vez era para quem fizesse a limpeza do rio, ao permitir a cobrança de uma espécie de “pedágio” para quem fosse navegar, o governo do Maranhão reeditava Cartas Régias

do período Colonial que proibiam a navegação em alguns rios brasileiros e esquecia a máxima portuguesa: “navegar é preciso”.

A grande demanda da população grajauense e das cidades circunvizinhas por um meio de transporte que escoasse seus produtos e transportasse os passageiros do sul maranhense para a capital era uma necessidade secular. A limpeza do rio Grajaú representava a certeza de lucro para quem empreendesse o trabalho. Francisco Bandeira de Barros assumiu riscos previsíveis, sabia que a expressão “sem ônus algum para o Estado”, constante no contrato, não era verdadeira. O Estado garantia por dez anos o monopólio da limpeza do rio. A empresa que navegasse pelo rio Grajaú pagaria conforme afirmamos antes um “pedágio” ao contratado, que, além disso, receberia do Estado a subvenção de 6:000\$000 (seis contos de réis). Talvez a nota que mereça destaque nesse contrato, foi que pela primeira vez o governo fazia a exigência de preservação da mata ciliar do rio Grajaú para evitar futuro assoreamento. Registre-se, havia uma preocupação ambiental.

Entre a última década do século XIX e a primeira do século XX, a agricultura no centro-sul do Estado começava a ganhar destaque. Acrescentava-se aos gêneros comumente exportados, o extrativismo do babaçu, da copaíba e vindos do Pará a castanha e o caucho, além da produção de couro de gado e de animais silvestres do Maranhão, Goiás e Pará. Enfim, a diversidade de produtos da região e o aumento crescente de importados careciam de um meio de transporte que suprisse essa demanda, a grande esperança da população e dos produtores, a navegação a vapor, não se mostrou eficiente para dar vazão à entrada e à saída da produção.

Dois fatores contribuía para tornar ineficaz esse meio de transporte. Primeiro, a navegação a vapor somente ocorria nos cinco primeiros meses do ano, isto é, de janeiro a maio, quando as chuvas são intensas no centro-sul do Maranhão. Durante o período do verão, ou seja, a estiagem, de junho a dezembro, o leito do rio Grajaú não permitia a navegação de grandes embarcações, o que tornava a exportação / importação de mercadorias praticamente impossível. Mesmo as canoas conduzidas pelos *vareiros*, que tiveram papel fundamental na navegação desse rio durante o verão, enfrentaram sérias dificuldades com as corredeiras, os bancos de areias, o assoreamento, troncos de árvores caídos no leito do rio, etc. Outro motivo para a ineficiência da navegação fluvial continuava sendo o monopólio concedido a algumas companhias sobre alguns rios do Maranhão. Esse “câncer” limitava o número de barcos e conseqüentemente de viagens para o alto sertão. A pouca oferta onerava sobremaneira as taxas de fretes e passagens,

que, embora “administradas” pelo governo, não eram respeitadas, uma vez que não havia fiscalização.

O rio Grajaú, objeto de nossa pesquisa, contou inicialmente apenas com uma companhia de navegação, como já enfatizei anteriormente. Essa companhia monopolizava a navegação no rio, excetuando-se as canoas impulsionadas por tração humana, que, por sua pequena capacidade de transporte, não concorriam diretamente com os vapores e as lanchas. A política de monopólio foi motivo de sérias reclamações pela imprensa maranhense, por comerciantes, agricultores e políticos da capital e do centro-sul do Estado, onerava os fretes e o transporte ficava sempre a mercê dos caprichos da natureza, Jerônimo de Viveiros (1992, p. 68, v. 1), que historiou a economia do Maranhão assim se expressou sobre o desenvolvimento do sertão:

Não há lavoura, comércio, indústria que resistam às absurdas e inverossímeis tabelas de fretes de nossas companhias de navegação fluvial. Como se não bastassem tantas dificuldades, tantas resistências a se anteporem ao desenvolvimento material do Maranhão, eis que surge o súbito fantasma da seca a estancar as nascentes dos nossos rios, diminuindo-lhes o caudal a ponto de ficarem interrompidas comunicações com o interior [...]. A seca que ameaça os sertões do Maranhão, além de trazerem desgraças aos seus habitantes, vem com interrupção da comunicação privá-los do socorro (*sic*) de que venham a carecer.

A falta de chuvas sempre foi um tormento para a navegação fluvial, por razões óbvias: exceto nas cheias, o Grajaú nunca foi um rio caudaloso e, como já enfatizei tantas vezes neste trabalho, era a única estrada – “estrada móvel” – que ligava o sertão à capital. O tabelamento do frete constituía outro grande entrave, pois, na visão do empresariado, limitava o lucro e o pleno sucesso da navegação fluvial no Maranhão. Conhecedor desses dois entraves, que tornavam a navegação fluvial ineficiente, sucessivos governadores maranhenses tentaram dar uma solução definitiva a tais problemas. A Lei nº. 384, à qual já me referi em parágrafos anteriores, era um prenúncio de melhorias na navegação fluvial, pois tentava acabar com alguns monopólios. Infelizmente, a mesma lei concedeu outros.

Como sempre, a navegação fluvial era a única alternativa para amenizar a falta de transportes da cidade de Grajaú, do sul maranhense, norte de Goiás e do sul do Pará. Concluída a limpeza do rio, conforme havia sido acordado entre o governo e o contratado Francisco Bandeira de Barros, outros interessados passaram a navegar pelo



referido rio, uma vez que a demanda comercial da cidade de Grajaú lhes proporcionava lucros com a atividade. Sálvio Dino se refere ao aquecimento comercial vivido por Grajaú a partir de 1905, quando se comercializavam

[...] como também couros espichados e produtos agrícolas, no período invernos, de janeiro em diante. Ainda nas duas primeiras décadas deste século, as lanchas Anapuru, Brasileira, Caxiense, Gaivota, Grajaú, Santo Antônio, Undine e seus batelões de reboque navegavam pelo rio Grajaú. [...] diversos produtos, como tecidos, ferragens, miudezas e sal levados de São Luís. (DINO, 1985, p. 3).

Como podemos observar, eram várias as lanchas que navegavam pelo rio Grajaú. Normalmente, a capacidade de transporte dessas embarcações era pequena. Em razão de o rio ter pouca profundidade, o governo exigia que em cada viagem fossem transportadas pelo menos quatro toneladas em mercadorias. Os proprietários das lanchas utilizavam batelões, aumentavam as toneladas transportadas e, conseqüentemente, o lucro em cada viagem. Eram essas lanchas que garantiam o abastecimento e o escoamento dos produtos da cidade de Grajaú, durante o período das cheias consolidando a “hegemonia comercial no sertão maranhense”. (DINO, 1985, p.3). As lanchas, nas viagens para a cidade de Grajaú, “gastam 18 a 24 dias para subir desde Vitória do Baixo Mearim e 6 para descer em regresso àquela vila. As canoas e barcos sobem em cerca de 30 dias e descem em cerca de 15.” (JESUS, 1910, p. 20). O engenheiro Palhano equivoca-se profundamente ao mencionar trinta dias para a subida de canoas de Vitória a Grajaú.

Eurico Teles de Macedo (2001, p. 175), engenheiro que trabalhou na construção da estrada de ferro São Luís-Teresina, analisando a importância econômica do rio Grajaú para a região centro-sul e para o Maranhão, assim se expressou:

Próximo à pequena vila de Vitória está situada a foz do rio Grajaú que é, sem dúvida, o menos navegável dos rios do Maranhão, porém nem por isso é desprezível o seu concurso na economia do Estado. É por esse rio que os sertanejos se põem em contato com a capital, servindo-se de meios de transportes como principalmente os navios gaiola.

Embora reconhecendo a inferioridade do rio Grajaú no seu potencial navegável em relação aos outros rios do Maranhão, o autor enfatiza sua importância para a economia do Estado. Por esse rio, os sertanejos exportam a produção local e recebem

gêneros provenientes de São Luís. Ainda sobre a importação e o teor da exportação da cidade de Grajaú, o engenheiro Palhano de Jesus, responsável pelo estudo da viabilidade de implantação da estrada de ferro A Tocantina<sup>63</sup>, afirmava que a exportação anual do sertão a partir de Grajaú estava calculada em aproximadamente 160:000\$000 (cento e sessenta contos de réis), assim distribuídos:

Tabela 4 – Mapa de Exportação

8000 couros de boi.....	99:000\$000
5000 couros de veado .....	7:500\$000
6000 kg. de borracha de mangabeira...	18:000\$000
6000 kg. Ditos de caucho .....	30:000\$000
1500 kg. de óleo de copaíba .....	2:500\$000
400 kg. de penas de ema.....	3:000\$000

Fonte: Jesus (1910, p. 19-20)

As importações feitas pelos sertanejos a partir de Grajaú foram sempre muito superiores às exportações. Por ser uma região de pecuária desde os primórdios de sua colonização, o sal foi sempre incorporado à ração do gado vacum, estimando-se em 12.000 sacas, de 40 e 30 kg, cerca de 420.000 kg por ano. O consumo do sal era tão representativo para a região, pois todo o norte de Goiás, sul do Pará e todo sertão maranhense se abastecia em Grajaú. Continuando seu relatório, o engenheiro Palhano acrescentava nas importações sertanejas os tecidos nacionais, o café, o açúcar, o querosene, ferragens e armas (especialmente o rifle, “encontrado por toda parte no sertão”. Parece que Palhano de Jesus desconhecia as lutas políticas que haviam sido travadas até bem pouco tempo em Grajaú.

Embora ainda fosse demorar mais de quarenta anos para que os governantes do Maranhão pensassem em rodovias as companhias de navegação do Maranhão continuaram existindo, mas passaram a sofrer concorrência de outro meio de transporte, mais rápido e capaz de transportar mais produtos e a preços mais baratos que os barcos: o trem. A construção da estrada de ferro São Luís-Teresina, embora tenha demorado mais de quinze anos, praticamente margeando o rio Itapecuru, foi a pá de cal que faltava para sepultar de vez a navegação a vapor maranhense, foi o golpe de misericórdia nas

---

<sup>63</sup>Tema específico do próximo capítulo.

companhias de navegação. É provável que tenha sido falta de estratégia do governo maranhense construir uma linha férrea passando por Rosário, Coroatá, Itapecuru, Codó e Caxias, exatamente as localidades servidas pelas referidas companhias.

A oficina comprada na Inglaterra por Teixeira Mendes para construção e manutenção de barcos no Maranhão deixou um grande legado, funcionou ensinando mecânica náutica, escola de pilotos e formando gerações inteiras de serralheiros, torneiros, ferreiros, caldeireiros de ferro e de cobre, marceneiros e modeladores, operadores em máquinas, mecânicos especializados, maquinistas e motoristas. Muitos desses profissionais e aprendizes foram extremamente úteis quando o “progresso” trouxe ao Maranhão sua primeira e – até quarenta anos atrás – única estrada de ferro, a São Luís-Teresina (MACEDO, 2001).

Em nome do ilusório “progresso”, visto com olhos dos séculos XIX e início do XX agora simbolizado por rodas de ferro sobre trilhos, as populações clamavam pela linha férrea, mais rápida e com uma capacidade muito maior de transportar seus produtos e passageiros. Os grandes barcos de ferro que deslumbraram essas populações agora estavam ultrapassados. Com os rios literalmente cada vez mais secos, o transporte em canoas rudimentar, feita nos estaleiros próximos a Grajaú e movidas pela força humana, com todos os percalços conhecidos pela sociedade local, nunca deixara de existir, homens, mulheres, crianças, jovens ou velhos, construíram formas de convívio, de solidariedade, em decorrência de longos dias no interior dessas embarcações.

Passada a euforia ilusória da possibilidade de linhas permanentes em barcos a vapor, o rio Grajaú continuava sendo a única alternativa de contato com o mundo exterior apesar das imensas dificuldades. A região continuava se desenvolvendo, casas comerciais iam aos poucos se estruturando e começavam a se transformar em estabelecimentos comerciais de grande porte, responsáveis pela integração comercial dos três estados aqui já mencionados tantas vezes. Entretanto, a demanda por vias de transportes que não fosse apenas o rio Grajaú continuava e junto com ela as pressões, dos comerciantes, dos pecuaristas e da população de modo geral.

Circulavam pela região sertaneja notícias sobre os projetos de construção de estradas ora férreas, ora de rodagem. Esses projetos de fato existiam, o grande problema era tirá-los das pranchetas, dos gabinetes dos chefes políticos e colocá-los em prática, executá-los. A distância geográfica do sertão maranhense para o centro de comando da política brasileira é de milhares de quilômetros, juntava-se a essa dificuldade natural, a meu ver, a grande instabilidade política maranhense, com vários governantes sendo

substituídos durante a execução dos vários projetos, vice-presidentes da província que foram presidentes em exercício, a cada novo presidente, novos chefes, outras relações, novos adiamentos.

É sobre o desenvolvimento grajauense e dos projetos de construção das estradas ligando Grajaú a São Luís, que nos ocuparemos no próximo capítulo.

## CAPÍTULO 3

### A REGIÃO EM TRANSFORMAÇÃO

#### 3.1 A formação de um mercado

Andando, o viajante chega à borda da depressão e tem a vista um panorama encantador: [...] Nas ruas, vê o movimento humano desdobrando-se em aplicações de atividade: pessoas tratando negócios e conduzindo tropas de burros e cavalos com cargas que chegam e que saem para os sertões do Maranhão, Goiás e Sul do Pará, os quais se abastecem de mercadorias nesse empório. Edificada nas duas margens do pequeno rio, a cidade dilata suas ruas pelas escarpas depois de ter ocupado extensões ribeirinhas e de ter coberto de vistosos edifícios a cumiada plana de uma colina, parte conhecida por ‘cidade alta’, local pitoresco e belo, habitação predileta de famílias aristocráticas, bairro saudável cujo fornecimento de água é servido de muares e jumentos. Pelos lados opostos entram as estradas pelas quais realiza seu grande comércio. Efeito disso, as casas de negócio são disseminadas pelas extremidades. Há, contudo, um bairro comercial no centro da cidade. É a rua do Porto Grande, onde descarregam as canoas e é passagem pública, serviço municipal. Não é mencionável somente como empório comercial do sertão do Maranhão, Norte de Goiás e Sul do Pará; teve uma época de florescimento literário e tem uma história de acontecimentos sensacionais, a qual nos propomos a contar. (CARVALHO, C., 2000, p. 98).

O excerto acima provavelmente foi escrito entre 1922 e 1923 e foi publicado pela primeira vez em 1924. Carlota Carvalho relata o intenso movimento comercial que existiu na antiga vila da Chapada, no final do século XIX e no primeiro quartel do século XX. O ativo deslocamento de “tropas de burros” vindas das regiões próximas indicava ao viajante ser essa a única opção de transporte terrestre para importar e exportar todos os gêneros a partir de Grajaú. O minúsculo cais fluvial fora “construído”, estrategicamente, aonde a cidade se partia em duas, de maneira que o viandante ao chegar ou sair da pequena urbe passaria inevitavelmente por ele. Ficava no final de sua principal artéria comercial denominada Rua do Porto Grande, os habitantes deram-lhe propositadamente o nome do ancoradouro.

Na mais importante rua de comércio localizavam-se algumas das principais casas comerciais, essas devido sua posição geográfica atraíam os compradores vindos das povoações e vilas localizadas ao norte de Grajaú, procedentes dos povoados localizados na “estrada” que levava à Barra do Corda, como a Sibéria, ou na saída para Pastos Bons, como a Serra Negra e adjacência. Outras importantes firmas especializadas

em vender e comprar todos os tipos de gêneros se estabeleceram na saída sul de Grajaú próximo a “estrada” que se dirigia ao norte de Goiás e sul do Pará e ficavam “próximas” dos povoados: Sitio Novo, Gato, Santana e outros.

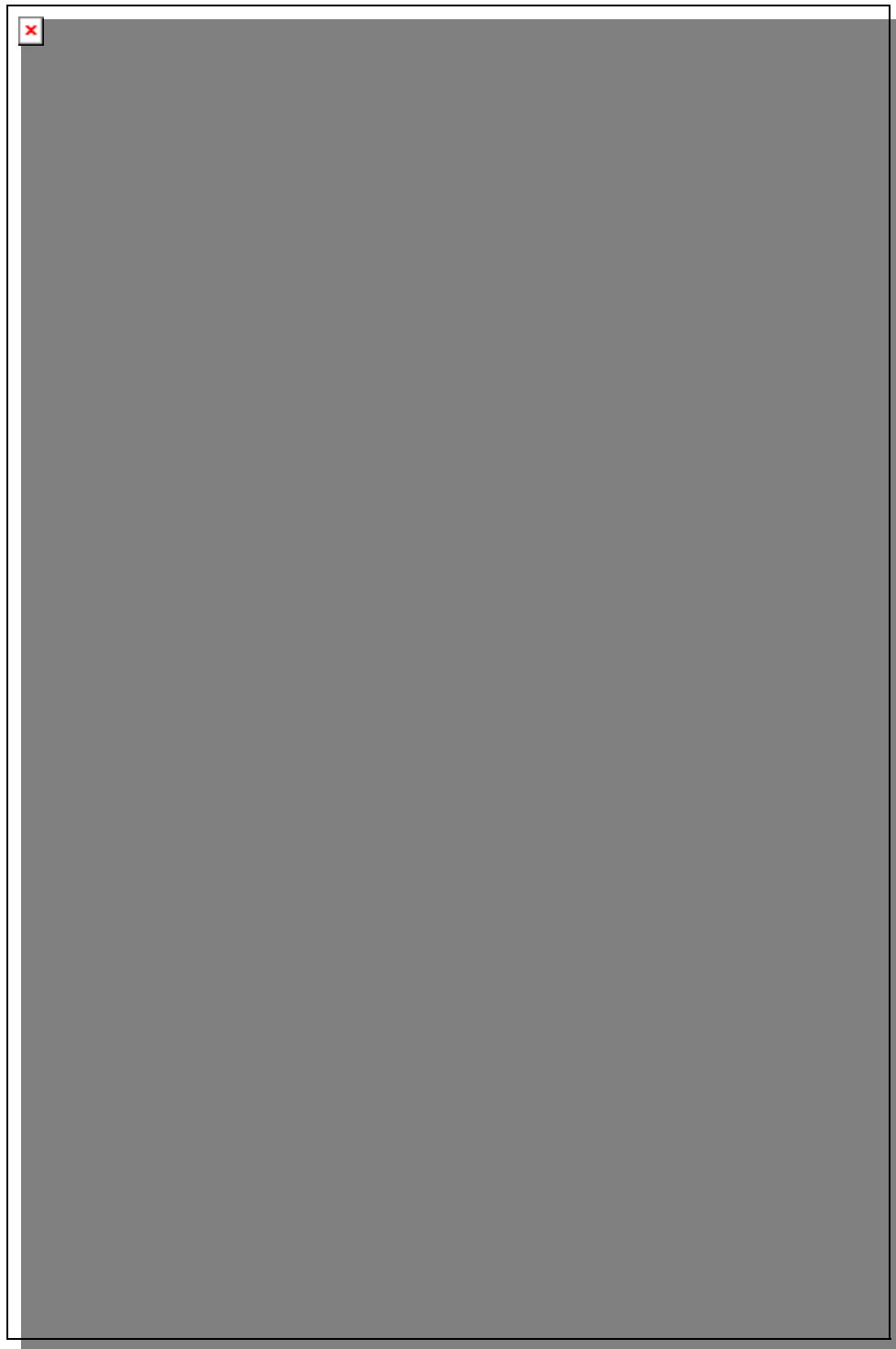


Figura 9 - Mapa da cidade de Grajaú por volta de 1923  
Fonte: Carvalho, C. (2000, p. 99)

Aquele núcleo habitacional plantado inicialmente como fazenda de gado vacum à margem direita do rio Grajaú conforme explicitado no capítulo anterior prosperara admiravelmente. O minúsculo “barracão” utilizado para estocar e vender gêneros, principalmente o sal, dera lugar a grandes casas comerciais e a fazenda transformou-se em uma cidade “desenvolvida”, acorreram para lá um sem número de homens hábeis em negociar e dispostos a construir fortunas. Os dados oficiais são escassos sobre as transações comerciais realizadas com a Capital maranhense e as cidades dos vizinhos estados do Goiás e Pará, a partir do empório no qual se transformou a vila da Chapada. Fran Paxeco fez um estudo generalizante sobre a economia maranhense dos últimos cinquenta anos do século XIX e das duas primeiras décadas do século XX, esse estudo publicado com o título de Geografia do Maranhão, foi editado em 1923. É um compêndio de geografia econômica, das várias atividades que o governo e a iniciativa privada tinham criado no Maranhão e de outras que foram abandonadas, como exemplo, cito a Companhia Maranhense de Mineração, responsável pela exploração das minas de “oiro” na região de Maracassumé, do xisto betuminoso de Codó e das minas de cobre e gesso em Grajaú.

Para discutir esse mercado interprovincial feito a partir da cidade de Grajaú, precisamos esclarecer que o norte de Goiás havia recebido um significativo contingente de emigrados que se concentrou próximo as atuais cidades de Natividade e Carmo ou em seu entorno, onde estavam localizadas as minas de ouro descobertas no final do XVIII. A pecuária que havia sido levada para abastecer a atividade mineradora, com a falência das minas se consolidou como atividade mercantil. Essa atividade aliada à mineração de aluvião praticada de forma bastante rudimentar foi consolidando núcleos populacionais e gerando um mercado interno em torno do qual gravitavam interesses políticos e financeiros. A demanda gerada por essa sociedade era suprida no empório mais “próximo” Grajaú. A Capital de Goiás ficava há mil e quinhentas léguas de distância e a Capital do Pará era praticamente inacessível, a cachoeira de Itaóca também chamada de Itabóca (hoje usina de Tucuruí) inviabilizava a navegação nesse trecho do rio Tocantins.

O incremento comercial voltou a crescer quando do surgimento por volta de 1898, em território paraense na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúna, de um posto de vendas que o grajauense Francisco Coelho Silva ergueu para fornecer ferramentas e gêneros alimentícios aos castanheiros que se embrenhavam na mata para o extrativismo da amêndoa, logo floresceu. Assim nasceu Marabá, batizada com o nome de um poema

de Gonçalves Dias, de quem Francisco Silva era profundo admirador. Emigrantes do norte de Goiás, mas notadamente maranhense do sul do Estado para lá acorreram, Marabá passou a ser o novo “eldorado”. Região de garimpo, de extração da castanha e do caucho.<sup>64</sup> Esse imenso território situado entre o norte de Goiás e o sul do Pará ia abastecer-se em Grajaú e fez do incipiente empório maranhense a Capital comercial da região. Como eu disse no primeiro capítulo, a ideia esboçada por João Pereira Caldas de criação de uma nova capitania entre o Maranhão, Pará, Piauí e Goiás era de uma racionalidade espantosa, para a época. Conhecedor da região e homem de estado, Caldas sabia que a exploração e o conseqüente desenvolvimento daquela área seria inevitável. A distância que se encontravam das respectivas capitais das províncias seria um dos impedimentos, já que o estado dificilmente se faria presente.

As atividades mercantis estabelecidas com Marabá se avolumaram, e mais uma vez a pecuária, base da economia sertaneja maranhense e do norte de Goiás entrou em cena. A criação de gado tornou o sal um produto tão importante para a região que todos os comerciantes o mantinha estocado, e alguns, em localidades estratégicas do sertão. Comprado à época de apenas duas procedências, Bahia e Pará, a primeira foi em pouco tempo abandonada. As longas distâncias a ser percorrida em terra firme, a falta de água, os assaltos as caravanas, o relevo acidentado eram ingredientes que dificultavam e tornavam penosas as viagens.

A rota da Bahia a mais longínqua, tinha início no rio Tocantins na altura da atual cidade de Carolina até seu afluente rio Sono, por ele, chegava-se ao Jalapão perto da divisa dos dois Estados. Desembarcadas as mercadorias eram transportadas em tropas de muares, quarenta léguas depois chegavam ao rio Sapão, onde eram novamente embarcadas e navegavam até o rio Preto que os conduzia ao rio Grande de lá chegavam ao rio São Francisco navegavam até Juazeiro. Em caravanas alcançavam Salvador (PAXECO, 1923, p. 74). A segunda rota percorrida pelos goianos para comprar o sal era mais “simples”, mais rápida, mas não era o melhor percurso. Os barcos desciam o rio Tocantins rumo a Belém até a quase intransponível cachoeira de Itaoca (hoje usina de Tucuruí). Um pouco antes, atracavam e as mercadorias eram descarregadas e levadas em animais por um percurso de mais ou menos seis quilômetros, até outro porto abaixo da cachoeira e longe seus perigos, como disse (MAGALHÃES, apud PAXECO, 1923,

---

<sup>64</sup> Grande árvore morácea cujo látex fornece borracha de qualidade inferior.



p. 71) “não é a falta de água, é a demasia de seu volume e correnteza”. São perceptíveis as dificuldades enfrentadas por esses sertanejos, fica clara a escolha de Grajaú.

A compra do sal feita no Maranhão tinha um único obstáculo: A distância. Produzido na região do Munin nas atuais cidades de Humberto de Campos e Primeira Cruz, uma saca de sal pesando 40 kg no litoral maranhense em 1910 custava 2\$000. As imensas dificuldades de transporte faziam com que ao chegar ao sertão seu preço atingisse níveis estratosféricos. No sul do Maranhão, “em Carolina seu preço alcançou 24\$000 e em Porto Franco, do lado maranhense que fica em frente a cidade de Boa Vista (atual Tocantinópolis) 40\$000.” (JEZÚS, 1910, p. 21 ).

No primeiro capítulo realcei as condições de fertilidade da terra do centro sul maranhense e da vegetação natural que servia de alimento para o gado, daí os pioneiros terem chamado a região de – pastos bons -, entretanto, os lambedouros salinos misturado ao barro, prejudicavam a saúde dos animais, os desidratava e os faziam criarem vícios, que se não corrigidos os levavam a doenças e às vezes à morte. O sal limpo, distribuído regularmente, não só ajuda a domesticar o gado e mantê-lo próximo das fazendas, facilitando assim o seu manejo, como o livra de certas doenças. O sal mantém o equilíbrio e recompõe com facilidade os minerais<sup>65</sup> que o gado de corte e o gado de leite precisam diariamente para ganhar ou para aumentar a produção de leite. Parsondas de Carvalho tornou conhecida uma frase sertaneja, “do rio Manoel Alves Grande para lá, a criação dos gados vacum e cavalari é impossível sem o sal, e muito sal. Ou o dá aos gados ou perde o ferro.” (PAXECO, 1923, p. 68).

Bem antes da descoberta do ouro na região norte de Goiás, os proprietários de fazendas estabelecidos em território maranhense próximo à divisa das duas províncias também haviam implantado fazendas do outro lado do rio Tocantins. No começo essa pecuária foi praticamente clandestina, com o tempo a grande maioria do gado “exportado” como sendo do centro sul maranhense vinha das fazendas de proprietários maranhenses localizadas em Goiás, faziam a travessia da boiada em pontos ermos do rio Tocantins, misturavam os rebanhos, enganavam os fiscais e sonegavam os impostos. Por certo tencionavam descontar os prejuízos que sempre tinham quando levavam o

---

<sup>65</sup> As informações sobre a importância do sal para a pecuária de modo geral foram obtidas nos endereços <http://sistemasdeproducao.cnptia.embrapa.br/FontesHTML/Leite/GadoLeiteiroZonaBragantina/paginas/mineral.htm>; e <http://www.clicrbs.com.br/blog/jsp/default.jsp?source=DYNAMIC,blog.BlogDataServer,getBlog&uf=&local=&template=3948.dwt&section=Blogs&post=104468&blog=369&coldir=1&topo=3994.dwt>. Acesso em: 10 out. 2010.

gado, as distantes feiras do norte maranhense. A inevitável perda de peso e a conseqüente diminuição do preço de venda. O mapa a seguir nos mostra a produção das várias regiões do Maranhão, percebamos que o centro sul e o sul se destacam pela produção de gado e couro.

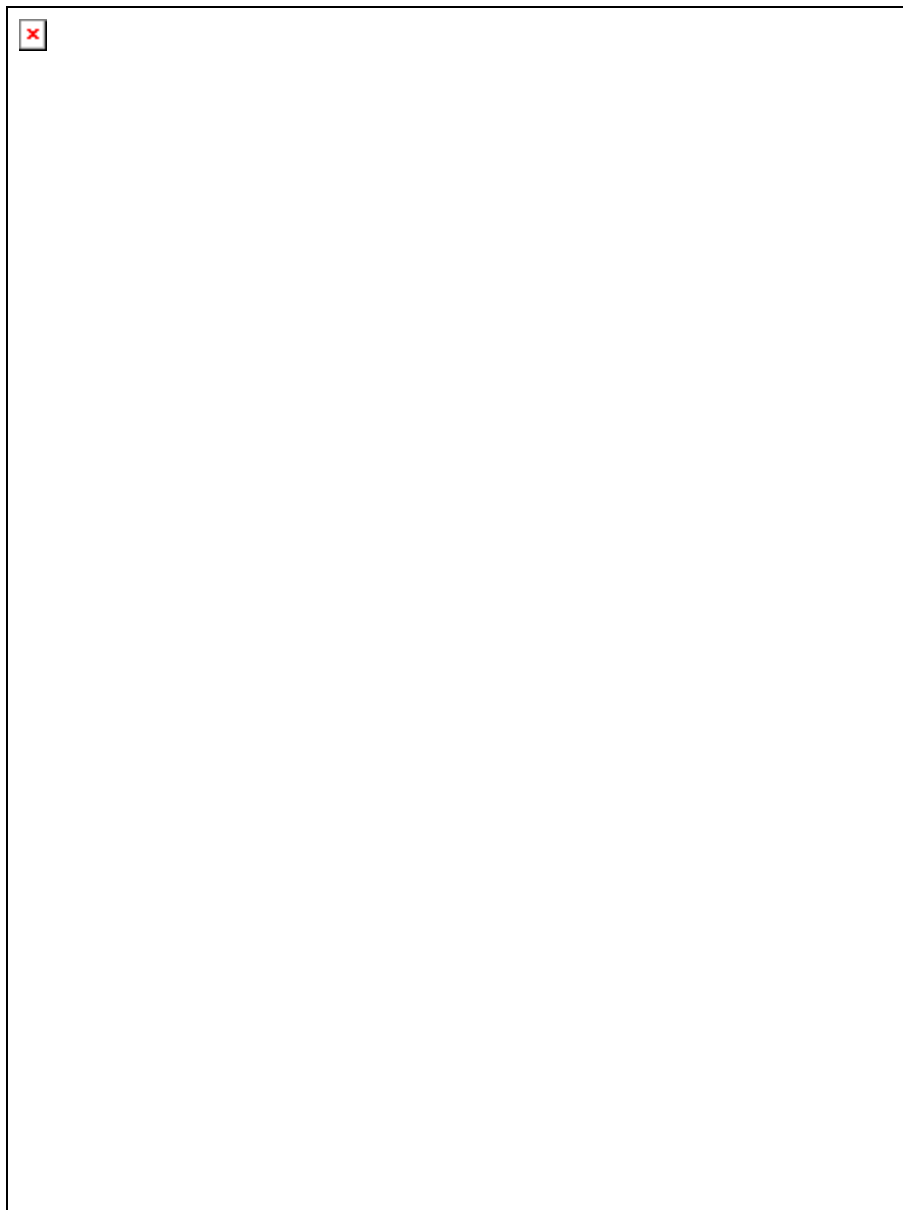


Figura 10 - Mapa das Regiões produtoras maranhenses  
Fonte: Fróes Abreu (1929)

As principais feiras de gado do norte do Maranhão estavam localizadas em Pombinhas,<sup>66</sup> Itapecuru Mirim e Monção, nas proximidades do Engenho Central São

---

<sup>66</sup> Atual cidade de Presidente Vargas, Maranhão.

Pedro, às margens do rio Pindaré. Essas feiras recebiam uma grande quantidade de bois e de couro vindos dos sertões de Goiás e Maranhão. Entretanto, a longa marcha de cento e cinquenta léguas aproximadamente demorava meses. Além dos gastos financeiros, o manejo do gado exigia profissionais experimentados, pois muitos bois debandavam, estropiavam-se, fatigavam-se, emagreciam, eram picados por cobras. Os donos das boiadas oneravam-se com as travessias dos rios, os gastos com os tangedores, com a pastagem para alimentar o rebanho, tarefa sempre difícil encontrar capinzais suficientes para uma boiada de três mil às vezes cinco mil cabeças de gado. Alguns morriam com a prolongada estiagem, isso aumentava os prejuízos dos proprietários. Todos esses contratempos faziam com que esse gado chegasse à feira por um custo altíssimo, impraticáveis mesmo, contudo, eram vendidos a preços simbólicos, baixíssimos mesmo, pois chegavam magros, cansados e seus proprietários estavam impedidos economicamente de retornarem ao sertão com eles.

Os fazendeiros do sertão sempre que traziam seus gados para as feiras acima mencionadas, sabiam dos riscos que corriam conforme noticiamos anteriormente. Certa ocasião, ao chegarem à feira de Monção para vender o gado, ficaram desesperados, tiveram que enfrentar o oligopsônio. Sem nenhuma possibilidade de fazer acordo com os compradores, precisaram abandonar quase mil cabeças de gado, o jornal O Tempo assim noticiou o fato:

[...] em setembro de 1922 se achavam naquela feira (Monção) quase 5.000 bois, cujos donos submissos venderam metade a dois ou três compradores combinados, pela baixa média de 50\$000 os de primeira qualidade e 30\$000 os de segunda, soltando outro tanto. Os que foram soltos venderam-se, depois de seis meses, na média de 65\$000. Muitos desses gados foram vendidos a 40\$000 a troco de mercadorias com 30% de desconto e fiados, a seis meses de prazo.

[...] Os marchantes sertanejos voltaram tristes para suas casas, como soldados que escapam nos campos de batalha, mas que perdem a guerra. (O TEMPO 12 de julho de 1924, p. 2).

No ano seguinte a esse acontecimento, ocorreu uma grande cheia no rio Pindaré e a região do Engenho Central ficou praticamente sem gado, pois as “estradas” quase todas margeando os rios, foram alagadas impedindo outros vendedores de gado de alcançar a região. As reses que tinham sido “abandonadas” pelos sertanejos morreram mais de mil, o prejuízo foi quase total. O periódico grajauense, O Tempo, tomando partidos dos marchantes/fazendeiros denunciava em tom raivoso: “[...] os que nos

maltrataram naquela feira, explorando-nos, hoje pagam tristemente a malvadeza. Estão sem gado, comendo surubins, jejus, traíras e curimatãs. Até a caça desapareceu com a enchente”. (O TEMPO 12 de julho de 1924, p. 2). Segundo o jornal, não havia no ano de 1923, sido levadas à feira de Monção, sequer seiscentos bois e talvez esse ano (1924), não vá nem a metade. E finalizava com um desejo explícito: “A estrada há de se fechar, para que fique de exemplo essa boa esfrega aos exploradores dos marchantes incautos.” (O TEMPO, 12/7/1924, p. 3).

A imprensa grajauense não se dedicava apenas aos anúncios dos produtos aqui já mencionados. Traz notícias do mundo. Em manchete na página 2 da edição de 24/9/1934 diz: “Os grandes preparativos da próxima guerra mundial: O Japão ultima o programa da segunda série de construções navais”. Também noticiou a condenação de Hitler, em sua coluna Pelo Mundo, de 5/5/1934. Com telegrama da Agência Reuters vindo de Washington comunica: “O embaixador da Alemanha protestou ontem contra o “julgamento simulado” do chanceler Hitler, o Chefe do governo alemão foi condenado como réu de altos crimes contra a civilização”. O mesmo jornal, em sua coluna denominada Pelo Esporte informava:

Com desusado afinco a rapaziada de nossa terra tem-se dedicado a pratica dos esportes. Já há dois bons conjuntos de foot-ball, O Guarani e o Santa Cruz. Cogita-se, agora, da organização de teams de basket-ball, voley-ball, cricket, corridas etc. (JORNAL DO SERTÃO de 24 de setembro de 1933, p. 3).

Não há registro em outras edições do Jornal do Sertão, se o “team” de cricket chegou mesmo a ser organizado e se foi uma “embaixada” grajauense a Barra do Corda, como dizia a noticia, que aproveitava a oportunidade para cobrar do comércio local e principalmente o Poder municipal, “que devia prestar algum auxílio nesse sentido, atendendo a que se trate de incentivar a cultura física da juventude grajauense” (JORNAL DO SERTÃO, 24/9/1924, p. 3). O esporte foi destaque em Grajaú mas limitou-se ao futebol e a um modesto sexteto de vôlei, o cricket parece não ter sido bem assimilado pelos sertanejos do alto Grajaú.

O Norte, jornal editado em Barra do Corda, propagador das ideias republicanas no sertão maranhense, em artigo assinado por Frederico Figueira em sua edição de 28 de julho de 1919, p. 2, enfatizava o significativo aumento demográfico da região e as inerentes necessidades de sua população que habitava longe dos centros produtores.

Essas necessidades geraram a criação de um mercado extremamente diversificado. Exportando pequenas quantidades de algodão, arroz, farinha de mandioca, óleo vegetais, penas de ema e peles de animais silvestre, a quantidade exportada só era considerável quando nos detemos no item pecuária, aí, os gados vivos, os couros ganham importância, o gado chegava mesmo a ser o maior item das exportações e substituiu em determinados anos a castanha e o caucho, com exceção feita aos dois últimos produtos, todos os outros aqui mencionados eram transacionados com o mercado interno. Do mesmo modo, as importações adquiridas inicialmente em São Luís e depois em Recife, eram também distribuídas na região (compreendem-se norte de Goiás, sul do Pará, sul do Maranhão). Esse mercado foi incentivado pela pecuária que constituiu vínculos comerciais com os mais distantes centros consumidores através do comércio do sal, outros produtos chegavam às fazendas, vilas e empurravam cada vez mais o sertão para longe. O ouro, a castanha e o caucho fizeram circular “muito dinheiro”, mas foram efêmeros, enquanto a pecuária se transformou na maior riqueza do alto sertão.

A instalação das grandes casas comerciais em Grajaú contribuiu de maneira visceral não só para o desenvolvimento, mas também na transformação da região centro sul do Maranhão e do seu entorno. A importância comercial adquirida por Grajaú ultrapassou os limites do Maranhão “até Santa Maria do Araguaia, a mais de meio caminho da Capital goiana, os habitantes do território entre o Tocantins e o Araguaia, compram no Grajaú.” (PAXECO, 1923, p. 69). Esse vasto território do sertão de Goiás era desprovido de casas comerciais que atendessem as mínimas necessidades de seus habitantes. As longas distâncias percorridas, quase todas em “estradas” ermas, verdadeiras picadas para tanger o gado tornavam as viagens extremamente perigosas. Por esse motivo a principal casa comercial de Porto Nacional pertencente a Frederico Lemos, abandonou o comércio com a Bahia e passou a comprar de A Caxiense, de Carlos Pinto da Cunha, em Grajaú. As mercadorias eram transportadas em muares de Grajaú a Porto Franco na margem direita do rio Tocantins e lá eram embarcadas em canoas que navegavam um trecho de setecentos e cinquenta quilômetros no mesmo rio até seu destino final, Porto Nacional.

