

ENFRENTADO A LAMA E ÁGUA: A difícil situação de trabalhadores do Delta entre os anos 60 e 70 e suas agruras ao levar os produtos até o centro de Parnaíba

Daniel S. Braga¹

Resumo

Esse artigo dialoga com memórias de trabalhadores dos rios e dos mangues do povoado de Morros da Mariana entre os anos de 1970-1980. Esse local sofria com o isolamento, a ausência de estradas, rede elétrica, água encanada etc. Transportes não entravam por aquelas paragens, obrigando os moradores a se deslocarem a pé ou no lombo de animais até o centro de Parnaíba. Chegando na Ilha Grande de Santa Isabel, o rio Igarapu era um obstáculo a ser vencido. Nota-se, portanto, a interdependência entre ilhas e centro/cidade. Os trabalhadores relembram as travessias, as caminhadas, e dão ideia da importância do mercado para os ribeirinhos dentre as décadas estudadas.

Palavras-chave: Trabalhadores; memória; mercado

Abstract

This paper discusses memories workers rivers and Mariana of Morros village of mangroves between the years 1970-1980. This place suffered from isolation, lack of roads, electricity, running water etc. Transport not entered by those stops, forcing residents to move on foot or on animals tenderloin to the center of Parnaíba. Arriving on the Big Island of Santa Isabel, the river Igarapu was an obstacle to overcome. Note, therefore the interdependence of the islands over the cities, especially to market. Workers recall the crossings, walks, and give us an idea of the importance of the market for riverine among the studied decades.

Keywords: Workers; memory; market

¹ Graduado em História pela Universidade Estadual do Piauí (UESPI). Mestre em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). Professor da rede pública de ensino (SEDUC-Parnaíba). daniel-phb.historia@hotmail.com

É fato que existe grande dependência das ilhas em relação ao centro das cidades. Essa interdependência, melhor dizendo, se estende sobretudo ao mercado, local onde os ribeirinhos abastecem com produtos agrícolas e pescados. Ao longo da história, as ilhas que compõem o Delta sempre necessitaram do centro de Parnaíba. Pois, como afirma Beijamin Santos (2014, p. 10), memorialista e dramaturgo parnaibano, “o centro de Parnaíba é a própria Parnaíba: lá tinha dois cais, uma estação de trem, as igrejas, praças e hospitais, os consultórios médicos, as farmácias, escritórios e armazéns”. “Já o resto”, referindo-se aos subúrbios e bairros distantes do centro, “não era cidade para ninguém”, alerta Luiza, personagem do romance *Beira Rio Beira Vida*, de Assis Brasil.

Renato Castelo Branco (1981, p. 20) registrou nas suas *Memórias* que “em torno de um centro imponente estendiam-se os bairros proletários, uma enorme cinta de palhoças e casebres, em que as ruas não eram calçadas, não haviam jardins e nem praças arborizadas, onde os fios elétricos não chegavam”. A cidade, como se vê, se restringe, na maior parte das vezes, ao centro; enquanto isso, nos bairros afastados, as pessoas sobrevivem ao avesso da vida, sem calçamento, água encanada, praças e jardins. Entre as regiões periféricas de Parnaíba nos deparamos com o Povoado Morros da Mariana¹, localizado no interior da Ilha Grande Santa Isabel, fronteira de

¹ Morros da Marina era um povoado que ficava no interior de Ilha Grande de Santa Isabel, bairro de Parnaíba. Recebeu esse nome por causa de sua desbravadora, Dona Mariana, que em meados do século XVII se fixou na Coroa do Delta e sobreviveu do cultivo de batatas. Em 1994 esse povoado é desmembrado de Parnaíba e elevado à categoria de cidade com a denominação de Ilha Grande/PI. Sua população é estimada de 9211 habitantes, segundo o último censo. Possui uma área de cerca de 134,32 Km². É conhecida por ser uma das portas de entrada para o Delta do Parnaíba.

Parnaíba, cercado por rios, mangues, cajueiros e dunas. Entre os anos 70 e 80 grande parte dos moradores sobreviveram da pesca, lavoura, extração de crustáceo e artesanato.

