

OS "VAREIROS" DO RIO PARNAÍBA

HUMBERTO DE CAMPOS.

Não deve surpreender a ninguém a presença, nas páginas do Boletim Paulista de Geografia, do nome saudoso de um homem de letras, que ocupa lugar de destaque entre os mais ilustres prosadores brasileiros e que jamais sonhou em fazer Geografia. É que existe uma literatura geográfica, nascida sem qualquer intuito científico, mas que fornece inestimáveis subsídios ao melhor conhecimento da geografia regional. Por isso mesmo, ao lado de estudos puramente geográficos, devem figurar em nossas estantes obras de Alberto Rangel, Ferreira de Castro, Gustavo Barroso, José Américo de Almeida, José Lins do Rego, Afrânio Peixoto, Jorge Amado, Guimarães Rosa, Monteiro Lobato, Valdomiro Silveira, Virgílio Várzea, Simões Lopes Neto, Vianna Moog, Visconde de Taunay, Americano do Brasil, Carvalho Ramos e tantos outros, que abordaram temas da vida regional brasileira.

O que se vai ler figura nas "Memórias Inacabadas" (Liv. José Olímpio, 1935), deixadas pelo grande escritor maranhense.

O transporte de cargas, no Parnaíba, é feito em barcas de grande largura e pequena profundidade. Embarcações para os rios de pouca água, chamam estas a atenção do viajante para a solução que os armadores fluviais encontraram, com elas, para o seu problema comercial. De ferro ou de madeira, fabricadas nos estaleiros ingleses ou saídas das oficinas caboclas, nas cidades ribeirinhas, dão elas a idéia de "icebergs" escuros, descendo, ou subindo, a correnteza mórena. Para compensar a falta de espaço no bôjo raso, exageram os proprietários o seu carregamento no sentido da altura. As bordas da barca não saem da água senão uns quatro dedos, no centro, e apenas uns trinta centímetros, na pôpa e na proa. Mas a montanha de couros, de sacas de algodão, de cêra de carnaúba e de outros produtos da região, eleva-se quatro, cinco, às vezes seis metros, acima do nível do rio. A embarcação desaparece quase, dando a impressão de que a sua carga viaja sózinha, rumo ao litoral. E o mesmo acontece quando sobe, levando os produtos da indústria civilizada para o conforto precário dos homens do alto sertão.

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. Mas, é preciso contemplar estes heróis obscuros e anônimos na sua faina para admirá-los. De um lado e de outro da barca, orlando a montanha de carga, estende-se um pequeno caminho de dois palmos de largura, e que vai do convés da proa ao da pôpa. É o caminho do *vareiro*... É a passagem dos tripulantes de bronze ou de ônix, que, com a robustez hercúlea do seu peito, levam aquelas toneladas de carga, no valor de centenas de contos, de Floriano a Parnaíba, rio abaixo, ou de Parnaíba a Floriano, rio acima, através centenas de léguas, vencidas penosamente.

Seminus, tendo apenas, entre a cintura e a coxa, um calção de zuarte ou de estôpa, molambo que os mendigos recusariam, resto de uma calça ou de um saco, a musculatura à mostra, o *vareiro* é o pária soturno e heróico daquelas paragens. Dante não imaginou, jamais, para os seus réprobos, um círculo do Inferno em que se registasse a pena daquele suplício calado. Três, quatro, de cada lado da barca, munido cada um de uma vara que mede seis ou sete metros, e tão sólida que o seu peso é, já, suficiente carga para um homem, os *vareiros* vão, lentamente, passo a passo, um distante do outro, até à tólda de 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 pôpa. Eles caminham para trás, como quem volta para o lugar de onde veio. A embarcação caminha para a frente, avançando sempre. Cada passo que eles dão, regressando, a barca, na sua ascensão pesada, rio acima, conquista outro, para diante. Chegados à pôpa, retiram da profundidade a vara em que se apoiavam. Dirigem-se, de novo, para a proa. E, de novo, repetem a caminhada vagarosa e monótona, fazendo sempre o mesmo passo, naqueles quinze ou vinte metros de convés estreito. E a embarcação sobe o Parnaíba, de modo quase imperceptível. A água, na sua viagem para o oceano, chia docemente na proa de madeira ou de ferro, que a corta com preguiça. 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.