Reconhecendo a importância de Grajaú para o comércio do norte goiano o coronel Carlos Gomes Leitão, residente e chefe político em Boa Vista (atual Tocantinópolis-To), manifestou a ideia de incorporar a margem esquerda do rio

Tocantins ao domínio maranhense, Dunshee de Abranches, assevera que Carlos Leitão havia lhe dito:

Boa Vista não poderia continuar a pertencer a Goiás. A carta geográfica do Império era monstruosa; estava toda errada. Não era nos gabinetes dos ministros nas repartições burocráticas que se deveriam traçar as divisões territoriais, obedecendo às ambições e aos interesses de politiqueros. Isolada dos centros povoados de Goiás, afastada centenas de léguas da Capital, a sua rica e florescente Boa Vista, seria melhor que fosse, pelo menos provisoriamente, anexada ao Maranhão. (ABRANCHES, 1959, p. 157).

Especificamente nessa viagem mencionada por Abranches, teria o coronel Leitão ido levar os reclames de seu povo, onde se fizera “líder” diretamente ao Imperador. Buscava ajuda para os “desgraçados do sertão” (ABRANCHES, 1959, p. 157). O norte de Goiás era longe de tudo, as dificuldades eram acrescidas de assaltantes, comerciantes desonestos à beira da estrada e ainda as “pestilências e perigos constantes de tribos indígenas e animais ferozes.” (PAXECO, 1923, p. 69). O coronel Carlos Gomes Leitão, sempre que necessitava ir a Corte, no Rio de Janeiro, deslocava-se até Grajaú, onde embarcava em canoas com destino a São Luís e de lá, em navio para o Rio de Janeiro.

As casas comerciais que se estabeleceram em Grajaú geralmente tinham o nome de seus proprietários; Kalil Felix, João Branco, Bogéa & Irmãos, Miguel Buhatem, Viúva Guará & Filhos, foi sucedida por Guará & Irmãos, José Costa & Filhos, Veras & Cia, José Maria dos Santos & Cia., Raimundo Simas Soares, Aníbal Brito & Filho, Abraão Barros & Irmãos. Outras empresas mantinham representantes comerciais com autonomia para comprar e vender os mais variados produtos. Já o trabalho dos cobradores dessas empresas era *sui generis*. Como a circulação de papel moeda era quase inexistente, o cobrador recebia todos os produtos da região em forma de pagamento. Arroz, milho, feijão, algodão, pena de ema, animais silvestres, babaçu, óleos vegetais, couro de boi etc. Atribuía-se o valor de mercado ao produto ou produtos entregues, os respectivos valores eram abatidos do débito. Esses tipos de negócios fomentavam a economia sertaneja. Não entendo ser escambo por haver algum pagamento em dinheiro.

Enviar representantes aos interiores, aos “sertões de dentro” de fazenda em fazenda, de povoado em povoado, ou colocar um vendedor seguindo o padre em

desobriga<sup>67</sup> já não era tão recomendado. Às vezes, as mercadorias acabavam muito antes do périplo do padre. Era extremamente perigoso o vendedor voltar sozinho sem a presença do “representante de Deus”. Foi então que alguns homens de capital em Grajaú resolveram montar um jornal. Importaram uma máquina impressora e contrataram um linotipista. Sob a gerência de João Rocha e tendo como redatores: Livino Rezende, Antenor Bogéa e Raimundo Simas Lima, criaram o Jornal do Sertão, que tinha como slogan – Órgão Independente. Este não foi o único periódico editado em Grajaú.

A Palavra, O Telescópio, O Grajaú, “Eco do Sertão, “Grajaú”, A Folha, O Tempo, foram jornais que circularam em Grajaú alguns concomitantes, dirigidos por jornalistas como Manoel de Souza Lima, Orestes Mourão, Egidio Pachêco, José do Egito, Cândido de Souza Bispo, mais tarde, alguns desses jornalistas militaram na imprensa em São Luis, no Rio de Janeiro outros ingressaram na Academia Maranhense de Letras (COELHO NETO, 1979, p. 181). Fica bastante evidenciado que a criação desses jornais só foi possível graças as atividades mercantis exercidas em Grajaú.



Figura 11 – Anúncio de produto vendido na Casa Guará  
Fonte: Jornal do Sertão, 1933

<sup>67</sup> Expressão utilizada pela Igreja Católica para uma viagem que antigamente os padres faziam pelo interior das paróquias, celebrando missa, casando, crismando, “abrindo” ou “fechando” festejos. Normalmente os padres eram acompanhados além de seu ajudante, por fotógrafos, vendedores e seguidores mais fervorosos pagando promessas.

A principal ideia de editar jornais em Grajaú era que eles pudessem circular em toda zona do alto sertão maranhense e goiano levando notícias é claro, mas principalmente mensagens comerciais, alguns comerciantes exerceram também a atividade de proprietários de jornal, Raimundo Simas e Livino Rezende, são exemplos. As casas comerciais passaram a utilizar-se efetivamente desse meio “moderno” de chegar ao seu público consumidor sem precisar mais enviar um funcionário correndo os riscos que já mencionei. Agora a mensagem, a imagem impressa no jornal, adquiria um tom de veracidade, ou seja, a força da imagem desafiava as palavras que se perdem ao vento. A casa comercial Veras & Cia, instalada em Grajaú, oferecia aos ribeirinhos e pequenos comerciantes do rio Tocantins, que comumente se abasteciam em Grajaú seus serviços de transporte em suas lanchas a vapor entre Vitória do Mearim e Grajaú no alto sertão maranhense. A Veras & Companhia publicou em um periódico editado em Porto Nacional a seguinte peça publicitária:

Ao comércio do alto sertão

Possuindo duas possantes lanchas a vapor, com barcos apropriados para reboques, nos propomos à conduzir toda e qualquer carga, de Janeiro a Maio recebida em Maranhão e entregue nesta cidade (Grajaú), a frete razoável, previamente combinado, e pagável no ato de receber as mesmas aqui.

Quem, portanto, quiser se servir deste nosso oferecimento, rogamos de nos escrever antecipadamente, nos avisando mais ou menos o valor das mercadorias, a casa onde são aviadas e dando ordem para serem entregues em Maranhão no nosso representante Sr. Estevão Gonçalves da Victoria (Baixo Mearim). Também nos propomos mandar avisar, a quem oferecer as garantias necessárias, nas melhores condições e nas mais acreditadas casas do Maranhão, qualquer sortimento, dando posto aqui me diante uma muito módica comissão.

Este negócio, é altamente vantajoso para os pequenos comerciantes, porque, sendo feito por nosso intermédio, gozarão das mesmas vantagens que temos, devido as nossas boas relações que mantemos com as melhores casas e as avultadas compras que fazemos.

Experimentem este nosso oferecimento, cujo bom resultado, estamos certos, todos terão. Garantimos a máxima sinceridade em tudo.

Veras Irmãos & Cia. (NORTE DE GOYAZ, 31 de dezembro de 1912, nº 175, p. 4).

Essa publicidade feita a mais de setecentos quilômetros de distância no “coração” da principal cidade do norte de Goiás, tinha o firme propósito de consolidar sua clientela também nas cidades de Miracema, Miranorte, Lajeado, Chambioá, Babaçulândia, Ipacajá, Pedro Afonso, que ficavam “próximas” de Porto Nacional e também entre os ribeirinhos do rio Tocantins no norte de Goiás. O jornal era colocado



junto as compras de modos que circulava entre os moradores das cidades de Carolina, Imperatriz e Porto Franco localizadas ao sul do Maranhão. Como veremos a seguir, percebe-se não só uma disputa acirrada entre as casas comerciais, mas é também uma demonstração do tamanho da zona de influencia do comércio estabelecido em Grajaú.

Como atendesse aos anúncios dos jornais, e após aproximadamente quarenta dias, em média, “chegavam a Grajaú duzentas tropas<sup>68</sup> para buscar mercadorias” (GUARÁ, 2007)<sup>69</sup>. Os trabalhadores que conduziam essas tropas, eram hospedes dos comerciantes, ficavam em casa simples normalmente chamadas de “rancho” e os animais eram levados para os capinzais. Cada grupo de tropeiros ficava em Grajaú, uma média de sete dias. Tempo suficiente para carregar as mercadorias, mas principalmente para que os animais descansassem. Às vezes acontecia de um barco chegar atrasado e se isso fosse motivado pelo leito seco do rio, o que era muito comum, as mercadorias pelas quais os tropeiros estavam esperando eram descarregadas, um mensageiro ia até Grajaú, avisar ao comerciante dono da mercadoria que despachava os tropeiros para onde o barco havia sido esvaziado. A tropa com a mercadoria de lá, iniciava a viagem de retorno a Goiás. Abasteciam-se em Grajaú de todo tipo de mercadorias, mas principalmente o sal para o gado, sempre o sal.

Algumas empresas estabelecidas em outras cidades utilizavam-se dos jornais editados em Grajaú, a J. Benzecry & Filhos Exportadores, situada em Belém do Pará, com filiais em todo o Brasil e com um representante na cidade de Picos (atual Colinas-MA), anunciou nas páginas do *Jornal do Sertão*, de 27 de janeiro de 1934, conclamava os “caçadores e comerciantes do interior a não venderem seus lotes de peles sem primeiro consultar as vantagens que oferecemos”, prosseguia o anúncio especificando os animais que a empresa exportadora comprava as peles:

[...] de caitetú, raposa, ovelha, queixada<sup>70</sup>, capivara salgada e espichada, cabra, gato maracajá, jibóia, sapo cururu, cotia, veado catingueiro, sutinga, coatí, teju, camaleões, jacaré, onça, onça pintada, sussuarana, penas de ema, crina de animal, couros de boi e muitos outros. (JORNAL DO SERTÃO, de 27 de janeiro de 1934).

---

<sup>68</sup> Uma tropa é composta por uma dúzia de animais.

<sup>69</sup> GUARÁ, Hiran Viana. Hiran Viana Guará. Depoimento (2005/2006/2007/2008/2009/2010). Grajaú-MA, AKGPF, 48p.

<sup>70</sup> Também conhecido como porco do mato ou porco espinho.

A venda indiscriminada de peles de animais silvestres revela um momento em que não havia preocupação com a fauna, outro aspecto relevante, o couro além do uso comum que sempre lhe foi destinado assumia importância vital no início da industrialização, já que as polias industriais eram todas feitas de couro, o plástico inventado por volta de 1870 ainda não havia chegado ao sertão maranhense.

De volta à publicidade a primeira página do Jornal do Sertão de cinco de maio de 1934, trazia o anúncio de Sultana Branco, “tendo chegado das praças de Belém e São Luiz, com um sortimento variadíssimo, capaz de satisfazer o mais exigente freguez chama atenção de sua freguesia para a visitar.” Vejamos outro anúncio que encontramos na mesma edição, porém mais elaborado:

A verdade incontestável é que a casa comercial de Raimundo Simas, para melhor servir a sua numerosa freguesia, acaba de adquirir um belo sortimento de fazendas nacionais e estrangeiras que está vendendo em preços relativamente baratos. Os melhores morins, a mais bonita chita, o riscado mais forte, o mais largo doméstico, lindas colchas, belos coxonilhos, meias abertas<sup>71</sup>, brins excelentes, rendas e cambraias, zefires<sup>72</sup> para camisas encontra-se ali por preços convidativos.

Doces, biscoitos, leite, manteiga, bandejas, louças esmaltadas, os afamados perfumes Dercet, ferragens, chapéus, tintas, munições, medicamentos, mercúrio e creolina, talheres, linhas, gravatas e colarinhos e infinidade de outros artigos compõem nessa casa o mais delicado sortimento que se pode desejar. Fazer uma compra ao Raimundo Simas quer dizer economia e prazer.

Trata-se bem qualquer pessoa.

Sal - Café - Kerozene -

Compra-se a dinheiro, pelos melhores preços, qualquer quantidade de gêneros de exportação.

Seriedade em tudo. (O TEMPO, 5 de maio de 1934, p. 2).

Observando-se os anúncios publicados na imprensa grajauense é possível fazermos uma análise dos produtos vendidos em Grajaú e da qualidade de vida da sociedade sertaneja. Embora alguns produtos fossem comuns a todos, como o café e o querosene, o açúcar nem tanto, pois a grande maioria adoçava com rapadura. Nos artigos importados é possível perceber que há uma clara divisão social. Os morins, as chitas, os riscados, os tecidos de algodão e as cambraias, são mercadorias que atendem a uma categoria social menos favorecida da população, que não tinha condições de

---

<sup>71</sup> Peça feminina em lingerie que vestia dos pés até o pescoço, muito parecida com os atuais colans.

<sup>72</sup> Tecido leve de algodão.

comprar perfume francês, biscoitos, gravatas e colarinhos, meias abertas, esses produtos eram comprados e utilizado por outra categoria social, bem mais abastarda.

Como dissemos antes, os jornais deram um dinamismo especial a esse pujante comércio, anúncios de casas comerciais de São Luís, do vizinho estado do Piauí, e do comércio de cidades próximas a Grajaú eram lá publicados. Oferecia-se de tudo, desde pílulas palustres, Elixir Nogueira, Cafiaspirina da Bayer, etc. Os jornais também noticiavam os lançamentos literários, Espinhos de Mandacaru, de Souza Bispo, foi noticiado em primeira página. Sabemos da influencia exercida pelos jornais, e do auxilio que eles prestam ao trabalho, aos negócios e ao lazer. A edição em Grajaú de sete periódicos em momentos diferentes influenciou sobre maneira os hábitos e costumes dos sertanejos.

JORNAL DO

**Benzedura**

UMA enxaqueca. A tia Joaquina promptifica-se em fazer umas rezas e benzeduras com galhos de arruda e alecrim. Pobre preta velha! Deixem-na na inocente illusão da sua crendice! Mas não deixem soffrer inutilmente a mocinha. Um ou dois comprimidos de **Cafiaspirina** serão o bastante para alliviar-lha dessa terrivel dor de cabeça.

A **Cafiaspirina** nunca deve faltar á cabeceira das senhoras, pois é preciosa nas colicas proprias do sexo, nas dores de cabeça e enxaquecas, como tambem nas de dentes e ouvido. Não affectam nenhum organo e são absolutamente inoffensivas.

Evitem, como perigosos, medicamentos que se inculcam "fio bozo" como o **Cafiaspirina**". Esta é universalmente consagrada como o remedio de

*toda confiança*

**CAFIASPIRINA**

BAYER

**Abraão Fernandes Bogéa**

A mais barateira casa comercial desta praça

Permanente deposito de sal, tecidos, louças, miudezas, estivas, ferragens etc. etc.

Compra pelos melhores preços, generos de exportação

Vir a Grajaú e não fazer suas compras nesta casa é desperdiçar boa parte de seu dinheiro

Barateza tradicionalmente conhecida

Grajaú-Maranhão

Figura 12 – Anúncio da Casa Abraão Fernandes Bogéa  
Fonte: Jornal do Sertão, 1933

A empresa Borges & C<sup>a</sup>, estabelecida em Belém do Pará, fez publicar o seguinte anúncio no qual se comprometia a:

[...] comprar qualquer quantidade de amêndoas de babassu para entrega a partir de janeiro de 1925 em diante, podendo desde já combinar o preço. Informava também receber o produto em qualquer ponto navegável do rio Tocantins, para o que dispõe de embarcações próprias. (O TEMPO, 12 de julho de 1924, p. 2).

As empresas colocavam todas as “facilidades” possíveis da época à disposição de seus potenciais clientes. O prazo estabelecido para futuras entregas com seis meses de antecedência, era uma firme disposição de permitir aos ribeirinhos que se desvencilhassem dos contratos atuais aos quais por ventura estivessem “presos”, além de lhes dar tempo para novas coletas e quebra da amêndoa do babaçu. Sabedores que uma das maiores dificuldades residia no transporte das mercadorias chegavam, a colocar embarcações disponíveis para recolher a produção onde fosse indicada pelos possíveis vendedores. O jornal O Tempo detentor da informação fez uso da mesma para fazer um editorial.

É interessante perceber como os jornais tomavam partido dos comerciantes de Grajaú. Especificamente esse anúncio motivou um duro editorial do jornal O Tempo onde ele foi publicado, que a rigor deveria manter-se neutro, dizia o editorial:

Temos em nosso poder um anúncio dos senhores A Borges & Cia. de Belém, que trata do babassu.<sup>73</sup> Por ele, esses senhores prometem comprar qualquer quantidade de côco posta nos pontos navegáveis do Tocantins, para o que dispõem de embarcações apropriadas.

[...] Ora, de 25 de janeiro vindouro em diante receberão todo o coco obtido o que quer significar que os interessados trabalharão com segurança sob contrato e já se vê, com algum cobre adiantado. De janeiro a maio, ativando a sua navegação, que toneladas levarão? Agora resta fazer uma pergunta: serão somente os senhores A Borges & Cia os compradores do Pará e, comprarão somente o côco? Não, e não: absolutamente, não é a praça de Belém que nunca comprou couros, hoje os deseja de toda espécie pagando pelo preço de São Luís. Além de tudo o Pará vende mais em conta suas mercadorias. E neste ponto de vista atemos visto chegando na Imperatriz por menos do que as que importamos da praça de São Luís.

Diz-se que há uma combinação em Belém da qual não tivemos ocasião de falar, para, mantermos grandes depósitos de sal, tecidos, ferragens na Imperatriz e para armazenagem de, coiros, côco e etc. Se for exata, tanto pior, porque, além de se desrespeitarem os nossos produtos, nada venderemos ao Norte de Goiás e Margens do Tocantins!

Já navegam até Pentões seis granes rebocadores, ao Marabá quarenta canoas e à Imperatriz 34 lanchas.

---

<sup>73</sup> Mantive a grafia original.

Com a que anunciam os senhores A Borges & Cia., assim muitos outros que navegarão se supõe era brevemente o Tocantins. Poderemos, por ventura, maldizer essa gente nova? Não. Devemos é tomar também atividade e levar a efeito a nossa estrada para melhorarmos e não retrogradar a nossa marcha. [...] Estamos certos que se realize de pronto nosso maior desejo e necessidade do Maranhão – a construção da Tocantina. (JORNAL O TEMPO, 12 de julho de 1924, p. 2).

A imprensa defendia os comerciantes grajauenses e percebia que não havia outra solução imediata que não fosse a abertura de uma estrada que ligasse essa região ao litoral, o Maranhão havia se transformado em corredor natural das exportações do norte de Goiás desde a exploração e conquista do rio Grajaú, isso havia mais de um século, outras regiões do Brasil e mesmo do Maranhão implementavam estradas e algumas agora de ferro, o sertão precisava urgentemente delas, é sobre as estradas o próximo tópico.

### **3.2 As Estradas**

As estradas, que em toda parte e em todos os tempos, mereceu tanta atenção [...] em parte alguma se sente mais sua a falta do que no Maranhão, sucedendo que muitos gêneros se perdem e morrem onde nascem, por não haver caminhos, e os que existem, no inverno serem intransitáveis. (LAGO apud PAXECO, 1923, p. 56).

Todo o sertão maranhense foi sempre muito carente de estradas que não as “móveis”. A natureza havia resolvido em parte para as autoridades; primeiro às portuguesas e depois as brasileiras, o problema de comunicação entre os agentes do Estado e a sociedade, e também o de importação e exportação de produtos, através dos rios pelos métodos aqui já explicitados. Até Caxias, chegava-se pelo rio Itapecuru e de lá, em dorso de animais atingia-se grande parte dos sertões de Pastos Bons, o Piauí e a Bahia. Pelo rio Mearim, passando pela cidade de Pedreiras, importante região produtora alcançava-se o longínquo município de Barra do Corda, no centro do Maranhão, o mais distante porto alcançado pelos barcos a vapor ou não nesse rio. No período de estiagem, de Pedreiras a Barra do Corda o trajeto era comumente feito dorso de animais. Dunshee de Abranches quando foi nomeado promotor público em Barra do Corda, embarcou em São Luís no vapor Gonçalves Dias até a cidade de Pedreiras, de lá, Abranches seguiu em animais conforme nos relata:

A rota era eivada de unhas de gato e doutras plantas espinhosas. Como lhe disse que só trazia ternos de brim e de casimira, o pajem que me servia de guia me ofereceu-me seu gibão mais novo e outras perneiras que trazia na carona. (ABRANCHES, 1959, p. 68).

As dificuldades enfrentadas pelo promotor em sua viagem em dorso de animais estão relatadas em um capítulo de sua obra *A Esfinge do Grajaú*, outras vezes aqui já mencionada. No Maranhão não havia estradas terrestres e sim picadas. O centro sul maranhense, cuja principal cidade era Grajaú, só podia ser alcançado através do rio do mesmo nome. Se o destino do passageiro ou da mercadoria fosse o sul do Maranhão, passageiros e mercadorias só chegavam ao ponto final através de caravanas de muars. Uma estrada, que fizesse a ligação entre o litoral norte, especialmente a Capital do Estado e a região centro sul do Maranhão há muito se fazia premente.

Desejada pela sociedade sertaneja e prometida pelos governantes a estrada de rodagem ou férrea demorou mais de um século e meio para ser construída. As sucessivas mudanças de governantes, a interinidade de outros tantos a substituição dos técnicos e engenheiros responsáveis pelos projetos das estradas e a eterna falta de recursos financeiros, só não mantiveram o sertão maranhense totalmente “isolado” da Capital e do Brasil, porque sempre recorriam ao rio Grajaú, tudo que foi descrito até agora, chegou a Grajaú pelo rio. Não era mais possível o sul do Maranhão e do norte goiano não ter uma ligação terrestre com a Capital do Maranhão.

Por inúmeras razões que não serão discutidas aqui profundamente, isso é assunto para outra tese, as estradas no Maranhão, ou melhor, a falta delas provocou o atraso em todos os setores maranhense. “As estradas de ferro, que por ventura se tenham de estabelecer na província, não serão mais do que auxiliares da navegação fluvial.” (REGO, 1875, p.38).

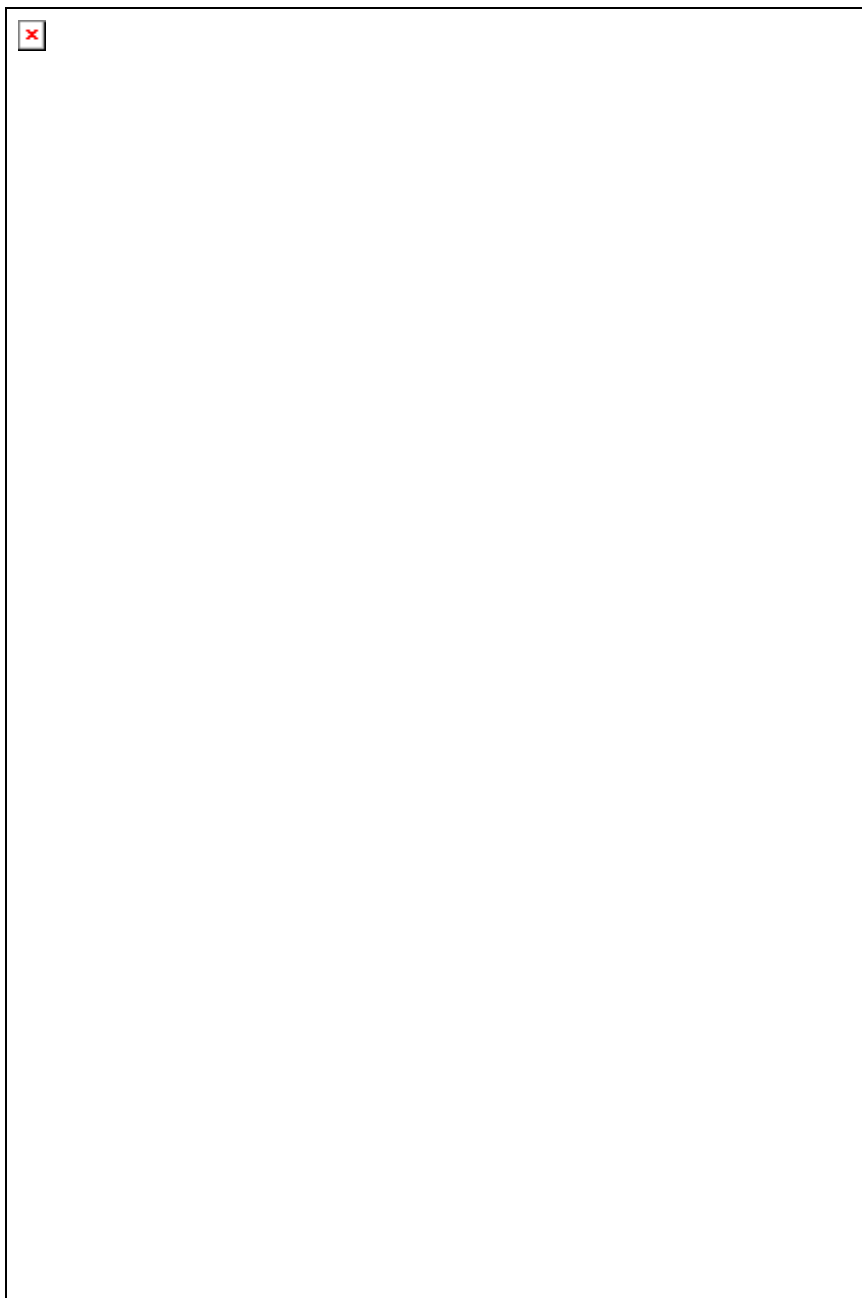


Figura 13 – Principais vias de comunicação projetadas para o Maranhão  
Fonte: Fróes Abreu (1929)  
Obs: O mapa mostra além dos rios navegáveis as estradas projetadas para o Maranhão.

A penetração portuguesa no interior da província e no Brasil havia seguido o curso dos rios e no último quartel do século XIX continuava em relação às estradas sobre terra firme, da mesma forma que Daniel de La Touche havia nos encontrado em 1612, ou seja: não havíamos progredido quase nada. “Talvez por imaginarem que a província era bem servida pelos seus rios: Itapecuru, Mearim, Grajaú, Corda, Pindaré,

os estadistas nunca tenham se interessado por tão relevante problema.” (PAXECO, 1923, p. 55).

O que mais intrigante sobre as estradas férreas no Maranhão, foi que os trilhos de bonde em São Luís foram colocados e usados em 1871, apenas três anos após a implantação de tal meio de transporte no Rio de Janeiro. Contudo, desde 1840 havia pelo menos três projetos de estradas de ferro em estudo no Maranhão: O primeiro Caxias – Cajazeiras, (Flores, atual Timon-Ma) cidade maranhense situada em frente a Capital do vizinho estado do Piauí. As tratativas iniciais tiveram início em 1877. A exploração a principio cabia ao engenheiro Nicolau Le Cocq que transferiu seus direitos à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e esta à Companhia de Melhoramentos do Maranhão que pertencia ao engenheiro Aarão Reis. A estrada foi concluída em 1895 a um “custo de 2.214:774\$517 donde resulta o custo por quilometro de 28:394\$288.” (PAXECO, 1923, p. 57). Mais tarde, esse ramal foi o ponto de partida da estrada de ferro São Luís – Teresina.

O segundo ramal ferroviário partiria de Barra do Corda – Carolina, esse projeto contemplava a cidade de Grajaú. Frederico Figueira, natural de Barra do Corda, quando deputado no congresso estadual defendendo os interesses do sertão pronunciou um discurso no qual chamava a atenção para a data de 1870, era o inicio do “traçado” da estrada elaborado pelo engenheiro Ernesto Von Kriiger, que começando em Barra do Corda chegaria até o vale do rio Tocantins. Como era de hábito na época, queria o engenheiro que a monarquia lhe garantisse os juros do capital que disponibilizasse para a construção da estrada e um determinado período de concessão para que pudesse recuperar o dinheiro que ia investir na construção da estrada férrea.

Frederico Figueira se equivocou ao mencionar a data de 1870, pois o contrato celebrado entre o Governo da província do Maranhão e os engenheiros Ernesto Diniz Street e Reynaldo Von Kriiger, é de 1873. Tal contrato previa a incorporação de uma Companhia, para a construção, custeio e gozo da estrada de ferro, partindo da Villa da Barra do Corda, e passando pela Chapada (Grajaú) iria terminar na Villa de Carolina, na margem direita do rio Tocantins, na mesma província. O referido contrato assegurava sempre aos engenheiros contratados vantagens de toda ordem, pecuniária, exploração da linha por noventa anos, proibição de outras vias férreas a menos de sessenta e seis quilômetros da linha troco, proibição de cruzamento da linha, por baixo ou por cima ou em seu nível sem autorização da primeira contratada. Os principais aspectos desse contrato analisarei a seguir.



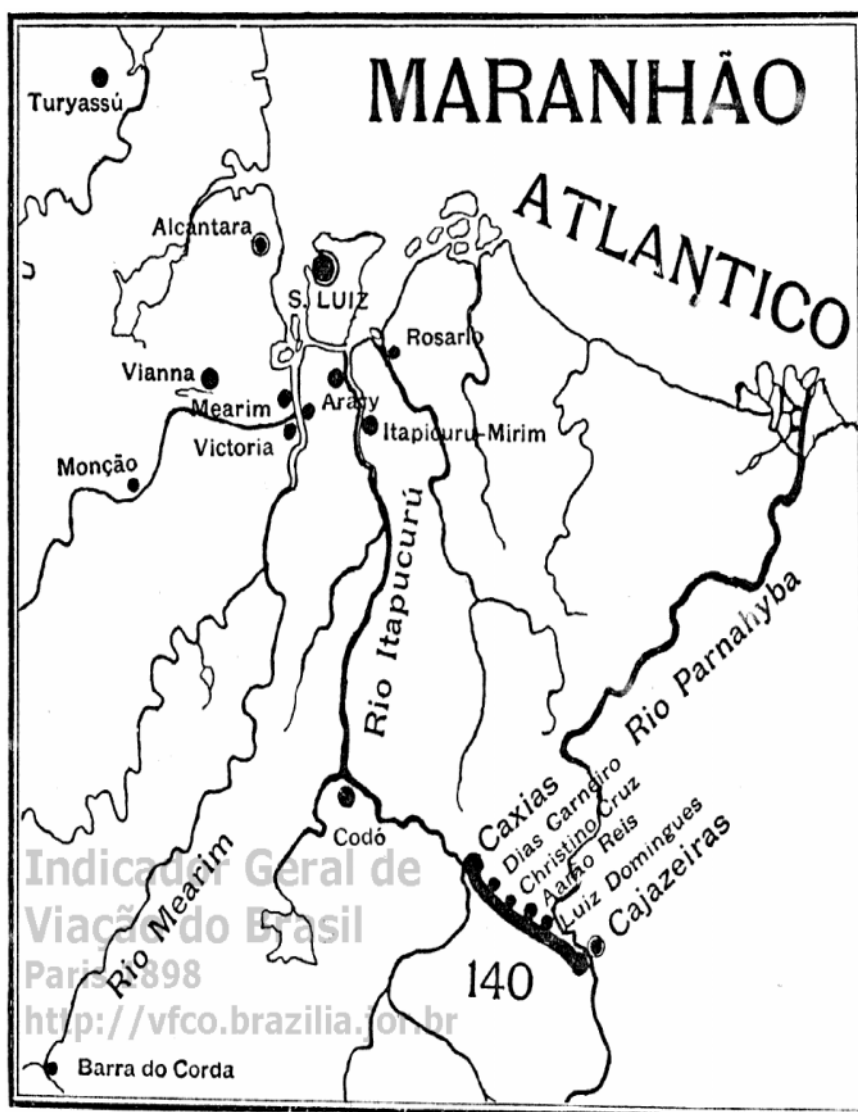


Fig. 8 — A antiga E. F. Caxias a Cajazeiras, em fins de 1898. Foi o início da atual “E. F. São Luís a Teresina”, que liga essas duas capitais do “meio-norte”.

Figura 14 – Mapa do Indicador Geral da Viação do Brasil  
 Fonte: Silva (1954)

Os engenheiros teriam que criar ou contratar uma Companhia brasileira ou não. “Se brasileira ou se o seu capital fosse a terça parte de brasileiros, deveria sua sede ser no Império, e ter na Capital da Província um agente com plenos poderes para tratar com Governo.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). Com essa exigência, ainda na mesma cláusula concedia o governo da província do Maranhão a Ernesto Diniz Street e Reynaldo Von Kriiger o “privilegio exclusivo por noventa anos contados da data do presente Contrato”. O privilégio da concessão findava, mas os contratados teriam “pleno domínio sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo custeá-la e gozá-la como lhes aprouver, salvo sempre o direito de desapropriação que compete ao

Governo.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). Esses contratos são quase sempre celebrados com o firme propósito de não serem cumpridos. São perceptíveis suas fragilidades, os pontos vulneráveis em que as partes podem recorrer sentindo-se prejudicadas.

O contrato previa algumas cláusulas de barreira, pelo prazo equivalente ao privilégio da concessão não podia o Governo da Província autorizar por qualquer empresa a abertura de “outros caminhos de ferro dentro da distância de sessenta e seis quilômetros de cada lado e na mesma direção da estrada que se construir em virtude do presente Contrato.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). Contudo o contrato previa a construção de outras estradas de ferro começando no mesmo ponto, desde que tenham direção diferente. Não podiam, entretanto as novas empresas “dentro da zona privilegiada carregar ou descarregar gêneros ou passageiros recebendo fretes ou passagens.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). Como seria possível um investimento desse porte, sem que a empresa ou empresas pudessem cobrar pelos trabalhos prestados? Feita a concessão ficava proibido outro investimento por qualquer meio de transporte.

O Contrato celebrado entre as partes era extremamente “rigoroso” quanto aos prazos que deveriam ser cumprido pelos engenheiros, estavam todos estipulados não permitindo qualquer dúvida, em sua cláusula sétima dizia:

Os trabalhos da estrada deverão ser principiados dentro de um ano, a partir da aprovação de todo o projeto e concluídas as contas da terminação deste prazo, no de oito anos. Por falta de cumprimento de uma ou outra destas obrigações, E.D. Street e R. Von Kriiger poderão ser multados pelo Governo da Província na quantia de dois contos de reis, e estes lhes marcará novo prazo para começo ou ultimação dos trabalhos, pagando E.D. Street e R. Von Kriiger pela mora de cada um semestre a quantia de um conto de reis.

Tendo o tempo e imposta a multa do último semestre será esta seguida da perda de privilegio, salvo se a mora for proveniente de causa imprevista ou invencível por parte de E.D. Street e R. Von Kriiger julgada tal na forma da legislação que rege semelhantes contratos.

Cessar também o privilegio, se depois de toda a linha ter sido aberta ao público forem E.D. Street e R. V. Kriiger julgados incapazes de dirigi-la, ou se interromperem a circulação por mais de um ano sem causa justificada. (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n).

Como seria possível para o governo provincial, depois de permitir a concessão e conceder o privilégio do monopólio por noventa anos, declarar tal companhia incapaz

de geri-la? Perderia deliberadamente tal companhia esse privilégio? Ou o governo mesmo percebendo que a companhia não tendo condições de continuar à frente da ferrovia, caso pagasse as multas contratuais estipuladas, passaria novamente a gozar de confiança? Analiso que a companhia era imune ao governo provincial. A cláusula 11ª dizia textualmente: “Quando se julgar conveniente construir outras linhas que serão ramificações ou dependência da estrada, serão E.D.Street e R. V. Kriiger em igualdades de condições preferidos para tais empresas.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). Completando as garantias concedidas aos engenheiros afirmava o Contrato, em caso de novas linhas necessitarem utilizar a estrada original, “terá o Governo da Província direito de regular a política do serviço e a taxa das tarifas que as novas linhas deverão pagar a E.D.Street e R. V. Kriiger”. (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n).

Como são perceptíveis, os benefícios, os direitos recaiam todos a favor da companhia que seria criada pelos engenheiros, ao governo provincial cabiam os deveres, o governo era o facilitador com isenções e concessões “legais” de privilégio. No item referente aos preços das passagens e transportes das mercadorias cobrados pela companhia, o governo da província continuou mantendo as facilidades, a tabela organizada observava as seguintes bases:

Para os gêneros de produção do país que se destinarem principalmente a exportação como café, açúcar, algodão, fumo, couros e outras semelhantes o máximo preço não excederá de 20 reis por arroba e légua de 3000 braças para os de alimentação como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, toucinho, carne e outros semelhantes, não excederá de quinze reis por arroba na mesma distancia. Este será também o máximo preço para os gêneros alimentícios de importações, tais como sal, farinha de trigo, peixe salgado etc. (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n).

O governo da província fixou o frete dos produtos que comumente seriam transportados e estabeleceu algumas “obrigações” para a companhia como o armazenamento de todos os produtos por ela transportados sem nada cobrar por esse serviço. Produtos perigosos de transportar como querosene e pólvora e “os de maior responsabilidade” tais como pianos, louças, vidros. Ou os de valor elevado e pequeno volume como jóias, ouro, prata, moeda, estavam sujeitos a tarifas mais elevadas, o que ocorria também com produtos leves, mas que ocupavam grandes espaços. Embora o contrato não diga, esses produtos eram cobrados por metro cúbico. No que se refere ao

preço das passagens foram criadas duas categorias: primeira e segunda classe. Crianças com menos de três anos teriam passe livre e preços menores para as crianças de até doze anos. A companhia era obrigada ainda a cobrar um preço menor para quem utilizasse a linha com frequência e estava proibida a recusar qualquer objeto que fosse entregue em seus armazéns ou trazidos aos comboios pelos passageiros. Entretanto criava-se uma salvaguarda. Seria cobrada uma tarifa especial para os animais de qualquer espécie transportados vivos.

O governo da província fixou o frete dos produtos que comumente seriam transportados e estabeleceu algumas “obrigações” para a companhia como o armazenamento de todos os produtos por ela transportados sem nada cobrar por esse serviço. Produtos perigosos de transportar como querosene e pólvora e “os de maior responsabilidade” tais como pianos, louças, vidros. Ou os de valor elevado e pequeno volume como jóias, ouro, prata, moeda, estavam sujeitos a tarifas mais elevadas, o que ocorria também com produtos leves, mas que ocupavam grandes espaços. Embora o contrato não diga, esses produtos eram cobrados por metro cúbico. No que se refere ao preço das passagens foram criadas duas categorias: primeira e segunda classe. Crianças com menos de três anos teriam passe livre e preços menores para as crianças de até doze anos. A companhia era obrigada ainda a cobrar um preço menor para quem utilizasse a linha com frequência e estava proibida a recusar qualquer objeto que fosse entregue em seus armazéns ou trazidos aos comboios pelos passageiros. Entretanto criava-se uma salvaguarda. Seria cobrada uma tarifa especial para os animais de qualquer espécie transportados vivos.

A cláusula que proibia as obras da estrada de ferro de impedir a qualquer tempo o “livre transito das estradas atuais ou de outras que para comodidade pública se abrirem,” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). Chega a ser risível. No Maranhão as estradas não haviam se desenvolvido, havia picadas abertas e utilizadas por boiadas esse era o caminho também comumente usado por quem precisasse viajar. A navegação fluvial era o elemento mais importante da viação interna, feita em pequenos vapores principalmente no inverno e em pequenos barcos, tendo geralmente o porto de São Luís como partida. As estradas de rodagem do Maranhão não existiam não passavam de grandes veredas. Ao tratar do tema em 1916, quando da primeira edição de seu *Torrão Maranhense* o geógrafo Antonio Lopes assim se expressou: “Não temos estradas consolidadas, calçadas, cuidadosamente conservadas. As mesmas da Ilha não

satisfazem ainda inteiramente os requisitos de uma boa viação.” (LOPES, 1970, p. 78-79).