Nas primeiras décadas de do século XX, Parnaíba, a princesa do Igaracu, caminhava rumo ao progresso: embelezando-se, expandindo suas linhas férreas, estradas, interligando-se com outras cidades. O povoado, por outro lado, sofria com o isolamento, a ausência de estrada, eletricidade, água encanada etc. Transportes não entravam por aquelas paragens. Além da ausência de estradas, nem mesmo pontes havia, obrigando as pessoas a se deslocarem a pé ou no lombo de animais até o centro da cidade. Chegando a fronteira, o rio Igaracu era um obstáculo a ser vencido. A propósito, o rio tornou-se um obstáculo natural que impediu o avanço arquitetônico de alcançar a Ilha Grande de Santa Isabel e tantos outros povoados.

Os trabalhadores contentavam-se com as veredas de chão batido, abertas pela inquietação das caminhadas diárias em meio aos matagais e carnaubal. No inverno, essas viagens eram um “verdadeiro Deus nos acuda”, de tanta água e lama que transbordava pela planície, dificultando a locomoção. No entanto, essas dificuldades não impediam os trabalhadores de se deslocarem até o mercado no intuito de venderem seus produtos. É sobre essas dificuldades que fala o *Jornal do Piauí*, em uma reportagem de 1972, em que fazia a cobertura da inauguração da estrada Morros da Mariana/Parnaíba:

Os trabalhadores tinham que enfrentar a lama e água, também para levar seus produtos ao mercado da cidade de Parnaíba. Tinham que sair de casa pela madrugada e somente retornavam à noite, em vagarosas canoas, ou a pé, dentro da lama, exa-

tamente porque tinham necessidade de vender aquilo que produziam e trazer da cidade o indispensável para vida na Ilha. Os estudantes tinham que caminhar exatamente 7 quilômetros de caminhada. Além disso, eram obrigados a enfrentar as águas e a lama, com a farda do colégio na cabeça e com água na cintura. Era uma verdadeira situação de promiscuidade (JORNAL DO PIAUÍ, 1972, p. 20).

Na mesma reportagem, o governador da época, diz “não esquecer de sua infância vendo aquele povo lutar contra a natureza”. Ressalta, também, a importância do povoado para economia de Parnaíba. Não esqueceu de agradecer ao presidente Garrastazu Médici e “sua política sadia desenvolvida através da Revolução de 1964”. Alberto Silva² conclui dizendo que “não pode continuar a ver aquele povo atravessar diariamente a lama e a água para levantar seus produtos a fim de abastecer Parnaíba e não deixar que a segunda cidade do Estado entrasse em colapso total” (Jornal do Piauí, 1972, p. 20). Nota-se, de acordo com a reportagem, que o povo vivia em estado de promiscuidade, ao passo que o governador, como conhecedor da ilha, narra o sofrimento do povo e fala da importância da estrada para a comunidade.

Até os primeiros anos de 1970 era complicado chegar tanto ao litoral

quanto se deslocar dos povoados até o centro de Parnaíba. Tudo porque, como já foi dito, não havia estradas. Veículos, só os de pequeno porte. Afora que, sem pontes, as pessoas se viam obrigadas a atravessar o rio com ajuda de embarcações movidas a força do remo. Dessa forma, o Porto das Barcas, logo cedo, era movimentando por inúmeros pescadores, catadores de caranguejo, estivadores, comerciantes em geral que procuram o mercado público no intuito de comercializarem seus produtos. Sobre isso, Antonio R. Ribeiro, no livro *Parnaíba: presente e passado*, um misto de análises e memórias, redesenha o movimento dos trabalhadores de manhã cedo no Porto Salgado:

Cedo da manhã começava a movimentação no Porto Salgado, quando chegavam os barcos trazendo os pescadores, os catadores de caranguejos, vendedores de frutas, estivadores e consumidores diversos. Os produtos que chegavam cedo ao porto destinavam-se ao mercado para serem comercializados. Por muito tempo pode-se ver essa atividade rotineira fazer parte do dia-a-dia do Porto Salgado. Era um ponto de visita pública muito preferido pois tinha atrativos para quem gostava de novidades, visto que constantemente chegavam barcos de outras cidades, estados e até países distantes (RIBEIRO, 2003, p. 105).