O trabalho do *vareiro* não pode ser mais triste, mais monótono. As tábuas, ou o ferro, em que pisa, são sempre os mes-

mos. É sempre o mesmo caminho que faz, movendo os seus passos vagarosos e medidos. A margem do rio modifica-se, é verdade. Mas, além de ser o rio sempre o mesmo, para vencer um “estirão” são necessárias duas horas. Ele sobe, assim, o Parnaíba, caminhando para trás. O rio todo, de Amarração ao último ponto navegável, quatrocentos quilômetros acima, é medido, dêsse modo, dezenas de vèzes, pelo seu passo. É êsse, no mundo, o seu castigo. Foi essa, no berço, por ter nascido nas proximidades do rio, a sua condenação.

E essa faina não é apenas diurna. Sendo longa a viagem, que demora às vèzes um mês, é preciso empurrar a embarcação dia e noite. E, assim, o *vareiro* lá está no seu posto, fazendo o seu pequeno caminho sôbre o estreito passadiço de tábuas ou de ferro, à chuva e ao sol, sob a tempestade, tiritando de frio ou sob a canícula, o dorso estalando às chicotadas de fogo do céu. O dia morre. Surgem as estrêlas. E o *vareiro*, curvado sôbre a vara cravada no rio, marcha, vagaroso, fazendo, solitário, viagens de centenas de léguas, naquele caminho que não mede uma centena de passos. Às vèzes, canta baixinho, em toada triste, uma cantiga saudosa e dorida, que trouxe do seu povoado ribeirinho. Quase sempre, porém, a sua canção é apenas um gemido, um lamento longo, a expressão de um esforço dos seus músculos. Atira a vara ao rio. Finca-a na areia. Firma o peito na outra extremidade. E grita, soturno e maguado:

— U-u-u-ôôôôi...

E continúa a caminhar em silêncio, no rumo da pôpa.

Na descida, com as águas baixas, o trabalho é quase o mesmo. A água não tem fôrça para carregar a barca, e é preciso que o *vareiro* a auxilie, pelo canal estreito e traiçoeiro. No “inverno”, porém, é menor o trabalho, mas é maior o perigo. A água, impetuosa e vermelha, trazendo na viagem o barro de tôdas as ribanceiras lambidas e desmoronadas na passagem, tem a velocidade das torrentés. Carregada pelo rio, a barca se precipita, como se quisesse chegar mais depressa que êle. O *vareiro* não tem o trabalho de empurrá-la, de impeli-la; mas tem o de defendê-la. Na velocidade com que desce os estirões, a embarcação vem, nas curvas do rio, de encontro às margens. E, então, é a vez do *vareiro* impedir o choque: lança a vara de encontro à ribanceira, ou ao fundo da água. A vara curva-se, estala. Às vèzes quebra-se, atirando o homem à correnteza; às vèzes, porém, o ergue no ar, suspende-o, atirando-o, como um boneco esfarrapado e sujo, sôbre a montanha de carga. O *vareiro* vomita sangue. Faz mais uma ou duas viagens. Emagrece. A febre, que o visitava cada

ano, torna-se a sua companheira de cada dia. Desembarca, para curar-se. Toma um ou dois remédios caseiros. Sustenta-se com as esmolas que lhe dão, no povoado em que agoniza. E morre, indo fecundar com a sua carne mortificada, ou com os seus ossos, as ribanceiras do rio, que as águas avolumadas cobrirão nas enchentes do próximo "inverno".

Assim vive, prêso à sua vara, empurrando a sua barca rio acima, ou defendendo-a, rio abaixo, o *vareiro* do Parnaíba. E assim morre.