As afirmativas de Antonio Lopes expõem, as precárias condições de nossas poucas estradas existentes. As estradas de rodagem no Maranhão foram desenvolvidas sobre as picadas abertas para as linhas telegráficas que começaram a chegar aos distantes rincões do Estado. As “estradas do fio,” foram paulatinamente se transformando em estradas carroçáveis, depois de rodagem. Os automóveis por muitos anos não saíam da ilha de São Luís principalmente por falta de estradas. O carro-de-boi com toda sua insuficiência foi o transporte do Maranhão, sobretudo, nas regiões agrícolas e nas zonas de pecuária. No sertão, as tropas de muares eram o meio de transporte comumente usado.

Talvez por saber da “outra” utilidade das linhas telegráficas, o governo da província obrigava a companhia “a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro uma linha telegráfica que estará sempre pronta ao serviço do governo, pagando este pelos seus telegramas somente a quinta parte da taxa.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n). O transporte das malas do correio e de seus acompanhantes em número de três, era gratuito, viajariam em carros de segunda classe. A companhia se obrigava a criar em cada estação acomodações necessárias para facilitar o serviço de embarque e desembarque das pessoas. A metade do preço das passagens de segunda classe seria pago pelo governo da província, caso de haver necessidade do transporte de tropa.

O presidente da província ficava obrigado a solicitar dos poderes gerais a isenção dos direitos para todo material da empresa e bem assim para os materiais necessários à exploração da linha. Além disso, a empresa exigia de seus trabalhadores a dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional e a isenção dos recrutamentos para os trabalhadores da estrada. Solicitava ainda dos poderes competentes a autorização de explorar, sem prejuízo dos direitos adquiridos por outras empresas, as minas de carvão, pedra calcária, ferro, chumbo, cobre ou quaisquer outros minérios, mesmos de metais preciosos que a companhia pudesse descobrir, na construção da linha adquirida por meio de concessão. A companhia se “obrigava” a comunicar imediatamente o governo que fossem demarcadas as terras e estipuladas as condições de seu usufruto.

O contrato finalizava com mais duas importantes concessões, a primeira determinava que “as obras e estabelecimento da estrada ficavam isentos de todo e qualquer imposto provincial ou municipal.” (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS,

Docs. s/n). O governo provincial fez uma segunda concessão de estrada de ferro aos engenheiros E.D.Street e Reinaldo Kriiger:

[...] com privilegio exclusivo por espaço de 90 anos, para a construção, uso e gozo de uma estrada de Ferro entre a Villa da Chapada (Grajaú) e ponto fronteiro á foz do Araguaia, e preferênciã na concessão se outras entre a Villa da Barra do Corda & Caxias e uma terceira de Coroatá [sic] a S. Luiz Gonzaga mediante as condições no presente contrato estipuladas. (APEM, AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Docs. s/n).

Os engenheiros deveriam organizar outra companhia que receberia as mesmas imunidades da primeira que sequer havia sido criada. O mapa abaixo, elaborado a partir das informações a respeito da segunda concessão de linha férrea, demonstra o percurso das estradas interligando Caxias a Barra do Corda, Coroatá a São Luís Gonzaga e Grajaú à foz do rio Araguaia. Por meio dos traçados, pode-se ter uma noção do impacto que o projeto teria para a região caso sua intenção de ligar o sul do Maranhão às demais regiões da província e circunvizinhanças fosse executado. Esses profissionais não conseguiram construir as estradas constantes nos contratos celebrados e o sertão não ficou mais perto do litoral.

O terceiro projeto mereceu um mapa (abaixo), elaborado pelo geógrafo Parsondas de Carvalho. É um esboço do que seria a estrada de ferro (pontilhada em vermelho) que ligaria o Engenho Central São Pedro, nas margens do rio Pindaré, ao rio Tocantins um pouco acima da atual cidade de Porto Franco.

Por várias vezes já mencionei aqui o intenso comércio feito entre Goiás e do Maranhão sem que os governos até então tivesse algum interesse, em fazer estradas e melhorar de alguma forma o intercâmbio comercial entre essas regiões. Parsondas de Carvalho em várias conferências em São Luís chamou atenção das autoridades para o fato de que se atraísse, para o Maranhão, todo o comércio do norte de Goiás principalmente o ouro e que a construção de uma estrada margeando o riacho Zutúia seria o caminho mais curto para se chegar ao Goiás.

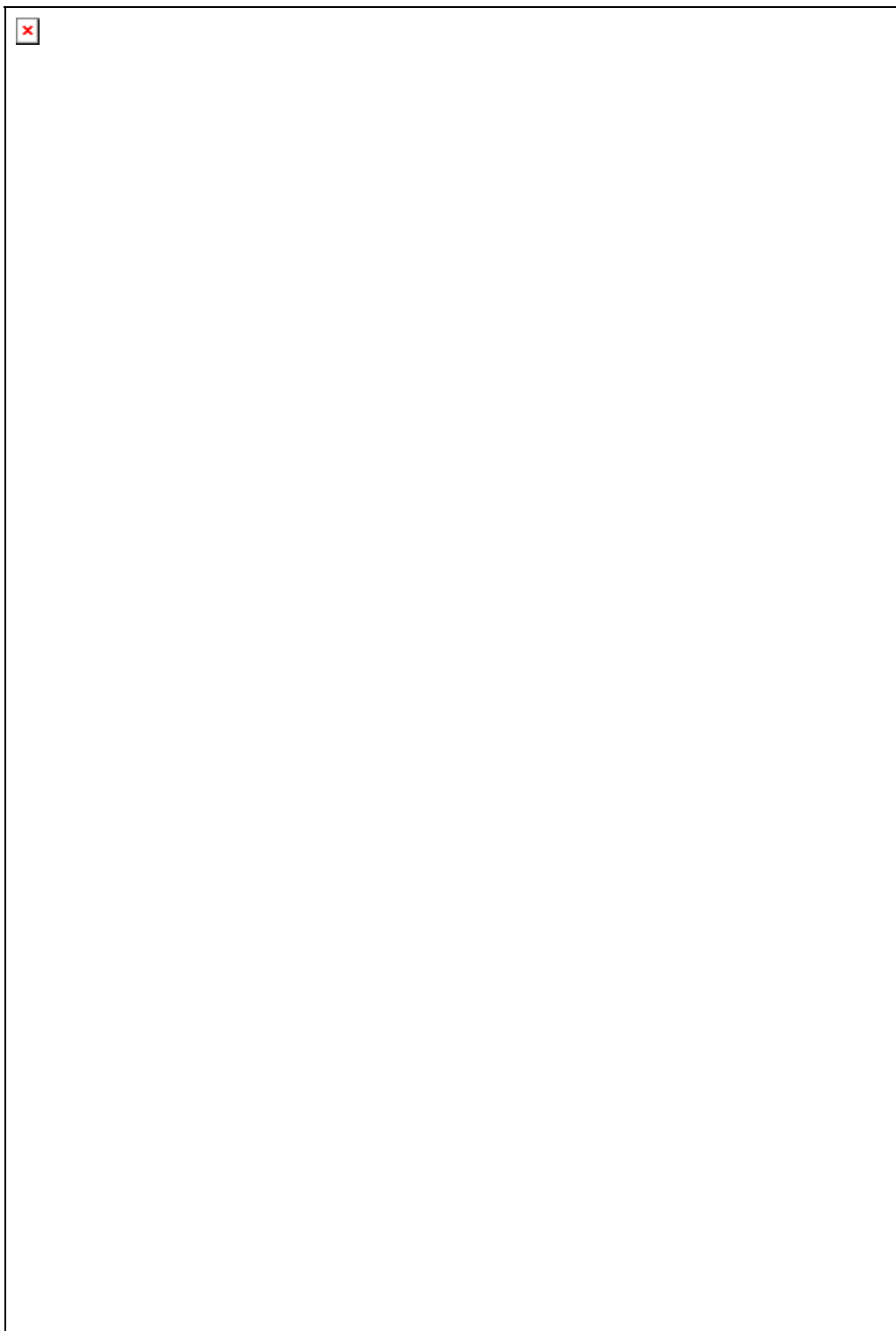


Figura 15 – Mapa das estradas de ferro a serem construídas

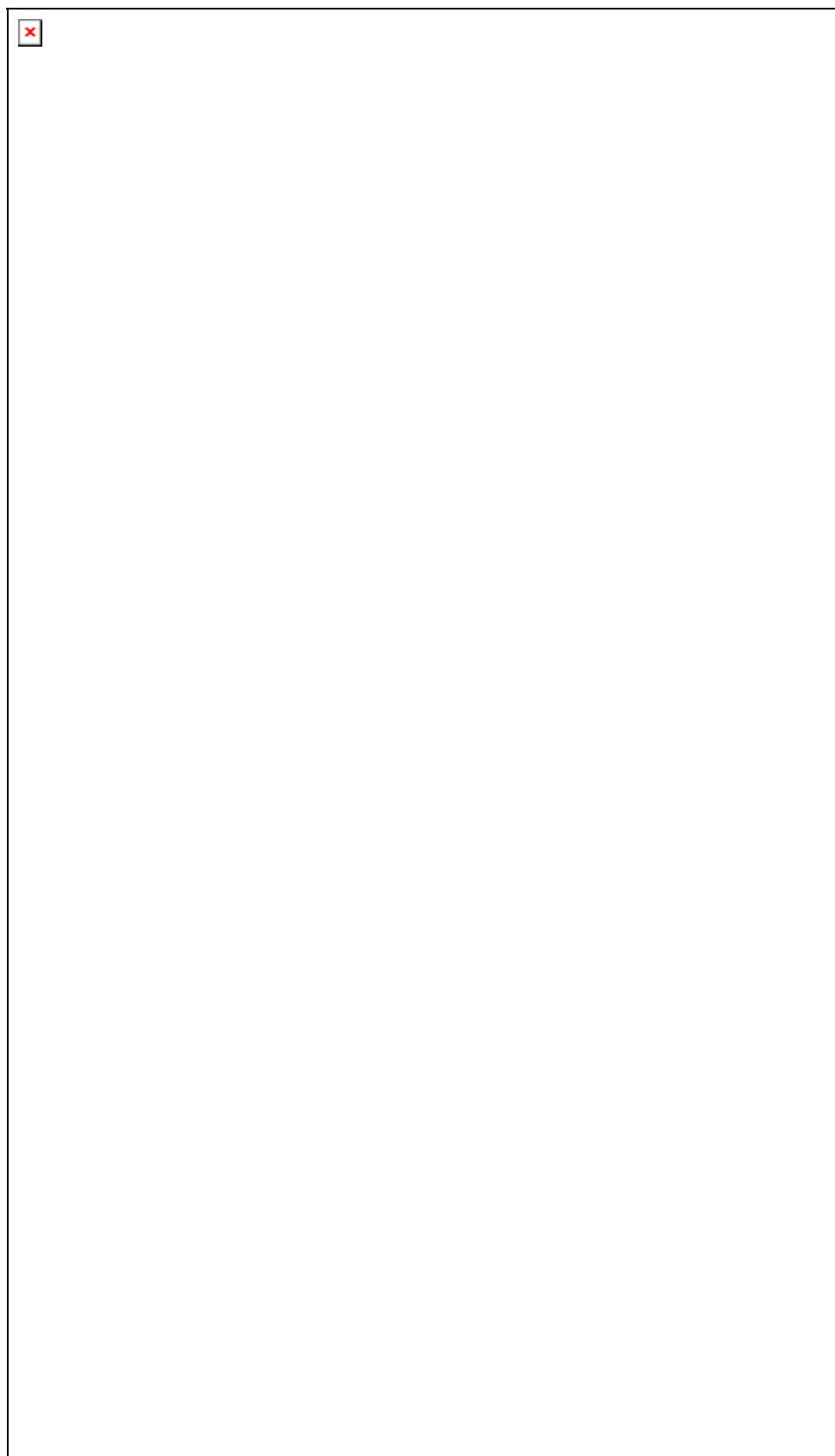


Figura16 – Mapa da estrada de ferro Pindaré-Porto Franco  
Fonte: Fundação Biblioteca Nacional, Seção de Cartografia doc. nº 208501.



O governo do Maranhão celebrou mais um contrato para a abertura de uma estrada, desconsiderando as observações de Parsondas de Carvalho quanto ao caminho mais curto para se chegar a Goiás. Contratou o Sr. Francisco Antonio Brandão para abrir uma estrada entre os rios Pindaré e Grajaú ou entre o Pindaré e o Mearim, o que fosse mais “fácil.” Pretendia o governo que a zona sertaneja tivesse uma via de comunicação com o Oeste do Maranhão, mas especialmente onde estava situado o Engenho Central São Pedro, “o mais importante estabelecimento agrícola do norte do Brasil.” (BRANDÃO, 1895, p. 1). Ao apresentar seu primeiro relatório datado de 12 de junho de 1895, Brandão enfatizou:

Dei começo aos trabalhos no dia 18 de setembro de 1894, depois da indispensável exploração dos terrenos por onde devem passar a estrada os quais deveriam reunir conjuntamente as condições de livre trânsito em qualquer estação do ano, aguada e pastagens para os gados que por ela descessem. (BRANDÃO, 1895, p. 1).

Francisco Brandão construía uma estrada preocupado sobretudo com o gado que passaria por ela, pois fazia questão de destacar que a estrada teria ao mesmo tempo água e pastos em qualquer época do ano. Sabia que o gado proveniente do sertão que ia para a feira de Monção, pelo verão viajava quase sempre pelo leito seco do riacho Zutúua. Referindo-se a esse riacho Parsondas de Carvalho (apud DINO, 2006, p. 199) observou: “não é propriamente um rio. [...] É um rasgão, um sulco profundo. No meio dele há um rêgo de um riacho, que no verão corta, seca. No inverno, as águas pluviais emergem o fundo do Zutúua, o riacho toma a figura e proporções de um rio”.

Parsondas de Carvalho conhecia bem todo o território do Maranhão, principalmente a zona sertaneja; viajava sempre em dorso de animais e às vezes a pé. Havendo um único relato de uma viagem feita por ele de barco. Nos percursos feitos ao longo do território, Parsondas mediu, observou, elaborou mapas como, a exemplo do anteriormente demonstrado e, às vezes, corrigia outros. Brandão (1895) fez o traçado da estrada o mais próximo possível do rio Pindaré. Em obediência à solicitação governamental de estabelecer uma via de ligação entre o sertão e o noroeste do Estado, ao mesmo tempo em que tentava se aproximar o máximo da ideia original de Parsondas de Carvalho. Como se pode observar em seu relatório abaixo referido, Francisco Brandão diz ter encontrado oito aldeias indígenas com uma população superior a mil e duzentos indivíduos de ambos os sexos, próximo ao rio Pindaré.

[...] e todos empregados na agricultura, cujas roças em nada diferem dos nossos caboclos mais civilizados, mesmo desta ilha, bem como as casas deles em tudo semelhantes as casas da Mayoba ou Turu<sup>74</sup> apenas não são eleitores nem mesmo brasileiros na Pátria.

Nenhum vislumbre de religião encontrei entre eles e o governo é a ditadura patriarcal que a muitos respeitos é superior ao nosso sistema civilizado de maioria e minorias. As ordens dos chefes não se discutem, e no entanto há muita liberdade e profundo respeito aos nossos chefes e destes aos súbditos. (BRANDÃO, 1895, p. 2).

Brandão esqueceu muito rápido que aquela região do rio Pindaré sempre fora densamente habitada por índios da etnia tenetehara, povos que ainda hoje ali vivem. Esqueceu também que somos herdeiros da cultura indígena, o modelo de plantio de roças, desde a derrubada da mata até a colheita, o que não foi muito diferente em relação ao estilo de construções das casas no meio rural, construções feitas de palha ou taipa e cobertas de palhas da palmeira de babaçu. Outro aspecto interessante é Brandão se preocupar, em 1895, que os índios “não são eleitores nem brasileiros”. Seriam essas as condições para esses habitantes serem índios? Serem alfabetizados e com isso tornavam-se eleitores e brasileiros! Para Brandão, a ideia de brasileiro estava vinculada a ser eleitor e pertencer a uma pátria. De acordo com Brandão, o valor dos índios estava associado à obediência e a liberdade.

Outra importante informação contida no relato de Francisco Brandão diz respeito aos sessenta e oito quilômetros da estrada feita em “mato virgem” e da denuncia que faz dos empreiteiros Alfredo Ribeiro Soares e João Vieira de Souza que se “recusaram a alargar e destocar<sup>75</sup> a estrada.” (BRANDÃO, 1895, p. 2). Brandão conta que os alertou sobre estarem descumprindo o contrato e que deveriam alargar e limpar a estrada de modo a deixá-la transitável. Como Alfredo Soares e João Vieira insistiram em continuar o serviço de modo diferente do que estava estabelecido no contrato, Brandão (1895, p. 2) denunciou:

[...] formalmente declarei-lhes não autorizar o pagamento da 5ª légua já alargada no primeiro quilômetro, enquanto não reparassem atrás por alargar e destocar. Não obedecendo os mesmos empreiteiros, e abandonando os trabalhos, prossegui só na abertura da picada e alargamento simultaneamente até o Apuá primeira aldeia dos índios guajajara.

<sup>74</sup> Maioba e Turú antigas aldeias indígenas hoje bairros da ilha de São Luís.

<sup>75</sup> Destocar a estrada era retirar todos os pedaços de árvores que haviam sido derrubadas de maneira a deixá-la completamente limpa.

A estrada não chegou a bom termo. Foi interrompida com apenas sessenta e oito quilômetros feitos em “perfeito trânsito público” ao custo de duzentos e setenta e nove mil e quatrocentos réis (279\$400) por quilometro construído. A verba disponibilizada pelo governo foi de vinte contos para a construção da estrada. Sobre os gastos nesse empreendimento Brandão comentou: “não só percorri a zona como a explorei entrando eu para o tesouro com a quantia de 38:540 mais os materiais e cavalos.” (BRANDÃO, 1895, p. 3). Mais um projeto de estrada com pretensões de ligar o sertão por terra a outras regiões da província fracassava.

### **3.3 A estrada de ferro Caxias – São Luís<sup>76</sup>**

Os estudos para a construção da estrada de ferro São Luís – Caxias tornou-se público em junho de 1906 e passou pelas mãos de vários engenheiros. Conduzidos pelo engenheiro José Carvalho de Almeida; mais tarde os estudos estiveram sob a direção de Samuel Gomes Pereira que transferiu ao engenheiro maranhense José Palhano de Jesus, que ao fixar residência no Rio de Janeiro, entregou ao engenheiro Lassance Cunha. As intrigas políticas motivaram as constantes e infundáveis transferências de responsabilidade sobre as obras no Maranhão. Os políticos não conseguiam perceber o quanto essa atitude emperrava o desenvolvimento das construções da ferrovia e o quanto prejuízo gerava.

Outro aspecto que muito contribuiu para o atraso do início dos trabalhos da estrada no Maranhão foi a decisão de começá-la pelo fim. Como foi assinalado anteriormente, a única estrada de ferro existente no Maranhão era a que ligava Caxias a Cajazeiras. Nada mais natural que a estrada a ser construída partisse de onde já houvessem trilhos. Entretanto, inverteu-se o processo, iniciando a estrada por São Luís e não por Caxias. O nome da estrada passou a ser São Luís – Caxias, e depois São Luís – Teresina.

O segundo erro, mais grave foi os políticos maranhenses, alguns agricultores, como se chamava na época, forçarem a mudança do trajeto original da estrada que serviria os vales dos rios Itapecuru e Mearim para que ela fosse construída margeando o rio Itapecuru. Usaram como argumento a grande seca de 1903, quando os barcos

---

<sup>76</sup> Esse pequeno tópico foi elaborado com o intento de mostrar de onde saiu o ramal ferroviário denominado de A Tocantina, conforme Paxeco (1923); Viveiros (1992, v. 2).

levavam, em média quarenta e cinco dias em viagem de ida e volta de São Luís a Caxias. A pequena produção agrícola do Estado se perdeu com a longa espera de transportes. Observa-se ainda que, entre as exigências contidas no projeto de construção da estrada de ferro São Luís-Caxias, estava a obrigatoriedade de se construir um ramal ferroviário e do porto do Itaqui em São Luís. Este nunca foi concluído. As sondagens feitas no porto do Itaqui diziam ser “o fundo barrento e não segurar as âncoras.” (PAXECO, 1923, p. 60). O porto do Itaqui com um calado de vinte e sete metros é o segundo maior do mundo. Há navios graneleiros que só atracam em São Luís e Roterdã. Como veremos, a mudança do trajeto da estrada para a margem do Itapecuru matou a navegação fluvial já combalida.

A construção do pequeno trecho de setenta e oito quilômetros, ligando Caxias às margens do rio Parnaíba no lado maranhense, nas proximidades de Teresina, incomodou os interesses dos políticos e da classe empresarial de São Luís. Isto fez com que esses grupos defendessem a construção de uma ferrovia ligando São Luís e Caxias com o mesmo empenho com que no passado haviam clamado por barcos a vapor. A Associação Comercial do Maranhão e toda a classe política se uniram em prol da estrada de ferro São Luís-Caxias. Para todos, seria a salvação do Maranhão. Em reunião da categoria, convocada para debater a seca de 1903, o deputado federal Manoel Inácio Dias Vieira<sup>77</sup> esboçou os tópicos de um telegrama que seria enviado aos senadores<sup>78</sup> maranhenses, clamando pela apresentação do projeto da estrada de ferro São Luís – Caxias no Senado da República.

Ainda na referida reunião, o deputado Dias Vieira passou a palavra ao engenheiro maranhense Palmério Cantanhêde, que leu um memorial por ele elaborado tratando da seca de 1903. No referido documento, Cantanhêde chamava a atenção para a paralisação do comércio e os prejuízos da lavoura devido ao encalhe de “toda flotilha fluvial” (VIVEIROS, 1992, p. 170, v. 2) e total obstrução do rio Itapecuru, por falta de água. A navegação a vapor, antes redentora, agora “só tem servido de estorvo ao desenvolvimento do Estado”. Fazia-se necessário que as vias férreas viessem unir o “sertão ubérrimo, matas seculares, vastos campos”, ao porto de São Luís. Segundo o relatório de Palmério Cantanhêde, as embarcações emperravam o desenvolvimento do Estado, pois para navegarem nos estreitos e rasos rios do Maranhão, precisavam ser construídas em pequeno porte, transportavam poucas toneladas e poucos passageiros,

---

<sup>77</sup> Agricultor, comerciante e industrial.

<sup>78</sup> Augusto Olímpio Gomes de Castro, Manoel Inácio Belfort Vieira e Benedito Pereira Leite.

tornando o frete e as passagens exorbitantes. Essas embarcações faziam uma navegação mista, ou seja, fluvial e costeira. Essas navegações são incompatíveis.

Os barcos vindos do rio Itapecuru eram de pequeno calado. Quando chegavam ao mar precisavam fazer uma navegação costeira, contornando a ilha de São Luís para o porto da Praia Grande. O pequeno calado dessas embarcações, suas reduzidas dimensões causavam, em mar aberto, terríveis problemas devido ao volume de água e às ressacas que quase sempre provocavam tragédias. Os argumentos técnicos usados pelo engenheiro Palmério Cantanhêde, aliado à terrível seca de 1903, impactou o empresariado de modo que concordaram com a reivindicação da construção da estrada. Artigos foram veiculados na imprensa local em prol da estrada. Um dos mais contundentes foi escrito pelo geógrafo Fran Paxêco. O escritor luso, radicado em São Luís, escreveu vários artigos tratando da falta de transportes no Maranhão, com os sugestivos títulos de “Os Transportes”; “A decadência Estadual”; “O sul e o Norte”; “A descrença geral”; “Entre a vida e a morte”. Em um deles, especificamente, Fran Paxêco assim se expressou:

É realmente digna de lamentações a situação a que chegou a economia maranhense – situação esta que se retrata eloquentemente nas escalavradas finanças do estado. Há decadência principiada há anos e ameaça tocar agora seu auge, o que equivalerá ao total aniquilamento da escarnecida e abandonada Atenas Brasileira. Todos são culpados neste descalabro – administradores e administrados, uns porque não quiseram ou não souberam resguardar o futuro e outros porque, após as perdas incalculáveis da abolição e de outras fábricas, se deixarem correr pelo mais atroz dos desalentos, não sem motivo.

Há no entanto, um meio imediato de se por um entrave a ruína absoluta do Estado, que se aproxima a passos agigantados – é proceder à edificação duma estrada de ferro, que vá por entre os rios Mearim e Itapecuru.

[...] A região assolada pela seca é a mais habitada e produtiva do Estado. Só o transporte do algodão e cereais daria para custear, logo de início, os gastos diários desta senda.

[...] As diversas ramificações vindouras são óbvias. Em seguida virão os trechos de Caxias e Pedreiras a deste ponto por Leopoldina, Barra do Corda, Chapada (Grajaú), São Francisco, Porto Franco até Carolina. (PAXECO, 1903, p. 3).

Fran Paxeco acreditava erroneamente que o fim da escravidão havia levado a economia maranhense à derrocada. Desde a colônia passamos por inúmeras crises na agricultura (ALMEIDA, 2008). As necessidades da sociedade maranhense foram acumuladas por sucessivos governos sem que houvesse por parte dos governantes uma

preocupação de saná-los ou, sequer de minimizá-los. A defesa das estradas de ferro, vistas agora como a salvação da economia, assemelhava-se à mesma atitude, no passado, dos defensores da criação das companhias de navegação. Paxeco, não fazia menção em seus artigos dos “acordos”, das concessões feitas de maneira danosa para o Estado etc. Acreditava mesmo na salvação da economia através das estradas, ou melhor, da ferrovia ligando São Luis a Caxias.

A estrada cujo projeto foi apresentado em 1903, só foi inaugurada em outubro de 1920 sem a “obra de arte”, ou seja, a ponte que liga o continente à Ilha de São Luís, no Estreito os Mosquitos.

### **3.4 A Tocantina**

Prometo-vos, se for eleito dar, no governo da República, todo o meu empenho para que no lustro em que dirigir os destinos da Nação, a Tocantina se torne realidade concreta. (Brigadeiro Eduardo Gomes. Jornal Correio da Manhã, Rio de Janeiro 6/9/1950).

Eduardo Olímpio Machado, quando governou a província do Maranhão em 1855, determinou a construção de uma “estrada de rodagem da vila da Chapada, atual Grajaú, com destino à ribeira do Tocantins (PAXECO, 1923, p. 72). Olímpio Machado havia governado Goiás (1849-1850) e sabia que o norte daquela província comercializava com o Maranhão. A determinação da construção da estrada não foi cumprida. Noventa e cinco anos depois, em 1950, o candidato a presidência da República, Eduardo Gomes, pautava a construção da estrada de ferro denominada Tocantina, como tema de sua campanha nas duas cidades maranhenses que visitou, a saber: Carolina e São Luís. A Tocantina, denominação dada ao ramal ferroviário ligando São Luís–Caxias, iniciava precisamente na vila de Coroatá, atingindo as margens do rio Tocantins. Contudo, como se observou ao longo desse capítulo, o Maranhão carecia de estradas e o sertão mais ainda. A construção da estrada de ferro Caxias –Cajazeiras e, posteriormente, a São Luís–Caxias animou os sertanejos.

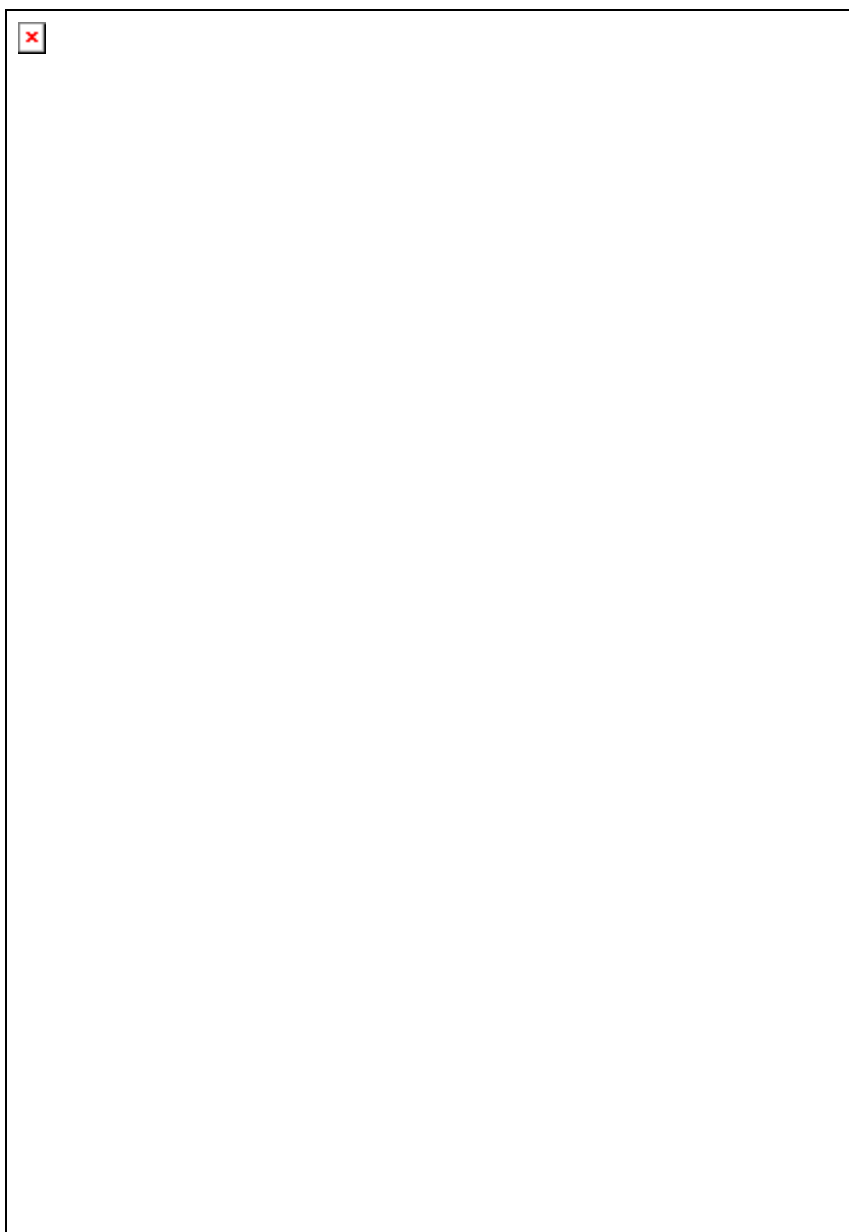


Figura 17 - Mapa da estrada de ferro a Tocantina

Segundo Jesus (1910), a região sertaneja que abrangia as cidades de Grajaú, Carolina, Balsas, Riachão, Pastos Bons, Imperatriz e Porto Franco e demais vilas do sul maranhense criavam aproximadamente 135 mil cabeças de gado, representando, portanto, mais de 10% da pecuária de todo o Estado. Entretanto, por sua vez, o município de Grajaú exportava apenas dezoito mil couros de boi, cinco mil de veado, seis mil quilos de borracha de mangaba, seis mil quilos de látex de caucho, mil e quinhentos quilos de óleo de copaíba e quatrocentos quilos de pena de ema. A exportação contabilizada por Jesus e depois reproduzida por Viveiros (1992, v. 2) não corresponde ao intenso comércio feito a partir de Grajaú. Os dados apresentados dão

conta de uma mercancia muito mais dinâmica. Grajaú não podia exportar somente dezoito mil couros de bois, uma vez que a cidade era o entreposto comercial da região norte de Goiás e Sul do Maranhão. José Palhano de Jesus, em visita à região sul maranhense para fazer um estudo preliminar do ‘traçado’ da ferrovia, referiu-se ao papel econômico exercido por Grajaú na região:

Esta cidade é um importante empório do alto sertão e do norte de Goiás nela se vêem abastecer inúmeras caravanas vindas desde as margens do Araguaia; a comarca de Boa Vista quase que faz exclusivamente o intercambio de seus produtos em Grajaú que mantém relações comerciais com Pedro Afonso no alto Tocantins, Santa Maria do Araguaia, São Vicente, São José dos Martírios, etc., em distâncias muitas vezes superiores a cem léguas, vencidas a costas de cavalos cujos comboios descem todos os anos de maio a agosto. [...]. O caucho comprado em Grajaú é todo de procedência paraense, vindo principalmente de Marabá e também de Conceição do Araguaia, são os outros gêneros da própria comarca, ou das de Imperatriz e Carolina, notando-se que cerca de um terço provem de Goiás. (JESUS, 1910, p. 19-20).

O engenheiro Palhano de Jesus confirmava em seu relatório a amplitude dos negócios feitos em Grajaú. A posição geográfica do rio Grajaú, o fez corredor natural das “exportações” e “importações” do norte de Goiás e sul do Pará. Os governantes maranhenses, após mais de um século, resolveram ter interesse oficial na integração econômica dos três Estados, embora do ponto de vista comercial e cultural, essa integração sempre tenha existido. Entretanto, passado quase um século das primeiras povoações de colonização, as autoridades ainda não tinham conseguido estabelecer uma ligação terrestre com estradas de rodagens ou ferroviárias entre o litoral e o sertão. Ordens dadas não foram cumpridas; ora os governantes não tinham interesse, ora não havia capital para o empreendimento.

O engenheiro Palhano de Jesus fora designado pelo ministro de Viação e Obras Públicas para fazer o reconhecimento de duas linhas férreas. Uma ligando Monção, no Vale do Pindaré, a Grajaú, passando por Barra do Corda, e outra que, partindo de um ponto conveniente da estrada de São Luiz-Caxias, passando igualmente por Barra do Corda, terminando em Grajaú. O Ofício ministerial determinava ainda a imediata partida do engenheiro, considerando o período chuvoso vivido pelo sertão naquele ano de “máxima intensidade pluvioza” (JESUS, 1910, p. 4), impossibilitando o início da viagem, mesmo sendo em animais. Outro significativo empecilho para a partida da



missão foi narrada por Palhano de Jesus (1910, p. 4): “No mesmo despacho me declaráveis, que por ordem do Senhor Ministro que sendo o reconhecimento expedito, as despesas seriam indenizadas com as minhas diárias de engenheiro fiscal”. Continuando a explicação a seu chefe imediato, Ernesto Antonio Lassance Cunha, para não ter partido imediatamente, Palhano de Jesus acrescentou:

Como sabeis os meus vencimentos mensais inclusive diárias não atingem a um conto de réis. Ora, como é provável que o reconhecimento dure três meses e que se haja de gastar cerca de 4:000\$000 com as despesas de pessoal e animais, sem incluir qualquer despesa feita com a minha pessoa, segue-se que, para ter a real satisfação de prestar este serviço a minha terra, eu teria que desembolsar, na melhor hipótese, das minhas economias anteriormente feitas, toda a quantia necessária para a minha manutenção e da minha família durante aquele tempo. (JESUS, 1910, p. 32).

A sobrevivência do engenheiro e de sua família falou mais alto que o amor à sua terra. Era impossível para ele custear as despesas da expedição pelo sertão, percorrendo aproximadamente mil e quinhentos quilômetros de ida e volta entre a vila de Coroatá e Carolina no extremo sul do Maranhão. Incrédulo diante da ordem do Ministro, Palhano escrevia: “pela primeira vez no Brasil se ordenou ao encarregado de serviço desta natureza tão grande extensão fazendo todas as despesas de aquisição, manutenção de animais e de pagamento de pessoal indispensável por conta das diárias que percebe.” (JESUS, 1910, p. 32). Pelo excesso de chuvas e por escassez de recursos mais uma vez a região sertaneja ficava a mercê dos caprichos do rio e do descaso das autoridades maranhenses e brasileiras. Para a sociedade do centro sul maranhense, o rio continuava a ser visto como um meio de transporte.

O rio Grajaú foi, por mais de um século e meio, a única alternativa de transporte capaz de levar e trazer pessoas e produtos, ideias, culturas, fazeres e saberes. Por meio de alguns produtos chegava-se às “novidades” da sociedade industrializada. O rio Grajaú foi importante fator de integração maranhense, como território de lutas pela sobrevivência de seus habitantes ribeirinhos e das sociedades que habitavam regiões próximas. Foi o lugar onde se manifestavam os costumes, os falares, as crenças. E também o responsável pela integração dessas duas sociedades. Como disse Parsondas de Carvalho (apud PAXECO, 1923, p. 69): “Há duas esferas de povoadores no Maranhão – os atlânticos e os da selva.” Os sertanejos eram, para Parsondas de

Carvalho, os habitantes da selva. Por sua vez, o rio Grajaú os integrou aos povoadores do litoral.

Segundo Palhano, o governador do Maranhão contornou o impasse a respeito do dinheiro para custear a expedição pelo sertão, intervindo diretamente na questão com a seguinte medida:

Felizmente o governador do Maranhão, o Dr. Luiz Antonio Domingues da Silva, bem interpretando os meus sentimentos, e provavelmente encontrando no humilde engenheiro que assina estas linhas algum pequeno mérito, ao menos cívico, comprometeu-se espontaneamente a adiantar-me os recursos pecuniários evidentemente necessários Os instrumentos indispensáveis para fazer-se um longo reconhecimento, felizmente consegui obtê-los por empréstimo. – Negou mos também o Governo. (JESUS, 1910, p. 32).

Para tanto, o governador Luis Domingues mandou que fosse disponibilizado ao engenheiro a quantia necessária para custear as despesas com auxiliares, animais, e tudo que fosse preciso para que a expedição que “traçaria” mais um projeto de estrada com destino ao sertão chegasse a bom termo. A longa demora, entre a primeira ordem, vinda do Ministério e a conciliação financeira entre as partes levou o Governo, segundo Palhano de Jesus, “a abandonar a ideia do reconhecimento da estrada que ligaria Monção a Grajaú. Ainda segundo o engenheiro, cumpria-me reconhecer a outra, que deveria, porém ir além de Grajaú, até a cidade de Carolina.” (JESUS, 1910, p. 4). Marcadas em plantas cartográficas, as posições geográficas das cidades que deveriam ser beneficiadas com a estrada, conforme mapas feitos pelo engenheiro Arnaldo Pimenta da Cunha, identificavam a vila de Coroatá como ponto de partida do novo ramal ferroviário.

Finalmente, o engenheiro Palhano de Jesus iniciou a viagem para cumprir a ordem ministerial. A ideia de ser a vila de Coroatá o ponto inicial da futura estrada tinha segundo Palhano, “a probabilidade de aproximar mais o sertão do Porto de São Luís.” (JESUS, 1910, p. 5). Coroatá era o ponto mais próximo de São Luís, de onde poderia partir o ramal ferroviário para o sertão. Contudo, não contava com a quantidade de acidentes naturais que, segundo ele, havia “tantas ladeiras quantos dias tem o ano.” (JESUS, 1910, p. 5). De Barra do Corda para Grajaú havia dois caminhos. Um conhecido e explorado pelo engenheiro Nicolau Vergueiro Le Cocq que, margeando o rio Mearim. Outro caminho, menos conhecido, seguido pelo engenheiro Palhano que

considerou: “Resolvi seguir pelo outro caminho, o do baixão, deixando o primeiro já reconhecido por aquele colega, na volta se me não parecesse preferível voltar por uma terceira estrada que vem diretamente de Carolina a Barra.” (JESUS, 1910, p. 6).

