

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
DOUTORADO EM HISTÓRIA E CONEXÕES ATLÂNTICAS: CULTURAS E  
PODERES

MANOEL DE JESUS BARROS MARTINS

**Vidas em nós:** Histórias conectadas com o porto da Raposa, em São João Batista/MA

**SÃO LUÍS**  
2024

# **MANOEL DE JESUS BARROS MARTINS**

**Vidas em nós:** Histórias conectadas com o porto da Raposa, em São João Batista/MA

Tese apresentada ao Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Maranhão, como exigência para a obtenção do Grau de Doutor. Área de Concentração: História e Conexões Atlânticas: Culturas e Poderes.

Linha de Pesquisa: Linguagens, Religiosidades e Culturas.

Orientador: Prof. Dr. Ítalo Domingos Santirocchi

**SÃO LUÍS**  
**2024**

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).  
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Martins, Manoel de Jesus Barros.

VIDAS EM NÓS : histórias conectadas com o porto da Raposa, em São João Batista/MA / Manoel de Jesus Barros Martins. - 2024.

403 f.

Orientador(a): Ítalo Domingos Santirocchi.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em História/cch, Universidade Federal do Maranhão, Ufma, 2024.

1. Baixada do Maranhão. 2. Porto da Raposa. 3. São João Batista. 4. Memórias. 5. Representações. I. Santirocchi, Ítalo Domingos. II. Título.

MANOEL DE JESUS BARROS MARTINS

**VIDAS EM NÓS: histórias conectadas com o porto da Raposa, em São João  
Batista/MA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da  
Universidade Federal do Maranhão, como requisito parcial para  
obtenção do Grau de Doutor. Área de Concentração: História e  
Conexões Atlânticas: Culturas e Poderes.

Linha de Pesquisa: Linguagens, religiosidades e culturas.

Orientador: Prof. Dr. Ítalo Domingos Santirocchi

Aprovada em 18/06/2024

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Ítalo Domingos Santirocchi – Orientador (UFMA)

---

Prof. Dr. Pedro Vilarinho Castelo Branco (UFPI)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cristiane Pinheiro Santos Jacinto (IFMA)

---

Prof. Dr. Antonio Evaldo Almeida Barros (UFMA/UEMA)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Pollyanna Gouveia Mendonça Muniz (UFMA)

---

Prof. Dr. Marcelino Silva Farias Filho (UFMA)  
Suplente

---

Prof. Dr. Victor de Oliveira Pinto Coelho (UFMA)  
Suplente

### **Dedicatória**

**Dedico esta contribuição acadêmica às mulheres e aos homens, que devotaram parte do viço de suas existências para dar vida, concretude e sentido ao porto da Raposa.**

## AGRADECIMENTOS

Gratidão é uma virtude por meio da qual se completa uma prática fundada em gestos (nem sempre perceptíveis).

Meus agradecimentos iniciais são para Deus, a razão de nossa existência.

Devoto meus agradecimentos especiais aos profissionais que, com muita competência, constroem, com credibilidade, o Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Maranhão – História e Conexões Atlânticas: Culturas e poderes, o qual vem possibilitando formação acadêmica de alto nível.

Às docentes e aos docentes do PPGHIS e do DEHIS, que, direta ou indiretamente, me estimularam e me apoiaram ao longo da realização desta pesquisa transformada em tese.

Aos professores doutores Victor de Oliveira Pinto Coelho e Ítalo Domingos Santirocchi, meus orientadores, sem os quais não teria levado a cabo este trabalho.

Às companheiras e aos companheiros da Turma de Doutorado do PPGHIS 2019 e de outras com os quais convivemos no cumprimento de disciplinas ou outras atividades, pelo carinho e apoio de cada qual e pelo aprendizado constante.

Ao amigo (e chefe) Wagner Cabral da Costa, que sempre a mim dedicou palavras de estímulo e de segurança, e dispensou apoio irrestrito.