45

² João Alberto Silva, nascido em 10 de novembro de 1918, natural de Parnaíba, formou-se em Engenharia mecânica, Civil e eletricitista, pela Universidade Federal de Itajubá, depois de alguns anos na carreira política, foi indicado, em 1970, pelo então Presidente da República Emilio Garrastazu Médici ao cargo de Governador do Piauí, sendo governador do Estado mais uma vez em 1986 dessa vez pelas eleições diretas, seguido de uma eleição vencida para deputado federal em 1994 e em 1998 para Senador do Estado, faleceu em pleno exercício da atividade política no ano de 2009.

Entretanto, como lembra Halbwachs (1990, p. 67), “ao lado da história escrita há uma história viva que se perpetua e se renova através dos tempos e da memória”. Vamos, assim, analisar como as memórias dos trabalhadores lembram e representam essas viagens. Começaremos com o Sr. Raimundo

Nonato³, mais conhecido como Guajiru, catador de caranguejo. Depois de extrair os crustáceos se corria até Parnaíba, seja a pé ou com auxílio de animais, para vender os produtos. Em meados dos anos 60, “caiu uma chuva tão grande que saiu rasgando tudo. Era tanta água que nosso jumento escorregou num buraco e estava prestes a morrer a afogado”, diz o trabalhador. Conta o caranguejeiro que ficou desesperado e saiu gritando os viandantes que passavam naquele momento: “corre pessoal que meu jumento está morrendo”. Com muito esforço conseguiram salvar o animal, mas parte da mercadoria foi comprometida, o que não impediu sua ida até o mercado.

Aliás, os pescadores artesanais associam a cidade ao mercado, lugar onde vendem seus produtos e adquirem mantimentos (sal, arroz, óleo a carne etc.). Se por um lado não usufruíam alguns espaços da cidade (cinema, casino praças e jardins), por outro, o mercado era praticado diariamente, já que todos tinham trânsito livre, independente do lugar e origem social. O Sr. Raimundo Roque, pescador, mais conhecido com Sessenta, se refere a Parnaíba como o centro e o mercado, espaço que era obrigado a ir quase toda a semana. Quando perguntado sobre o que lembrava dessas viagens, prontamente falou do quanto o povoado necessitava de Parnaíba. Não esquece, porém, das mulheres com seus balaios na cabeça com caju, murici e as caminhadas durante a madrugada. No decorrer do percurso, existiam lugares para descansar e tomarem o último fôlego que os levaria até as margens do rio Igarauçu, limite natural que os separa do centro da cidade.

Aqui era um interior velho, meu filho. Não tinha ônibus, não. Não tinha nem estrada, só tinha um caminho de terra mesmo. Muitas pessoas iam daqui pra Parnaíba caminhando. Olha rapaz, pra você vê, tempos atrás se via aquelas pobres mulheres que moravam naqueles lados da Cana Braba, né, com seus balaios na cabeça, cheios de caju, murici e tantas outras coisas pra vender na Parnaíba. Eles botavam aquele balaião na cabeça e chinelavam às três horas, quatro da madrugada, se jogavam nesses caminhos aí. Quando chegava no Bairro Vermelho se descansavam um pouquinho. Aí quando dava lá para as quatro horas se botava o balaião na cabeça de novo, aí partiam pra Parnaíba. Aí quando se chegava lá no Porto Salgado, né, iam esperar por um passador. Não tinha ponte ainda não, viu, se pagava uma passagem pra poder atravessar o rio de canoa, meu filho. E era na vara, sabia! Eles iam aqui, oh, na polpa, né, vareando aqui, empurrando aquela canoa até quando chegava do outro lado. Aí quando chegava do outro lado pegava o balaião de coisas, né, botava na cabeça e levava pro Mercado. Era uma vida sofrida, meu filho⁴.