Dando prosseguimento a sua expedição, Palhano de Jesus visitou cada uma das cidades que seriam beneficiadas com a construção da estrada, resultando no relatório intitulado “Reconhecimento ligeiro da estrada de ferro do Itapecuru ao Tocantins.” No referido documento, muito sucintamente, ele apontou os principais problemas da região, invariavelmente ligados à falta de transportes. Relativo à cidade de Pedreiras o engenheiro anotou: “Os principais produtos de exportação consiste em algodão e cereais, sendo que estes com dificuldade encontram transporte pelo Mearim razão porque não são cultivados em maior escala.” (JESUS, 1910, p. 17). O município em destaque era um dos grandes produtores do Médio Mearim, servido pelos barcos a vapor da Companhia Fluvial maranhense nos meses chuvosos, quando as águas dos rios sobem. Durante o período de estiagem, padecia dos mesmos problemas que enfrentava a navegação fluvial no Maranhão, ou seja, rios rasos e estreitos e, constantemente, assoreados. Resultando em fretes caros e viagens incertas.

Ao se referir à então jovem cidade de Barra do Corda, enfatizando mais uma vez o problema dos transportes, o engenheiro assinalou: “Um futuro muito próspero está reservado a sua lavoura, desde que um transporte regular lhe permita cultivar com vantagem as suas excelentes terras.” (JESUS, 1910, p. 18). O município, conforme o relato de Palhano, tinha uma exportação “quase nula” e importava os mencionados gêneros, tais como: sal, tecidos nacionais e importados, querosene, café etc. Igual à cidade de Pedreiras, Barra do Corda banhada pelo rios Corda e Mearim, em 1910, ano da viagem de Palhano de Jesus, a navegação era praticamente feita apenas por barcos empurrados por varas.

Prosseguindo sua viagem pelos vários núcleos populacionais visitados na zona sertaneja maranhense e, dando sua interpretação sobre as cidades, especialmente sobre os transportes, continuou o expedicionário a respeito de Grajaú: “É muitíssimo superior o valor das importações predominando como sempre o sal. A Venda do sal triplicaria, em pouco tempo se houvesse transporte barato desse gênero.” (JESUS, 1910, p. 20). Acredito que o engenheiro Palhano de Jesus propositadamente procurou realçar a ausência de transportes em toda região. Sua impressão a respeito de Carolina, cidade maranhense às margens do rio Tocantins, foi a seguinte:

Ainda hoje privada dos benefícios do telégrafo elétrico, sente, há muitos anos a necessidade de uma comunicação regular com o litoral. De há muito abandonou, quase completamente, as comunicações com a praça do Pará, devido aos riscos e dificuldades que oferece a navegação do Tocantins em certos pontos.

Comunica-se hoje principalmente com a praça de São Luís, através de longas distancias percorridas em costas de animais, quer por intermédio de Barra do Corda, quer por via de Grajaú.

[...] Os transportes são tão onerosos que aí se vende por 24\$000 uma saca de sal de 36 quilos, que em São Luís pode custar 2 a 3\$000. (JESUS, 1910, p. 21).

Palhano de Jesus chamou a atenção das autoridades para as dificuldades enfrentadas pela sociedade sertaneja. Considerou a principal delas a falta de estradas comprometendo sobremaneira os preços de todos os produtos, tornando alguns inacessíveis às categoria mais pobre da população. Ao mencionar os preços de alguns produtos em Porto Franco, por exemplo, disse: “Só há de notável ali os preços exorbitantes um litro de sal custa 1\$000, preço de uma garrafa de querosene [...] Um quilo de café custa 2\$000 ou 2\$500, uma colher de azeite doce é vendida por 200rs.” (JESUS, 1910, p. 21). Depois de percorrer o sertão maranhense por caminhos que foram, em alguns casos, feitos mais de duas vezes, Palhano de Jesus apresentou seu relatório favorável à construção da estrada. Usou atalhos e trilhas alternativas com o propósito de encontrar a menor distância e um relevo relativamente plano para que se construísse o menor número de pontes e evitasse a construção de túneis, obras caríssimas que elevariam em demasia o preço da ferrovia.

Estranhamente, Palhano iniciou o relatório explicando as razões que o levaram a fazer o “traçado” da estrada por um caminho novo não percorrido por falta de estrada. Chamou a atenção para o fato de que “é bom ter-se em vista que todas as indicações são apenas aproximadas, tais como se podem obter em um reconhecimento ligeiro, que não dispensa outro mais demorado e minucioso.” (JESUS, 1910, p. 26). Segundo o engenheiro responsável pelo reconhecimento da estrada, a construção da linha férrea não teria grandes dificuldades com diferença de níveis (declives e aclives) e construção de muitas pontes. Haveria quatro pontes, duas com vão de sessenta metros sobre os rios Mearim e Grajaú e duas de quarenta metros sobre os rios Peritoró e Santana.

No relatório, o engenheiro confessa ter abandonado sua primeira intenção que era fazer o “traçado” da ferrovia entre os rios Itapecuru e Mearim, servindo muitos lugares que não tinha qualquer meio de comunicação. A ferrovia passaria pelas férteis terras do município de Barra do Corda, em uma linha reta desde Coroatá. Entretanto, na

avaliação do engenheiro, a topografia do terreno e a falta de cursos d'água permanentes, fizeram-no indicar a construção da estrada passando por Pedreiras, subindo pelo Mearim até chegar à Barra do Corda, em terrenos igualmente férteis, para onde, segundo ele, no “futuro se poderão desenvolver, com mais facilidade, grandes núcleos de população.” (JESUS, 1910, p. 26). Imaginava o engenheiro Palhano que a ferrovia poderia integrar e desenvolver, num futuro não muito distante, núcleos habitacionais que surgiriam com a implantação da estrada.

Em todo esse vasto sertão, logo que haja uma estrada de ferro, desenvolver-se-á a lucrativa indústria das charqueadas e o transporte do gado em pé se fará economicamente, abandonando-se o sistema das boiadas a pé, em que os prejuízos sobem muitas vezes a uma alta porcentagem. Quantos as charqueadas, basta lembrar, como muito bem pondera o engenheiro Le Cocq, que em todo o vale do Amazonas, no Pará e mesmo no Maranhão, se consome carne vinda do Rio Grande do Sul e do Rio da Prata. (JESUS, 1910, p. 22).

Palhano de Jesus se encantara com as terras férteis do sertão. Por meio de seu relatório mostrou que o atraso da região seria vencido com a possibilidade de construção de uma estrada. Fez uma análise geral da economia das principais cidades e vilas que visitou e, de tão entusiasmado com o que conheceu, fez o seguinte comentário: “quem poderia formar uma ideia exata do desenvolvimento que esta estrada iria levar a vastíssima zona considerada do interior de nosso país?” (JESUS, 1910, p. 26). Os apontamentos técnicos haviam ficados prontos e, estrada era viável economicamente. Havia uma longa batalha burocrática a ser vencida.

Uma nova geração de políticos maranhenses acreditava não fazer sentido todo esse potencial ser desprezado pelo Estado. A bancada maranhense na Câmara Federal, liderada por Marcelino Machado defendeu a ideia da Tocantina, utilizando dois grandes argumentos. O primeiro, dizia que o desenvolvimento da região sertaneja só seria possível mediante a construção de uma estrada. O segundo argumento apontava o alto preço de alguns produtos em Grajaú. A “caixa de petróleo em São Luís custava 8\$000, em 1910 e era vendida por 40\$000. Mercadorias de certas categorias eram majoradas de formas exorbitantes, em até 50% para ferragens, 100% nas louças, 170% nos vinhos engarrafados.” (VIVEIROS, 1992, p. 201, v. 2). Quando tudo parecia se encaminhar para a construção da estrada Tocantina, as dificuldades financeiras da Primeira Guerra Mundial determinaram a suspensão dos estudos. Até o final da segunda década do

século XX não se cogitou mais a construção da estrada. Os estudos ficaram arquivados por mais de vinte anos, até que encerrado o Conflito Mundial, os deputados maranhenses conseguiram incluir no Orçamento da União de 1921, as despesas correspondentes à construção de um “ramal” saindo da vila de Coroatá, denominado A Tocantina.

O grande obstáculo para a construção da ferrovia estava apenas começando. Criada no Rio de Janeiro, a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão tinha como objetivo fundamental construir as principais obras de infraestrutura viária necessárias para o desenvolvimento do Maranhão (VIVEIROS, 1992, p. 83-94, v. 2). Seu idealizador, o engenheiro Aarão Reis<sup>79</sup>, era um homem bem relacionado com a cúpula do governo tanto no Império como depois na República. Seu pai havia representado o Maranhão na Assembleia Geral Legislativa entre 1848-1883. O jogo político, tão comum no Maranhão e no Brasil, contribuiu decisivamente para que Aarão Reis conseguisse ascender profissionalmente, de maneira rápida independentemente do regime político, monárquico ou republicano.

O engenheiro Aarão Reis conseguiu do governo Central as obras para as quais havia criado a Melhoramentos do Maranhão, a saber: a estrada de ferro Caxias - Cajazeiras, com a concessão por setenta anos; a estrada de ferro Caxias ao Araguaia, medindo aproximadamente setecentos quilômetros com sessenta anos de concessão; obras de melhoramentos no porto de São Luís, com juros garantidos de, no mínimo, seis por cento para o capital empregado na obra; dois engenhos centrais para o fabrico de açúcar com garantia de juros para o capital de 1.500 contos; quatro saladeiros centrais para produzir charque e produtos similares, com privilégio de dez anos para todo o Maranhão, com isenção dos impostos para importação do maquinário necessário; e autorização do Ministério da Agricultura para assentar três mil imigrantes (VIVEIROS, 1992, p. 87-88, v. 2).

A quantidade de obras no portfólio da Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão era algo até então inédito no Estado. Todas necessárias, mas nunca se imaginou que pudessem ser construídas de uma única vez. Só as estradas de ferro, se

---

<sup>79</sup> No Império, o engenheiro Aarão Reis iniciou sua carreira estagiando na Inspetoria de Obras Públicas, depois nas Obras Hidráulicas da Alfândega do Rio, foi professor da Escola Politécnica, Chefe do Serviço Telegráfico da Estrada de Ferro “Pedro II”, Diretor das Obras Cíveis do “Arsenal da Marinha”, Diretor da Estrada de Ferro de Pernambuco, Inspetor do Açude Quixadá. Após a Proclamação da República, foi consultor técnico do Ministério da Agricultura quando ministro Francisco Glicério, se exonerou quando Francisco Glicério caiu. Foi Diretor Geral dos Correios, Deputado Federal pelo Pará e Diretor do Banco da República do Brasil.

fossem feitas, impulsionariam a economia maranhense, possibilitando outros empreendimentos. O que dizer então das obras de melhoramento do porto, das usinas de açúcar no rio Pindaré, da empresa responsável pelo fabrico de charque e a chegada de três mil imigrantes? Os maranhenses vislumbraram tempos melhores. Finalmente, a via que poderia aproximar toda a região sertaneja do litoral, esperada por mais de um século, estava com o cronograma do início da obra marcado, e dois empreendedores disputavam a sua construção.

A liberação da verba pelo governo Federal para o início da construção da estrada de ferro A Tocantina, em outubro de 1922, criou um problema jurídico entre as empresas concessionárias. Quando governou o Maranhão em 1891, Lourenço de Sá (14/06/1891-18/12/1891), havia decretado várias concessões de estradas de ferro que foram confirmadas pelo Legislativo Estadual. Ganharam essas concessões:

Leontino Francisco Ramos, de Codó a Pedreiras; José Pedro Ribeiro, de São Luís a Rosário; Henrique Delfim Guimarães, de Rosário a Caxias. A picada do trecho da Tocantina deu lugar a um protesto de Leontino Ramos por seus procuradores Trajano Valente & Cia. Fábio Hostílio contraprotestou-lhe, alegando estar a zona da concessão de Ramos incluída na da Companhia Melhoramentos do Maranhão. (VIVEIROS, 1992, p. 90, v. 2).

Essa duplicidade de concessões, e as discussões posteriores travadas para esclarecer qual governo era legalmente detentor da autorização para a concessão, causou muitos embaraços e profundos desentendimentos entre o governo Estadual e o Federal, como se pode perceber nas trocas de telegramas entre o vice governador do Maranhão, em exercício Sá Viana, ao ministro da Agricultura Francisco Glicério:

Ministro Agricultura,  
Têm aparecido sérias reclamações contra concessão Aarão Reis. De acordo Decreto 524 de 26 de junho, meu antecessor havia concedido diversos cidadãos estrada ora concedida aquele engenheiro. Todos julgam-se prejudicados, seus direitos ofendidos. Alguns concessionários têm feito despesas estudos. Tenho-me visto embaraçado dar qualquer resposta. Peço me habiliteis a fazê-lo. (VIVEIROS, 1992, p. 91, v. 2).

O Ministro da Agricultura, Francisco Glicério, na resposta endereçada ao governo do Maranhão, enfatiza ser de exclusiva competência do governo Federal a

concessão feita a particulares indevidamente pelo governo do Maranhão. O ministro Glicério fez ainda questão de realçar que as estradas concedidas ao engenheiro Aarão Reis, estão diretamente contempladas em um plano federal de ligação por via férreas das capitais com o Distrito Federal. No telegrama, o Ministro considerou:

Governador Maranhão,  
Estrada concedida engenheiro Aarão Reis, de Caxias ao Araguaia, faz parte integrante estrada tronco principal norte plano geral viação férrea República, destinados ligar capitais Estados Capital Federal. É, portanto, competência exclusiva governo federal em virtude parágrafo único artigo primeiro decreto n. 524 – 26 junho corrente ano. Concessão feita baseada nesse plano. Não há fundamento reclamação de interesses privados contrários aos gerais desse Estado e União. Concessionário oferece completa idoneidade para sucesso empreendimento, para cuja realização organiza já grande companhia nacional que será lançada a qualquer destes dias. Concessões feitas governo local não oferecem garantias suficientes para congregação tão avultados capitais. Publique essa resposta. Glicério. (Viveiros, 1992, p. 91, v. 2).

O engenheiro Aarão Reis concessionário da estrada havia sido “consultor técnico do Ministério da Agricultura no tempo que ocupou a pasta, o general Francisco Glicério.” (VIVEIROS, 1992, p. 86, v. 2). As relações de Aarão Reis com o governo Central lhe garantiram a concessão, e isto foi dito pelo ministro em sua resposta ao governo do Maranhão: “para sucesso empreendimento para cuja realização organiza já grande companhia nacional que será lançada a qualquer destes dias.” (VIVEIROS, 1992, p. 86, v. 2). Ou seja, a empresa escolhida para ganhar a concessão sequer existia, estava em vias de ser “lançada a qualquer desses dias”, assim mesmo já era detentora de uma série de concessões no Estado do Maranhão. A estrada de ferro Tocantina era apenas mais uma.

Profundamente desconfortável no exercício do governo do Estado que havia decretado as concessões ora contestadas na justiça pelos concessionários maranhenses e, no âmbito federal, pelo governo Central, o governador Sá Viana<sup>80</sup> sentia-se profundamente desprestigiado. Nos jornais circulavam notícias de que a autonomia do Estado havia sido ferida de morte e, exigiam do governo uma ação enérgica contra a intromissão do governo federal em assuntos que entendiam ser próprio do Estado maranhense. O governador voltou a telegrafar, dizendo:

---

<sup>80</sup> A Constituição do Estado do Maranhão de 1891 além da figura do governador, criou mais quatro cargo de vice governadores; sendo 1º vice, 2º vice, 3º vice e 4º vice, com mandato de quatro anos.



Ministro da Agricultura

Em vista seu telegrama de ontem, devo declarar sem nenhum efeito, como meio eficaz por termo reclamações, concessões feitas meu antecessor, que são afetadas concessão feita Aarão Reis? Peço urgência resposta para publicá-la com telegrama, como recomendais.  
Viana Vaz. Vice Governador. (VIVEIROS, 1992, p. 91, v. 2).

Diante da insistência de Viana Vaz, quanto à competência das concessões e das dificuldades que a “intromissão” do governo federal lhe causava pessoalmente, mais ao Estado, ao perceber o desconsolo vivido pelo governador, o ministro Francisco Glicério em outro telegrama, agora bem lacônico, respondeu: “Governador do Maranhão, ao vosso telegrama de ontem, respondo que sim, Glicério.” (VIVEIROS, 1992, p. 91, v. 2). Muitas negociações entre as partes interessadas na estrada de ferro teriam que ser feitas. Enquanto se discutia a quem pertencia a construção da estrada, a sociedade sertaneja maranhense continuava utilizando-se do rio Grajaú.

Entretanto, todo o envolvimento de Aarão Reis com o governo não foi capaz de modificar a sorte de sua Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão. Lançada com a ideia de captar recurso através de acionistas, baseada na política financeira adotada por Rui Barbosa com pretensões de tirar dinheiro do setor primário e industrializar o Brasil, a Companhia sucumbiu ao “Encilhamento,” não conseguindo os acionistas necessários para a sua capitalização.

O início e a paralisação das obras da construção da ferrovia A Tocantina foi de uma brevidade espantosa. Autorizada em 12 de outubro de 1922, no governo de Epitácio Pessoa foi interrompida a 6 de dezembro do mesmo ano, pelo presidente Artur Bernardes sob o argumento de contenção de gastos. Sobre os acontecimentos que culminaram com a interrupção da estrada, disse Lopes (1970, p. 80):

A Tocantina – infelizmente gorada – seria a grande, a vital artéria para o Maranhão, seguindo, pelo projeto oficial de Coroatá a Pedreiras, Barra do Corda a Grajaú, até as proximidades de Porto Franco. Integrando a vida econômica do estado as zonas sertanejas, seria uma estrada providencial, civilizadora, salvando do isolamento um imenso território e facilitando a entrada de Goiás setentrional na órbita maranhense.

Por quase meio século se discutiu e vários projetos de construção de estrada ligando o sertão ao litoral. Contudo, nenhum governo construiu, nem mesmo a empresa ganhadora do litígio, a Companhia de Melhoramentos do Maranhão. As atividades

mercantis e sociais do norte goiano, sul paraense e sul maranhense continuaram ligadas ao seu eixo de convergência natural, o rio Grajaú.

## CAPÍTULO 4

### MEMÓRIAS DO RIO

#### 4.1 Características físicas do rio Grajaú

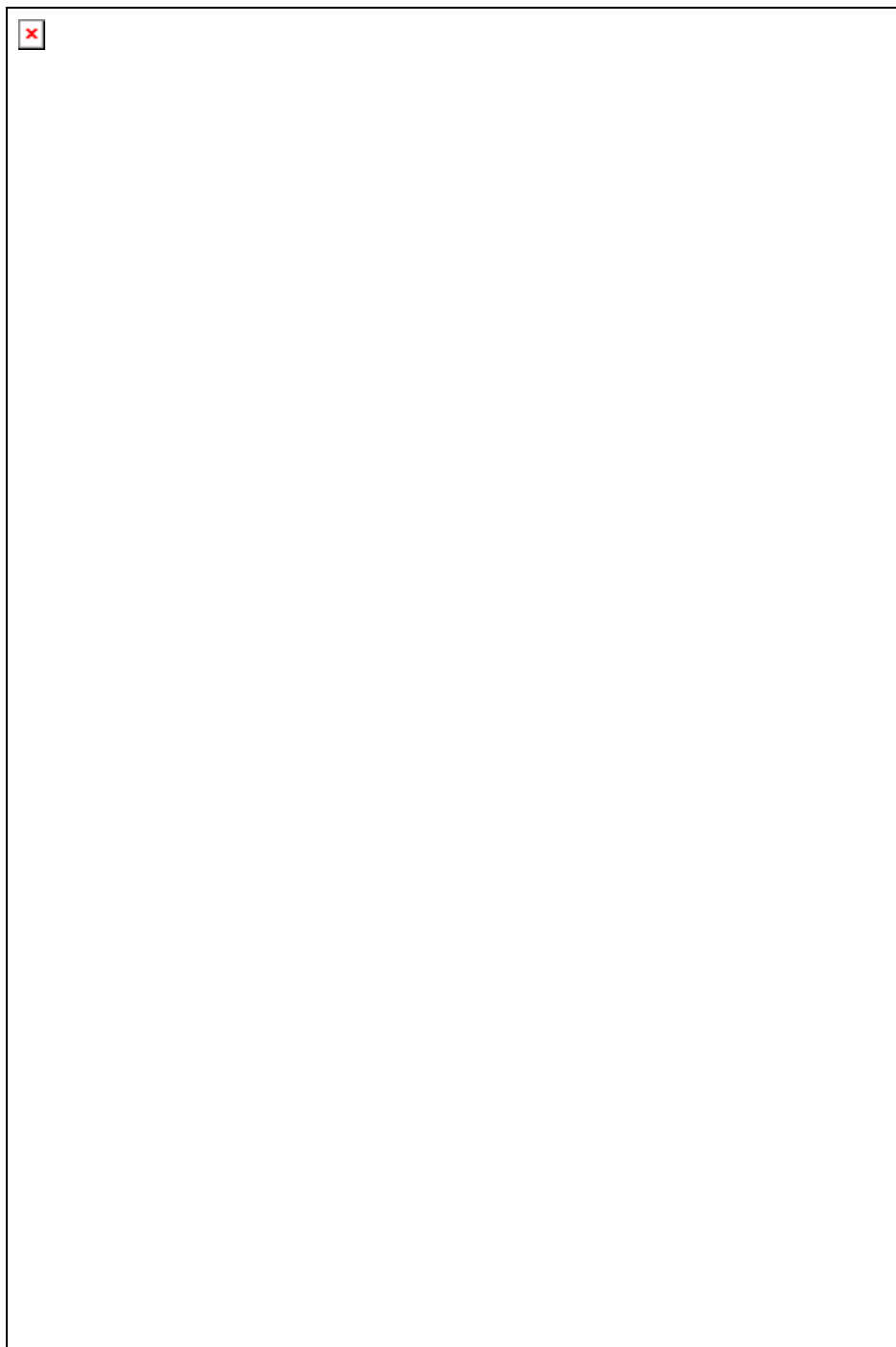


Figura 18 – Mapa do Rio Grajaú

O rio Grajaú nasce nas encostas setentrionais das serras do Menino e da Cinta numa altitude aproximada de quatrocentos metros. O Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes dividiu o percurso do rio Grajaú de acordo com suas características físicas e topográficas, como veremos a seguir: Alto Grajaú é o trecho compreendido entre sua nascente e a cidade do mesmo nome; Médio Grajaú compreende o espaço entre a cidade de Grajaú até o porto do povoado Aratori; e Baixo Grajaú, de Aratori até a sua desembocadura, no rio Mearim. A extensão do rio Grajaú está estimada em 783 km, e sua bacia hidrográfica tem aproximadamente 21.800 km<sup>2</sup>. As inúmeras corredeiras, cachoeiras e a grande quantidade de enormes lajes rochosas entre a sua nascente e a cidade de Grajaú tornaram a navegação impraticável, portanto ao longo deste estudo, abordamos o trecho do rio compreendido entre as cidades de Grajaú e Vitória do Mearim, numa distância aproximada de 680 km. Ressaltamos, ainda, que, no trecho Grajaú / Vitória, há um percurso de aproximadamente 60 km navegáveis no rio Mearim, mais precisamente da localidade conhecida como “Boca do rio”. É uma vasta região que outrora abrigava casas comerciais que mantinham intensa mercancia com os ribeirinhos do Baixo Mearim e adjacências.

Uma das principais características do rio Grajaú é a sua sinuosidade excessiva, que propicia a ocorrência de vários “furos”<sup>81</sup>, provocando uma constante retificação no seu curso natural. Essa tortuosidade foi um dos maiores óbices para a navegação, tanto a vapor quanto impulsionada por força humana. A imensa tradição oral que se conserva em torno do rio Grajaú relata que, no vasto período em que o rio Grajaú foi utilizado como única via de acesso ao centro-sul maranhense, era muito comum, em determinados trechos, a formação de imensas penínsulas, devida à sinuosidade do rio. Desembarcava-se o cozinheiro da embarcação com o fogão de bordo e os alimentos que compunham o cardápio do almoço ou do jantar e, cinco ou seis horas depois, quando a embarcação fazia a navegação contornando a península e atracando na margem oposta, a “bóia” já estava pronta para ser servida à tripulação.

A largura média do rio entre a cidade de Grajaú e sua desembocadura no rio Mearim varia entre trinta e cinquenta metros, com exceção do trecho denominado Estirão da Leopoldina, onde suas margens ficam reduzidas a quinze metros. O leito do rio é basicamente constituído de areia, e as características dos rios de leito arenoso

---

<sup>81</sup> Os “furos” são “novos leitos” formados pela erosão das margens durante as cheias. Entretanto, na maioria dos casos, são feitos pelos próprios moradores da região.

possibilitam uma constante mudança em seus canais de navegação, quando não o fazem desaparecer de todo. Dentre outros fatores que abordaremos adiante, a navegação no rio Grajaú, foi também dificultada, pois era muito comum a falta de um canal navegável, o que obrigava os embarcações a simplesmente interromperem a viagem e criarem estratégias para prosseguirem (voltaremos ao tema). No rio Grajaú, há também diversas lajes e afloramentos rochosos que constituem as cachoeiras e corredeiras, que os trabalhadores do rio – os vareiros – chamam de “água dura”. Nos últimos trinta quilômetros, antes de desembocar no rio Mearim é totalmente formado por uma sedimentação de lama. Suas margens são quase sempre altas, oscilando entre quatro e seis metros. Estranhamente, no trecho correspondente ao Baixo Grajaú, as barrancas praticamente deixam de existir, ficando no mesmo nível do rio. O declive do rio Grajaú é de aproximadamente quatrocentos metros em sua nascente, chegando à sua desembocadura oscilando entre 20 e 10 cm/km.

A vegetação ao longo do Grajaú era constituída de árvores típicas da região: tarumã, gameleira (ao longo do rio em algumas ocasiões essa espécie serviu de túmulo<sup>82</sup> para vareiros), pajeú e juá. Esses últimos normalmente tendem a invadir o rio, que, quando se aproxima da foz, tem o leito tomado por uma planta aquática denominada “mururu.” Nas proximidades dos principais povoados localizados às suas margens, não existe mais a mata densa que existia, apenas pastos. A mata só foi preservada onde não há presença humana. Ainda é comum encontrar paus caídos e atravessados no leito do rio, obstruindo a navegação hoje praticamente inexistente. Esses “entulhos” que obstruem o leito do rio são resultado dos muitos “furos” encontrados ao longo de seu curso, causados pela erosão de suas margens durante as enchentes ou feitos pelos próprios ribeirinhos, com o intuito de diminuir as distâncias por eles percorridas. Essas excessivas intervenções modificaram e modificam tanto o leito do rio que dificultam extremamente a precária navegação ainda existente.

Responsáveis não só 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, distante do controle da esfera político-administrativa do governo central e marcada pela criação do gado e pela presença de vaqueiros, homens de “espírito patriótico e livres” (CABRAL, 1992, p. 49), e a litorânea, identificada pelo predomínio da agricultura, da agro exportação, da escravidão e da influência dos

---

<sup>82</sup> Vareiros mortos eram enrolados em suas redes e a rede e o dono amarrados nas gameleiras.

costumes europeus. As relações socioeconômicas estabelecidas pela via fluvial entre essas regiões promoviam possibilidades de encurtamento dessas fronteiras históricas.

## 4.2 A fabricação das canoas

O estado do Maranhão possui o segundo maior litoral do Brasil. Doze bacias hidrográficas e uma imensa quantidade de rios perenes. A vazão da maré e as fortes correntes marítimas que chegam ao seu litoral obrigaram a população ribeirinha a desenvolver técnicas diversificadas de fabricação de canoas próprias dessa região do estado, são mais de quinze modelos. A embarcação a ser construída requer uma determinada configuração em função da água que ela vai navegar. Um modelo próprio para navegar no oceano, no mar e outro para navegar nos rios, nos lagos onde as águas são mais “tranquilas”. Essa diferença de águas é que determina a diversidade de modelos de embarcação que existe no Maranhão. Longe da costa, encravado no centro sul maranhense, estaleiros artesanais desenvolveram técnicas e construiu modelos de canoas próprios para singrarem as águas “calmas e tranquilas” do rio Grajaú.

Desde a sua “descoberta”, o rio Grajaú foi o principal “caminho móvel” entre o litoral e a região centro-sul do Maranhão. As características físicas do rio, mencionadas no tópico anterior, não permitiram o uso de uma grande variedade de embarcações tão comum em outras regiões do Brasil e do Maranhão. Não foram usados, por exemplo, *alvarenga*<sup>83</sup>, os barcos a vela, o vento não soprava forte o suficiente para impulsionar esse tipo de embarcação, os *ajoujos*<sup>84</sup>, embarcações típicas do rio São Francisco. Embora não haja estudos específicos sobre a navegação fluvial maranhense nem sobre o rio Grajaú, sabe-se, através de memorialistas, que a navegação praticada no início da conquista da região foi feita em canoas simples, com técnicas herdadas dos índios. Fabricadas com um único tronco de árvore, essas singelas embarcações não tinham quilha nem vela, e seus comprimentos variavam entre cinquenta e sessenta palmos.

Muito tempo depois, foram utilizadas canoas mais bem elaboradas, construídas em estaleiros localizados em povoados vizinhos à cidade de Grajaú. Itaipava e Curupati

---

<sup>83</sup> Alvarenga eram canoas utilizadas normalmente para carga e descarga em navios.

<sup>84</sup> “Constituída por duas ou três canoas ligadas entre si por paus roliços e amarrados a este por meio de tiras ou cordas de couro cru. Há, ainda, por cima das canoas ajoujadas, um estrado de tábuas que serve ao transporte de cargas e animais, ficando os espaços laterais (coxias) da embarcação livres para o trabalho dos tripulantes”. (NEVES, 1998, p. 8).

foram dois centros menores de fabricação de embarcações. A competição foi acirrada entre o povoado de Lagoa Grande (núcleo da família Albuquerque, liderada pelos irmãos Antonio e Alderico) e o povoado Jaburu (sede da família Arruda, capitaneada pelo senhor Silvino Arruda). Por mais de quatro décadas ininterruptas a atividade “econômica” deste núcleo populacional foi comandada pela fabricação artesanal de canoas, as roças produziam um mínimo suficiente para a sobrevivência do grupo.

A construção de uma embarcação<sup>85</sup> é uma atividade de alta complexidade, ainda mais se levarmos em consideração que as canoas fabricadas no Jaburu, não obedecia a nenhum desenho ou projeto prévio, todas as medidas, todas as peças utilizadas na construção estavam baseadas no empirismo de Silvino Arruda. O tamanho do barco medido em palmos determinava a capacidade de quantas toneladas ele podia transportar. A importância desses profissionais, carpinteiros e calafates nos remetem à época dos “descobrimientos” eles foram tratados com extrema deferência pelo reino português, percebe-se pelo tratamento que lhe dispensava a Coroa, “os carpinteiros tinham em terra, a importância dos profissionais do mar durante as viagens.” (MICELI, 2008, p. 79). Pertencentes a categoria profissional que podia ser mesmo considerada de elite, os carpinteiros de Lisboa estavam quase todos a serviço da carpintaria náutica.

Mestre Silvino Arruda foi um dos mais importantes carpinteiros navais de todo o município de Grajaú e de seu entorno. Ele e os outros citados acima foram aprendizes do mestre Arquilão, estabelecido na Lagoa Grande. Excelente profissional na fabricação de embarcações, de origem ignorada e idade incerta foi quem ensinou aos interessados a arte da construção naval e suas variantes. Com o passar do tempo, a família Arruda liderou a fabricação de canoas e todos os interessados acorriam para seu estaleiro, localizado no Jaburu. Silvino Arruda, o pai, ensinou o ofício aos filhos, para Miceli (2008, p. 76), “é a constituição de famílias de profissionais, preservando-se e transmitindo-se a experiência nas íntimas relações de consangüinidade”. Dos filhos de Silvino Arruda, o mais dedicado a carpintaria naval foi Sebastião; aos mais novos, inclusive Luiz e João Arruda, couberam outras tarefas da fabricação.

As canoas eram construídas em estaleiros às margens do rio Grajaú, sendo geralmente oficinas compostas aproximadamente por vinte e cinco trabalhadores membros de um mesmo núcleo familiar – pais, filhos, cunhados, compadres e sobrinhos. Dependiam das canoas tanto os que mandavam fabricá-las para o transporte

---

<sup>85</sup> Estou utilizando o nome embarcação para: canoa, lancha e batelão de qualquer tamanho.

dos mais diversos gêneros e pessoas quanto os operários dessa “indústria”, que dividiam o ano em dois turnos: no primeiro semestre, cuidavam das roças; no segundo, dedicavam-se ao fabrico dos barcos. Para esses operários, o tempo era o da fabricação das canoas, da mesma forma como observou Pritchard (apud THOMPSON, 1998, p. 269), ao analisar o tempo de uma comunidade africana – os *nuer*: “o relógio diário é o do gado, a rotina das tarefas pastorais, e para um *nuer* as horas do dia e a passagem do tempo são basicamente a sucessão dessas tarefas e a sua relação mútua”. A canoas fabricada no Jaburu compunha a paisagem do rio e como disse Saint-Hilaire (1975), referindo-se às embarcações do rio São Francisco, davam à paisagem do rio Grajaú “movimento e vida”.

A tarefa de construção das canoas tinha início por volta do mês de julho de cada ano, quando os comerciantes de Grajaú faziam suas encomendas. A permanente e crônica ausência de estradas de rodagem ou vicinais, ao mesmo tempo em que aumentava as necessidades da sociedade sertaneja, deixava-a cada vez mais dependente do rio e dos barcos fabricados na região. Estabelecido o compromisso de fabricação da canoa, normalmente assegurado pelo valor dado à *palavra* e à *honra*, o proprietário do estaleiro, Silvino Arruda, começava a convocar os trabalhadores, que quase sempre eram os mesmos. Nos próximos seis meses, todos trabalhariam num ritmo cantado pelo galo, para acordar e iniciar as atividades diárias, e pelo por do sol, para encerrá-las.

A longa jornada diária de trabalho envolvia a todos que direta ou indiretamente trabalhassem na construção naval por todo o segundo semestre de cada ano. Homens, mulheres e crianças eram incorporadas ao mundo do trabalho, que, desde a encomenda, girava em torno da fabricação de barcos. Todos tinham compromisso com a data da entrega, que quase sempre era janeiro do ano seguinte. Às vezes, quando a encomenda era de um barco de cento e vinte palmos<sup>86</sup>, o maior tamanho fabricado pela família Arruda, a entrega era feita em fevereiro. O cotidiano só era alterado aos domingos. “Nem os dias santos eram respeitados” (ARRUDA, 2007)<sup>87</sup>. Os preparativos para a fabricação de uma canoa começavam muito antes.

O “nascimento de uma canoa” era resultado de um longo processo em que as condições de trabalho desses indivíduos eram demarcadas pela extrema degradação. Esse ambiente, muito próximo do regime de escravidão, quer pela intensa jornada de trabalho, quer pela presença de crianças ou pelo tipo de alimentação, foi descrito com

---

<sup>86</sup> Segundo os carpinteiros navais, 5,5 palmos equivalem a aproximadamente 1,1m.

<sup>87</sup> ARRUDA, Luiz Alves de. Luiz Alves de Arruda. Depoimento (2007). Grajaú-MA, AKGPF, 15p.



detalhes por Luiz Arruda, filho de fabricante de barcos, ele vivenciou a experiência como trabalhador infantil dessa “indústria” naval: “eu fui muito maltratado nessa época”. (ARRUDA, 2007). Nosso entrevistado, seus irmãos e seus amigos foram crianças que não brincaram, ao contrário, trabalharam muito e estudaram pouco, naquela época a maioria das famílias rurais não davam muita importância aos estudos, meninos precisam trabalhar e “aprender um ofício” as meninas eram criadas para casar. “Na idade de quinze anos eu comecei a puxar madeira... Eu voltava de noite com meus irmãos. Eu saía uma hora da manhã, chegava oito horas da noite. Saía uma hora da tarde chegava nove horas da noite”. (ARRUDA, 2007). Passado mais de meio século há um equívoco quanto aos horários de trabalho. Ele trabalhava o dia inteiro e começavam ainda de madrugada, as tarefas destinadas as crianças não levavam em consideração seus tamanhos nem suas idades, mas sim o seu gênero, crianças do sexo masculinos eram consideradas “homens”. Continuando o relato disse Arruda (2007):

Um barco nasce na mata. Meu pai saía era uma hora da manhã com uma foice, um facão e uma cabaça d’água, abrindo picada e escoiando pau. Quando ele achava os paus tudim, marcava os pé dele, limpava bem limpim e voltava. Tinha dia que ele só chegava de noite.

Como fica evidenciado, o processo de construção de uma embarcação tem início muito antes de a madeira chegar ao estaleiro e as peças começarem a adquirir as formas definitivas de um barco. Adentrar a mata e procurar árvores com a espessura e o tamanho ideal era tarefa que o senhor Silvino Arruda não executava em menos de um mês, trabalhando todos os dias. A preocupação principal era encontrar árvores o mais próximo possível umas das outras, para facilitar o transporte, abrindo uma única picada<sup>88</sup> na mata. Isso nem sempre era possível, o que dificultava ainda mais o transporte. Encontradas e selecionadas as árvores que seriam utilizadas, iniciava-se outra etapa: a derrubada das árvores. “Ói, tal dia nós vamos começar a derrubar o pau” – avisava Silvino. No dia marcado, cerca de vinte e cinco homens “armados” de machado e cabaças d’água adentravam a mata. Arruda (2007): “Nós passava o dia todim só derrubando pau, derrubando, derrubando”.

Quatro homens, cada um com um machado e posicionados em “X”, cortavam as árvores marcadas. “Quando terminava de derrubar, aí ia aparar (cortar os galhos)”,

---

<sup>88</sup> Caminho precário aberto na mata virgem a facão, foice e outros instrumentos que depois alargados e destocados, permitiam a passagem do carro de boi.

(ARRUDA, 2007). Ao final de um dia de trabalho árduo, quando a noite se aproximava e o sol já havia caído por trás da mata, os trabalhadores voltavam para suas casas no povoado Jaburu: “Já escurecendo, chegava todo mundo com as mãos estouradas de calo... Era uma escravidão, escravidão mesmo.” (ARRUDA, 2007). Já no barracão (estaleiro), local em que seria construída a embarcação, os trabalhadores, ao redor de uma garrafa de aguardente, discutiam o dia de trabalho e faziam planos para o dia seguinte. Logo todos se recolheriam às suas residências e saboreavam um arroz com abóbora como mistura para uma caça qualquer, às vezes jantavam peixe.