Às pessoas que dedicaram parte do seu tempo para revisitar suas memórias e contribuírem com lembranças íntimas da construção de suas vidas profundamente conectadas com o porto da Raposa: Aderson dos Santos Jacinto; Américo de Jesus Soares Araújo; Antônio Sousa Bastos; Antônio Guilherme Serra Neto; Arão Lima Cordeiro; Aureliano de Oliveira Silva; Bonifácio Costa Frazão; Dilvan Teixeira Gomes dos Santos; Dionísio Araújo; Domingos Barros Martins Lindoso; Elirdes Assunção Costa; Francisca Assunção Frazão; Francisca Rosa Barros Martins; Manuel Ferreira de Serra; Miguel Sousa Martins; Paulo Silva Pinto; Raimundo Martiniano Nunes; Raimundo Sousa Martins e Sebastiana Matos Aroucha.

Às inúmeras pessoas que me permitiram, mesmo informalmente, a oportunidade de interação em diálogos a respeito do porto da Raposa: Mariana Martins Bastos; Herbeth Figueiredo Ferreira, Marcelo Costa, Manuel Castro, Dulcimar Diniz, Rosângela Mota, Edith Loreto, Saulo Correia, Manoel Pinto Castelo Branco, Euclides Silva Pinto Junior,

Raimundo Cutrim Correa, Luiz Raimundo Costa Figueiredo, Valdeci Silva Assunção, Hermerson Carvalho Abreu.

Ao universo de discentes dos cursos de História e de Turismo, da UFMA, com os quais tive a felicidade de compartilhar os itinerários da investigação sobre o porto da Raposa.

Aos servidores do Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) e da Biblioteca Pública Benedito Leite (BPBL), representados pelas diretoras Vilma Teixeira de Castro e Aline Carvalho do Nascimento, sempre solícitos às requisições da pesquisa, em que pese as condições de trabalho desfavoráveis recorrentes nesses organismos de fundamentais para a preservação e disseminação da memória maranhense.

À minha esposa Zezé Sampaio, que me deu sustentação para lutar pelos objetivos almejados, e a meus filhos, Gustavo e Manuella, pelo apoio incondicional. Amor e gratidão, sempre.

A minha mãe (Francisca Rosa Barros Martins) e meus irmãos (José Pantaleão, Maria da Natividade, Abimael, Vanuza, Maria de Fátima, Sandra Tatiana, Jacob e Maria Vitória, bem como Uílame, Cláudio de Jesus e Tomaz, *in memorian*), pelo incentivo constante, para que eu fizesse história fazendo História.

A Raimundo Marques Figueiredo Sobrinho e Maria da Assunção Costa Mota (*In memorian*), pelo abrigo carinhoso em São João Batista, quando vivi a primeira, embora curta, diáspora, para dar continuidade aos estudos primários e ginasiais, insuficientes no povoado natal.

A José de Ribamar Costa Barros e Olinerres Nunes Barros, que me abrigaram como filho em seu lar ludovicense, quando o êxodo me infligiu viver na capital estadual em diáspora prolongada, na qual prossegui os estudos ginasiais, médios e superiores.

Agradecimentos especiais a meu pai José Sousa Martins (*In memorian*), a meu padrinho e professor primário Eliurdes Santos Vieira (*In memorian*) e a meu tio Bento Costa Barros. Esses cidadãos construíram suas vidas dedicando-se ao enfrentamento de batalhas continuadas em prol da educação popular.

Com eles aprendi (e testemunhei) que a Educação **É** ... e salva!

**Epígrafe**

**Vidas em nós são aquelas gestadas e paridas de práticas ordinárias e cotidianas que entrelaçam, dão liame e transformam lugares ermos, indistintos e anônimos em localidades com a qualidade de substantivo próprio, como o porto da Raposa.**

