

O COLONIALISMO E AS NAVEGAÇÕES CONTRIBUINDO PARA A HISTÓRIA DO MUNICÍPIO DE GRAJAÚ NO ESTADO DO MARANHÃO

COLONIALISM AND NAVIGATIONS CONTRIBUTING TO THE HISTORY OF THE MUNICIPALITY OF GRAJAÚ IN THE STATE OF MARANHÃO

Welliton Sá Araújo¹
Paulo Sergio Castro Pereira²

Resumo: Apresenta um resumo sobre a história da cidade de Grajaú, situada no centro-sul do estado do Maranhão. Demonstra como a cidade foi fundada em 1811, pelo navegador e alferes Antônio Francisco dos Reis, à margem leste do Rio Grajaú. Enfatiza que em 1835, a povoação foi elevada à categoria de vila, chamada Vila da Chapada, e em 1869 surgiu a ideia de incorporar uma companhia a vapor no Rio Grajaú. Aprofunda a história com a navegação que teve início dois anos depois e foi responsável pelo desenvolvimento do centro comercial da cidade. O texto destaca a falta de informação e a importância de analisar as representações e práticas de um período da colonização maranhense, relacionadas às origens e desenvolvimento da cidade de Grajaú. Alguns autores são citados como referência, como Alan Kardec e Edmilson Rosa Bezerra. Apresenta uma breve descrição da economia atual da cidade.

Palavras-chave: História. Colonização. Brasil. Grajaú.

Abstract: It presents a summary of the history of the city of Grajaú, located in the center-south of the state of Maranhão. It demonstrates how the city was founded in 1811, by the navigator and lieutenant Antônio Francisco dos Reis, on the east bank of the Grajaú River. In 1835, the village was elevated to the status of village, called Vila da Chapada, and in 1869 the idea of incorporating a steam company on the Grajaú River arose. He deepens the story with the navigation that began two years later and was responsible for the development of the commercial center of the city. The text highlights the lack of information and the importance of analyzing the representations and practices of a period of maranhense colonization, related to the origins and development of the city of Grajaú. Some authors are cited as references, such as Alan Kardec and Edmilson Rosa Bezerra. It presents a brief description of the current economy of the city.

Keywords: History. Colonization. Brazil. Grajaú.

1- Graduado em História pela Universidade Federal do Maranhão – UFMA – PARFOR – Grajaú . Professor da rede Municipal. E-mail: araujosáwelinton@gmail.com

2- Mestre em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Maranhão, Brasil, (2008). Professor da Universidade Federal do Maranhão. Diretor Colégio Universitário – Colun (UFMA). ORCID: 0009-0004-7926-2392. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3768876840208818>. E-mail: paulo.castro@ufma.br

Introdução

Grajaú está estabelecida no centro-sul do estado do Maranhão, foi fundada pelo navegador e alferes Antônio Francisco dos Reis, em 29 de abril de 1811, à margem leste do Rio Grajaú, no local denominado Fazenda Chapada, que era de propriedade de Manoel Valentim Fernandes. O local também era conhecido como Porto da Chapada. A margem oeste, à época, era habitada pelos índios Timbiras e Piocobjés.

Já em meados de 1930, este rio, que tanto beneficiou a cidade, começava a dar indícios do desfalecimento da sua navegação. Todavia a população de Grajaú mantinha a esperança de um futuro promissor, agora embalada no sonho do progresso econômico pela exploração de suas riquezas minerais e pesqueiras, além da agricultura (REIS, 1912).

Localizado na região Centro Maranhense, Grajaú integra com os municípios de Arame, Barra do Corda, Joselândia, Sítio Novo e Tuntum a microrregião do Alto Mearim e Grajaú. Possui uma área de 8 863 quilômetros quadrados, sendo este o terceiro município em área territorial do Maranhão. Distante de São Luís, a capital do estado, 418 quilômetros, ligada a esta pela BR-226 e a MA-006. O município é um dos vinte mais populosos do Maranhão. (PAXECO, 1923)

O nome Grajaú originou-se de Guajajaras, tribo que ocupava a margem do rio que banha a cidade. Formada das duas primeiras sílabas da palavra Guajajaras, acrescido da vogal “u” que na linguagem daqueles silvícolas significava dizer “muitos”. (IBGE,1959).

O objetivo deste trabalho é realizar uma análise das representações e práticas de um período da colonização maranhense, sendo assim tendo como epicentro as origens e o desenvolvimento da cidade de Grajaú baseada nas navegações pelo Vale do rio Grajaú. A pergunta que envolve esse trabalho está relacionada a falta de informação relacionada tanto a colonização quanto as navegações através do rio Grajaú.