A intenção de todos esses esforços era chegar o mais cedo possível no mercado. Antes tinham que esperar o “passador”, homem responsável por atravessar os trabalhadores até o outro lado rio. O Sr. José Lino, pescador e catador de caranguejo, conta que desde pequeno faz essas travessias, pois sempre ajudou sua mãe que vendia junco, frutas e pescados no mercado. Suas memórias fa-

³ ROCHA, Raimundo Nonato da Conceição. Entrevista concedida a Daniel S. Braga. Ilha Grande/PI, jan. 2015.

⁴ SILVA, Raimundo Roque. Entrevista concedida a Daniel S. Braga. Ilha Grande/PI, fev. 2015.

lam do quanto essas viagens eram difíceis, sobretudo no inverno, e da importância dos “passadores”, profissionais de grande importância para economia parnaibana. O Porto Salgado, segundo o trabalhador, “era tomado por barcos, lavadeiras, estivadores e um barulho ensurdecedor”. Ao chegar na outra margem, lembra do desespero das pessoas correndo até o mercado na intenção de conseguir o melhor lugar para vender seus produtos.

A minha mãe vivia pelo mato apanhando caju, castanha, puçá, murici, pra levar e vender na Parnaíba. Esse produto a gente levava por aqui, pela Vargem, caminhando mesmo, passando por lamaçal e tudo. Quando era no verão, era bom demais. Agora no inverno era sofrimento. Chegando no Porto Salgado, não tinha essa ponte ainda não, viu, aí a gente ficava esperando o passador horas e horas. Era preciso ficar gritando pra ele vir. Depois a gente atravessava do outro, aí a gente ia até o fim do calçadão, naquele lado ali, onde hoje o pessoal vende roupa, né. Pois é. Ali era assim: botava uma bacia ali, outra acolá, até na ponta da rua. Era o quarteirão ali. Ficava um bocado de mulher com sua bacia de caju, murici, era assim. Hoje não é mais, né. Hoje o pessoal vende é roupa. Olha, era tanta gente ali, que quando a canoa atracava no Porto Salgado, a danação era correr pro mercado pra pegar lugar, de tanta gente que vendia ali. Aquele mercado grande ali, que hoje tá fechado, era o mercado de vender carne, camarão, caranguejo⁵.

Sobre o mercado, tão presente na memória dos trabalhadores, ele ficava próximo à praça Coronel Jonas e atraía

pessoas de vários lugares – principalmente os moradores das ilhas. “Na parte da frente, o mercado de carne e peixe; enquanto que atrás, onde hoje se encontram barracas de confecções, era a área destinada as frutas”. Não faltavam clientes e os roubos, gritos e engodos eram frequentes. Segundo as memórias, entre os anos 70 e 80, “era o mercado mais movimentado da cidade⁶”. Além de ser um espaço de comércio, o mercado era um lugar dos encontros, pois ali se obtinha notícias de parentes e amigos que moravam em outros cantos, trocavam experiências sobre a pesca, a roça, se atualizava das novidades, das fofocas, contavam causos, bebiam cachaça.

Recuaremos um pouco, até as memórias sobre os passadores, ou vareiros. Conta o Seu Abraão, catador de caranguejo, que atravessou o rio Igaracu muitas vezes à nado, já que não tinha paciência de esperar o atravessador e precisava cumprir horário no tiro de guerra. O Seu Vicente Candido diz que “morreram muitas pessoas nessas travessias”. Perguntado como, ele responde que “as canoas iam muito cheias. De quando em vez, caía um indivíduo na água e não voltava pra contar a história”.

No livro *A sereia Mariá*, um apanhado sobre as memórias das comunidades do Delta, deparei-me com o relato de Maria do Socorro, 67 anos, moradora da Vazantinha, artesã e lavradora, que lutou muito para criar seus 11 filhos. Segundo ela, evitava ao máximo ir ao mercado, pois tinha medo que seus filhos morressem afogados, “[...] já que não existia ponte e se atravessava numa canoa que fazia passagem de um lado ao outro”. “Uma vez”, diz ela, “[...] a canoa se alagou e morreram muitas pes-

⁵ LINO, José. Entrevista concedida a Daniel Souza Braga. Ilha Grande/PI, mar. 2015.