As mulheres tinham uma jornada tripla: cuidavam dos filhos, dos serviços mais leves das roças se é que em uma roça há serviço simples e dos maridos. Além disso, cosiam e cozinhavam. Para os homens, essas eram tarefas humildes e elementares que, de tão repetidas no ambiente doméstico, tornavam as mulheres obscuras e invisíveis, a ponto de ninguém as conhecer por nome. E, embora sua força e sua coragem fossem igualmente desconhecidas, seus trabalhos nutriram gerações (CERTEAU; GIARD; MAYOL, 1996). Durante o dia, levavam os filhos menores de oito anos para a roça. As crianças iam pilar arroz, buscar água em cabaças para encher os potes, dar água aos animais e depois deixá-los nas quintas. Só após essas tarefas cumpridas iam jantar e dormir. E como dormiam! Arruda (2007) assim se expressou sobre o período:

Quando nós tava na idade de pisar o arroz, aí nós ia dormir enquanto o arroz cozinhava. Quando o arroz tava pronto, aí ‘vamos almoçar’. Almoçava e tocava no mundo atrás de boi. Boi na vazante do rio aí tocado no mundo, uma hora da tarde nós tinha que tá com ele no jeito. Eu vivia era quase doido. Eu levantava dormindo era légua. Nós quando não estávamos trabalhando com esses bois, cedinho nós tinha que apanhar água no rio, encher os potes, aí um dia eu acordei eu tava lá dentro da água do rio, com a água bem aqui (aponta para o umbigo) enchendo a cabaça, dormindo, quando acordei tava dentro da água. Mas graças a Deus eu agradeço porque fiquei trabalhador, sem contar do pesar.

A jornada de trabalho das crianças era igual à jornada dos adultos. As crianças menores de oito anos iam com as mães muito cedo para a roça. “Brincavam” colhendo abóboras, melancia, maxixe, quiabo. As mais criativas “transformavam” maxixes em bois imaginários, enfiando-lhes quatro pequenas hastes de madeira, que simbolizavam as patas. As de colo ficavam no rancho, uma casa sem parede, coberta de palha para diminuir a intensidade do sol. As maiores de oito anos faziam os serviços “domésticos”,

para que os adultos ficassem liberados tão somente para a construção das embarcações. Assim, cabia a essas crianças a tarefa de tanger as juntas de bois com a madeira que era transportada, além de toda a manutenção da casa e o trato dos animais, ou seja: assisti-los com água e comida, levá-los e buscá-los nas quintas. E também buscar água para encher os potes e pisar arroz<sup>89</sup>.

Dada a precariedade das condições de trabalho e dos equipamentos / ferramentas utilizadas na sua execução, algumas tarefas hoje relativamente simples levavam um dia todo para serem executadas, além de absorver a mão de obra de vários homens. Algumas árvores mais espessas se tornavam impossíveis de serem transportadas inteiras. Mestre Silvino Arruda e seus operários mediam o tamanho das peças, que eram cortadas a machado ali mesmo. Então, a equipe responsável pelo serrotão<sup>90</sup> imediatamente construía dois cavaletes e, com o auxílio de forquilhas utilizadas com a função de guindaste e muita força humana, colocavam as peças de madeira sobre esses cavaletes e iniciavam o corte delas, transformando-as em tábuas ou já em peças definitivas para as futuras embarcações. Com todas as árvores derrubadas, aparadas e lavradas, trabalho executado em aproximadamente vinte a trinta dias, tinha início o transporte da madeira até o estaleiro.

A “indústria” da construção de canoas envolvia vários profissionais, alguns com mais de uma especialidade: carpinteiros, calafates, serradores. Os que trabalhavam com madeira cumpriam sua jornada diurna. Os ferreiros exerciam suas atividades durante a noite e trabalhavam fora do barracão, ao redor de grandes fogueiras, que tinham duas utilidades: ajudá-los a enxergar o que faziam ao mesmo tempo em que aqueciam os ferros que seriam esticados e cortados para a confecção dos pregos. As jornadas eram programadas propositadamente em turnos diferentes de modo a não interromper o ritmo da produção. Silva (2007)<sup>91</sup> relata: “Passei noites e noites esticando, cortando e soldando ferro para fazer prego. Não podia faltar prego durante a jornada diária”. Desse modo, mestres davam forma e “vida” às canoas que, rio acima, empurradas por varas,

---

<sup>89</sup> Em algumas regiões do Brasil, a locução utilizada é “socar arroz” utilizando pilão. No sertão do Maranhão é comumente usada a expressão “pillar ou pisar arroz”. O moinho de mesa só chegaria ao sul do Estado no início dos anos 70 do século XX.

<sup>90</sup> Serrote que mede entre 5 e 6m de comprimento. Para serrar as toras, um homem ficava sobre elas, que eram colocadas sobre os cavaletes, enquanto outro homem ficava em baixo. Assim executavam o movimento do vai e vem do serrote.

<sup>91</sup> SILVA, Edivaldo. Edivalvo Silva. ARRUDA, Luiz Alves de. Luiz Alves de Arruda. Depoimento (2007). Grajaú-MA, AKGPF, 23p.

destinavam-se a Grajaú e, rio abaixo, impulsionadas por remos ou vogas<sup>92</sup>, chegavam a Vitória do Mearim sempre pelas mãos hábeis e peitos calejados dos vareiros.

Thompson (1998, p. 90) nos ajuda a refletir de que modo as pessoas envolvidas nessa produção naval, ano após ano, apesar de todo sofrimento, trabalhavam alegres: “Esse ambiente vivido, que incluía práticas, expectativas herdadas, regras que não só impunham limites aos usos como revelam possibilidades, normas e sanções”. Tais regras eram percebidas na dependência pessoal que gerava a fidelidade que o grupo de trabalhadores devia ao chefe familiar. Havia a possibilidade de mudarem para o estaleiro da Lagoa Grande, mas eles se recusavam, devido à lealdade que tinham para com a família Arruda. Os costumes eram também percebidos no cotidiano, pois, durante o período de construção da canoa, os hábitos eram quase sempre os mesmos dos anos anteriores, de construções anteriores. O que alterava, às vezes, era o tamanho da embarcação encomendada e a procura das árvores para o fabrico, que a cada ano ficavam mais distantes. As pessoas eram sempre ou quase sempre as mesmas. Era como se o rio, os homens e os barcos por eles construídos tivessem um encontro marcado todos os segundos semestres de cada ano no estaleiro da família Arruda, no Jaburu.

A memória coletiva dos ribeirinhos acerca dos acontecimentos “vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencer” (POLLAK, 1992, p. 2), ou seja, o *locus* de fragmentos de vivências desses trabalhadores, não envolve somente os que estiveram diretamente envolvidos nos ofícios relacionados às atividades da navegação. Durante as entrevistas, as conversas surgidas entre os familiares, cujo teor versava sobre a fabricação de canoas, do trabalho em roças, das dificuldades materiais vividas, do período de construção e do pagamento dos operários, eram temas recorrentes na memória dos familiares mais novos que não vivenciaram aquela experiência, mas que a conheciam através da oralidade. Nesse sentido, é por meio da história oral que se chega a essa incipiente, mas profícua “indústria” naval da qual toda a região centro-sul do Maranhão foi dependente. Como nos diz Febvre (apud ARÓSTEGUI, 2006, p. 489):

Há que se utilizar os textos, sem dúvida. Mas todos os textos. E não somente os documentos de arquivo em favor dos quais criou-se um privilégio [...] também um poema, um quadro, um drama são para nós

---

<sup>92</sup> Voga ou vogas, são remos com cabos longos geralmente “presos” às bordas da canoa, geralmente utilizados nas viagens de descida dos rios, permite maior conforto e comodidade aos trabalhadores que podem manejá-los sentados.

documentos, testemunhos [...] está claro que há que se utilizar os textos, mas não exclusivamente os textos.

A total ausência de estudos relativos à fabricação de canoas no centro-sul maranhense nos levou à utilização da história oral como metodologia de investigação, que tem possibilitado o conhecimento de outros “sujeitos e lugares ocultados” pela historiografia tradicional. A história oral torna visíveis esses sujeitos e suas histórias. Através da oralidade, foi possível desvelar anseios, desejos, frustrações e subjetividades dessa comunidade ribeirinha do povoado Jaburu. Pelas narrativas, percebe-se claramente que o rio comandou por muitas gerações todas as ações dessas pessoas. A vida é extraída do rio, ele oferece mais que água para saciar a sede e peixe para o alimento. O rio é também local de entretenimento, é pelo rio que chegam e vão as histórias. Pelo rio, o mundo e as coisas do mundo chegam até essas pessoas. Para elas, a memória funciona como um fato histórico, não somente como um lugar de *lembrar* a história, mas a memória é história (PORTELLI, 2000).

Concluído o transporte de toda a madeira, tinha início, por volta da segunda quinzena de agosto, a efetiva construção da embarcação, considerada por todos os entrevistados a etapa mais leve do processo. Todos trabalhavam em torno do barco que estava sendo construído. Piadas, deboches, invenção de histórias, situações de perigo vivenciadas em caçadas ou pescarias eram repetidos inúmeras vezes com seu teor sempre aumentado, com a intenção de colocar o companheiro em situação de vexame diante dos demais. Tais situações eram comuns no dia a dia desses trabalhadores mantidos pelo estaleiro de Silvino Arruda.

Durante o período de construção, os trabalhadores eram alimentados pelo proprietário do estaleiro. A esse respeito, Arruda (2007) nos conta que “Todo fim de semana tinha que matar um gado para dar de comer para os trabalhadores. Era uma despesa horrível. Se hoje fosse fazer uma coisa dessa era milhões para fazer uma embarcação dessas...”. A alimentação, embora farta, não era equilibrada, pois era baseada comumente em carnes, com algumas variantes: a bovina, que era a mais consumida; e a de caças (veado, caititu, tatu, peba, jaboti, anta, etc.). Consumiam ainda a carne de porco, rica em gordura e de grande valor clórico, e peixes, além de arroz, mandioca, milho, feijão, fava – todos esses alimentos conseguidos em suas roças cuidadas no primeiro semestre.

Outro aspecto que queremos ressaltar é a forma como esses trabalhadores eram remunerados. Normalmente, no ato de celebração do contrato (encomenda) do barco entre o comerciante grajauense e o responsável pelo estaleiro, Silvino ou Sebastião Arruda, era adiantada em espécie a metade do preço total da encomenda, que obviamente variava de acordo com o tamanho da embarcação. No caso em estudo, normalmente eram canoas de cento e vinte palmos, que custavam “dois mil réis, dois mil cruzeiros, dois mil contos... o mais caro que ele fez foi cinco contos. Naquela época não era conto de réis não...”. (ARRUDA, 2007). Luiz Arruda não sabe precisar a moeda em circulação na época em que ele era operário da construção naval, provavelmente porque vivenciou a mudança de unidade monetária, do réis para o cruzeiro<sup>93</sup>.

Algumas vezes, Silvino Arruda pensava e falava em deixar a profissão, pois tinha consciência de que era muito explorado, juntamente com seus trabalhadores. Mas nunca tomou essa decisão de forma definitiva. Quando chegava o tempo das encomendas – março, abril –, dizia: “Zé, eu não vou mais fazer. Tá muito barato”. Aí chegava o dono da encomenda: “Caboco véio, num faça isso não, ói que eu trouxe pra você!”. Aí chegava com dois contos de réis e a “mercadoria” (ARRUDA, 2007).

A expressão “mercadoria”, utilizado por Arruda (2007) em seu depoimento, tem vários significados. Solicitado a esclarecer o que era essa “mercadoria”, respondeu:

Era mescla, era riscado, era brim, era seda, seda lamê, chita, murim, edite, gabardina, cáqui Floriano, aquele amarelão, já usei muito! Levava também fósforo, pólvora, chumbo, querosene, espingarda, facão, foice, machado, café, rapadura, piula contra\*, sal e outras besteiras que eu não lembro agora.

Quase sempre os comerciantes que encomendavam as embarcações eram proprietários de armazéns de secos e molhados em Grajaú. Esses produtos eram por eles fornecidos como adiantamento e descontados do valor final da embarcação. Segundo Arruda (2007), era muito comum ele ir a Grajaú buscar dinheiro com o “dono” da encomenda: “Quando nós vinha pegar dinheiro aqui, eu cansei de vim aqui na rua pegar dinheiro aqui. Passava três, quatro dias pra ele arrumar o dinheiro da construção”.

---

<sup>93</sup> A primeira vez que a unidade monetária brasileira foi denominada Cruzeiro foi no período entre 1º de novembro de 1942 e 13 de fevereiro de 1967. Lançado exatamente para substituir o mil-réis tinha a seguinte equivalência: 1.000 réis = Cr\$1 (MOEDA..., 2010).

\* Piula: o mesmo que pílula. *Pílula contra estupor* era um remédio que antigamente servia para quase todas as doenças.

Esse modelo econômico foi largamente utilizado pelos comerciantes de Grajaú nas primeiras décadas até meados da década de sessenta do século vinte. Podemos afirmar que se praticava um capitalismo sem capital, nessa região do Maranhão por nós estudada. Operacionalizava-se a economia praticamente sem papel moeda, configurando-se o mais puro escambo. Havia uma circulação mínima de bens que muito pouco contribuía para melhorar a vida material das pessoas. Essa economia de troca proporcionou um capitalismo bem rudimentar. Em outras regiões, o aumento das trocas fez as feiras, vilas e cidades prosperarem, criarem mercados e especificarem seu comércio de troca (BRAUDEL, 1998). No caso específico do povoado Jaburu, sua indústria naval, mesmo sendo um mercado aberto, funcionava como se fosse ao contrário. A falta de mão de obra especializada, a pouca densidade populacional de homens adultos aptos ao exercício de determinadas funções técnicas e a falta de visão de Silvino Arruda, no sentido de importar essa mão de obra de outros povoados que também fabricavam barcos, impossibilitaram o incremento do mercado das trocas. O “não capitalismo” impediu que fossem incorporados hábitos da economia para o comportamento social. A imagem de Jaburu, berço dessa indústria naval, é congênere à de Macondo<sup>94</sup>.

O estaleiro do Jaburu também fabricava canoas para quem não residia em Grajaú. Havia encomendas feitas por comerciantes e proprietários de barcos de Arari e Vitória do Mearim, dois importantes centros comerciais da Baixada maranhense. Essas encomendas eram levadas para seus proprietários no máximo por quatro tripulantes. O responsável pela entrega segundo Silva (2007):

Era sempre o Zeca da Marcelina, ele navegava com a popa apontada para o destino principalmente quando era batelão. Ele tinha uma rara habilidade, pois usava o leme para comandar e também para frear. O barco ia vazio e com o rio cheio ganhava muita velocidade, nas curvas mais fechadas ele mandava jogar no rio umas correntes grossas que ficavam com uma ponta presa no barco, elas funcionavam como uma espécie de freio, pois só o leme não era suficiente.

Zeca da Marcelina era membro da família Guabiraba todos os homens eram proprietários de barcos. Exímio navegador aprendeu empiricamente, viajava o ano inteiro o percurso Grajaú/Vitória do Mearim. Conhecia como poucos a sinuosidade do

---

<sup>94</sup> Refiro-me a cidade de Macondo criada por Gabriel Garcia Marques, que de tão atrasada as coisas careciam de nome.

rio Grajaú ao ponto de ter desenvolvido a técnica de navegar com a posição do barco invertida. Segundo dizia, conforme nos contou Silva (2007), “suas viagens eram feitas com poucos tripulantes, precisava descobrir uma maneira de navegar sem fazer muito esforço físico, ganhar segurança nas curvas, principalmente nas mais sinuosas”.

Havia algumas pessoas e até mesmo famílias inteiras que trabalhavam transportando mercadorias e pessoas entre Grajaú e Vitória do Mearim. Esses profissionais eram conhecidos como *freteiros*, que eram indivíduos com alguns recursos econômicos, contratados pelos comerciantes que viajavam em canoas próprias ou alugadas até Vitória do Mearim. Martinho Frederico Sousa (vulgo Martin Guabiraba) e seus filhos Eugênio, Deodato, Divino, Nati e Vergílio foram todos proprietários de canoas. Outros proprietários de embarcações foram: Isidoro Nonato; Pedro Santana Martiniano; Miguel Santana; Feliciano Falcão; Tomaz Maciel; Raimundo Silva (com sua canoa “Trata Sério”); Bioca Silva, dentre outros. Exceto a família “Guabiraba”, que encomendava suas canoas na Itaipava, todos os outros freteiros mandavam construir suas canoas – umas maiores, outras menores –, claro, conforme sua capacidade financeira no estaleiro do Jaburu, de propriedade da família Arruda. O pagamento, diferentemente dos comerciantes grajauenses, era feito da seguinte maneira: o valor correspondente à metade do preço combinado era pago no ato da encomenda e o saldo, quando a canoa “caía n’água”.

Como ressaltai, a ausência do capitalismo fez a vida rural permanecer inalterada por quase todo o século vinte sem nenhuma ameaça de ruptura. Isolados do mundo, os habitantes de Jaburu produziam em suas roças os alimentos necessários simplesmente para o autoconsumo. Ao longo de suas existências pareciam contentes com essa minúscula produção. Trocavam produtos entre si: arroz por mandioca, milho por feijão, fava por arroz, etc. A grande maioria não se comunicava com a cidade, não ia à cidade, passava anos sem ir a Grajaú. Não sentia necessidade, porque a cidade vinha até eles através dos produtos trazidos pelos comerciantes em troca de seus serviços na construção das embarcações. Até mesmo casamentos, batizados, missas, confissões, comunhões e crismas eram celebradas em Jaburu duas vezes por ano – uma no primeiro e outra no segundo semestre, quando o padre passava cumprindo seu papel em desobriga.

A grande festa comemorada por toda a comunidade do Jaburu era a entrega da embarcação ao seu proprietário. Depois de seis, sete meses de intenso trabalho, com jornadas diárias de até quatorze horas, feitos os últimos ajustes – toda a embarcação



calafetada com casca de angico e estopa, passado o breu por dentro e por fora, em baixo e em cima –, chegava o grande dia. “Era a coisa mais bonita do mundo um batelão quando estava prontinho.” (ARRUDA, 2007). Essas canoas deram movimento e vida à paisagem do rio Grajaú, transportando não só mercadorias e pessoas, mas sobretudo sonhos, esperanças de dias melhores, alegrias e sofrimentos. Uniram culturas “Quando botava n’água, aí essas canoas aqui carregadas com malva, algodão, couro, babaçu, pele de caititu, de veado. Sempre carregava a embarcação, aí ia embora. Quando chegava lá, ele vendia e só o frete dessas coisas pagava, aí fica a construção de graça pra ele”. (ARRUDA, 2007). As palavras de Luiz Arruda, setenta anos depois, são carregadas de emoção pela beleza do produto final, mas também cheias de sentimentos de revolta motivada pela exploração sofrida por ele e seus companheiros.

As grandes embarcações construídas no estaleiro artesanal da família Arruda eram quase sempre de fundo chato, pouca quilha, na linguagem dos trabalhadores do rio, chamava-se “fundo de prato”. Essa técnica empregada nessas embarcações é facilmente explicada pela pouca profundidade do rio no verão. Necessariamente essas embarcações tinham a proa e a popa elevadas. A proa para evitar que encalhassem facilmente com o peso das mercadorias transportadas, o que nem sempre era possível evitar, não por imperícia dos vareiros ou do piloto que comandava a embarcação a partir da popa também elevada, essa estratégia do leme ficar ligeiramente mais alto que a frente do barco, era para que o condutor tivesse uma visão “privilegiada” do canal de navegação, evitando os bancos de areia que se formavam em grande quantidade devido o assoreamento constante do rio.

A festa de lançamento de um barco n’água tinha a duração média de quatro dias. “A cachaça era servida na lata de querosene e, de noite, um forrozão.” (ARRUDA, 2007). A embarcação era colocada sobre “toras” de madeiras roliças e empurrada até chegar ao rio. “Tinha vez que não dava pra cair n’água, ela enganchava na descida. Era três, quatro dias de festa. De manhã os caras iam trabalhar para jogar ela n’água; de noite, festa.” (ARRUDA, 2007). O trabalho de colocar a embarcação no rio quando saía das toras utilizadas como trilho, como todo o trabalho, era muito difícil. Uma embarcação de cento e vinte palmos pesava aproximadamente oitocentos quilos, era toda construída em pau d’arco<sup>95</sup>, não havia o auxílio de um guincho ou de um macaco hidráulico, tão comuns em nossos dias. Era empurrada por homens tão somente e sem a

---

<sup>95</sup> Em algumas regiões do Brasil, o *pau d’arco* é também conhecido como *ipê*.

ajuda de juntas de bois, pois na descida era perigoso a embarcação passar sobre os bois, que, dentro d'água, não tinham agilidade. Sobre o final do período de construção assim se expressou (ARRUDA, 2007):

Quando o barco chegava n'água, aí pronto, aí nós ia cuidar da roça. Os trabalhadores iam pras casa deles, porque era tudo quase vizinho, a maior parte era parente, vizinho, criado tudo junto, todo mundo trabalhava nessa construção.

A construção naval iniciada por volta de 1926 pela família Arruda entrou em decadência na década de 1970. Após quase meio século de funcionamento ininterrupto, não parou nem mesmo com a morte do fundador, Silvino Arruda: “Em 58, quando ele morreu e sempre que esse povo morre assim sempre fica uma construção. Mas aí aqueles homens fedelhos, todo mundo já sabia trabalhar”. (ARRUDA, 2007). O estaleiro dos Arruda não resistiu à abertura das estradas, assim como a navegação fluvial em quase todo o Brasil. Jaburu, segundo nosso depoente Arruda (2007) “parou mais, parou porque o povo foi tendo carro, aí foi parando”. Mais uma vez mudava o modelo desenvolvimentista do país. A estrada tirou o comércio do rio e os homens do Jaburu. A grande maioria emigrou para a cidade de Grajaú e conseguiu aposentadoria pelo Funrural<sup>96</sup>. Nem os homens que vivenciaram a experiência aqui narrada nem o rio que tanto os ajudou não são mais os mesmos. Eles não existem mais. Arruda (2007), em uma de nossas conversas, assim se expressou: “Eu nunca mais andei no rio”.

### **4.3 O projeto de transposição do rio Farinha**

Ao longo deste trabalho tenho analisado a navegação fluvial e em especial a navegação praticada no rio Grajaú, objeto do presente estudo. Temos demonstrado os percalços dessa navegação como a morosidade do transporte feito por tração humana, e ressaltado que o transporte ficou sempre na eterna dependência dos “caprichos do rio”; somente no inverno (estação chuvosa) era possível o tráfego de lanchas a vapor, que faziam abreviar para “apenas” oito dias o período de duração da viagem entre Grajaú e Vitória. A ausência de estradas de rodagem ou férreas e a lentidão do transporte fluvial

---

<sup>96</sup> Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural, criado na década de 1970 com o intuito de estender ao homem do campo os benefícios previdenciários dos trabalhadores urbanos.

foram sempre grandes entraves para o desenvolvimento da região e, por conseguinte, da sociedade sertaneja. O alto preço dos fretes cobrados pelos proprietários das embarcações tornava todos os produtos chegados ao sertão caríssimos, em tal nível que, em 1942, os Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul inauguraram uma rota com escala em Grajaú da qual os comerciantes se serviam, pois, cotejando os dois preços, o aéreo era mais barato.

A facilidade e rapidez do transporte aéreo fizeram com que os comerciantes grajauenses se deslocassem da praça de São Luís, que detinha uma incipiente indústria e que tradicionalmente abastecia o sertão, para um centro mais dinâmico e há muito conhecido dos negociantes sertanejos: por um breve lapso de tempo, o sertão maranhense foi abastecido diretamente pelas empresas pernambucanas instaladas no Recife. O incremento comercial foi intenso, embora breve. Tal intensidade comercial gerou, inclusive, uma inusitada peça publicitária da Casa Brito, de Grajaú (BRITO, 2010)<sup>97</sup>. No mesmo ano de sua inauguração, a rota aérea foi suspensa, deixando os sertanejos novamente dependentes unicamente do rio e de seus auxiliares no complemento da entrega dos gêneros nos “sertões de dentro”, que eram as tropas de muares, tão morosas quanto os barcos movidos a tração humana.

A família Bogéa foi uma das mais ricas e influentes no comércio e na política do Maranhão, na primeira metade do século XX. Estabelecidos no Baixo Mearim, mais precisamente em Vitória, foram proprietários de usinas de beneficiamento de arroz e algodão cultivados ao longo da ribeira dos rios Mearim e Grajaú. Mais tarde, estabeleceram-se também na cidade de Grajaú. Os Bogéa detinham o círculo completo de comercialização dos produtos vindos de São Luís e daqueles que eram exportados pelo sertão. Possuíam cinco batelões e uma lancha a vapor, chamada Santa Maria, lojas comerciais, armazéns e uma grande quantidade de funcionários que trabalhavam comprando a produção de arroz, algodão, óleos vegetais, malva, peles de animais silvestres e couro de boi aos ribeirinhos – “nada lhes escapava” (RODRIGUES, 2007)<sup>98</sup>. Esses produtos eram conduzidos para as proximidades dos rios e depois embarcados e transportados para Vitória; quando os armazéns ficavam cheios, principalmente durante o inverno, a lancha seguia direto para São Luís. Tamanha era a influência dos Bogéa

---

<sup>97</sup> BRITO, José das Graças. Depoimento (2010). Grajaú-MA, AKGPF, 8p.

<sup>98</sup> RODRIGUES, José Maria. José Maria Rodrigues. Depoimento (2007). Grajaú-MA, AKGPF, 30p.

que eles chegaram a plantar cidades, sendo Vitorino Freire e Lago da Pedra exemplos de cidades fundadas por eles<sup>99</sup>.

Encerradas, conforme relatado acima, as atividades da companhia aérea, o grajauense e deputado federal pela UDN maranhense Antenor Bogéa<sup>100</sup> que já havia feito algumas viagens como passageiro de Grajaú a Vitória do Mearim, única maneira de sair do sertão, chegar a São Luís e embarcar com destino ao Rio de Janeiro para exercer o mandato. Aparentemente sensibilizado com o sofrimento dos vareiros, proferiu na Câmara Federal um discurso narrando o infortúnio que era viajar pelo rio Grajaú:

Viajei, algumas vezes, naquele rio, onde as embarcações são penosamente tangidas a braços humanos. Se Humberto de Campos, o inimitável escritor de ‘Memórias’, ao invés de descrever a vida do barqueiro do Parnaíba, houvesse conhecido a existência do vareiro do Grajaú, sua pena teria gravado um das mais dolorosas tragédias da vida brasileira! Meu município Grajaú, é o maior do Estado: sua extensão corresponde à décima parte do território maranhense e supera a superfície de Sergipe, Alagoas, Bélgica ou Holanda. E, no entanto, em chocante contraste com tão ampla área, Grajaú é um dos mais pobres municípios da terra maranhense.

Em suma, não é navegável o rio Grajaú. No entanto – quanto parece paradoxal dizê-lo – é através desse rio que se processa o serviço de importação e exportação daquele município, por assim dizer, em doses homeopáticas. (BOGÉA, 1948, p. 1485).

Antenor Bogéa fez esse pronunciamento com o firme propósito de chamar a atenção dos constituintes de 1946. Acreditava que, expondo a miséria do sertão maranhense, tão igual a outros sertões do Brasil, tocaria seus pares. Ao afirmar que Grajaú era um dos mais pobres municípios do Maranhão, Bogéa exagerava: o Maranhão não possuía nenhum município rico, nem mesmo sua capital. Conforme já foi mencionado ao longo desse estudo Grajaú, abastecia todo o norte de Goiás e o sul do Pará, para onde se transferiram importantes casas comerciais, conforme relatado no capítulo anterior. A pobreza era inerente a um núcleo habitacional encravado no interior

---

<sup>99</sup> Na metade do século XX, o Maranhão precisamente o vale do rio Mearim, recebeu um grande contingente de migrantes nordestinos que foram habitar o vale do rio Mearim. Os “centros”, como eram chamados esses inícios de povoamento, mais tarde se transformaram em cidades.

<sup>100</sup> Antenor Américo Mourão Bogéa era natural de Grajaú, onde foi prefeito (e promotor público (1932). Foi também secretário particular do interventor Paulo Ramos, deputado estadual, constituinte de 1946, presidente da OAB-MA (1957), membro do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão (1961), membro da Academia Maranhense de Letras (1965), professor da Faculdade de Direito do Maranhão e presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (1971).

do norte do país, sem estradas “carroçáveis” ou férreas e sem qualquer outro acesso disponível além do rio.

Continuando seu discurso, declarava Bogéa (1948, p. 1485): “defendo a imediata transposição das águas do rio Farinha para o rio Grajaú”. Entendia o deputado ser essa a única possibilidade de o rio Grajaú se tornar mais caudaloso e de se minimizar o sofrimento daqueles trabalhadores do rio, os vareiros, ou piorar de vez, pois ficariam desempregados, com a utilização ininterrupta de lanchas a vapor. Os vareiros foram atraídos para esse trabalho praticamente como única maneira de sobrevivência possível numa região agro pastoril, que não havia mais terras disponíveis próximas. Estavam ocupadas pelos grandes latifúndios, pertencentes aos comerciantes e fazendeiros de Grajaú.

O sonho de auferir melhores condições de vida, prometido pelos freteiros anos após anos, sempre que se iniciava o circuito das viagens, logo era esquecido, pois percebiam que o trabalho era temporário que nos meses de inverno, os comerciantes usavam as lanchas a motor para transportar as mercadorias. Então, os vareiros ficavam sem trabalho e endividados, o que gerava a dependência e às vezes a comiserção dos proprietários de barcos; dependentes, tornavam-se “propriedade” dos freteiros. Esse círculo vicioso é ilustrado com o depoimento do índio Virgulino Guajajara. Sem outra opção de trabalho, os vareiros dependiam da vontade dos freteiros de contratá-los quantas vezes fossem necessárias não só para saldar suas “dívidas”, mas também de garantir a própria subsistência. A navegação do rio Grajaú, pelo projeto do deputado, seria feita de maneira mais rápida e durante todo o ano em barcos a vapor. As distâncias seriam “encurtadas” e todos ganhariam principalmente os empreendimentos comerciais da família Bogéa.

Tentando justificar seu projeto de transposição das águas do rio Farinha para o rio Grajaú, o deputado Antenor Bogéa não se esqueceu de citar as principais obras de engenharia hidráulica espalhadas pelo mundo, “obras-primas como Suez, Kiel, Panamá, Bruges, Cronstadt, Reno-Marselha” (BOGEA, 1950, p. 46), as quais, segundo ele haviam “como que eclipsado a existência e a fama de canais construídos em outras épocas”. (BOGEA, 1950, p. 46). A possibilidade, ainda que remota, de navegabilidade perene do rio Grajaú com água suficiente para uso de barcos a vapor capazes de transportar 50, 60 toneladas tinha, na visão de Antenor Bogéa, a similitude das obras por ele citadas. Continuando sua exposição sobre o tema da transposição, disse:

Com efeito, se lançarmos um olhar retrospectivo a todas as etapas da história, aí encontraremos os sulcos de vias fluviais que se abriram através de longas distâncias e empregando os processos mais atrasados e mortíferos ligando rios e mares. (BOGÉA, 1950, p. 46).

Referia-se o deputado aos canais construídos desde tempos imemoriais, passando pelo período das invasões romanas e citando os canais da Assíria e do Egito. Depois mencionou os canais construídos na China, na Grécia e recorreu à Enciclopédia Britânica<sup>101</sup>. Citou ainda, exemplos como o “Foss Dick” na Inglaterra, “marco da ocupação romana”, recuperando o plano de expansão de Carlos Magno, que “incluía a ligação do Reno ao Danúbio”. Mostrando os processos utilizados por holandeses e italianos, que, “nem bem escoava o período da Idade Média, adotaram a técnica de construir diques para a navegação mediterrânea de seus países, com real proveito para sua economia” (BOGÉA, 1950, p. 46). O deputado Antenor Bogéa prosseguiu sua fala expondo obras feitas com o intuito de canalizar ou ligar artérias fluviais em benefício da navegação e da economia das regiões agraciadas, tinha o firme propósito de convencer seus pares. Continuando, disse:

Na França, o famoso canal do Midi liga o golfo de Biscaia ao mar Mediterrâneo, através de um percurso de cerca de cento e cinquenta milhas. A James Brindley a Grã-Bretanha deve a abertura de vários canais e a Bélgica ostenta com orgulho o Ghent-Terneuzen. (BOGÉA, 1950, p. 46).

Antenor Bogéa havia feito uma ampla pesquisa sobre canais e transposições de rios, usando os exemplos citados de maneira ilustrativa para impressionar os deputados a aprovarem seu projeto de construção do canal que conduziria as águas do rio Farinha para o rio Grajaú. Referindo-se aos canais e obras de transposição existentes nos Estados Unidos, assim se expressou:

O empreendedorismo dos norte-americanos fez canais da importância do que liga o rio Hudson, em Troy, ao lago Erie, em Buffalo, o de New Orleans, que comunica o rio Mississipi com o lago Ponchartrain, o do lago de Washington e do Cape Cod. (BOGÉA, 1950, p. 46).

---

<sup>101</sup> O deputado Antenor Bogéa manda consultar o verbete “CANALS AND CANALIZED RIVERS”, que, segundo ele, “contém minucioso e exaustivo estudo do assunto, que a natureza do presente trabalho dispensa”. (BOGÉA, 1950, p. 46).

Antenor Bogéa fez seu discurso, como já ressaltado, tomando por base o verbete da Enciclopédia Britânica e os exemplos lá contidos. Não havia, naquela época, no Brasil, nenhuma obra de construção de canal fluvial. Daí a necessidade percebida pelo deputado de elucidar, quantificar e identificar geograficamente as obras de transposição que ele tinha como modelos para seu projeto. Bogéa teve conhecimento, através da imprensa, de que um engenheiro paulista (ele não menciona seu nome e também não dá detalhes do projeto) tinha um projeto que poderia viabilizar à cidade de São Paulo ter seu próprio porto. Pelo projeto, que Antenor Bogéa, sem conhecer os detalhes, pensava ser viável, bastaria a simples abertura de um largo e profundo canal que transporia as águas do oceano Atlântico desde Santos, “para dar acesso aos navios de variados calados à capital bandeirante”. (BOGÉA, 1950, p. 49). Ora, a cidade de São Paulo fica a 792 m de altitude em relação ao mar e não havia ainda tecnologia suficiente para tal solução. E se houvesse, seria inviável economicamente, o que fica tão evidente que ainda hoje o porto do estado de São Paulo fica na cidade de Santos.

Compreendia o deputado Bogéa que, se a “história da civilização estava repleta de exemplos da iniciativa humana corrigindo, alterando e criando hidrovias para a navegação, não devemos inspirar-nos nessas lições para obter, resultados iguais aos registrados alhures?” (BOGÉA, 1950, p. 46-47).

No âmbito regional, no Maranhão, o breve governo de Benedito Leite encomendou um estudo sobre a viabilidade da transposição. Tencionava aquele governante explorar as riquezas do vale do rio Grajaú, entre as quais o babaçu e especialmente as jazidas de gesso, cobre e grafite. Destacou um funcionário para visitar as nascentes dos dois rios e o mandou averiguar qual dos rios corre em plano mais elevado e em que localidade eles ficam mais próximos e, portanto, onde seria mais propícia a ligação. Embora o parecer do profissional escolhido tenha sido favorável, nada foi feito no sentido da construção da obra.

Reclamando da falta de meios de escoar a produção, citou o exemplo de um engenheiro norte-americano que, anos atrás “tentou extrair e exportar o gesso grajauense. Acumulou toneladas e toneladas do útil minério. A etapa seguinte, a exportação não foi efetivada, lhe faltaram meios de transporte”. (BOGÉA, 1948, p. 1485). Antenor Bogéa era mais um sertanejo que acreditava, no grande potencial de desenvolvimento da região centro-sul do Maranhão, e que isso só seria viável coma construção de vias que pudessem escoar a produção.

O projeto de transposição das águas do rio Farinha para o rio Grajaú feito e proposto a Câmara Federal pelo deputado Bogéa, foi inspirado em projeto idêntico feito anteriormente. À época do governo Benedito Leite, foi feito um estudo sobre a exeqüibilidade dessa ligação. Por volta de 1927, outra vez o governo do Maranhão cogitou a necessidade da construção do canal, para isso contratou o engenheiro Olímpio Fialho para o estudo da viabilidade econômica e da possibilidade técnica de tal trabalho construção. O engenheiro foi favorável à transferência e justificou em um minucioso relatório e elaborou um mapa e o fez acompanhar sugerindo as principais intervenções necessárias para a obra:

[...] aproximado dos dois cursos, isto é, da foz do riacho Ronca, caudatário do primeiro A conexão dos rios Farinha e Grajaú poderá ser feita no ponto mais, à foz do riacho Brejo do Bicho, afluente do Grajaú. A distância que os separa não vai além de cinco quilômetros. (APEM. AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, DOC. s/n, 1927).

Imaginava Olímpio Fialho ser possível a modificação no local em que os rios ficam mais próximos, e o relevo era o mais favorável possível, já que não seria necessária a construção de um canal muito profundo. Contudo, chamava a atenção para a necessidade de um estudo de nivelamento, para o conhecimento prévio da vazão e da velocidade da água na entrada e na saída do canal.

Continuando sua explanação, dizia o engenheiro Fialho:

O canal atravessará, como é lógico, o divisor de águas Farinha - Grajaú. No ponto dessa interseção e mesmo em grande parte do divisor, não há fortes relevos orográficos. Contudo, o chapadão que se interpõe entre os dois rios oferece boa cota de altitude, a exigir, portanto, considerável movimento de terra. (APEM. AVULSOS, OBRAS DIVERSAS DOC. s/n, 1927).

As chapadas brasileiras têm como característica serem geralmente planas, com uma elevação de seiscentos metros em seu topo e são bastante arenosas. No caso específico da localização dos dois rios e os afluentes citados por Fialho, o relevo do terreno com um pequeno declive, ajudaria embora fosse necessário o deslocamento de uma grande quantidade de terra, que obrigaria a utilização de uma grande quantidade de tropa de animais para o transporte da terra, já que não havia maquinas no local nem estradas por onde elas pudessem chegar.





Figura 19 – Mapa de transposição do Rio Farinha para o Rio Grajaú  
Fonte: Fialho (apud BOGÉA, 1950, p. 46)

Dizia o engenheiro Olímpio Fialho, em seu terceiro tópico: “É aconselhável a execução de um serviço preliminar de nivelamento entre as fozes dos riachos Ronca e Brejo do Bicho, provado com um serviço de contranivelamento”. (APEM. AVULSOS, DIVERSOS, DOC. s/n, 1927). Era minimamente prudente a execução do estudo de nivelamento, já que alguns engenheiros através de artigos na imprensa local colocavam em dúvida a eficácia da obra e mantinham firme descrença em que o afluente do riacho Ronca, o riacho Santa Rosa, e o riacho Boi Morto correriam para o primeiro e de lá para o rio Grajaú.

Concluiu Olímpio Fialho: “Com os dados resultantes, verificar-se-á o respectivo perfil, por meio do qual se poderão estimar as saliências e reentrâncias da linha de nivelamento e confrontar as cotas de partida e chegada”. (APEM. AVULSOS, DIVERSOS, DOC. s/n, 1927). A preocupação era saber se a vazão da água desviada para o canal seria suficiente para vencer os cinco quilômetros que separavam os dois rios; e depois, se o caudal do rio Farinha e seus afluentes seriam suficientes para tornar perene a navegação a vapor no rio Grajaú.

O deputado Antenor Bogéa, de posse de todas essas informações técnicas e dos exemplos aqui já mencionados, salientando sempre a necessidade dos sertanejos do Maranhão, calou fundos seus pares, ao dizer: “Pobre como o foi Midas, porque, possuindo como o famoso rei da velha lenda, ouro e outros metais preciosos em abundância, deles não se pode servir meu município para promover sua prosperidade.” (BOGÉA, 1948, p. 1485). Não podemos esquecer que o deputado Bogéa pertencia a uma influente família de comerciantes que plantaram usinas de beneficiamento de algodão e arroz ao longo dos rios Mearim e Grajaú; possuíam batelões e barco a vapor para o transporte de seus gêneros, tanto os produzidos nas suas propriedades quanto os comprados nas proximidades.