O trabalho foi sintetizado num primeiro momento com leituras de trabalhos renomados como o de Alan Kardec. Varando mundo: navegação no vale do rio Grajaú. Outro autor inspirador para construção desse trabalho foi Edmilson Rosa Bezerra, cuja trabalho é O grão e o Casco: representações e práticas da colonização no sul do Maranhão na primeira metade do século XIX.

Da colonização fluvial e seus efeitos

Em seus primórdios, o processo de colonização do Maranhão teve início no litoral, o que de maneira geral se iguala ao da colonização de todas as Províncias litorâneas, uma vez que o mar se constituiu como o grande caminho por onde chegaram, em terras brasileiras, os colonizadores europeus. A conquista do continente foi sempre muito limitada por dificuldades de diversas ordens: a resistência do homem autóctone, o desconhecimento da geografia e a falta de estrutura para a abertura de caminhos e para o transporte de pessoas e de cargas (BEZERRA, 2010).

Os caminhos que conduziam ao interior do continente eram os rios que faziam foz no oceano, nem sempre de fácil navegação. Assim, as terras continentais, por muito tempo, foram tidas na conta do mistério, e o processo colonizatório, estendeu-se devagar até alcançar as Aldeias Altas, terras reconhecidas hodiernamente como o município de Caxias, ainda no Norte, mas já fazendo fronteira com o Bioma Cerrado o que o habitante do Sul do Estado denomina de sertão (ARRUDA 1980).

No entanto, o Sul não ficou imune à colonização, mas diferente do Norte, não foi colonizado pelo homem litorâneo, mas sua povoação teve início com os prepostos da Casa da Torre de Garcia d’Ávila, ou seja, por baianos e pernambucanos que tocavam o gado em busca de alimento rumo ao interior do Brasil, até atravessarem o rio Parnaíba e alcançaram o Sul do Maranhão nos denominados Pastos Bons (COUTINHO, 2006).

Quanto à colonização do Sul do Maranhão, bem como de toda a fronteira ocidental do Nordeste, que teve por ocupação a expansão da pecuária, é marcadamente região de pouca atenção em estudos, tanto da historiografia maranhense quanto da historiografia brasileira.

O foco dos estudos ao longo do tempo tem se voltado e, de certa forma, privilegiado o imenso litoral por ser região agroexportadora, ficando a região interiorana negligenciada por ser parte de uma economia voltada para o mercado externo.

Este sentimento foi registrado por Passos Guimarães (1981), o qual diz que “a importância da pecuária para o crescimento econômico de nosso país é geralmente subestimada por muitos historiadores atentos a outros acontecimentos”. Lá pelos anos de 1887, pouco antes de Guimarães, o historiador, Capistrano de Abreu (1982) comenta numa carta a Rio Branco que “ainda gosto muito dele” se referindo ao século XVI e acrescenta, “mas, agora o que me seduz mais é o século XVII” e justifica “Vejo nele tantas questões e sobretudo tanta obscuridade”. Na mesma carta, conclui Abreu (1982) o que lhe aflige:

Na obra de Varnhagen, tirado o que diz respeito às guerras espanholas e holandesas, quase nada há para representar este século. Preencher estas lacunas é, portanto, o interesse principal desta pesquisa. Para o Estado do Maranhão, o problema não é difícil; mas para o resto, sem crônicas e apenas com documentos oficiais, parece tarefa árdua. (ABREU, 1980).

No entanto, o Sul não ficou imune à colonização, mas diferente do Norte, não foi colonizado pelo homem litorâneo, mas sua povoação teve início com os prepostos da Casa da Torre de Garcia d'Ávila, ou seja, por baianos e pernambucanos que tocavam o gado em busca de alimento rumo ao interior do Brasil, até atravessarem o rio Parnaíba e alcançaram o Sul do Maranhão nos denominados Pastos Bons.

Esses nordestinos, embora estranhos ao lugar, foram se aclimatando até construírem povoações e se tornarem maranhenses, em quase tudo, idênticos aos maranhenses do Norte, exceto pelo fato dos segundos se dedicarem à pecuária e os últimos, com maior força, reduziram a pecuária e passaram às atividades agrícolas e em maior escala ao comércio após 1755. Significa dizer que os maranhenses das duas frentes eram idênticos, e se alguma coisa os diferenciava, eram as atividades a que cada região se dedicava de um certo tempo em diante. Se estavam separados, não era exatamente por culturas específicas, mas por condições geográficas limitadoras do tráfego de pessoas de uma região para outra e pelo desnível nas relações de poder (BEZERRA, 2010).