**Manoel de Jesus Barros Martins**



## RESUMO

O presente trabalho se configura como um estudo sistemático da entrada em cena e da performance do porto da Raposa, em São João Batista, na Baixada Maranhense, entre os anos de 1940 a 1980, quando ele se destacou como o ancoradouro com maior dinamismo dentre aqueles existentes nessa região e se constituiu como o elo conector de crescentes fluxos de pessoas e de mercadorias em circulação entre as zonas produtoras nativas e de zonas de produção industrial exógenas. Estuda-se facetas do processo histórico relativo ao município de São Vicente Ferrer, do qual foi emancipado o de São João Batista, em cujo território está incrustado o referido porto. Analisa-se representações de cronistas regionais a respeito da chamada Baixada do Maranhão. Desenvolve-se uma narrativa relativa ao porto da Raposa em movimento e seus limites, baseada em representações hauridas da exegese dos depoimentos de personagens nele interagentes cotidianamente como profissionais de variadas áreas do mundo do trabalho conexas ao ambiente portuário. Para tanto, admite-se como aporte teórico a definição de Mundo Mediterrâneo, de Fernand Braudel (1983/4), para quem a maritimidade produz intrincadas redes de conexão entre o local e o global, além de contribuições da História Cultural, vindas de Roger Chartier (1989), para o qual harmonia e/ou discordâncias entre práticas e representações permitem aproximações com a complexidade do vivido pelos sujeitos objeto de estudo. Utiliza-se a memória como fonte histórica de pleno valor, tal como preconizaram Marieta de Moraes Ferreira e Janaína Amado (2005). Foram utilizadas como fontes cruciais para a pesquisa: bibliografia maranhense em geral; produção intelectual de cronistas oriundos da Baixada do Maranhão; jornais maranhenses; e depoimentos de profissionais relacionados à atividade portuária em Raposa.

**Palavras-chave: Baixada do Maranhão. Porto da Raposa. São João Batista. Memórias. Representações.**

## ABSTRACT

The present work configures itself as a systematic study of the emergence and performance of the port of Raposa, in São João Batista, in the Baixada Maranhense, between the years 1940 and 1980. During this time lapse, such anchorage stood out as the most dynamic among those existing in this region and constituted itself as the connecting link of increasing flows of people and goods in circulation between native production zones and exogenous industrial production zones. Facets of the historical process related to the city of São Vicente Ferrer, from which São João Batista was emancipated, are studied, in whose territory the aforementioned port is located. Representations of regional chroniclers regarding the so-called Baixada do Maranhão are analyzed. A narrative is developed regarding the movement of the port of Raposa and its limits, based on representations drawn from the exegesis of the testimonies of characters who interact with it daily as professionals from various areas of the work world connected to the port environment. To this end, the theoretical contribution of the Mediterranean World definition by Fernand Braudel (1983/4) is accepted, for whom maritimity produces intricate networks of connection between the local and the global, in addition to contributions from Cultural History, from Roger Chartier (1989), for whom harmony and/or disagreements between practices and representations allow for approximations to the complexity experienced by the under-study subjects. Memory is used as a historical source of full value, as advocated by Marieta de Moraes Ferreira and Janaína Amado (2005). General bibliography of the state of Maranhão; intellectual production of chroniclers from the Baixada do Maranhão; Maranhão newspapers; and testimonies of professionals related to port activities in Raposa were used as crucial sources for this research.

**Keywords: Baixada do Maranhão. Port of Raposa. São João Batista. Memories. Representations.**

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	12
<b>PARTE I - BAIXADA DO MARANHÃO: TRAJETÓRIAS E VISLUMBRES</b>	27
<b>1. BAIXADA DO MARANHÃO: trajetórias</b>	27
<b>2. BAIXADA DO MARANHÃO: vislumbres</b>	40
2.1. Baixadas e litorais em vislumbres literários	40
2.2. Trânsitos aéreos: campos de aviação, aeroportos, rotas, aeronaves	82
2.3. Novidades em trânsito: vozes e ondas de rádio	90
<b>3. A PONTA DE IBIPEUARA DE SÃO JOÃO BATISTA: itinerários vicentino-joaninos</b>	97
3.1. Percursos institucionais vicentino-joaninos	97
3.2. Os campos, a roça, o porto e o mundo: articulações vicentino-joaninas	112
<b>PARTE II - OS FRUTOS DO CHÃO, A RAPOSA E AS UVAS: UM PORTO EM MOVIMENTO E SEUS LIMITES</b>	175
<b>1. A CAMINHO DO PORTO</b>	175
1.1. De terra e de terreiros: gêneros em demanda	175
1.2. Do forno às paredes e telhados: olarias em ato	217
1.3. Entre veredas e caminhos de terra: animálias, burragens, zorras e veículos	223
1.4. Varando campos, baixas e igarapés: vareiros	240
1.5. Um porto, muitas portas: São Luís e suas conexões	251
1.6. Pelas ondas de rádio: avisos e outras conexões	257
<b>2. UM PORTO EM MOVIMENTO</b>	261
2.1. Veias abertas, mundos conectados: Ambude, Raposa, Ponte, Beira e portos de enseadas	261
2.2. Marítimas naves: barcos, lanchas, igarités, canoas e outros	287
2.3. Braços no porto: estivadores, embarcadiços, carpinteiros, calafates, cozinheiros e taifeiros	301
2.4. Nos passos de Hermes: varejistas, restaurantes, ambulantes e outras mercancias	310
2.5. Braços do polvo: a presença estatal	321
2.6. Diversão e pernilongos: bares, jogos, bingos, reis e outras mercancias	333