Era comum o “financiamento” de roças feitas por emigrados nordestinos nas ribeiras dos rios Grajaú e Mearim. Grandes comerciantes, como a família Bogéa, faziam o aviamento de tudo que os trabalhadores precisavam, desde machados, facões e foices, além de alimentos e armas e suas respectivas munições, para começar o trabalho na futura roça. Em troca, compravam toda a produção na “folha<sup>102</sup>”, a preços irrisórios. Tornar o rio Grajaú perene era financeiramente bastante significativo para a família Bogéa. Prosseguindo seu discurso disse Bogéa (1948, p. 1485): “Como quer que seja, esse serviço de canalização, comparado ao com o que se há realizado noutros países, desde os tempos primitivos até a época contemporânea, representa um mínimo de esforço e de despesa”.

O deputado sabia o quanto sua família deixava de faturar e, com isso, os “prejuízos” que tinha com a morosidade da navegação impulsionada por tração humana ao longo dos mais de seiscentos quilômetros e os quase três meses de duração de uma viagem Grajaú-Vitória do Mearim. Continuava o deputado falando sobre o canal: “Dele – eis o que importa assinalar – está a depender a navegação do rio Grajaú e consequentemente o desenvolvimento de seu extenso vale.” (BOGÉA, 1950, p. 48). Antenor Bogéa tinha verdadeira obsessão pelo início da obra que transportaria o rio Farinha ao rio Grajaú. Concluindo seu discurso, dizia:

No dia, que auguro bem próximo, em que se iniciarem os trabalhos de ligação dos dois cursos d’água, o sertão maranhense estará preparado

---

<sup>102</sup> O agricultor vendia sua produção antes mesmo de colher e ficava torcendo para que a natureza o ajudasse no sentido de que não poderia colher menos do que vendeu, caso isso acontecesse, ficava devendo ao comprador.

para inaugurar novo período de vida, despertando da semiletargia em que se tem permanecido. (BOGÉA, 1950, p. 48).

O deputado Antenor Bogéa conseguiu aprovar seu projeto. Como tinha o apoio da bancada maranhense, consegui os votos necessários dos constituintes de 1946, já que existia uma promissora “mobilização espiritual para levar a bom termo esse antigo projeto, nossa hinterlândia deposita suas esperanças em todos quantos possam influir e concorrer para que se realize tão acalentada aspiração.” (BOGÉA, 1948, p. 1485). E fazendo um apelo emocional a sua plateia e para os votos que viriam, disse: “E os que se esforçarem para que assim aconteça receberão o justo título de beneméritos, com que os sagrará a gratidão da comunidade sertaneja, por esse notável trabalho prestado ao Maranhão.” (BOGÉA, 1948, p. 1485).

Sirvo-me da mitologia grega utilizada pelo deputado Antenor Bogéa para afirmar que ele obteve uma vitória de Pirro. O deputado Bogéa conseguiu aprovar e consignar sua Emenda ao Orçamento da União para o ano de 1948, no valor de Cr\$ 300.000,00 (trezentos mil cruzeiros), para a viabilização do estudo e do projeto de ligação dos rios Farinha e Grajaú e essa emenda tenha merecido parecer favorável do “nobre Aliomar Baleeiro”, que foi influente membro da Comissão de Finanças e relator da matéria para o Ministério da Viação e Obras Públicas.

Infelizmente, pela escassez de dotação para estudos dessa espécie, a Comissão não aprovou a emenda, entretanto o assentimento que lhe deu Baleeiro leva-nos a crer que, se melhorar a situação econômica financeira do país, no exercício de 1949, será possível ao Maranhão obter no orçamento federal a verba em apreço. (BOGÉA, 1950, p. 48).

O entusiasmo e os exemplos citados por Antenor Bogéa na defesa de seu projeto não foram suficientes para a União bancar as obras de transposição das águas do rio Farinha e seus afluentes para ao rio Grajaú. Mais que falta de recurso não havia no Maranhão nenhum político influente capaz de consignar uma verba vultosa no valor de C\$ 300.000,000, que seriam gastos só com os estudos e o projeto definitivo. Embora tenha merecido parecer favorável do “nobre Aliomar Baleeiro, relator de assuntos do Ministério da Viação e Obras Públicas.” (BOGÉA, 1950, p. 48).

Em 1985 o ex-deputado falou de sua frustração com o não acolhimento de seu projeto. Melancólico declarou:

Deturparam meu intento, insinuando ‘por baixo do pano’ que a execução do referido plano mataria de sede os habitantes ribeirinhos do Farinha! A tramóia processou-se veladamente, sem meu conhecimento, junto a Comissão de Orçamento, que rejeitou a emenda. Um jornal maranhense divulgou anos depois, que ocultou propositadamente a circunstância de que apenas a metade das águas do Farinha – e não sua totalidade – seriam canalizadas para o Grajaú. (BOGÉA, 1985, p. 9).

Os anos transcorreram sem que se voltasse a discutir a construção do canal para a transposição dos rios, inclusive no Maranhão. Antenor Bogéa deixou a Câmara e a UDN, esquecendo seu projeto pelo qual tanto lutou. Sua família foi construir estradas com recursos próprios: a primeira estrada de rodagem que ligou Grajaú ao rio Tocantins foi construída por eles. Capitalistas convictos abandonaram os barcos e compraram um caminhão, com o qual foram fazer sobre rodas de borracha, o comércio que por longos anos tinham feito sobre as águas. Contudo, faltava uma estrada que ligasse Grajaú a São Luís. E o rio Grajaú continuou como a única alternativa é dos trabalhadores do rio que nos ocuparemos no próximo tópico.

#### 4.4 Os vareiros do rio Grajaú

Bate vara, bate vara! Alto o piloto gritou.  
 Mas na aflição do vareiro, da mão lhe a vara saltou.  
 Por um dos tristes azares que a sorte manda jogar  
 Foi o bote se quebrar [...]  
 Uns ficaram na pedra, outros na água caíram  
 E heroicamente nadando embaixo noutra saíram,  
 O patrão doido ficou, pois o bote e o conteúdo,  
 Carga, bagagem e tudo água abaixo rolou. (OLIVEIRA, 1935. p. 161).

Em Grajaú, o local onde as lanchas, as canoas, os batelões ficavam ancorados aguardando nova viagem para Vitoria do Mearim chama-se Portos das Pedras, fica aproximadamente uns trezentos metros abaixo do Porto Grande outrora o principal da cidade. Como já foi dito aqui, citando Fèbvre (2000, p. 9-10), os rios têm várias histórias que podem ser contadas a partir do local de onde estamos para observá-lo. Pode ser do meio, de suas margens, do seu início, de sua foz ou de dentro de uma embarcação cuja propulsão pode ser a motor ou a tração humana, impulsionada por varas ou remos. Esse tópico está diretamente relacionado com o cotidiano desses trabalhadores quando embarcados ou não. Não vou fixar o tempo de duração de uma

viagem, elas variavam entre sessenta e cinco e noventa dias, como tenho dito aqui várias vezes, os viajantes, as mercadorias embarcadas ficavam a mercê do rio. Só havia certeza do dia da partida, a chegada era sempre prevista para o mês subsequente.

As técnicas de navegação evoluíram sem dúvida, mas a segurança das embarcações utilizadas nessas viagens não se tornou mais confiáveis ou mais cômodas. Essas continuaram tão perigosas quanto a inicial da “conquista” ou as posteriores que consolidaram o assenhoreamento da região. Se as viagens no início do século XIX pelo rio Grajaú significaram a expansão da conquista, no final da mesma época e em meados do século XX o rio já transformado em caminho, possibilitou condições para aqueles que em busca de riquezas materiais ou da própria sobrevivência se estabeleceram em seu entorno e deram continuidade a suas vidas.

Os trabalhadores do rio ou dos rios foram identificados por vários nomes: *moços*, *moços de barca* ou *remeiros*. Como foram denominados no rio São Francisco, para o mesmo rio encontramos uma única referência a *vareiro* feita por Thomaz Garcez Paranhos Montenegro (1875 apud NEVES, 1998, p. 196). No rio Tocantins, *barqueiro do Tocantins*. *Gribaniers*, na região de Amiens, Abbeville e Saint-Valéry, no rio Somme, na França (BRAUDEL, 1998, p. 315). Nos rios Parnaíba e Grajaú, *Vareiro*. Todos esses trabalhadores nessas diferentes e distantes regiões normalmente eram pouco considerados. Em França, Braudel (1998, p. 316) não especifica a cor da pele, entretanto diz que eram tratados como maus elementos, pois mantinham verdadeiras guerras com os mercadores, por elevarem constantemente o preço dos fretes. No Brasil esses trabalhadores dos rios sempre foram considerados pessoas de categoria social inferior, eram negros, mestiços e homens brancos, livres e pobres. A região por nós estudada o rio Grajaú, houve uma presença quase predominante de índios, isso é facilmente explicado pela quantidade de aldeias ainda existente nos municípios do centro sul maranhense.

Os trabalhadores do rio Grajaú viviam cotidianamente sob tensão, sem saber, eram torturados psicológica e fisicamente. Navegavam fazendo uso das mais rudimentares técnicas (?), partiam sem nenhum conhecimento prévio de onde iriam pernoitar, igualmente não tinham conhecimento de quando chegariam ao destino, não muito raro eram surpreendidos com a morte de algum companheiro, por tuberculose, malária ou “espetado” na ponta de uma vara, instrumento de trabalho e às vezes **causa mortis**. Compartilhavam um espaço físico mínimo dentro das canoas onde as tensões explodiam e eram negociadas ou não. Nenhum espaço social é neutro, há disputas entre

os indivíduos, oposições, solidariedade, compromisso, desobrigação. Esse minúsculo espaço vivido não impedia e às vezes as condições materiais obrigavam a união dos opostos (FRÉMONT, 1980, p. 36).

Quem são os vareiros do rio Grajaú? Quem são esses trabalhadores do rio? Na região que estamos estudando, no senso comum, *caboclo* é como o índio é normalmente chamado até hoje. Na baixada maranhense, o mesmo termo é utilizado para identificar qualquer pessoa do sexo masculino. Não há um estudo antropológico ou sociológico que defina a categoria desses homens que exerceram a profissão de vareiro nos rios do Maranhão. Não considero correto chamá-los *caboclos*, por ser uma denominação “genérica e de muitos significados em toda a Amazônia, mas cujo sentido primordial tende a indicar a origem rural do indivíduo.” (SANTOS, 2003, p. 38). Largamente utilizado na Amazônia brasileira e quase sempre com sentido pejorativo, o termo *caboclo* é complexo e ambíguo. É normalmente usado na antropologia para diferenciar o típico camponês amazônico do imigrante vindo das mais diversas regiões do país. Tanto na fala coloquial quanto na acadêmica, é uma categoria de classificação social sempre feita por alguém que não tem o sentimento de pertencimento.

Um país de dimensões continentais como o nosso usou e usa diferentes termos regionais para identificar seus tipos humanos: *sertanejo*, para identificar de modo geral o nordestino que não habita o litoral; *gaúcho*, para toda a região sul do Brasil; *caipira*, para o habitante do interior de São Paulo que não reside no litoral; por sua vez, este último, o habitante do litoral, é denominado de *caiçara*; *baiano*, geralmente identifica todo nordestino, quando deveria identificar apenas aos nascidos no estado da Bahia. E há ainda vários outros tipos, como: *potiguar*, *alencarino*, *timbira*, dentre outros. Essa regionalização de tipos está intimamente ligada à geografia, às origens étnicas de cada população, aliadas à história de sua colonização, como afirma Lima (1999, p. 5). Podemos designá-los de “sertanejos amazônicos”, como fez Carlos de Araújo Monteiro (apud TOCANTINS, 1999, p. 102), referindo-se aos nordestinos chegados à Amazônia expulsos pela monumental seca de 1877. Essa região, como quase todo o Maranhão, recebeu imensas levas de nordestinos.

Acreditamos que os vareiros do rio Grajaú possam ser comparados aos seus congêneres do rio São Francisco. Neves (1998, p. 116), que ao estudar o vale daquele rio, referindo-se aos trabalhadores embarcados, afirmou:

Os canoieiros já não eram homens que viviam apenas da coleta, caça e pesca, a exemplo dos seus ancestrais indígenas. Dentre suas atividades já se incluíam o plantio, a colheita e relações de troca (escambo), bem como a circulação monetária ainda que incipiente.

Os vareiros do rio Grajaú, entre uma viagem e outra, “mantinham” uma roça em precárias condições cuja produção era apenas suficiente para a subsistência da família. A roça cuidada pela esposa e pelos filhos menores conseguia algo que só a necessidade ou a miséria explica, vendia da pequena produção o excedente. Produziam basicamente feijão, arroz, fava, mandioca e milho. A proteína animal era conseguida com a venda desses produtos. “Quando o patrão era bom, fazia um adiantamento antes do fim da viagem e dava pra gente ir passando”, afirmou Libéria Capão<sup>103</sup> (LIMA, 2010)<sup>104</sup>. Esse adiantamento sabe-se através das entrevistas, eram raríssimos.

O trabalho dos vareiros consistia em impulsionar embarcações saídas das oficinas do povoado Jaburu e adjacências. O transporte de produtos feito por canoas foi a única solução encontrada pelos comerciantes de Grajaú para suprir a falta de estradas e abastecer suas lojas e, por conseguinte, a sociedade sertaneja em seu entorno. Por diversas vezes já me referi a essa cartografia do comércio, que não ficou restrita aos limites internos do Maranhão. Campos (1960, p. 334), em crônica sobre o trabalho dos vareiros do rio Parnaíba, assim se expressou: “o que caracteriza esse gênero de transporte primitivo é, todavia, a força que o aciona. Força humana. Braço de caboclo. Músculo de negro. Energia de homem branco embrutecido pela pobreza”. Humberto de Campos não identificou a presença de indígena tão comum nesse tipo de trabalho.

Esse ofício extenuante era exercido por doze, às vezes catorze horas consecutivas, como um intervalo máximo de seis horas para descanso, como veremos ao longo deste capítulo. Os vareiros eram contratados pelos donos de barco numa relação que parecia ser tipicamente capitalista. Recebiam a metade do salário nos últimos dias que antecediam a viagem, o restante seria pago ao término da jornada, o que raramente acontecia, pois o vareiro completava a viagem invariavelmente “devendo” ao patrão. Diferentemente de quem os explorava que vivia da acumulação e do lucro provenientes dos fretes, da venda de mercadorias. Muitos vareiros do rio Grajaú como afirmei antes eram índios. “Acham-se esses indígenas em um estado de

---

<sup>103</sup> Libéria Capão, esposa de vareiro, idade ignorada, não sabe ler nem escrever e não lembra em que ano esses fatos ocorreram.

<sup>104</sup> LIMA, Libéria Sousa. Libéria Sousa Lima. Depoimento (2010). Grajaú-MA, AKGPF, 3p.

civilização bastante adiantado, são sedentários e vestem-se como nosso homem do campo [...] e fornecem vareiros para os barcos que navegam o Alto Mearim e no Grajaú.” (JESUS, 1910, p. 18).

O engenheiro Palhano de Jesus generalizou ao dizer que os indígenas viviam um “estado de civilização bastante adiantado” e usou um conceito de civilização já aquela época, bastante ultrapassado. O homem branco é movido por outros códigos e dificilmente compreendia os valores indígenas, esses diariamente eram desrespeitados e transformados rapidamente em motivo de zombaria. Normalmente eram os últimos a fazerem as refeições, e sempre os mais exigidos. Os índios carregam ainda hoje a estereotípia de serem preguiçosos. Os homens “brancos” quase sempre usavam a barreira da língua a seu favor

Os vareiros foram os responsáveis diretos pelo fortalecimento e desenvolvimento econômico da região. Viveram na mais completa ignorância de sua importância para o progresso material, do qual nunca lhes foi permitida a mínima participação, quer no sentido de melhoria das condições de trabalho, quer na aquisição de bens materiais que pudessem lhes proporcionar um mínimo de qualidade de vida. Trabalhavam sem nenhuma garantia social. O vareiro ou *porco d'água* teve sempre em sua companhia a “vara”, seu principal instrumento de trabalho que o ajudava a se equilibrar nos pouco mais de vinte centímetros de largura da coxa de sua embarcação.

Campos (1960, p. 334) assim retratou o esforço dos vareiros:

Três, quatro de cada lado da barca, munidos cada um com uma vara que mede seis ou sete metros, e tão sólida que o peso é, já, suficiente carga para um homem, os vareiros vão, lentamente, passo a passo, um distante do outro, até a tolda da proa, e firmam a vara no fundo do rio fixam, em seguida, a parte superior, no músculo do peito acolchoado de carne calejada pela constância do exercício. E firmando-se aí, vergados para a frente, apoiados na vara, cuja maior parte mergulha na água, começam a caminhar vagarosamente, o passo medido, pela borda da barca, no rumo da popa.

Eles caminham para trás, como quem volta para o lugar de onde veio. A embarcação caminha para frente, avançando sempre. Cada passo que eles dão, regressando, a barca na ascensão pesada, rio acima, conquista outro, para adiante [...] Cada palmo de caminho fluvial vencido custa o esforço de seis ou oito peitos musculosos e nus, em que se fixam as varas, entrando pela carne.

Os passos dados em sincronia pelos vareiros caminhando em direção à popa com os pés descalços faziam um barulho rítmico, não havia e nem podia haver dissonância,



quem os ouvia atentamente a distância, tinha certeza que eles haviam chegado de volta à proa, quando soava a última nota daquela “partitura musical”, o som de “chuá” das longas varas de sete metros sendo lançadas novamente ao rio, reiniciando o ritmo de um dia inteiro de trabalho. Neco Brito (2008)<sup>105</sup>, disse-me que ainda lembra a letra e a melodia da música cantada pelos vareiros do rio Grajaú: “Olhei por cima do mato eu vi o sol se escondendo, já deu em cima da croa, meu Grajaú vem gemendo”. O “gemido” ouvido e interpretado por Brito, como sendo lamúria, era o mais puro esforço físico feito por esses trabalhadores do rio.

Percorrendo lentamente, com passos cadenciados e precisos, a distância entre a proa e a popa sobre a borda da barca, os vareiros navegavam milhares de quilômetros fazendo sempre a mesma viagem – Grajaú a Vitória do Mearim, rio abaixo, ou Vitória do Mearim a Grajaú, rio acima –, transportando sempre as mesmas mercadorias, parando sempre nos mesmos portos. As peles de animais silvestres que transportavam faziam a canoa parecer “uma verdadeira arca de Noé” (CAMPOS, 1960, p. 335). Além das peles, transportavam couro de boi, babaçu, algodão, malva. Subindo o rio rumo a Grajaú transportava pólvora, querosene, tecidos, cutelaria, remédios, louças – enfim, os mais variados tipos de produtos da “civilização”, principalmente o sal. Entretanto, esses trabalhadores transportavam mais que produtos industrializados: carregavam sonhos, materializavam desejos, encurtavam distâncias. O mundo chegava à sociedade sertaneja trazido por suas mãos, através do rio Grajaú. Da cidade de Grajaú o mundo era “partilhado” e “conduzido” por tropeiros a outras regiões.

A jornada de trabalho desses homens tinha início ainda na madrugada, por volta das cinco horas, e se alongava até por volta das cinco da tarde. Em noites de lua cheia, excepcionalmente, quando a viagem estava muito atrasada por causa da estiagem, a marcha se estendia até mais ou menos nove horas da noite. Iniciavam o dia fazendo a principal refeição, cujo cardápio pouco variava e consistia quase sempre em arroz, fava, carne seca, toucinho e farinha. O menu usado pelos vareiros era preparado aproximadamente uns quinze dias antes do início da viagem. O dono da embarcação ou o freiteiro providenciava a compra de carne correspondente a três bois que depois de abatidos eram desossados, retalhados e toda a carne era colocada em “varas de carne” sob o sol para serem “transformada” em carne de sol. Depois de seca, eram guardadas em caixas de madeiras que ficavam fechadas e a chave com o dono. O óleo usado para

---

<sup>105</sup> BRITO, Manuel Maciel. Manuel Maciel Brito. Depoimento (2007). Grajaú-MA, AKGPF, 13p.

cozinhar era toucinho de porco, depois de salgado eram depositados em gamelas e viajavam sem nenhuma cobertura, ficava exposta a visitação dos insetos. José Maria Rodrigues, 81 anos, que foi passageiro em algumas dessas viagens, contou que:

[...] eles usavam fava, carne seca que eles traziam, eles chamavam frasqueiras, os grandes caixotes bem feitos que eles guardavam aquela carne, você podia até comer ela crua, sequinha que era gostosa. Era uma carne pretinha, carne de gado, aquilo eles traziam muito e toucinho. Outra frasqueira de toucinho e a fava, em grande quantidade que dava para ir e voltar, não tinha outra alimenta o não.  s sete horas da noite a fava ia para o fogo, o tanto, de acordo com a tripula o, cozinhava a noite todinha, quando era de madrugada eles colocavam a carne e sete horas da manhã eles chamavam pro almoço, a gente almoçava. (RODRIGUES, 2007).

Trabalhavam incessantemente até mais ou menos às duas horas da tarde, quando paravam para fazer a segunda refei o. Dessa feita, o cardápio era mais simples, conforme Rodrigues (2007): “Passava o dia, às duas horas da tarde eles paravam, pro *chib *”<sup>106</sup>. Aí parava, dava um pedaço de carne seca para cada um e farinha d’ gua. Eles usavam uma coité<sup>107</sup>, e nós que  ramos passageiros levávamos o prato. E faz mos aquele pirão d’ gua.” O pedaço de carne do “lanche” vespertino nem sempre era entregue ao vareiro, o mais usual era eles receberem uma boa quantidade de farinha, depositada em suas respectivas cuias.

Outra versão desse lanche nos foi contada por Cunha (2007)<sup>108</sup>:

Os vareiros faziam dois grandes cigarros, um de maconha e o outro de fumo de rolo. Fumavam intercalando os cigarros. Segundo eles, era para ‘caldear’. Naquele tempo eles faziam isso para ter apetite para devorar um pirão de farinha, uma bacia cheia de farinha, metia dentro d’água, aquela palha subia, a corredeira tirava, então ficava s  a farinha pura. Amarrava o barco debaixo de uma ingazeira. Aí preparavam um cigarro de fumo bruto e outro de maconha, eles iam puxando. Chamava-se ‘galo de ar’ um e outro, uma pitada de um, uma pitada do outro. Aí os bichos velhos ficavam com os olhos miudinhos assim... Aí eles passavam, escolhiam um ou dois quilos de babaçu, que vinha na carga, lavavam direitinho, aí se passava pra comer babaçu e farinha molhada, então nesse intervalo de de oito horas até as cinco da tarde eles faziam esse lanche.

<sup>106</sup>  gua do rio dentro de uma cuia misturada com farinha de mandioca.

<sup>107</sup> Pequena cuia utilizada como recipiente para fazer refei es em algumas regiões do Maranhão.

<sup>108</sup> CUNHA, Wilson Assun o. Wilson Assun o Cunha. Depoimento (2007/2009/2010/2011). Grajaú-MA, AKGPF, 53p.

Sem saber os vareiros usavam a expressão “caldear”, que dentre outros significados que dizer: “revigorar, robustecer.” (HOUAISS, 2008, 148). Enquanto “lanchavam” o dono da embarcação fazia a escolha dos possíveis locais do pernoite, fazia várias simulações, pois não havia certeza de chegarem ao local desejado. Quase sempre o ponto de pernoite era determinado pela proximidade do fim do dia. Iniciavam os preparativos para o albergamento. Era então servida a terceira (?) e última refeição do dia, a “Maria Isabel” a qual fiz referência antes. Esse menu era servido invariavelmente todos os dias enquanto durasse a viagem, sessenta, noventa dias, subindo o rio Grajaú. A duração da viagem estava sempre vinculada à profundidade do rio: quanto mais profundo o rio, menos tempo, mas sempre muito trabalho. No período da estiagem, o leito do rio ficava muito seco, a pouca água deixava as itaipavas à mostra. Isso exigia dos vareiros muito mais esforço físico e experiência profissional. Para conseguirem vencer as corredeiras, que se tornavam quase intransponíveis, várias técnicas eram utilizadas. a subida no *gancho*. (esses mecanismos eram usados sempre no trecho Vitória do Mearim / Grajaú) Rodrigues (2007) relata:

Nesse tempo não tinha desmatamento e o rio Grajaú era estreito e muito arborizado quase que as árvores cobria todo o rio, fazia uma espécie de túnel. Eles tiravam aqueles ganchos de madeira, aí ficavam pegando na rampa para vencer as corredeiras. E puxavam no *gancho* até passar o trecho mais difícil.

Quando aliviavam as corredeiras e finalmente elas eram vencidas, a embarcação voltava a ser impulsionada por varas. Essa prática geralmente demorava um dia todo de muito esforço. Outra atividade feita pelos vareiros nesse processo de levar as canoas com suas respectivas mercadorias rio acima era chamada de *espia*. Tal operação consistia em prender uma corda numa das pontas à proa da embarcação e passar a outra extremidade por uma árvore previamente preparada, que tinha seu tronco descascado para se tornar liso e ajudar a corda a deslizar mais facilmente. Feito isso, exceto o piloto que ficava no comando do leme, todos os vareiros puxavam a corda de uma só vez, fazendo força por igual.

Essa ação era repetida quantas vezes se fizessem necessário para deslocar uma canoa encalhada. A insistente repetição desse movimento fazia a embarcação ir avançando lentamente, metro a metro, até vencer a corredeira. Quando o período da estiagem se prolongava e os relevos submersos do rio emergiam, essas operações aqui

relatadas quase nada resolviam. Fazia-se necessário, então, retirar certa quantidade da carga embarcada e transportá-la no ombro dos vareiros para uma distância segura, adiante da corredeira. Com o barco mais leve, era possível vencer o obstáculo. Conduzia-se então o barco até aonde havia sido transportada a carga, que era reembarcada. Havia viagens em que essa operação era feita mais de uma vez.

Cunha (2010) foi proprietário de lancha e trabalhou vários anos navegando no rio Grajaú, fazendo escambo. As mercadorias que levava no barco, café, açúcar, remédios, etc. Eram trocadas por produtos agrícolas, principalmente algodão e arroz. Em um ano que não conseguiu lembrar o verão foi terrível, os barcos demoraram tanto a subir o rio que começou a faltar produtos industrializados em Grajaú, contou-me:

Naqueles verões bem puxados, o rio secava e ficava só com uma lâmina bem fininha d'água, quando a gente ia subindo com a canoa carregada, a gente passava de dez a quinze dias lá cavando com prato, fazendo parede de esteira de palha de babaçu pra água focar só ali para ir abrindo os canais para poder avançar a viagem.

As paredes de palha entrelaçadas como se fosse um corredor, funcionava como uma eclusa. Entretanto a mais comum e o que ocorria invariavelmente todos os anos, era o leito do rio ser literalmente aberto com instrumentos utilizados na agricultura: enxadas ou enxadecos<sup>109</sup>, no rio Grajaú, eram utilizadas como equipamentos náuticos. “Às vezes a gente passava um dia todinho para andar cem metros, quando andava” (ALVES, 2008)<sup>110</sup>.

Além de todo o esforço físico despendido pelos vareiros ao longo do dia e da reposição das energias feita através de uma alimentação rústica e pouco diversificada, concorria para o mais completo desconforto desses homens durante o período diurno a profusão de mosquitos chamados de *cabo verde*<sup>111</sup>.

Era um besourinho bem pequeno, azul. Esse todo mundo tinha medo, porque onde ele picava mais parecia uma furada. Doía e coçava e virava um calombo e dali virava uma ferida. E dá coceira, o sujeito coçava com a unha virava logo uma ferida. (RODRIGUES, 2007).

---

<sup>109</sup> Instrumento de ferro que é a metade de uma enxada.

<sup>110</sup> ALVES, José Camilo. José Camilo Alves. Depoimento (2008). Grajaú-MA, AKGPF, 8p.

<sup>111</sup> A cor do mosquito é azul, mas à luz do sol fica com uma tonalidade parecida com a cor verde.

Era impossível para os vareiros arremessarem as varas ao rio conforme já foi aqui narrado e impedirem a picada do *cabo verde* ou de outro inseto não menos atemorizador chamado *pium*, que ao picar deixava a pele das pessoas “bordadinha de vermelhão, parecia assim uma pontinha de sangue. Coçava demais e abria ferida em algumas pessoas” (RODRIGUES, 2007). Se para os passageiros, que podiam se proteger dos insetos, as dificuldades, aliadas à monotonia da viagem, eram quase insuportáveis, os vareiros não sofriam com resignação: tinham que recorrer ao consumo de maconha. Martins (2005)<sup>112</sup>, referindo-se ao uso do entorpecente pelos vareiros, afirmou: “Eu comprava oitenta quilos de diamba para uma viagem de ida e volta”.

Ao final da tarde, quando chegavam ao local previamente escolhido para o pernoite, o que nem sempre era possível, principalmente nos meses de estio, quando as viagens se tornavam totalmente imprevisíveis. Durante o jantar, todos opinavam sobre a melhor estratégia que deveria ser utilizada para seguirem viagem e torná-la mais proveitosa no dia seguinte, ao mesmo tempo em que avaliavam as dificuldades enfrentadas e vencidas naquele dia. À proporção que ia escurecendo, “o cabo verde entregava os vareiros às muriçocas”, segundo Alves (2008), vareiro de uma única viagem. Era também o momento que o dono do barco ou freteiro usava para “curar” sua tripulação. As águas do rio Grajaú contêm uma alga que, após um longo contato da pele com a água, como é o caso dos vareiros, causa feridas entre os dedos chamadas de *frieiras* e profundas rachaduras nos calcanhares. Tais ferimentos eram tratados à noite, com azeite de castanhas de caju fervido, fornecido pelo *freteiro*, com o objetivo de recuperar o mais rápido possível a sua mão de obra. “Passava um insope<sup>113</sup> nas curuba<sup>114</sup> e quando o dia raiava começava tudo de novo”<sup>115</sup> – afirmou Alves (2008). Essa foi a medicina empregada por anos no tratamento das *feridas d’água*, como eram conhecidas.

Durante a noite, mesmo com pouca água no rio, recomendava a prudência que a canoa devia ser amarrada, e assim era feito. Após o tratamento das afecções, tinha início para todos, passageiros e vareiros, uma verdadeira batalha contra os pernilongos. Para evitar tamanho desconforto, fazia-se de tudo, alguns passageiros utilizavam peles de animais curtidas. “Nessas viagens meu pai me dava um couro de bode curtido para

---

<sup>112</sup> MARTINS, Deodato. Deodato Martins. Depoimento (2005, 2008, 2009). Grajaú-MA, AKGPF, 5p.

<sup>113</sup> Algo parecido com as hastes flexíveis (cotonetes) de hoje, usado para espalhar o azeite fervendo nas feridas.

<sup>114</sup> Ferimento.

<sup>115</sup> José Camilo, idade ignorada, entrevista concedida ao autor em 30 de setembro de 2006.

colocar no fundo da rede e proteger as costas, porque o pano da rede não resistia às furadas dos pernilongos, das mutucas, dos *piuns*” (RODRIGUES, 2007). Os vareiros, após o término daquela verdadeira sessão de tortura a que eram submetidos com o azeite de castanha fervendo sendo pingado nas feridas, fumavam grandes e grossos cigarros de maconha. O cansaço físico de uma intensa jornada com mais de doze horas de trabalho, aliado ao poder entorpecente da maconha, fazia-os dormir com a “epiderme anestesiada”, indiferentes aos ataques de todos os impertinentes insetos que pululavam às margens do rio Grajaú.

Sobre as condições desumanas em que os vareiros pernoitavam, José Maria Rodrigues (2007) relatou:

Eles dormiam em cima do convés, aquela parte que fica na frente da embarcação. Eles dormiam e aquilo ali para eles não valia nada. Roncavam! Eles ficavam de lado e colocavam uma coité<sup>116</sup> sobre o ‘pé do ouvido’ para impedir a entrada de água, se chovesse.

Continuando o depoimento nosso entrevistado disse: “Eles ficavam tão cansados de trabalho que quando batia dormia de qualquer jeito, dormia tudo assim que nem porco”. (RODRIGUES, 2007). As memórias de Rodrigues sobre essas viagens são de um jovem filho de fabricante de sapatos, com uma condição financeira infinitamente melhor que a dos vareiros recorda ainda horrorizado que presenciou. Passados mais de sessenta e cinco anos, Rodrigues (2007), reconhece o embrutecimento dos homens provocado pelas condições de trabalho: “Esse pessoal era maltratado, era um trabalho cruel, trabalho escravo daqueles que se pode considerar escravidão, só suportavam porque eram viciados na maconha”. Os freteiros e os donos de barco, pelo que consegui pesquisar, incentivavam deliberadamente o consumo da *cannabis sativa*, pois sabiam não haver outro modo de alguém suportar tais condições de trabalho.

O uso cotidiano e indiscriminado da maconha durante anos inegavelmente viciava os vareiros. Ao desembarcarem nas cidades, a abstinência imposta pela repressão policial para o uso do alucinógeno os obrigava ao consumo exagerado de bebidas alcoólicas: São João da Barra, vinho baratos (o mais comum era o Moscatel). Entretanto, o que eles mais bebiam era basicamente aguardente de cana, pura ou “temperada” com as mais diversas misturas: casca de laranja, cravinho, casca de jatobá,

---

<sup>116</sup> Coité, expressão utilizada para identificar o depósito feito com a metade de uma cabaça.

erva-cidreira. Havia ainda outras que eram com misturas mais exóticas e serviam para “fechar o corpo” ou “arranjar mulher”. Durante o período em que as embarcações ficavam atracadas aguardando serem carregadas ou enquanto eram descarregadas, eles ficavam bebendo.

Em Vitória do Mearim a estadia mínima dos vareiros era de oito dias, tempo suficiente para fazer alguns reparos na embarcação e às vezes o proprietário aumentar o estoque de mantimentos. Para os vareiros, esse era um período de total ociosidade. Durante essas “férias” segundo nos afirmou Rodrigues (2007):

O que eles ganhavam era só pra beber, eram doidos por álcool. Acho que devido à vida que levavam. A hora que chegavam aqui eles pegavam e bebiam, mas não mexiam com ninguém. Bebiam e se embriagavam pelas canoas.

José Rodrigues não conseguiu se lembrar das inúmeras contendas nas quais os vareiros se envolviam na zona do porto e do meretrício em Vitória do Mearim. Os “baianos,” como eram chamados os vareiros de Grajaú pelos habitantes da Baixada maranhense, não eram vistos como pessoas de bom grado, mas como “homens sem formação e sem respeito por coisa alguma, saíam às ruas de Vitória como verdadeiros vândalos” (COELHO, 2004, p. 3). Havia na sociedade um grande preconceito para com esses trabalhadores, em sua grande maioria negros e índios. Oficialmente, a escravidão tinha acabado havia pouco mais de meio século, de modo que a maioria branca não estava acostumada a ver negros livres circulando pelas ruas. Bêbados, então... não eram aceitos numa sociedade predominantemente escravocrata. A tensão entre negros vareiros e brancos urbanos era permanente, os primeiros querendo extravasar na bebida e nos prostíbulos das cidades por onde navegavam o infortúnio de serem vareiros; já os segundos tentando contê-los dentro dos limites impostos pelos Códigos de Postura. Esses trabalhadores não eram desordeiros, como entendia parte da sociedade “ordeira” e branca. Eram isto sim, embrutecidos pelas condições adversas em que viviam cotidianamente na luta pela sobrevivência.

Os inúmeros conflitos nos quais costumeiramente os vareiros se envolviam em Grajaú e Vitória do Mearim, principalmente no ambiente mais frequentado por eles, os respectivos cabarés: Retombo, em Grajaú e no “Sôa” e Banha em Vitória surgiam quase sempre de assuntos banais e eram motivados pela ingestão excessiva de álcool. Não havia uma razão preponderante. Embriagados, brigavam por namoradas imaginárias que

nunca tiveram e exigiam fidelidade de quem fizera de sua profissão exatamente a licenciosidade. Outro tema bastante recorrente nas discussões era qual cidade seria a melhor: a Grajaú sertaneja dos “baianos” ou a Vitória dos “quiribas<sup>117</sup>”? Embora não tenha estudado especificamente o vareiro, o geógrafo Lopes (1970, p. 195), classificou os tipos regionais maranhenses, afirmando ser o,

Sertanejo do Chapadão ambicioso e rude. Este diverge profundamente dos outros, conserva-se indiferente, como produto lídimo da elaboração étnica interior, cujo impulso principal veio do São Francisco, do Sul.

Lopes faz referência aos primeiros povoadores de colonização que chegaram à região vindos da Bahia e de Pernambuco na segunda metade do século XVII. Não há dúvida que o homem sertanejo é totalmente diferente do homem do litoral. Nos costumes, na linguagem, na alimentação, no modo de vestir-se etc. Ser “ambicioso e rude” não é uma característica específica de quem é sertanejo, pode ser de qualquer ser humano indiferentemente de onde tenha nascido.

A análise feita por Lopes (1970, p. 195), sobre os tipos maranhenses é extremamente preconceituosa. Para o autor de *Uma Região Tropical*, o “pescador ribeirinho, indolente, reflexo quase fiel do selvagem; o vaqueiro dos campos baixos, mais empreendedor, aventureiro”. Essa tipologia também não cabe a esses habitantes da Baixada maranhense. Raimundo Lopes nomeia os tipos regionais maranhenses sem, entretanto, mencionar os critérios utilizados para tal tipologia. Entendendo que ele mesmo se contradiz quando afirma:

É-nos difícil apreender e fixar o caráter psicotécnico maranhense com precisão [...] em primeiro lugar, estamos diante de um tipo mais vago e mais complexo; depois esses ‘retratos’ coletivos exigem um vigor de julgamento e de traços que são o apanágio de tudo quanto sai de estilos excepcionais como o do artista de *Os sertões*. (LOPES, 1970, p. 195).

Donde concluo ser a tipologia utilizada pelo geógrafo equivocada. Esses trabalhadores do rio discutiam, brigavam, matavam e morriam pela tensão

---

<sup>117</sup> *Quiribas* era como os vareiros do Grajaú chamavam os habitantes da Baixada maranhense, enquanto esses os chamavam de “baianos”.



proporcionada pelo trabalho. Usavam os alcalóides e a maconha como fuga da miséria em que viviam desde a mais tenra idade. Eram analfabetos e “embrutecidos pela pobreza” Simples e rústicos, foram sempre dependentes e humilhados, ora pela cor da pele, ora pela etnia à qual pertenciam. Raríssimas vezes eram tratados e considerados como seres humanos. Poucas eram as vezes que não estavam sob efeito de alucinógenos durante as viagens nem para dormir ficavam sóbrios.

Os vareiros do rio Grajaú, contrariando o escritor russo, não eram “infelizes cada um à sua maneira” (TOLSTÓI, 1973, p. 9). Eles carregavam consigo a mísera sorte de terem nascidos próximo do rio ou de terem “desaguado” ainda na juventude nesse mesmo rio, de onde a grande maioria nunca mais conseguiu sair. Os que conseguiam uma aposentadoria na velhice, os que conseguiram envelhecer, moravam afastados dos centros urbanos e quase sempre habitavam literalmente “na beira do rio”. Passavam o dia tecendo tarrafas, fumando maconha e repetindo inúmeras vezes suas histórias de viagens e da vida desdita.