O Norte então, em maior contato com a Metrópole, ganhou, além de alguma riqueza material, alguns laivos de civilização europeia e passou a construir um discurso, no qual a população do Sul aparecia como mais primitiva, mais grosseira, como diferente. Tal discurso perdura ainda na atualidade e conduz a concluir que o fator que diferenciou historicamente as duas regiões, encontra-se mais na dimensão semântica do que na construção de identidades diferentes.

Neste sentido, o rio exerceu um papel fulcral no desenvolvimento das atividades socioeconômicas 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. Assim, a cidade de Grajaú passou a ser o centro receptor e distribuidor de importantes produtos, principalmente sal, remédios, tecidos, pólvoras, facas, chumbo e outros produtos, estes, vindo de São Luiz, capital.

Observando assim, as águas do rio Grajaú não transportam 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, compartilharam experiências em dois ambientes bastante distintos: o litoral e o sertão.

A crescente importância da navegação incrementou as atividades comerciais e modo de vida de parcelas da sociedade sertaneja. A dinâmica fluvial no centro-sul do Maranhão fica ainda mais evidente quando 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, com isso, ampliando as atividades econômicas comerciais que se estendiam da

cidade de Grajaú a Goiás, ao sul do Pará e a toda a região sertaneja (BOGÉA, 1950).

Os vareiros índios trabalhadores do rio viviam sob tensão, sem saber, eram torturados psicológica e fisicamente. Navegavam sem nenhuma técnica ou conhecimento prévio de onde deveriam pernoitar, nem tinham conhecimento de quando chegariam ao destino. Era comum serem surpreendidos com a morte de algum companheiro, dentre as causas havia a tuberculose, malária ou até espetados na ponta de uma vara, esse último sendo o instrumento de trabalho. O espaço físico, onde desenvolviam o trabalho era mínimo, dentro das canoas.

Essa constituída por duas ou três canoas ligadas entre si por paus e amarrados a este por meio de tiras ou cordas de couro cru. Por cima das canoas havia um estrado de tábuas que serve ao transporte de cargas e animais, sobrando somente os espaços laterais, chamados de coxias, da embarcação livres para o trabalho dos tripulantes (NEVES 1998, FRÉMONT, 1980).

Atualmente as técnicas de navegação, sem dúvida, evoluíram, porém a segurança das embarcações utilizadas nessas viagens não se tornou mais confiáveis ou mais cômodas. Se as viagens no início do século XIX pelo rio Grajaú significaram a expansão da conquista, no final da mesma época, já em meados do século XX o rio já transformado em caminho, possibilitando condições para aqueles que buscam riquezas materiais ou da própria sobrevivência se estabeleceram em seu entorno. Os trabalhadores hoje são denominados caboclos, apesar de o mesmo termo ser usado, na baixada maranhense para identificar qualquer pessoa do sexo masculino.

Muito tempo depois, foram utilizadas canoas mais bem elaboradas, construídas em estaleiros localizados em povoados vizinhos à cidade de Grajaú. Itaipava e Curupati foram dois centros menores de fabricação dessas embarcações. A construção de uma embarcação é uma atividade bastante complexa, ainda mais quando não obedeciam a nenhum desenho ou projeto prévio. O tamanho do barco era medido em palmos e determinada a capacidade de quantas toneladas ele podia transportar. Um dos mais importantes carpinteiros navais de todo município de Grajaú foi Mestre Silvino Arruda.

A navegação no rio Grajaú com fins mercantis teve início em 1811, quando Antonio Francisco dos Reis fabricou pequenas e toscas canoas ali mesmo em suas margens e, com alguns índios e colonos, desceu o rio. Essa aventura teve início no porto da Chapada, e terminou em São Luís, capital da Província. Grajaú foi construída e conquistada com o objetivo puramente lucrativo, ou seja, econômico, sendo assim toda a sua história está intensamente ligada a sua produção econômica (MAGALHÃES 1989).

Considerações Finais

Quando descoberta a navegação do Rio Grajaú e conseqüentemente, a ligação do sertão com a metrópole, várias sesmarias foram compradas e logo começou a povoação daquelas paragens, implantando-se fazendas para a pastagem dos rebanhos de gado e cavalo, atividade esta que se tornaria a principal fonte geradora de economia do Porto da Chapada, sendo que até hoje tem papel importante na economia, gerando empregos e movimentando recursos.