⁶ Sr. Julinho. Depoimento concedido a Daniel S. Braga. Ilha Grande, jan. 2015.

soas. Outra vez vi uma senhora morrendo afogada na minha frente, mas não pude fazer nada” (ROCHA, 2014, p 22).

O Seu Sessenta ainda lembra dos homens com suas varas, queimados do sol, feito eles, também trabalhadores do rio, responsáveis por atravessar produtos e pessoas de uma margem a outra. Segundo Raimundo de Souza Lima (1987, p. 13), “a prosperidade de Parnaíba teve origem com à força física dos homens do rio, os conhecidos vareiros, responsáveis por gerar a força motriz que movimentava a economia da cidade na primeira metade do século XX”. Esses sujeitos marcaram a história de Parnaíba, devido suas epopeias que escreveram no cais, seus serviços prestados e pela entrega aos vícios, brigas e paixões.

Sobre a natureza do trabalho, conta o jornalista, que era passado de pai para filho e consistia, basicamente, em apoiar a vara no peito, ao passo que os braços e o corpo cuidavam de impulsioná-la, movimentando, dessa maneira, a canoa. Essa técnica corporal, segundo Raimundo Souza Lima, deixou marcas na altura do peito, considerada pelo cronista como sinal do machismo e de uma vida de sacrifícios que o próprio vareiro desprezava. Completa:

[...] o homem do rio ou o Vareiro propriamente dito foi a pedra angular na formação do império comercial desta região, cabendo-lhe por isto mesmo o lugar de destaque na ação aglutinadora em que de pronto se transformaria(...). O homem fluvial estava na linha, garantindo a presença como fonte alimentadora da energia física na luta com suas barcas e nalguns casos passando até mesmo despercebido no torvelinho de sua faina diária (LIMA, 1987, p 23).

Não só os vareiros possuíam marcas do machismo. Pescadores e carangueiros também possuíam chagas do trabalho, devido às caminhadas até a Parnaíba, em que muitos homens se auto afirmavam como trabalhadores e, ao mesmo tempo, exercitavam suas masculinidades. Os produtos eram levados no ombro, ou cabeça, e o que importava, antes de qualquer coisa, era resistir a dor. Além do mais, percebe-se que, entre os trabalhadores braçais, o status de homem está intimamente ligado ao emprego da força física dentro da atividade profissional que desempenham. Portanto, existia um certo orgulho por, em outras épocas, suportarem levar inúmeros produtos no ombro, sem reclamar nem acusar cansaço. O Seu Antônio Maria narra uma de suas caminhadas até Parnaíba em meados 1970, do esforço, da resistência do corpo:

Senhor, é seguinte, uma vez eu botei uns caranguejos nas costas ali, no Porto do Morro, e soquei nesse caminho. Quando cheguei no meio da Vargem eu botei o calão no chão. Demorou um pouquinho e botei no ombro novamente. Mas parece que cada vez que eu tirava o bicho ficava mais pesado. Senhor, botei no chão de novo. Ai, dessa vez, botei nas costas, e soquei. Cada hora que botava no chão esse troço ficava mais pesado. Pois bem. De Santa Isabel até o porto, eu coloquei umas quatro vezes no chão. Senhor, nesse tempo não tinha ponte, né, quando entrei nessa canoa isso aqui assim (os ombros) estavam em sangue que não podia nem tocar. Quando cheguei no porto Salgado tirei os caranguejos dentro da canoa e sai eu fui logo botando embaixo. Ai eu disse “rapaz, vou pagar alguém pra levar esse calão pra mim, que eu não aguento mais não”. O peso era tão grande que eu estava com o

ombro todo aberto, de dor. Foi quando eu encontrei um véi, o nome dele era Anastácio, e disse “Seu Anastácio, o senhor leva esse calão pra mim”, e ele pergunta “ quantas cordas é? “. aí eu disse “é 60, você pode? “. aí ele disse “rapaz, o difícil é colocar no ombro, estando no ombro eu levo até no inferno”. Então eu joguei os caranguejos no ombro dele. Quando ele dobrou o beco para chegar na praça da Graça, ele gritou “tira dessa desgraça do meu ombro, senão eu jogo esse troço no chão, tira, tira...”. E agora? Botei no ombro, e, passando por cima da dor, cheguei, graças a Deus, até o mercado. Quando botei esses caranguejos chão senti um alívio tão grande, mas, ao olhar pro meu ombro, vi que ele estava todo escapelado, roxo, puro sangue⁷.