O trabalho em si já era um castigo físico, conforme já foi aqui relatado. Entretanto, alguns freiteiros trabalhavam armados e chegavam a castigar fisicamente os vareiros com chicote feito de relho cru<sup>118</sup>, caso se recusassem a trabalhar por doença ou cansaço, evidenciando uma clara relação de coerção das liberdades individuais e de domínio que os proprietários de barcos exerciam sobre os seus trabalhadores. “tinha uns vareiros do Martinho Guabiraba eram dois irmãos, Zezão e Domingão. Eram uns pretos altos, eram propriedade dele e ele não abria porque tinha força tinha resistência”. (CUNHA, 2010).

São bastante conhecidas em Grajaú histórias de maus tratos dispensados aos vareiros pelo proprietário de barco Nati Guabiraba. Segundo a versão conhecida, numa das viagens Vitória-Grajaú, um vareiro fugiu à noite, depois de ter apanhado do seu patrão. Tão logo o dia raiou, Nati Guabiraba alcançou o povoado mais próximo à margem do rio. Comprou um cavalo de cela e passou o restante do dia procurando o fugitivo. Encontrou-o ao final da tarde escondido numa roça de mandioca. Apontando o revólver para ele, subjugou-o, amarrou-o e o trouxe de volta à canoa. “Quando um, dois fugia para um povoado qualquer, eles paravam a canoa e o patrão pegava o rifle, botava nas costas e ia atrás. Quando encontrava botava pra trabalhar até...” (RODRIGUES, 2007) Essa expressão “trabalhava até” se afigura carregada de simbologia. O vareiro

---

<sup>118</sup> Relho cru, couro de boi seco ao sol após 15 dias de secagem.

fujão caía em desgraça não só com o patrão, mas com seus companheiros também: “Ficava vigiado e tinha que trabalhar até pagar o que devia. Eles nunca tinham lucro, todo tempo era devendo. Quando eles faziam uma viagem já chegavam lá devendo, aí eles tinham que vir pagar esse débito”. (RODRIGUES, 2007). Ou seja, era uma dívida eterna e impagável. Esse episódio exemplifica bem que a autoridade do freteiro ou proprietário de barco jamais podia ser contestado. Não impor ordem poderia gerar desobediência evoluir para um motim, foi a explicação mais comum que ouvi.

Outro episódio do qual o mesmo freteiro é o principal protagonista me foi contado em entrevista pelo índio Virgulino Guajajara<sup>119</sup>, índio de etnia Teneteharaguajajara. Nosso narrador foi um dos inúmeros índios que trabalharam como vareiros no rio Grajaú. Segundo ele, após trinta e oito viagens ininterruptas, resolveu parar, pois já se sentia com “as forças fracas” e já não tinha “disposição alguma para trabalhar na roça e vivia cansado”. Ao comunicar sua decisão para Natir Guabiraba, com quem trabalhava havia mais de vinte anos, o freteiro não concordou e imediatamente lhe apresentou um “rosário de contas que eu devia pra ele”.

Essa situação era muito comum entre os vareiros de Grajaú. O nível de degradação havia atingido índices altíssimos. A penúria causada pelos poucos salários, “empurrador de canoa não ganhava nada não, era 200, 100, 50 mil réis.” (GUAJAJARA, D., 2010)<sup>120</sup>. Aliada ao vício etílico e de entorpecentes, deixava-os submissos aos freiteiros e proprietários de embarcação, devido às pesadas dívidas que lhes eram impostas. Os vareiros nunca tinham nenhum saldo credor junto aos seus empregadores. O mesmo Guajajara, D. (2010) nos contou que suas esposas “iam na rua pedir dinheiro ao patrão para comprar comida e eles nunca davam. Aí mulher nossa ia vender lenha pra arranjar algum dinheiro pra dar comida aos curumim”.

A relação entre os trabalhadores do rio e seus patrões foi sempre muito tensa: todos trabalhavam no limite de suas capacidades físicas e psicológicas. As viagens eram planejadas para serem cumpridas entre trinta e cinco e quarenta e cinco dias; contudo isso nunca ocorreu. Na prática as viagens demoravam em média noventa dias. Há relato de uma, no verão de 1915 que durou seis meses. O não cumprimento dos prazos para o dono da embarcação significava prejuízo, mais que isso, a possibilidade de começar a

---

<sup>119</sup> Virgulino Guajajara, já falecido, concedeu-me entrevista em janeiro de 2008, quando tinha 86 anos de idade. Havia sofrido dois Acidentes Vasculares Cerebrais (AVC), sofria de pressão arterial alta e se locomovia numa cadeira de rodas. Atribuía seus males às precárias condições de trabalho quando vareiro.

<sup>120</sup> GUAJAJARA, Damião. Damião Guajajara. Depoimento (2010). Grajaú-MA, AKGPF, 5p.

faltar alimentação, passava a ser real, o nível de tensão aumentava. Homens trabalhando diariamente até exaustão sem previsão da chegada era extremamente perigoso.

O episódio da saída de Virgulino Guajajara do serviço de vareiro virou caso de polícia. Inconformado com a perda do trabalhador, Nati Guabiraba apresentou queixa ao delegado Benício Duarte, exigindo receber o débito contraído pelo índio vareiro. Caso contrário, exigia sua imediata prisão, para que servisse de exemplo a outros que por desventura tivessem a mesma ideia. Para solucionar o caso em definitivo, o delegado não prendeu o índio e pagou sua “dívida” para com o reclamante. Virgulino Guajajara tinha adquirido sem querer uma dívida de gratidão para com o delegado. Mas que isso, precisava agora pagar o dinheiro que nunca devera, nem ao freteiro nem ao delegado:

Saí da delegacia pensando como ia fazer para pagar o delegado. Fui matutando, aí me lembrei que eu criava porco e, quando cheguei na aldeia Morro Branco, juntei seis dos maior que eu pensei que dava pra pagar o dinheiro. (GUAJAJARA, V., 2008)<sup>121</sup>.

Virgulino conseguiu deixar de ser vareiro graças à generosidade do delegado Benício Duarte, que se recusou a receber os porcos em pagamento. Não estando de acordo com a atitude do delegado, Virgulino Guajajara vendeu os porcos e voltou a delegacia com o dinheiro, que continuou pagar sua conta e o delegado continuou se recusando a receber a dívida que o índio não havia contraído nem com ele nem com seu antigo patrão.

Ainda não foi contabilizada – e provavelmente nunca o será – a quantidade de vareiros mortos, índios ou não, na faina do rio Grajaú. Muitos morreram de malária ou “impaludismo”, como essa moléstia é conhecida no senso comum. Outros tantos – e não poucos – morreram de tuberculose, doença que, na década de trinta do século passado, foi quase uma epidemia em Grajaú: “Começava a viagem bonzim e quando vinha voltando morria” (GUAJAJARA, V., 2008). Alguns trabalhadores do rio morriam picados por cobras, principalmente no trecho do rio conhecido como “Regô”. Outros morreram com a vara literalmente espetada no peito durante o trabalho. Esse tipo de acidente não era comum, mas acontecia. A vara ficava presa em algumas pedras no fundo do rio e o vareiro, por um momento de desatenção, não conseguia erguer a ponta

---

<sup>121</sup> GUAJAJARA, Virgulino. Virgulino Guajajara. Depoimento (2008). Grajaú-MA, AKGPF, 8p.

da vara fundeada. Com a outra extremidade colocada em seu peito, ao mudar o passo, o barco ia para frente, ele ficava espetado, abraçado à vara para sempre...

Quando os acidentes fatais aconteciam no verão, os vareiros eram enterrados nas margens do rio, com todos os seus pertences, que geralmente eram quase nada – um calção, duas camisas, uma rede, um lençol de chita bastante desbotado, uma coité que lhe serviu a refeição, uma colher e um copo, que no tempo em que era novo havia sido esmaltado. No inverno, quando as águas se espraivavam, cobrindo as margens do rio, o enterro se tornava difícil, pois era preciso navegar muito até encontrar terra firme. (CUNHA, 2007). Narrou que em determinada viagem, um índio morreu.

E agora como nós vamos enterrar esse índio? Aqui nós não podemos. A terra está daqui a não sei quantos quilômetros ninguém pode ir. Uma intempérie danada. Nós vamos enterrar. Enrolaram o índio na rede, fizeram um pavio e foram cavar assim numa croa com um prato. A água com quatro dedos por cima né, uma barreira mais alta que tinha, e cavando, cavando e ia caindo pra dentro da vala até que conseguiram e jogaram o índio lá e a água passou a camada de areia muito fina por cima dele, foi enterrado lá.

Muitos vareiros ficaram enterrados nas “margens” do rio Grajaú, esses tiveram mais sorte. Quando não havia uma croa por perto os enterros (?) eram feitos em árvores como a gameleira. O dono do barco, em comum acordo com os demais vareiros, enrolava o morto em sua rede, fazia o “pavio” e procurava os galhos mais altos de uma gameleira. Amarravam a rede e o seu dono de forma horizontal, após algumas preces em voz baixa e individuais, seguiam viagem todos calados e imaginando: “o próximo pode ser eu”. Quando voltavam de Vitória, encontravam os urubus nas gameleiras onde havia sido amarrado o morto. Alves (2008), referindo-se a seus companheiros que eram sepultados às margens do rio Grajaú, diz que todas as vezes que passavam os vareiros passavam pelo local onde os companheiros haviam sido supostamente enterrados, gritavam: “Vamo beber cachaça e ir pro Retombo<sup>122</sup> lá no Grajaú!????!!!”.

Uma das estradas as quais fiz referência no terceiro capítulo deste trabalho efetivamente só chegou a Grajaú em 2002, foi o asfaltamento da BR-226, ligando Grajaú a capital do Maranhão e ao Tocantins. O articulista Sálvio Dino em sua coluna

---

<sup>122</sup> Nome do cabaré que ficava no Porto das Pedras bairro de Grajaú, bem próximo do rio e que era muito frequentado pelos vareiros.

semanal no periódico, *O Estado do Maranhão*, publicou em 25 de junho de 2002, um artigo no qual analisava e comemorava o asfaltamento da rodovia, assim se expressou:

[...] Agora, o governador José Reinaldo vem de inaugurar oficialmente a tão sonhada rodovia 226 – ligando em menor espaço de tempo e com maior economia de combustível o velho Grajaú à capital do estado e ao Planalto Central. Chegou em termos de comunicação rodoviária moderna, o que tanto queríamos. Pois bem. Em tão importante data (recordo emocionado os sentidos apelos que eu fazia da tribuna da Assembléia Legislativa clamando pelo asfaltamento dessa estrada de integração, autêntica alavanca desenvolvimentista dos nossos vales verdes, povoados de gente laboriosa e riquezas precisando de boas vias de escoamento) sinto que se deve prestar justa e merecida homenagem aos heróicos pioneiros da comunicação grajauense: o inesquecível e bravo vareiro. Nunca será tarde dizer-se alto e a bom som: o desenvolvimento do Porto da Chapada (fundado em 1811), deveu-se à navegação do 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 foram as duas maiores cidades do interior maranhense portanto, meu abraço afetuoso a todos os descendentes dos destemidos navegadores da ribeira grajauense. **Que tal a idéia de levantar-se um monumento ao vareiro grajauense!** Pense na idéia, minha cara prefeita Bernadete. (grifo meu). (Jornal OEMA, São Luís, 25 de junho de 2002, Caderno Alternativo, p. 6).

Dino recomenda à prefeita a construção de um monumento, que pudesse ser o elo entre a identidade social e a memória. A memória só pode emergir de um grupo que ela une como diz Halbwachs (2006), há tantas memórias quantos grupos existentes. Ela é, por natureza, múltipla, coletiva e individual. Quer o articulista a construção da memória erigida em pedra e cal como a petrificação de “um lugar da memória” como se o esquecimento “fosse uma vergonha” e não uma parte dessa mesma memória.

Como preservar a memória dessa atividade profissional, que tanto contribuiu para o desenvolvimento do sul do Maranhão e mesmo para a criação de um mercado regional com os estados vizinhos, se hoje ela não é ‘útil’ para a atual sociedade? Erguendo um monumento? Acredito que não. Não compreende o articulista que os *Vareiros* do rio Grajaú pertencem à história e não mais à memória. A própria solicitação da construção de um monumento é uma demonstração inequívoca de que a memória encontra-se prisioneira da história e como disse (NORA, 1993, p. 7) “fala-se memória precisamente porque ela não existe mais”.

A navegação com fins mercantis no rio Grajaú cessou definitivamente no final da década de 1970. As sofridas, mas alegres viagens nas canoas empurradas a vara por

meses a fio pelos trabalhadores do rio, os vareiros, só restam resquícios de lembranças. Esses fragmentos foram colhidos nos depoimentos de nossos entrevistados. O índio Damião Guajajara, 92. Luiz Arruda, 82. José Maria Rodrigues, 87. Neco Brito, 87. Dico Barros, 88. Wilson Assunção, 85, Edivaldo Silva, 70. Darci Mendonça, 79. Hilton Mendonça, 78. José Camilo e Libéria Capão, idades ignoradas. Alguns morreram durante nossa pesquisa: Deodato Martins, Virgulino Guajajara, Hiran Guará. Estes depoimentos foram a base para o estudo da navegação do rio Grajaú.

## 5 CONCLUSÃO

O Maranhão possui uma das maiores bacias hidrográficas do Brasil. No entanto, o estudo dos rios e da navegação, notadamente o rio Grajaú, a despeito de sua importância sócio econômica para o centro sul do Maranhão e norte de Goiás, nunca foi objeto de estudo. Diante de tal constatação, considero este que estudo dará uma contribuição para se começar a reverter esse quadro, na medida em que foi analisada a importância do rio para a região do Alto Grajaú. Partindo da compreensão do rio como centro irradiador da dinâmica ocupacional e comercial foi possível analisar a cidade de Grajaú como o lugar para onde convergiram as ações dos trabalhadores do rio. Assim, neste estudo foi privilegiada a circulação dos indivíduos pelo rio e pela cidade, enfatizando-se a memória dos agentes conquistadores do sertão, a atuação do governo provincial na defesa do território e exploração do rio, a dinâmica comercial do rio e da cidade e a memória dos trabalhadores do rio, também denominados, vareiros.

A análise da ação dos indivíduos no rio e cidade Grajaú permitiu uma compreensão de que o rio exerceu um papel fulcral no desenvolvimento das atividades sócio-econômicas da região do Alto Grajaú. A intensa navegação entre o rio Mearim, na cidade de Vitória, e o rio Grajaú promoveu a circulação de produtos no sul do Maranhão, no atual Estado do Tocantins e no sul do Pará. A cidade de Grajaú passou a ser o centro receptor e distribuidor de importantes produtos, tais como o sal, remédios, tecidos, facas, pólvoras, chumbos, entre outros, vindos de São Luís, capital do Estado.

Contudo, as águas do rio Grajaú não transportaram somente produtos. Como agente de ligação, o rio carregou um dos principais personagens dessa circulação, os vareiros. Esses trabalhadores do rio, além de empurrarem embarcações com varas, cheias de mercadorias, ora a favor ora contra a correnteza do rio, compartilharam experiências em dois ambientes muito distintos: o litoral e o sertão. Sob o sol escaldante ou chuvas torrenciais ou, em raras noites de luar, o labor extenuante desses trabalhadores somente era entrecortado por gemidos produzidos pelos esforços empreendidos no empurrar das embarcações, pelos impactos das varas na água a cada novo movimento, ou ainda pelas necessárias tragadas de um cigarro de “diamba” ao final do dia. Guardiães da memória do rio, esses indivíduos levaram uma vida ritmada pela navegação. Foram o combustível que impulsionou as embarcações e protagonistas de uma história esquecida agora trazida a público sob a forma de fragmentos de memórias.

A discussão a respeito da vida que brota do rio proposta por esta tese permite também uma reavaliação do papel exercido pela navegação no desenvolvimento das regiões do sertão maranhense, durante uma época em que o rio foi a principal via de ligação entre o norte e o sul do Estado. A importância crescente da navegação incrementou as atividades comerciais e o modo de vida de parcela da sociedade sertaneja. A dinâmica fluvial no centro sul maranhense fica ainda mais evidente quando, neste estudo, se discute o projeto a respeito da transposição das águas do rio Farinha para o rio Grajaú como uma alternativa para tornar o rio navegável por grandes embarcações, durante o ano inteiro e, com isso, ampliar as atividades comerciais que se estendiam da cidade de Grajaú a Goiás, ao sul do Pará e a toda a região sertaneja.

Assim, este estudo conclui afirmando que a navegação entre os rios Grajaú e Mearim impulsionou a vida sertaneja por meio de diversas atividades comerciais com produtos como, por exemplo, o sal, que atendia desde as necessidades básicas do cotidiano sertanejo, até as atividades pecuárias, destinadas ao comércio exportador. Complementando esse cenário em que rio, cidade e sertão compõem a mesma paisagem, os vareiros foram os grandes agentes dinamizadores da vida nesses ambientes.



## REFERÊNCIAS

ABRANCHES, Dunshee de. **A esfinge do Grajaú**. Rio de Janeiro: Editora do Jornal do Brasil, 1959.

\_\_\_\_\_. **A Setembrada ou a Revolução Liberal de 1831 em Maranhão**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commércio Rodrigues & C., 1933.

ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de história colonial (1500-1800) & Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil**. 5. ed. Brasília (DF): Editora da Universidade de Brasília, 1963.

ABREU, S. Fróes. **Na terra das palmeiras**. Rio de Janeiro: Oficina Industrial Gráfica, 1931.

AHC - Arquivo Histórico Ultramarino AHU\_ACL\_CU\_009 Cx. 98, Doc. N. 07943.

AHC - Arquivo Histórico Ultramarino AHU\_ACL\_CU\_009 Cx. 86, Doc. N. 07183.

AHC - Arquivo Histórico Ultramarino AHU\_ACL\_CU\_009 Cx. 86, Doc. N. 07208.

AHC - Arquivo Histórico Ultramarino AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 98, Doc. n. 07943.

AHC - Arquivo Histórico Ultramarino AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 128, Doc. n. 09574.

ALBERTI, Verena. **Ouvir contar: textos de história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

\_\_\_\_\_. A existência na história: revelações e riscos da hermenêutica. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, v. 9, n. 17, p. 31-57, 1996.

ALENCAR, José de. **O guarani**. 11. ed. São Paulo: Ática, 1984.

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Memória Cronologia, História e Corográfica da Província do Piauí**. Teresina: Comepi, 1981.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **A ideologia da decadência: leitura antropológica e uma história da agricultura do Maranhão.** Rio de Janeiro: Casa 8 / Fundação Universidade do Amazonas, 2008.

ALMEIDA, Cândido Mendes. **A Carolina ou a definitiva fixação de limites entre as províncias do Maranhão e de Goiás.** Rio de Janeiro: Typ. Episcopal de Agostinho de Freitas Guimarães & Cia, 1852.

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos & Abusos da História Oral.** 7. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

ANTT - ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Livro da Chancelaria de D. Maria I, n. 22, 1787, (1784-1799).

ANTT - ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Coleção Ministério do Reino, 1785, maço 601, Cx.704.

ANTT. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Ministério do Reino. 1785, Maço 601, Cx.704.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. 1797-1798, Códice 19, Documento nº 191, 1798.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Objetos Diversos: 1811-1814 Códice 03, Documento nº. 215, 1812.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Objetos Diversos: 1811-1814. Códice 03, Documento nº 215, 1812.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Avisos do Ministério do Império. Secretária do Governo; 1812-1819, Códice 05, documento nº 4: 52v, 1815.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Objetos Diversos; 1814-1816, Códice 05, documento nº. 755, 1815.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Secretaria do Governo. Guarda nacional. Setor de Avulsos, 26.04.1847.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão-General com a Intendência da Marinha 1804-1821.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General. (1812-1819) Ofício nº. 43, 1815.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃOPEM. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. (1812-1819), Livro nº 58, p.48,48v-49. 1815.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃOPEM. Secretaria do Governo. Guarda Nacional. Setor de Avulsos 26.04.1847.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. (1812-1819), Livro nº 58, p.33, 1815.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. (1814-1816), Livro nº 58, p.48, 1815.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Inventário dos Requerimentos, Processos de Cartas e Datas de Sesmarias 1754-1823.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. 1818, Ofício n. 18.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. 1818, Ofício n. 10.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. 1811-1821, (1815), p. 66.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Registro da Correspondência do Governador e Capitão General com Diversas Autoridades. 1819, Ofício p. 49, v. 50.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Relatório do Presidente da Província, Dr. João Pedro Dias Vieira, 1858.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Relatório do Presidente da Província, Dr. José da Silva Maia, 1858.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Relatório do Pres. da Província do Maranhão, Dr. João Paulo Monteiro de Andrade, 1882.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Relatório do Presidente da Companhia de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia., 15/02/1881.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Relatório da Presidência da Companhia Fluvial Maranhense de 1889.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Relatório da Diretoria da Companhia Fluvial Maranhense, 1892.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Termo de Contrato de Pres. da Província, 1884.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. Livro de Coleção das Leis, Pareceres do Congresso do Estado do Maranhão, 1905.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Doc. s/n.

APEM - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO MARANHÃO. AVULSOS, OBRAS DIVERSAS, Doc. s/n, 1927.

ARAÚJO, Mundinha. **Negro Cosme**: tutor e imperador das liberdades. Imperatriz: Ética, 2008.

ARÓSTEGUI, Julio. **A Pesquisa histórica**. Tradução: André Dore. Bauru–SP: Edusc, 2006.

ASSUNÇÃO, Matthias Röhrig. **A guerra dos bem-te-vis** – a Balaiada na memória oral. São Luís: EDUFMA, 2008.

AUDRIM, J. M. **Entre sertanejos e índios do norte**. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1946.

\_\_\_\_\_. **Os sertanejos que eu conheci**. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio Editora, 1963.

AYRES, Érico de Oliveira Junqueira. **Processo e política atual de desmembramento municipal no Maranhão**. 2001. 450 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/FAUUSP, São Paulo, 2001.

BANDEIRA, Luiz Alberto Muniz. **O feudo**: a casa da torre de Garcia d'Ávila: da conquista dos sertões à independência do Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

BARROS, Luitgarde. **Dicionário da terra**. Márcia Motta (Org). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

BELMONTE. **No tempo dos bandeirantes**. 4. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1998.

BERFORD, Sebastião Gomes da Silva. **Roteiro e mappa da viagem da cidade de S. Luiz do Maranhão até a corte do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1810.

BERREDO, Bernardo Pereira de. **Regimento pelo qual o governador Bernardo Pereira de Berredo mandou descobrir o curso do Rio Tocantins 1719**. Rio de Janeiro, RIHGB, n. 66, Tomo XLVI, Parte I, 1904.

BEUGNOU, Guilhem; MORAES, Jomar. **Sur la france équinoxiale**. São Luís: Aliança Francesa de São Luis/Academia Maranhense de Letras, 2001.

BISPO, Sousa. **O Tupinambá**. São Luís, s.d, 1931.

BOGÉA, Antenor. A ligação dos rios Farinha e Grajaú. **Revista de Geografia e História**. São Luís-Ma, ano III, n. 3, fevereiro de 1950.

\_\_\_\_\_. (Prefácio). In: DINO, Sálvio. **Raízes Históricas de Grajaú**. São Luís: Sioge, 1985.

\_\_\_\_\_. **Discurso proferido pelo Deputado Federal Antenor Bogéa**. Brasília-DF: Diário do Congresso Nacional, 1948.

BONFIM, Luiz Fernando Costa; GOMES, Raimundo A. Dias. **Aquífero Urucuia** – geometria e espessura: idéias para discussão. Disponível em: <[www.cprm.gov.br/publique/media/aquifero\\_urucuia](http://www.cprm.gov.br/publique/media/aquifero_urucuia)>. Acesso em: 19 abr. 2009.

BOURGUET, Marie-Noëlle. O explorador. In: VOVELLE, Michel (Org). **O homem do Iluminismo**. Tradução de Maria Georgina Segurado. Lisboa: Editorial Presença, 1997.

BRANCO FILHO, Moysés Castelo. **O povoamento do Piauí**. Teresina: Comepi, 1982.

BRANDÃO, Francisco Antonio. **Relatório sobre a estrada carroçável entre os rios Pindaré e Grajaú a partir do Engenho Central São Pedro ao Sertão**. APEM, Livro de Termo de Contrato de Pres. da Província, 1895.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII**. Tradução de Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

\_\_\_\_\_. **Memórias do mediterrâneo**. Lisboa: Terramar – Editores, Distribuidores e Livreiros, Ltda. 2001.

\_\_\_\_\_. **O mediterrâneo e o mundo mediterrânico**. Rio de Janeiro: Martin Fontes, 1983.

\_\_\_\_\_. **Memórias del mediterrâneo prehistoria y antigüidad**. Traducción de Alicia Martorell. Madrid: Ediciones Cátedra, 1998.

\_\_\_\_\_. **Escritos sobre a História**. Tradução: J. Guinsburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. Editora Perspectiva, São Paulo, 1992.

\_\_\_\_\_. **História e Ciências Sociais**. Editorial Presença, Lisboa, 1990.

\_\_\_\_\_. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**. Martins Fontes, 1997. v. 1: As estruturas do Cotidiano: O possível e o Impossível.

\_\_\_\_\_. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**. Martins Fontes, 1998. v. 2: Os Jogos das Trocas.

\_\_\_\_\_. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**. Martins Fontes, 1998. v. 3: O Tempo do Mundo.

BRESCIANI, Estela; NAXARA, Márcia. **Memória e (Res) sentimento**. Indagações sobre uma questão sensível. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004.

BURTON, Richard Francis, Sir. **Viagens aos planaltos do Brasil**. Tradução: Américo Jacobina Lacombe. 2, ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1983.

\_\_\_\_\_. **Viagem de canoa de Sabará ao Oceano Atlântico**. Tradução de David Jardim Júnior. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1977.

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

CALDAS, João Pereira. **Roteiro do Maranhão a Goiaz pela Capitania do Piauí**. Rio de Janeiro: Revista do IHGB, Tomo LXII, Parte I, 1900.

CALDEIRA, José de Ribamar C. **O Maranhão na literatura dos viajantes do século XIX**. São Luís: Academia Maranhense de Letras/ Serviço de Imprensa e Obras Gráficas do Estado do Maranhão, 1991.

CALMON, Pedro. **História da Casa da Torre: uma dinastia de pioneiros**. 3. ed. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1983.

CAMPOS, Humberto de. **Memórias inacabadas**. São Paulo: Gráfica e Editora Brasileira Ltda. 1960.

\_\_\_\_\_. **Memórias e memórias inacabadas**. São Luis: Instituto Geia, 2009.

CÂNDIDO, Antônio. **Os parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seu meio de vida**. 8. ed. São Paulo: Editora 34, 1997.

CANTANHÊDE, Washington. **Vitória do Mearim: da emancipação à era dos intendentess**. São Luís: Lithograf, 1999.

CARDOSO, Rafael Carvalho C.; ROCHA JÚNIOR, Deusdedith Alves; VIEIRA JUNIOR, Wilson. **Viagem pela estrada real dos Goyazes**. Brasília: Paralelo 15, 2006.

CARVALHO, Carlota. **O Sertão: subsídios para a história e a geografia do Brasil**. Imperatriz: Ética, 2000.

CARVALHO, João Renôr Ferreira de. **Resistência indígena no Piauí colonial 1718-1774**. Imperatriz: Ética Editora, 2008.

\_\_\_\_\_. **Geopolítica lusitana do século XVIII no Piauí colonial**. Imperatriz: Ética Editora, 2007.

\_\_\_\_\_. **Apresentação da 2ª Edição**. In: CARVALHO, Carlota. **O Sertão**: subsídios para a história e a geografia do Brasil. Imperatriz: Ética, 2000.

CARVALHO, João Parsondas de. A Amazônia: do Gurupi ao Balsas. **Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, Tomo XVI, 1903.

\_\_\_\_\_. A guerra do Leda ou Grajaú: últimos acontecimentos do Estado do Maranhão no século XIX. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, jan/1902- jan/1903.

CERTEAU, Michel; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano**. 2 Morar, Cozinhar. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis-RJ: Vozes, 1996.

CHARTIER, Roger. A história hoje: dúvidas, desafios, propostas. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 13. Disponível em: <www.cpdoc.fgv.br>. Acesso em: 18 jul. 2010.

COELHO, Arimatea. Os barqueiros do rio Grajaú. **Folha da AVL** (Órgão da Academia Arariense-Vitorriense de Letras – AVL, ano IV, n. 13. Arari/Vitória do Mearim, Maranhão – abril de 2004.

COELHO, Marco Antonio Tavares. **Rio das velhas**: memórias e desafios. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

COELHO NETTO, Eloy. **Geo história do Maranhão**. São Luís: Sioge, s/d.

\_\_\_\_\_. **História do Sul do Maranhão**. Belo Horizonte: São Vicente, 1979.

COOPER, Frederick; HOLT, C. Thomas; SCOTT, Rebecca J. **Além da escravidão**. Investigação sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

COSTA, F.A. Pereira da. **Cronologia histórica do Estado do Piauí**. Rio de Janeiro: Arte Nova, 1974.



COSTA, Iêda Maria Araújo da. **O impacto da mecanização agrícola no cotidiano da sociedade azeitoense**. São Luís: UEMA, 2001. Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Maranhão, 2001.

COSTA, John Wilson da. **A casa de Berfort no Brasil**. 1. parte. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1945.

CUNHA, Antonio Geraldo da. **Dicionário etimológico da língua portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

CUNHA, Euclides da. **Os sertões**. São Paulo: Ateliê Editorial, Imprensa Oficial do Estado, Arquivo do Estado, 2001.

\_\_\_\_\_. **À margem da História**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

D'ABBEVILLE, Claude. **História da Missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e terras circunvizinhas**. São Paulo: Edusp; Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

DEL PRIORE, Mary; GOMES, Flávio dos Santos. (Org) **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

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

\_\_\_\_\_. **Parsondas de Carvalho: um outro olhar sobre o Sertão**. Imperatriz: Ética, 2006.

\_\_\_\_\_. **Verde, sertão e vidas**. São Luís, s.ed., 1999.

DODT, Gustavo. **Descrição dos rios Parnaíba e Gurupi**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1981.

DOLES, Dalísia Elisabeth Martins. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia: Oriente 1973.

DOMINGUES FILHO, Virgílio. **Vida e obra de Luiz Domingues**. São Luís: Sioge, 1982.

DOMINGUES NETO, Hilário. **Singrando o Mogi-Guaçu**: um estudo sobre a formação de um mercado interno regional (1883-1903). 2001, [145f.]. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Departamento de Economia da Universidade Estadual Paulista. Araraquara-SP, 2001.

\_\_\_\_\_. **Navegando o Mogi-Guaçu**: a agroexportação cafeeira no oeste paulista e a formação de um mercado interno regional (1883-1903). São Paulo: UNESP, 2009.

DUARTE, Luiz Fernando Dias. **As redes do suor**: a reprodução social dos trabalhadores da pesca em Jurujuba. Rio de Janeiro: Eduff, 1999.

ENCICLOPÉDIA DE IMPERATRIZ: 150 anos: 1852-2002. Imperatriz: Instituto Imperatriz, 2003.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. **Sertão do rio Doce**. Bauru, SP: EDUSC, 2005.

FEBVRE, Lucien. **O reno**: história, mitos e realidades. Tradução de Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

FERNANDES, José. **O rio**. São Luís: Lithograf, 2004.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FERREIRA, Justo Jansen. **Fragmentos para a corographia do Maranhão**. São Luís: Typografia de A. P. Ramos d'Almeida, 1901.

FIGUEIREDO, Candido. **Novo dicionário da língua portugueza**. Lisboa: Tavares Cardoso & Irmãos, 1859. v. a.

FLORENCE, Hércules. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2007.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. **Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.

FRANKLIN, Adalberto. **História econômica**. Imperatriz-Ma: Ética Editora, 2008.

FREIRE, Antonio. **Limites do Piauí**. Contribuição para o estudo de suas questões territoriais com o Maranhão. Rio de Janeiro: Imprensa Guanabara, 1921.

FRÉMONT, Arman. **A região, espaço vivido**. Coimbra: Livraria Almedina, 1980.

GALVES, Marcelo Cheche Galves. **Entre a “libertação” e o “atraso”**: memória e nação na historiografia maranhense sobre a Independência. 2008. Publicação de texto completo. Congresso Internacional de História e Patrimônio cultural: Ensino, memória e bens culturais. Teresina, PI, agosto de 2008, p. 1-10 (1 CD ROM).

GAMA, João da Maia da. **Diário da Viagem de Regresso para o Reino, de João da Maia da Gama, e de Inspeção das Barras dos rios do Maranhão e das Capitânicas do Norte em, 1728**. Lisboa: Ministério das Colônias, 1944.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba... Cidades-Beira**. 2008. 397f. Tese (Doutorado em História Social). Departamento de História. Universidade de Brasília. Brasília-DF., 2008.

GASPAR, Márcia Tereza Pantoja. **Sistema aquífero Urucuia**: caracterização regional e propostas de gestão. Brasília: Tese, Universidade de Brasília, Instituto de Geociências, 2006. Disponível em: <[www.biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/.../id/25557442.html](http://www.biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/.../id/25557442.html)>. Acesso em: 19 abr. 2009.

GNERRE, Maria Lúcia Abaurre. **Roteiro do Maranhão a Goiaz pela capitania do Piauí**: uma viagem às engrenagens da máquina mercante. 2006. 434 p. Tese (Doutorado em História Social), IFCH, Unicamp, Campinas-SP, 2006.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro Editora, 2006.

HEMMING, John. **Ouro vermelho**: a conquista dos índios brasileiros. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Edusp, 2007.

HOBSBAWM, Eric J. **Bandidos**. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagen. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1975.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções**. São Paulo: Brasiliense, 2000.

\_\_\_\_\_. **Caminhos e fronteiras**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

\_\_\_\_\_. **Visão do paraíso.** São Paulo: Cia das Letras, 2010.

HOUAISS, Antonio. **Dicionário Houaiss:** sinônimos e antônimos. Instituto Houaiss. São Paulo: Publifolha, 2008.

HUTTER, Lucy Mafeil. **Navegação nos séculos XVII e XVIII rumo:** Brasil. São Paulo: Edusp, 2005.

JANOTTI, Maria de Lourdes Januária. **A Balaiada e a insurreição de escravos no Maranhão.** São Paulo: Ática, 1983.

JESUS, José Palhano de. **Relatório do Reconhecimento ligeiro da Estrada de Ferro do Itapecuru ao Tocantins.** São Luís: Imprensa Oficial, 1910.

JOLLES, André. **Formas simples.** São Paulo: Cultrix, 1976. p. 13-29 e 167-180.

JUZARTE, Teotônio José. **Diário de navegação.** Jonas Soares de Sousa (org). Campinas-SP: Unicamp, 1999.

KURY, Lorelai. Auguste de Saint-Hilaire, viajante exemplar. **Revista Eletrônica Intellèctus**, 2003, ano 2, n. 1, ISSN 1676-7640. Disponível em: <[www.intellectus.uerj.br](http://www.intellectus.uerj.br)>. Acesso em: 9 maio 2009.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **A campanha da produção.** São Luís, s/e, 2004.

LAGO, Antonio Bernardino Pereira do. **Estatística histórica-geográfica da Província do Maranhão.** São Paulo: Siciliano, 2001.

LEITE, José Corrêa; GALVÃO, Walnice Nogueira. A invenção do Brasil - Entrevista com Fernando Novais. *Teoria e Debate*, n. 44, abr/maio/junho de 2000. Publicado em 20/04/2006. Disponível em: <<http://www.fpabramo.org.br/o-que-fazemos/editora/teoria-e-debate/edicoes-antteriores/entrevista-invencao-do-brasil-entrevista-co>>. Acesso em: 13 ago. 2005.

LEONARDI, Victor. **Os historiadores e os rios:** natureza e ruína na Amazônia brasileira. Brasília: Paralelo 15/ UnB, 1999.

\_\_\_\_\_. **Entre Árvores e Esquecimento:** Historia Social dos Sertões do Brasil. Brasília: Paralelo 15/ UnB, 1996.

LIMA, Deborah de Magalhães. A Construção histórica do termo Caboclo: sobre estruturas e representações sociais no meio rural amazônico. **Novos Cadernos NAEA**, v. 2, n. 2, dezembro 1999. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/viewArticle/107>>. Acesso em: 6 nov. 2010.

LIMA, Raimundo Sousa. **Vareiros do rio Parnaíba & outras histórias**. Parnaíba-Pi: Fundação Cultural do Piauí, 1987.

LOPES, Marcos Antonio (Org). **Fernand Braudel: tempo e história**. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

LOPES, Raimundo. **Uma região tropical**. Rio de Janeiro: Cia. Editora Fon-Fon e Seleta: 1970.

LUZ, Joaquim Vieira da. **Fran Paxeco e as figuras maranhenses**. Rio de Janeiro: Livros de Portugal, S.A., 1957.

MACEDO, Eurico Teles de. **O Maranhão e suas riquezas**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MAGALHÃES, Domingos José Gonçalves de. **Memória histórica e documentada da revolução da província do Maranhão desde 1839 até 1840**. São Paulo: Novos Estudos CEBRAP, n. 23, 1989.

MAPA. **Imagens da formação territorial brasileira**. Pesquisa, textos e seleção cartográfica de Isa Adonias; fotografias e organização de Bruno Furrer; versão para o inglês, H. Sabrina Gledhill; versão para o espanhol, Gloria Rodríguez - Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht, 1993.

Mapa geográfico da Capitania do Maranhão e parte das Capitânicas circundantes, feito por Sebastião Gomes da Silva Berford, Biblioteca Nacional.

MARANHÃO, Othon. **Setentrião goiano**. Brasília: Gráfica do Senado, 1990.

MARQUES, César Augusto. **Dicionário histórico-geográfico do Maranhão da província do Maranhão**. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. **Cem anos de solidão**. Tradução Eliane Zagury. 45. ed. Rio de Janeiro: Record, 1998.

MARTINS, Oliveira F. A. **Um herói esquecido (João da Maia da Gama)**. Lisboa: Ministério das Colônias: Divisão de Publicações. Agências Gerais das Colônias, 1944. [Col. Pelo Império, n.100].

MATOS, Raimundo José da Cunha. **Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão pelas províncias de Minas Gerais e Goiás**. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amilcar Martins, 2004.

MEIRELES, Mário Martins. **História do Maranhão**. 2. ed. Fundação de Cultura do Maranhão: São Luís, 1980.

MELLO, Ceres Rodrigues. **O sertão nordestino e suas permanências (Século XVI-XIX)**. Rio de Janeiro: Revista do IHGB, v. 148, n. 356, julho/setembro de 1987.

MENDONÇA, Pe. Antonio Correa Furtado de. **Informações sobre os certões dos Ryos da Corda, Miarim, e Pindaré do Estado do Maranhão**. Lisboa: Coleção do Ministério do Reino, ANTT, maço, 605, doc. 704, 1785.

MÉRIAN, Jean-Yves. **Alúcio Azevedo: vida e obras (1857-1913)**. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo/Banco Sudameris, 1988.