Grajaú era a cidade que abastecia todo o sul maranhense, entre outros estados, sendo que sua economia e suas famílias giravam em torno das benesses do rio e do gado, tendo como meio de transporte canoas e lanchas (batelões). No inverno, usavam-se os batelões que traziam sacas de produtos para estes sertões, o sal sendo o maior produto comercializado neste entreposto, pois necessário para o consumo humano e do gado e vendido em saca de quarenta kg, por quinhentos réis cada, como também o açúcar o café, a farinha, o querosene, a bolacha e o arroz, entre outros, recebendo anualmente mais de duzentos contos de réis em fazendas secas e molhadas, tudo demorando mais ou menos três ou quatro meses para chegar, sendo que os produtos eram encomendados com um ano de antecedência. Já no verão, quem fazia este trabalho eram os vareiros, que, em canoas, subiam e desciam o rio, demorando normalmente de quinze a vinte dias, fazendo, assim, o tráfego dos produtos (MEIRELHES 1980).

Já em meados de 1930, este rio, que tanto beneficiou a cidade, começava a dar indícios do desfalecimento da sua navegação. Todavia a população de Grajaú mantinha a esperança de um futuro promissor, agora embalada no sonho do progresso econômico pela exploração de

suas riquezas minerais e pesqueiras, além da agricultura.

Construída e conquistada com o objetivo puramente econômico, Grajaú tem uma história intensamente ligada a produção econômica. Sendo assim, considerada uma das cidades que mais cresce economicamente no Maranhão, ela faz parte da mais nova fronteira agrícola do mundo, o Matopiba. Seu PIB, em 2012, chegou a mais de 500 milhões de reais, segundo dados do IBGE.

Na Piscicultura, temos um grande sortimento e diferenciado de peixes, como é o caso do: mandubé, mandi, surubim, piau, cumaru, sardinha, Curimatá, corvina, piranha, corró, cari e variadas piabas. Tão importante é essa cultura para Grajaú, que, antigamente existia um lugar com o nome de Rua da Tarrafa, em homenagem aos pescadores que ali moravam e de toda a cidade, lugar este chamado hoje de Rua Patrocínio Jorge.

Antes da cheia do rio, ocorre a piracema, época de proteção e reprodução dos peixes. A proibição da pesca nesse período tem o objetivo de, após o fim da cheia, o rio ficar bastante abastecido de peixes. Existe, há oito anos, uma colônia de pescadores que congrega as pessoas que vivem deste comércio grajauense, produzindo, todo mês, 2 mil kg de peixe.

Do rio para os criatórios, o peixe passou a incrementar a economia do setor primário, como atividade profissionalizada. No projeto Boa Vista, oitenta famílias estão dedicadas à criação de peixes. Em duzentos tanques, são produzidas trezentas toneladas a cada mês. Na comunidade do Baixão, os produtores já chegam na casa de dez toneladas por safra. Além desses projetos comunitários, muitos empresários e produtores individuais exploram essa atividade.

Os rios são recursos naturais utilizados pelo homem para benefício próprio, assim a construção de cidade quase sempre ocorre nas margens de rios por oferecer recursos aquáticos bem como beleza a zona urbana, porém devido à má utilização deste as ações antrópicas acabam causando uma degradação neste ambiente. A navegação no rio Grajaú refletiu-se sobre a importância para a circulação de pessoas e mercadorias no Maranhão a partir de fragmentos de memória dos vareiros.

Referências

ALMEIDA, Cândido Mendes de. **A Carolina ou a definitiva fixação de limites entre as Províncias de Maranhão e de Goiás**. Imperatriz: AIL, 2007.

ABREU, J. Capistrano de. **Capítulos da história colonial**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982.

ARRUDA, José Jobson de A. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980.

BEZERRA, Edimilson Rosa, **O GRÃO E O CASCO**: representações e práticas da colonização no sul do Maranhão na primeira metade do século XIX. Goiânia, GO: Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2010.

COUTINHO, Márcio Augusto Vasconcelos. **Grajaú**: um estudo de sua história. São Luís: Edigraf, 2006.

FRÉMONT, Arman. **A região, espaço vivido**. Coimbra: Livraria Almedina, 1980.

GUIMARÃES, Alberto Passos. **Quatro séculos de latifúndio**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

IBGE (2002). «Área territorial oficial». **Resolução da Presidência do IBGE de nº 5 (R.PR-5/02)**. Consultado em 07 de dezembro de 2019.

IBGE (1959). «Histórico». **Resolução da Presidência do IBGE de nº 5 (R.PR-5/02)**. Consultado em 07 de dezembro de 2019.

LISBOA, João Francisco. **Obras de João Francisco Lisboa**, tomo 3, pp. 174-176. 1866

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.

MEIRELES, Mario Martins. **História do Maranhão**. ed. Fundação de Cultura do Maranhão: São Luis, 1980

NETTO COELHO, Eloy, História do sul do Maranhão. **Terra vida, homens e acontecimentos, Belo Horizonte: São Vincente, 1979.**

NEVES, Zanoni. **Navegantes da integração: os remeiros do rio São Francisco**. Belo Horizonte: São Vincente, 1979.