O Sr. Antonio Maria conta suas proezas corporais, numa época em que o corpo era forte e viril. Hoje, porém, encontra-se adoentado. Talvez pelo excesso de esforço e trabalho. Curiosamente, numa sociedade marcada pelo trabalho braçal, há uma espécie de valorização da força física e da resistência. As travessias dos Morros da Mariana até Parnaíba serviam, entre outras coisas, para os homens mostrarem força e vigor. As costas doídas e os ombros feridos, ao invés de ser motivo de precaução e cuidado, eram, na verdade, símbolo da bravura e macheza. Como lembra Denise Bernuzzi Sant’Anna (2001, p 43), “[...] os corpos longilíneos, capaz de mostrar agilidade e flexibilidade, especialmente no trabalho, parecem fornecer um atestado de decência e elegância incontestável”.

As caminhadas e o desconforto das travessias do rio Igarapu cessaram

durante os primeiros anos da década de 1970. Nesse período se deu a construção da estrada Morros da Mariana a Parnaíba e, sobretudo, a inauguração da Ponte Simplício Dias. Esta obra foi executada pelo governador Alberto Silva e foi inaugurada numa manhã de sol de 1972. Essa ponte, segundo a professora Maria da Penha (1987, p. 26), “veio satisfazer os anseios da laboriosa gente das ilhas dos férteis povoados do delta do Rio Grande dos Tapuias, e veio facilitar tudo”. Facilitou para o estudante que busca “o pão do saber em Parnaíba”, como “facilitou o turismo”, completa a professora. No entanto, alguns trabalhadores falam do medo ao atravessarem, pela primeira vez, a ponte, e, alegam, “que o governador a construiu porque facilitaria o acesso as suas fazendas na ilha”, somente.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Livros e Fontes hemerográficas

- BRASIL, Assis. **Beira Rio Beira Vida**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1970.
- CASTELO BRANCO, Renato. **Tomei um ita no Norte (Memórias)**. São Paulo: LR Editores, 1981.
- HALBAWACHS, Maurice. **Memória Coletiva**. São Paulo: Edições Vértice, 1990, p. 54.
- LIMA, Raimundo de Souza. **Vareiros e outras histórias**. Parnaíba: (Edição do autor), 1987.
- RIBEIRO, Antonio Rodrigues. **Parnaíba: presente do passado**. Parnaíba: Gráfica Ferraz, 2003.
- ROCHA, Francinalda M. Rodrigues. **Cassimiro Pedral: Recorte de Memória**. Parnaíba: SIEART, 2014.
- SANT’ANNA, Denise Bernuzzi de. **Corpos de Passagem: Ensaio sobre a Subjetividade Contemporânea**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.
- SANTOS, Benjamin. *O centro era a Parnaíba*. In. **Bembém**. Parnaíba, nº84, dez. 2014, p. 10.

⁷ Sr. Antonio Maria. Depoimento concedido a Daniel Souza Braga. Ilha Grande, mar. 2015.

SILVA, Maria da Penha Fonte e. **Parnaíba, minha Terra**. Parnaíba: [edição da autora], 1987, p. 26.

Uma estrada para o Morros da Mariana. **Jornal do Piauí**. Teresina, 29 de fev. 1972, p. 20.

Fontes Orais

Sr. Antonio Maria. **Depoimento concedido a Daniel Souza Braga**. Ilha Grande, mar. 2015.

LINO, José. Entrevista concedida a Daniel Souza Braga. Ilha Grande/PI, mar. 2015.

Sr. Julinho. **Depoimento concedido a Daniel S. Braga**. Ilha Grande, jan. 2015.

ROCHA, Raimundo Nonato da Conceição. **Entrevista concedida a Daniel S. Braga**. Ilha Grande/PI, jan. 2015.

SILVA, Raimundo Roque. **Entrevista concedida a Daniel S. Braga**. Ilha Grande/PI, fev. 2015.