MICELI, Paulo. **O Ponto onde estamos**. 4. ed. Campinas-SP: Editora da Unicamp, 2008.

MOEDA corrente ou papel-moeda do Brasil. Disponível em:  
<<http://www.girafamania.com.br/americano/brasil-moedas.htm>>. Acesso em: 31 out. 2010.

MORAES, J. A. Leite. **Apontamentos de viagem**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

MORENO, Diogo de Campos. **Jornada do Maranhão por Ordem de sua Magestade feita no ano de 1614**. Rio de Janeiro: Editora Alhambra, 1984.

MOTTA, Márcia (Org). **Dicionário da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MOURA, Ignácio Baptista de. **De Belém a S. João do Araguaia: vale do Rio Tocantins**. Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro-Editor, 1917.

NANTES, Martinho de. **Relação de uma missão no rio São Francisco:** relação sucinta e sincera da missão do padre Martinho de Nantes, pregador capuchinho, missionário apostólico no Brasil entre os índios chamados cariris. 2. ed. Tradução de Barbosa Lima Sobrinho. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.

NETTO COELHO, Eloy. **História do sul do Maranhão.** Terra vida, homens e acontecimentos. Belo Horizonte: São Vicente, 1979.

NEVES, Zanoni. **Navegantes da integração:** os remeiros do rio São Francisco. Belo Horizonte: UFMG, 1998.

\_\_\_\_\_. **Na carreira do Rio São Francisco.** Belo Horizonte: Itatiaia, 2006.

\_\_\_\_\_. **Rio São Francisco:** história, navegação e cultura. Juiz de Fora – MG: Editora da UFJF, 2009.

NIMUENDAJÚ, Curt. **The Eastern Timbira.** University of California: Pres. Berkeley and Los Angeles, 1946.

NORA, Pierre. **Entre memória e história.** A permanência dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. São Paulo: Projeto História, PUC-S, dezembro de 1993.

\_\_\_\_\_. (APRESENTAÇÃO). **Ensaio de Ego-História.** In: CHAUNU, Pierre; DUBY, Georges; LE GOFF, Jacques. NORA, Pierre. Lisboa: Edições 70, 1987.

NUNES, Odilon. **Os primeiros currais.** Geografia e história do Piauí seiscentista. Teresina: s/d.

\_\_\_\_\_. **Devassamento e conquista do Piauí.** Teresina: Comepi, 1972.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. **Portos do sertão:** cidades ribeirinhas do rio Tocantins. Goiânia: Editora da PUC Goiás, 2010.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. Portos do sertão: cidades ribeirinhas do Rio Tocantins. **Revista Informação Goyana**, n. 8, 1935.

OLIVEIRA, Maria Marly de. **Como fazer projetos, relatórios, monografias, dissertações e teses.** 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

PACHÊCO FILHO, Alan Kardec Gomes. Francisco de Paula Ribeiro e a conquista do território sul do Maranhão. In: **As Novas Geografias dos Países de Língua Portuguesa: Paisagens, Territórios, Políticas no Brasil e em Portugal**. Coordenação: CUNHA, Lúcio; PASSOS, Messias Modesto dos; JACINTO, Rui. Edição: Centro de Estudos Ibéricos, Guarda - Portugal, 2010.

\_\_\_\_\_. Vareiros do Rio Grajaú: memória esquecida. **Ciências Humanas em Revista**. Universidade Federal do Maranhão. Centro de Ciências Humanas, Núcleo de Humanidades, São Luís, v. 6, n. 1, jul, p. 53-62, 2008.

PACHÊCO FILHO, Alan Kardec Gomes; PEREIRA, Elivaldo Conceição. A conquista do rio Grajaú e os primeiros anos da navegação a vapor no Maranhão. In: GANDARA, Gercinair Silvério (Org). **Rios e cidades... olhares da história e meio ambiente**. Goiânia: Editora da PUC-Goiás, 2010.

PALACÍN, Luís G. **Coronelismo no extremo norte de Goiás**. O padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: CEGRAF/Edições Loyola, 1990.

PATERNOSTRO, Júlio. **Viagem ao Tocantins**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945.

PAXECO, Fran. **Geografia do Maranhão**. São Luís, s/e, 1923.

\_\_\_\_\_. Os Transportes. **A Pacotilha**, 18 de agosto de 1903.

PEREIRA, Elivaldo Conceição. **Estradas naturais e embarcações: a importância dos rios e transportes fluviais para a colonização e economia do Maranhão no Século XIX**. 2010. 74f. Monografia (Especialização em História), São Luís, UFMA, 2010.

PIRES, Adozinda Luzo. **Meu mundo encontrado**. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica Editora Ltda., 1979.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992.

PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos. Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Revista Tempo**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 59-72, 1996.



\_\_\_\_\_. Alessandro. **Ensaaios de história oral**. Tradução: Fernando Luiz Cássio e Ricardo Santhiago. São Paulo: Letra e Voz, 2010.

\_\_\_\_\_. Memória e diálogo: desafios da história oral para o século XXI. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; FERNANDES, Tânia Maria; ALBERTI, Verena (Orgs). **História oral: desafios para o século XXI**. Editora Fiocruz/Casa de Oswaldo Cruz/CPDOC – Getúlio Vargas, 2000.

PORTO, Carlos Eugênio. **Roteiro do Piauí ao Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: MEC, 1955.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

RAMOS, Paulo Martins de Sousa. **Mensagem apresentada a Assembleia Legislativa, em 7 de setembro de 1937**. São Luís: Imprensa Oficial, 1937.

REGO, Fábio Hostílio de Moraes. **Breve notícia sobre a província do Maranhão**. Rio de Janeiro, 1875.

REIS, Antonio José Francisco dos. **Relação do Rio Grajaú suas margens, vertentes, ribeiras, morros, matas e campinas**. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 07,1,004, 1812.

REIS, Fábio Alexandrino de Carvalho. **Cartas a um amigo velho – Ligeiro estudo sobre o estado econômico e industrial do Maranhão**. Rio de Janeiro, 1977.

RIBEIRO, Eduardo Magalhães (Org). **História dos gerais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

RIBEIRO, Francisco de Paula. Memória sobre as nações gentias que presentemente habitam o continente do Maranhão: análise de algumas tribos mais conhecidas: processo de suas hostilidades sobre os habitantes: causas que lhes tem dificultado a redução, e único método que seriamente poderá reduzi-las. **Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, Tomo III, 1841.

\_\_\_\_\_. Roteiro da viagem que fez o capitão Francisco de Paula Ribeiro às fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goiás no ano de 1815 em serviço de S.M. Fidelíssima. **Revista Trimestral de História e Geografia**, Rio de Janeiro, v. X, 1º Trimestre, 1848.

\_\_\_\_\_. **Discrição do território de Pastos Bons, nos sertões do Maranhão; propriedade de seus terrenos, suas produções, caráter dos seus habitantes colonos, e estado atual dos seus estabelecimentos.** Revista Trimestral de História e Geografia. Rio de Janeiro, v. 12 Tomo V, 1849.

RODRIGUES, José Honório. **História e historiografia.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

RODRIGUES, Lysias A. **O rio dos Tocantins.** Rio de Janeiro: IBGE, 1945.

ROJAS, Carlos Antonio Aguirre. **Fernand Braudel e as Ciências Humanas.** Tradução: Jurandir Malerba. Londrina: Eduel, 2003.

ROSA, João Guimarães. **Grande sertão veredas.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Rio de Janeiro: Comemorativa, 2006.

\_\_\_\_\_. **A terceira margem do rio.** In: Primeiras histórias. Rio de Janeiro, MEDIAfashion (Coleção Folha Grandes Escritores Brasileiros;v.11), 2008.

ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Coord.). **Usos e abusos da história oral.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.** Tradução: Vivaldi Moreira. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975.

SALDANHA, Lilian Leda. **A Instrução Pública Maranhense na Primeira Década Republicana.** Imperatriz-Ma: Ética, 2008.

SAMPAIO, Teodoro. **O rio São Francisco e a chapada Diamantina.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

SANSONE, Lívio. Desigualdades duráveis, relações raciais e modernidades no Recôncavo: o caso de S. Francisco do Conde. **Revista USP**, n. 68, dez/jan/fev, 2005/2006.

SANTIAGO, Clarindo. **Estradas maranhenses: a excursão do Pres. Magalhães de Almeida, em 1928, para a das novas rodovias sertanejas.** São Luís: Tipogravura, s/d.

SANTOS, Fábio Alexandre dos. **Rio Claro: uma cidade em transformação**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.

SANTOS, Fernando Sérgio Dumas dos. **Os caboclos das Águas Pretas: saúde, ambiente e trabalho no século XX**. 2003. 276 f. Tese (Doutorado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp, Campinas – SP, 2003.

SANTOS, Maria Januária Vilela. **A balaiada e a insurreição de escravos no Maranhão**. São Paulo: Ática, 1983.

SILVA, Edil Pedroso da. **O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso (1870-1930)**. Cuiabá: Entrelinhas, 2004.

SILVA, Inácio Xavier da. **O Crime do Coronel Leitão**. Oficinas Gráficas Popular, Goiaz – Capital, 1935.

SILVA, Moacir M. F. Um guia ferroviário brasileiro do fim do século XIX. In: **Revista Brasileira de Geografia**, 16, abril-junho, 1954. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898efCaxias.shtml>>. Acesso em: 15 jan. 2011.

SILVEIRA, Simão Estácio da. **Relação sumária das cousas do Maranhão**. 7. ed. São Luís: Coedição Universidade Federal do Maranhão/Serviço de Imprensa e Obras Gráficas do Estado, 1979.

SOARES, Éden do Carmo. **Peixes do Mearim**. São Luís: Instituto Geia, 2005.

SOBRINHO, Barbosa Lima. **O Devassamento do Piauí**. Rio de Janeiro: Cia Editora Nacional, 1946.

TAUNAY, Affonso de E. **História das bandeiras paulistas**. Tomos I, II e III. São Paulo: Melhoramentos, 1975.

THOMPSON, E. P. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Antônio Luigi Negro e Sergio Silva (Orgs). Campinas, SP: Unicamp, 2001.

\_\_\_\_\_. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Uma crítica ao pensamento de Althusser. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

\_\_\_\_\_. **Costumes em Comum.** Tradução Rosaura Eichemberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida:** uma interpretação da Amazônia. 7. ed. Rio de Janeiro: J. Olympio: Manaus: Suframa, 1983.

\_\_\_\_\_. **Os historiadores e os rios:** natureza e ruína na Amazônia brasileira. Brasília: Paralelo 15, Ed. Universidade de Brasília, 1999.

\_\_\_\_\_. **Entre árvores e esquecimentos:** história social nos sertões do Brasil. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.

TOLSTÓI, Leão. **Ana Karenina.** Tradução de João Gaspar Simões. São Paulo: Circulo do Livro S/A, 1973.

VELHO, Otávio Gilberto. **Frentes de expansão e estrutura agrária.** Estudo do processo de penetração numa área da transamazônica. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1991.

VERNIERI, Susana. **O Capibaribe de João Cabral em o cão sem plumas e o rio:** duas águas? São Paulo: Annablume, 1999.

VIVEIROS, Jerônimo de. **História do Comércio do Maranhão.** 1612-1895. Edição Fac-Similar. São Luís: Associação Comercial do Maranhão/LITHOGRAF- Indústria Gráfica e Editora Ltda., 1992. v. 1.

\_\_\_\_\_. **História do Comércio do Maranhão.** 1896-1934. Edição Fac-Similar. Associação Comercial do Maranhão/LITHOGRAF- Indústria Gráfica e Editora Ltda. São Luís, 1992. v. 2.

\_\_\_\_\_. **Benedito Leite um verdadeiro republicano.** Rio de Janeiro: Indústria Gráfica Taveira, 1957.

WALLE, Paul. **No Brasil, do rio São Francisco ao Amazonas.** Tradução de Oswaldo Biato. Brasília: Senado Federal, 2006.

ZANNONI, Claudio. **Conflito e coesão:** o dinamismo tenetehara. Brasília: Conselho Indigenista Missionário, 1999.

## ARQUIVOS

APEM – Arquivo Público do Estado do Maranhão. São Luís – Ma.  
 AN – Arquivo Nacional. Rio de Janeiro  
 ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Lisboa.  
 AHU – Arquivo Histórico Ultramarino. Lisboa.

## BIBLIOTECAS

Academia Real de Ciências de Lisboa. Lisboa.  
 Biblioteca Pública Benedito Leite. São Luís – Ma  
 Biblioteca da Câmara Federal – Brasília – DF.  
 Biblioteca da Academia de Letras do Maranhão.  
 Biblioteca Particular de Jomar da Silva Moraes.  
 Biblioteca Municipal de Grajaú. Grajaú - Ma.  
 Biblioteca Galeno Brandes, Barra do Corda - Ma

## ENTREVISTAS

ALAN KARDEC GOMES PACHÊCO – Grajaú – Ma.  
 DAMIÃO GUAJAJARA – Grajaú – Ma.  
 DARCI MENDONÇA – Vitória do Mearim – Ma  
 DEODATO MARTINS – Grajaú – Ma.  
 EDIVALSON SILVA – Grajaú – Ma.  
 HILTON MENDONÇA – Arari – Ma.  
 HIRAN GUARÁ – Grajaú – Ma.  
 INÁCIO SANTOS SOUZA – Grajaú – Ma.  
 JOSÉ CAMILO – Grajaú – Ma.  
 JOSÉ RODRIGUES – Vitória do Mearim – Ma.  
 LIBÉRIA LIMA SOUSA (LIBÉRIA CAPÃO) – Grajaú – Ma.  
 LUIZ ALVES DE ARRUDA – Grajaú – Ma.  
 NECO BRITO – Vitória do Mearim – Ma.  
 RAIMUNDO BARROS (DICO BARROS) – São Luís – Ma.  
 VIRGULINO GUAJAJAA – Grajaú – Ma.  
 WILSON ASSUNÇÃO CUNHA – São Luís – Ma.

## JORNAIS

A PACOTILHA  
 DIÁRIO DA ASSEMBLÉIA  
 DIÁRIO DO MARANAHÃO  
 FOLHA DA AVL  
 JORNAL DO BRASIL 1902, Fonte: Jornal do Brasil, sexta-feira, 03 de janeiro de 1902,  
 página 2, Edição da manhã, anno XII, n. 3.  
 JORNAL DO BRASIL 1902 9 de janeiro de 1902, p.2  
 Jornal O Paiz, 3/4/1882, p.4  
 Jornal O Paiz, 25/04/1888, p. 2.

Jornal O Paiz, 27/08/1889, p.3.

Jornal O Tempo, 12/7/1924, p.3

O Tempo, 5/5/1934, p. 2.

O Tempo, 12 de julho de 1924, p 2.

NORTE DE GOYAZ

Norte de Goyaz, 31 de dezembro de 1912, nº 175, p.4.

O NORTE

O PAIZ

JORNAL DO SERTÃO, 24/9/1933, p. 3.

JORNAL O ESTADO DO MARANHÃO 25/6/2002, Caderno Alternativo, p. 6.

PASTOS BONS

ANEXOS

ANEXO A - Relação do Rio Grajaú: suas margens, vertentes, ribeiras, morros matas e campinas<sup>1</sup>

Sáimos da Freguesia [ilegível] da Vitória a 19 de novembro pelas 2 horas da tarde e dormimos em casa do Maciel e no dia 20 viemos dormir adiante da Mamima (ou mamisna), e a 21 dormimos na Estrela, e no dia 22 encontramos quatro traveções de balseiro de capim que cobre toda a superfície da água e viemos dormir em Benedito e no dia 23 logo adiante passamos dois secos que roçavam as canoas mais adiante outros dois secos e uma cachoeira em a qual descarregamos a Canoa que a passarmos pouco adiante metia a boca de um pequeno garapé dop<sup>e</sup> do nascente onde pernoitemos, e no dia 24 passemos a boca de outro garapé dop<sup>e</sup> do nascente adiante passemos, lajes e um piqueno raso outra laje, e outro raso e no dia 25 encontramos outro raso uma cachoeira e outro raso e a boca de um pequeno garapé dop<sup>e</sup> do Poente adiante humos praias mais adiante um lago pequeno pela dop<sup>e</sup> do Poente que se [ilegível] ao rio e vai seguindo com bonitas praias e lagoas por algumas voltas, segue-se adiante a boca de outro lago daquele da dop<sup>e</sup> da nascente. Neste mesmo dia passamos dois tumos (?) de Demarcações e vai seguindo o rio com varias voltas e adiante passamos a boca de outro lago dop<sup>e</sup> da nascente onde dormimos em um cotovelo que tem três voltas, e no dia 26 encontramos alguns pequenos rasos de área que dez horas passamos um rumo dop<sup>e</sup> nascente e adiante passamos uma Crôa no meio do rio e logo adiante passamos duas Lajes anexas uma a outra e a boca de outro garapé dop<sup>e</sup> do Poente que vai de um lago onde dormimos e no dia 27 seguimos por bonitas praias com várias voltas e dormimos em cima de um rumo termo de demarcação dop<sup>e</sup> do Poente depois de termos pasado outro lumo um grande pau atravessado no rio onde tivemos bastante demora e mais dois lagos dop<sup>e</sup> do Poente e logo adiante a boca de outro lago que deitava no rio dop<sup>e</sup> do Poente, e no dia 28 passemos um pau de barriguda caído n' água dop<sup>e</sup> do Poente e um pequeno lago danificado (?) ao rio e pelas três horas da tarde passamos um rumo de demarcação e dop<sup>e</sup> do nascente, adiante dois pequenos lagos ao Poente e um pau caído que atravessava o rio por baixo do qual passamos e faz suas voltas no meio anexas que se vê em os claros[ilegível] umas das outras de que nos temos, e no dia 29 encontramos outro pau que atravessava o rio onde nos demorou ficando para cima o rio disto e bom e adiante tem um lago dop<sup>e</sup> da nascente bem anexo ao rio esse tem

---

<sup>1</sup> Fundação Biblioteca Nacional, 1812 - 07, 1, 004.



mais um igarapé dop<sup>e</sup> do Poente aonde dormimos, e no dia 30 saímos encontrando alguns rasos que pegava a canoa e um estirão disto e no fim deste hum raso que foi preciso arrastar a canoa: saímos no dia seguinte aos 1. de dezembro e achamos uma ponte onde atravessava gentios que a cor [ilegível] temos e fomos seguindo achando vários paus caídos atravessados no rio que se cortavam e adiante um pequeno lago pegado ao rio dop<sup>e</sup> do Poente e logo seguia e outro pau caído de dam<sup>ma</sup> pte que se cortou onde achemos vestígios de gentios e no dia 2 encontramos em certa altura dois paus caídos e ao que de um deles uma pequena Crôa que pelo raso mais pequeno do rio passamos adiante um garapé dop<sup>e</sup> da nascente seguindo e um lago coberto de capim muito verde adiante outro lago pequeno pegado ao rio dop<sup>e</sup> do Poente e mais adiante outro lago pegado ao rio da mesma parte onde dormimos; e no dia 3 encontramos outro pequeno lago ao rio e damo e outro mais do mesmo modo dop<sup>e</sup> ao nascente distante um do outro mais acima estreitou o rio que topavam os ramos de uma parte com os da outra passamos um pequeno lago pegado ao rio dop<sup>e</sup> do Poente e outro mais da mesma sorte dop<sup>e</sup> do nascente digo do Poente encontrando vários paus que se cortaram e adiante já de tarde passemos uma baixa um lago que pegado com o rio aonde dormimos. E no dia passemos a boca de um garapé por de trás de uma ponte de Crôa dop<sup>e</sup> do Poente, em distancia de duas voltas tem um lago pegado ao rio dop<sup>e</sup> do Nascente e logo em uma distancia cortamos um pau que atravessava o rio encontrando um raso que as canoas roçavam onde dormimos, e no dia 5 saímos por um estirão comprido e direito no fim deste trepando um soldado em um pau que vinha [ilegível] seguindo o rio de uma e outra parte com outeiro [ilegível] e altos cobertos de catinga e seguindo pelo estirão acima. No fim deste achamos duas bocas de garapé que estavam tapadas com cercas de pindoba pelo gentio seguindo e mais outro estirão pequeno e no fim dele um raso que apegava as canoas e mais acima a boca de um lago que parece e muito comprido ficando pa aq<sup>e</sup> do nascente mais acima achamos uma parte do gentio e deste abriu o rio em dois pos (?) uma boa ilha aonde se apontavam em cima em um pau que foi preciso cortar-se para poder passar, em certa distancia tinha um lago que pegava com o rio pequeno dop<sup>e</sup> do Poente, mas acima outro dop<sup>e</sup> da nascente que mete [ilegível] no rio estreito e comprido aonde dormimos, e no dia 6 encontramos vários paus caídos que se cortarão distantes um dos outros, e [ilegível] e um seco que pegavam as canoas e adiante vários paus caídos que se cortaram e adiante uma crôa onde o rio abriu em dois e logo adiante um garapé dop<sup>e</sup> do nascente e acima deste uma volta de grande curva onde dormimos; e no dia 7 que logo saímos [ilegível] a boca de um garapé que mete dop<sup>e</sup> poente mais acima a boca de outro garapé da mesma p<sup>e</sup> cada antes da mesma p<sup>e</sup> tem outro lago pequeno pegado ao rio anexo ao qual estava um pau que atravessava o rio essa acima desde

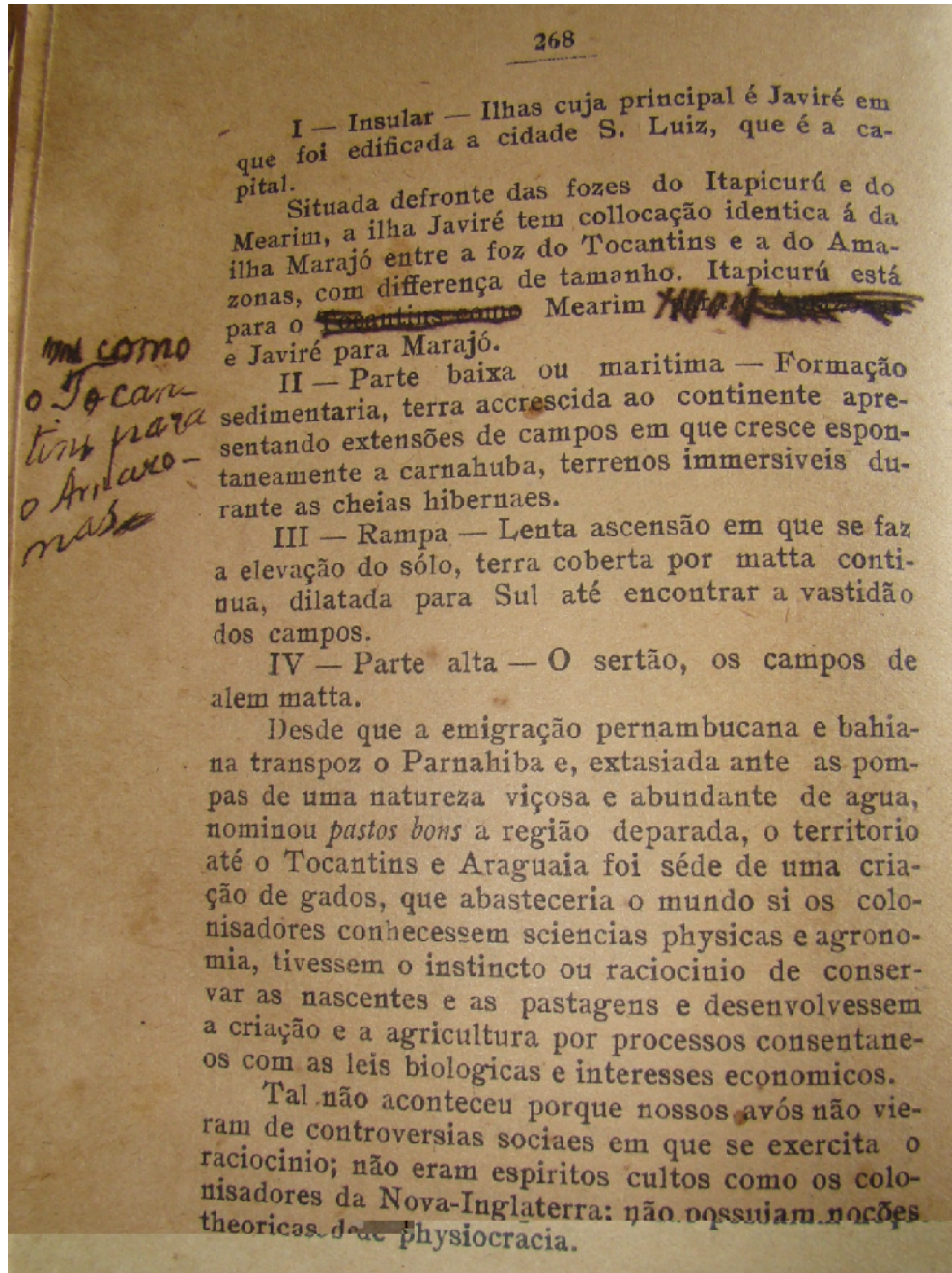
uma volta muito curvada acima desta um lago que mete no rio dop<sup>e</sup> do poente, e no dia 8 passemos vários paus que atravessavam o rio que se cortaram e adiante acima hum lago dop<sup>e</sup> do Poente pegado com o rio e no dia 9 passemos a boca de um garapé dop<sup>e</sup> do ponte e logo anexo tinha o rio uma volta no fim dela a boca de outro garapé da mesma e alguns paus que encontravam atravessados no rio e adiante faz huma crôa e por detrás desta um regato de água por onde passamos e mais acima um garapé comprido que acompanha o rio dop<sup>e</sup> do nascente e acima deste outro que mete uma volta dop<sup>e</sup> do Poente dormimos e no dia 10 achamos a boca de um pequeno riacho defronte de uma grande praia de área seguindo um estirão agradável e em cima a boca de um garapé dop<sup>e</sup> do nascente encostado [ilegível] sempre o rio, em várias partes os ditos outeiros e altos de caatinga e seguindo cortando vários paus a tarde abriu o rio em dois que fazia uma Crôa, e apontou-se adiante; e no dia 11 achamos vestígio de gentio mais fresca a boca de um garapé dop<sup>e</sup> do Poente e logo anexo um foram de um lago dop<sup>e</sup> do nascente seguiam-se daí seus estirões por em vários p<sup>es</sup> rasos que pegavam as canoas e alguns paus atravessados que se cortavam, e no dia 12 seguimos com boas jornadas passamos a boca de um garapé que entrava dop<sup>e</sup> do nascente seguindo bons estirões e no dia 13 achamos o mesmo encostando em várias partes onde os outeiros em cima achamos um estirão deste [ilegível] raso que a maior parte dele foi a canoa arrastada sendo este seco todo de [ilegível] logo acima passamos a boca de um lago de bom tamanho dop<sup>e</sup> do nascente onde vimos vestígios frescos do gentio dormimos, e no dia 14 achamos vários paus deitados que se cortarão e a boca de um riacho vindo dop<sup>e</sup> do Poente, e no dia 15 encontramos um raso de pedra pequeno e tinha hum pequeno lago dop<sup>e</sup> do nascente e dali seguia um estirão direto neste tinha a boca de um garapé para dop<sup>e</sup> do Poente tapando com cerca de Pindoba adiante encontrava um serrote de costaneiras vermelhas dop<sup>e</sup> do nascente e daí para diante seguiram-se de bonitos estirões porém um tanto da [ilegível] em rumo de outro serrote, passamos mais adiante um lago pegado o Rio dop<sup>e</sup> do Poente adiante passamos a uma volta tão curvada que já fez um pequeno furo por onde vai entrando já alguma porção de água e logo abriu o rio em dois e faz Crôa tornando a sumir-se, adiante achamos uma parte de gentio que se desmanchou e daí para cima maque (?) de paus no rio que nos demoramos para seguirmos e adiante um garapé dop<sup>e</sup> do Poente e anexo a este outro que mete(?) dop<sup>e</sup> do Nascente encostado logo o rio a um outeiro grande nas costaneiras vermelhas ficando este dop<sup>e</sup> ao Nascente dormimos, e saímos a 17 por vários estirões em um tanto raso e adiante um lago pegado ao rio dop<sup>e</sup> do poente, acima de umas boas distâncias tem na beira d'água pedras grandes pretas e faz huma correnteza veloz, sendo também a barreira do rio de uma terra muito vermelha e um lago ao que de mesma que dormimos no dia 18 saímos seguindo e em boa distância tendo dop<sup>e</sup> do

Poente na beira do rio umas poucas [ilegível] de pedras grandes e pretas e alguns paus caídos e o bom de um garapé dassi ma p<sup>e</sup> dop<sup>e</sup> Poente mais acima uma ponte do gentio e vestígios frescos os dormimos e saindo no dia 19 achamos um outeiro p<sup>e</sup> a q<sup>e</sup> do Poente alto coberto de mato com duas barreiras brancas para a q<sup>e</sup> do rio na beira d'água uma porção de pedras juntas pretas de boa proporção[ilegível] no seu tamanho, logo acima daquele Poente um lago da [ilegível] porção do mesmo rio e no\_\_metia(?) mais acima tem uma grande pedra dentro d'água encosta (?) a beira dop<sup>e</sup> do Poente dormimos, e no dia 20 saímos achando boa navegação e passamos após uma porta de morros vermelhos e tem defronte uma Crôa no rio, e lagoa doce de um garapé dop<sup>e</sup> das e dormimos. No dia 21 achamos a boca de um lago dam<sup>mo</sup> p<sup>e</sup> e ficando quase igual um grande barrigada na outra aq<sup>e</sup> vai seguindo com bons estirões fazendo em pouca distância o mato baixo, e uns compostos dap<sup>e</sup> do nascente e uma máquina [ilegível] de pedras na beira d'água e os matos secos e fez o rio para cima três voltas ali dormimos e saímos no dia 22 e logo acima achamos uns pés de coqueiro e tabocas seguidos e a boca de um garapé dop<sup>e</sup> do Nascente, e em pouca distancia abriu o rio em dois por fazer um furo e adiante tinha outro traço estreito com pouca porção de água dormimos e seguindo no dia 23 em estância de dois estirões a boca de um lago pequeno dop<sup>e</sup> do Nascente logo anexo outro ap<sup>e</sup> do Poente tapado a boca com uma cerca de pindoba, adiante com pouca distancia faz um mato de lu [ilegível] aí de uma e outra dop<sup>e</sup> do Poente uma barreira alta vermelha, logo outra mais em cima da mesma p<sup>e</sup> e vai seguindo com bons estirões. Dormimos, e no dia 24 saímos e por bons estirões entre estes um mato distinto e muito comprido todo de cocal e no fim deste tem o rio uma barreira dop<sup>e</sup> do Nascente muito vermelha logo anexo uma caatinga alta em algumas distâncias e mais a boca de um garapé dop<sup>e</sup> do nascente dormimos, e no dia 25 saímos e achamos Crôa pequena no meio d' água, sobra de um estirão outra da mesma forma; adiante para adiante p<sup>a</sup> tem a boca de um lago largo na forma do rio com uma tapas dependo da do gentio em grande distancia passamos o pé de um outeiro grande das costaneira vermelhos ficando dop<sup>e</sup> do nascente, logo acima achamos dois furos que o rio faz em pouca distância achamos um estirão grande de cocal de uma e outra parte e no fim tem huma correnteza forte sendo já dessas atrás cinco ou seis dias campos de uma e outra parte do rio com diferença de um pequeno mato que compõe a margem deste, no dia 27 o rio era bom com vários paus de carrapateiros brancos pelas praias, dormimos e saímos no dia 28 e logo passemos por hum lago dop<sup>e</sup> do nascente e acima fazia uma grande volta e no fim desta um estirão e fim dela um lago pequeno da mesma parte do Poente logo anexo outro do nascente e vai o rio bom com muitas [ilegível] acima destas passemos a boca de hum riacho corrente dop<sup>e</sup> do Poente logo acima dormimos e saímos no dia 29 passemos por uma correnteza de

pedra mais adiante uma volta grande em alguma distância vai uma Taquada? acompanhando o rio e segue entre a Taquada, e o rio sempre limpo fazendo um bom estirão e campos de uma e outra parte e em várias chega na beira do rio a tarde passemos por um talha do quebra mto grande e alto com um vão por baixo fica dop<sup>e</sup> do Poente e acima dos mesmos, e saímos no dia 31 logo passemos por uma Ilha pequena e campos por cima tem um outro dop<sup>e</sup> do Poente logo mais acima tem um estirão grande e no fim um outeiro dop<sup>e</sup> do Poente com pouca distancia encontremos a primeira cachoeira acima dessa dormirmos passando contudo carregado e aí ao virmos os gentios estarem gritando sem que desse. e no tarde dia do 1<sup>o</sup> de janeiro viemos encontrando repetidos secos de quadras em pouca distancia dormimos e saímos no dia 2 sendo da mesma forma pelas doze horas do dia chegemos nas margens chamada sitio daquela que disto da última fazenda de Grajahú cinco léguas aonde fizemos pião Por razão dos secos e de ordem e suprimentos para destroço da tropa sendo tanto huma camparia de uma e outra parte.

Antonio Francisco dos Reis

Alferes dos Campos

ANEXO B – Páginas do Livro *Os Sertões* com as anotações de Carlota Carvalho

I — Insular — Ilhas cuja principal é Javiré em que foi edificada a cidade S. Luiz, que é a capital.

Situada defronte das fozes do Itapicurú e do Mearim, a ilha Javiré tem collocação identica á da ilha Marajó entre a foz do Tocantins e a do Amazônia, com differença de tamanho. Itapicurú está para o ~~Tocantins como~~ Mearim ~~para Marajó~~ e Javiré para Marajó.

II — Parte baixa ou maritima — Formação sedimentaria, terra accrescida ao continente apresentando extensões de campos em que cresce espontaneamente a carnahuba, terrenos immersiveis durante as cheias hibernaes.

III — Rampa — Lenta ascensão em que se faz a elevação do sólo, terra coberta por matta continua, dilatada para Sul até encontrar a vastidão dos campos.

IV — Parte alta — O sertão, os campos de alem matta.

Desde que a emigração pernambucana e bahiana transpoz o Parnahiba e, extasiada ante as pompas de uma natureza viçosa e abundante de agua, nominou *pastos bons* a região deparada, o territorio até o Tocantins e Araguaia foi séde de uma criação de gados, que abasteceria o mundo si os colonisadores conhecessem sciencias physicas e agronomia, tivessem o instincto ou raciocinio de conservar as nascentes e as pastagens e desenvolvessem a criação e a agricultura por processos consentaneos com as leis biologicas e interesses economicos.

Tal não aconteceu porque nossos avós não vieram de controversias sociaes em que se exercita o raciocinio; não eram espiritos cultos como os colonisadores da Nova-Inglaterra; não possuiam noções theoricas de physiocracia.

me como  
Tocantins  
para  
Arilaxo-  
nas

## XIX

## Vida Eterna

Divisão em baixo e alto Tocantins — Arumateua

Cerca de 50 a 60 kilometros abaixo da Itaboca é a ultima secção encachoeirada ; tem apenas mil metros de comprimento e deve toda sua fama ao formidavel rebôjo chamado Vida-Eterna, que faz pavoroso o canal grande, por onde ninguem desce.

E' tão pouca na extensão que sua existencia seria impercebivel si o ronco do desnivelamento, fragor da agua nas penedias e rebôjo do canal Guaribão não se fizesse ouvir longe. Correndo a vista de um a outro lado, sómente se nota o espandiar da agua no Guaribão.

Logo abaixo do Inferno, o rio é bipartido pela grande e fertil ilha dos Tocantins, coberta de castanhaes e as margens oppostas possuem os melhores castanhaes Jacundá e Piteira.

O rio é manso, largo, bonito até Arapari. Cocal é a paragem em que mais bello se mostra. Numa largura de 3.000 metros não tem uma ilha.

No fim desta extensão mansa e pacifica é a ilha Tucumanduba.

Pela margem direita começam a apparecer pedraes um pouco acima d' ilha.

Pela margem esquerda desenvolve-se, ~~esta~~

1m

1mora  
da d.  
Angelo  
Pinto  
1esta

## XV

## Lagos do Lago Vermelho

Rio mudado de leito por convulsão geologica — Residência da Lua — A Cava e o estrangulamento dos Martyrios

Tocantins é o que resulta da reunião dos dois: o Araguaia e o Maranhão dos paulistas / que ficou designado pelo nome que aos dois juntos pertence. / )

Quando, muito em baixo, lhe deram o nome rio dos *tocantins*, ninguem sabia que, acima da sua grande *Tau Iri*, elle divide-se em dois igualmente grandes. *riquezas mineraes*

Em cima, onde James Orton / pervagou o campo em que se desenvolve a bacia deste « esplendido rio que rega a região do mais doce clima do Brasil (Goiaz) correndo num leito de diamantes, rubis, saphiras, topazios e ouro, a parte mais rica da America do Sul » / *riquezas mineraes do alto* /

Na parte media, riquezas vegetaes ainda não conhecidas todas. Apenas os Pimenteais levantaram uma ponta da cortina que as occulta.

Na terra, nada ha tão imponente como o Tocantins na extensão da foz do Tacai-úna á entrada do *Tau Iri*, 68 kilometros.

Conservando altaneiras as ribas, cobertas de



multidão, era atear fogo no immenso combustivel do fanatismo.

Para completar sua obra, frei Gil, no pulpito, mostrou e leu um jornal de Goiaz que dizia que Carlos Leitão era filiado na Maçonaria.

O maçon é excommungado. Quasi todo o partido do chefe politico Carlos Leitão abandonou-o. A revelação de frei Gil desligava os correligionarios.

Antigo chefe de partido de prestigio radicado na terra em que nasceu, sempre eleito deputado provincial e gosando muita consideração na capital ficou quasi só!

Carlos Leitão nunca tinha cuidado em diffundir a instrucção na sua terra e agora era victima da ignorancia e fanatismo.

Não preveniu acontecimentos. Em 1862 a predicação de frei Francisco do Monte de S. Victor contra a irreligiosidade do Juiz de Direito interino, o bahiano Manoel Conrado de Miranda e do Juiz municipal Odorico Walcacer de Oliveira, pernambucano, provocou um levante do povo, que expulsou as ditas autoridades e seus partidarios e entregou o poder publico a Francisco Germano da Silva, avô de Carlos Leitão.

*Respeitando os sentimentos religiosos do povo e para não molestar o frade, o presidente de Goiaz, Caetano Alves de Souza Filgueira, e o vice-presidente que o succedeu, João Bonifacio de Siqueira, sancionaram o facto consummado.*

Os bens de Conrado e Walcacer foram saqueados ~~naquelle tempo~~ insurrectos.

Nesse tempo, Carlos Leitão era menino e apprendia a ler e escrever numa escola primaria da cidade de Caxias.

*17*  
*12*  
*1862* pelos chefes

P116 Pachêco Filho, Alan Kardec Gomes.

Varando mundos: navegação no vale do rio Grajaú / Alan Kardec Gomes Pachêco Filho. – 2011.

264 f. : il.

Orientador: Ana Maria Mauad Essus de Andrade.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2011.

Bibliografia: f. 232-253.

1. Maranhão - História. 2. Navegação interior - Maranhão. 3. Rio Grajaú (MA). 4. Transporte de mercadoria. 5. Transporte aquático. I. Andrade, Ana Maria Mauad Essus de. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 981.21