<b>3. LIMITES DA RAPOSA</b>	337
3.1. Fragilidades em ato: água potável, naufrágios e outros percalços	337
3.2. Raízes em trânsito: migrações, êxodos	349
3.3. “Lá prá dentro dos paus”: fronteiras ebulientes, áreas influenciadas	356
4.4. Atropelamento da Raposa: a MA 014 em trânsito	359
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	
<b>REFERÊNCIAS</b>	

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Porto da Beira, em São João Batista – Acervo Herbeth Figueiredo	217
Figura 2 - Porto da Raposa - Chegada de animais cm carga - Filme Nova Estrela	241
Figura 3 – Caminhão de Quidinho – Acervo de Euclides Pinto Filho	245
Figura 4 - Porto da Raposa - Canoa carregada - Filme Nova Estrela	259
Figura 5 - Porto da Raposa - Canoas esperando da chegada da lancha - Filme Nova Estrela	260
Figura 6 – Porto da Raposa - Canoas carregadas - Filme Nova Estrela	263
Figura 7 – Porto da Raposa - Canoas carregadas - Filme Nova Estrela	267
Figura 8 – Porto da Raposa - Canoas carregadas - Filme Nova Estrela	268
Figura 9 – Porto da Raposa - Descarga de caprinos (bodes) - Filme Nova Estrela	270
Figura 10 – Porto da Raposa - Descarga de passageiros - Filme Nova Estrela	271
Figura 11 – São Luís - Catraieiro em ação - Filme Nova Estrela	276
Figura 12 - São Luís - Lancha atracada no Porto do Desterro - Filme Nova Estrela	278
Figura 13 - Porto da Raposa – Casa de Marciano Castelo Branco, barco ancorado e toras de mangue - Filme Nova Estrela	289
Figura 14 - Porto da Raposa - Arrumação de carga de suínos no convés da lancha - Filme Nova Estrela	294
Figura 15 – Lancha Fátima – Acervo Raul Campos	319
Figura 16 - Porto da Raposa - Lancha Nova Estrela ancorada no trapiche - Filme Nova Estrela	320
Figura 17 - Porto da Raposa - Redes limpas, pés nem tanto - Filme Nova Estrela	322
Figura 18 - Porto da Raposa – Lancha Nova Estrela: toldo superior, passageiros e cofos com galinhas - Filme Nova Estrela	323
Figura 19 - Lancha Nova Estrela - Redes, passageiros - Filme Nova Estrela	324
Figura 20 - Porto da Raposa - Refeição na rede; balaio - Filme Nova Estrela	325
Figura 21 - Porto da Raposa - Estivador carregando telhas para a lancha - Filme Nova Estrela	327
Figura 22 - Porto da Raposa - Estivador carregando telhas para a lancha - Filme Nova Estrela	328
Figura 23 - Porto da Raposa - Casa comercial de Marciano Castelo Branco. Início da estrada em direção a São João Batista - Filme Nova Estrela	336

Figura 24 - Porto da Raposa em movimento: Armazém do Estado trapiche, transeuntes, cargas - Filme Nova Estrela 337

Figura 25 - Porto da Raposa - Armazém do Estado, habitações, trapiche e muitos transeuntes - Filme Nova Estrela 350

**LISTA DE TABELAS**

Tabela I – Taxi Aéreo Aliança – Linhas Regulares	96
Tabela II – Taxi Aéreo Aliança – Linhas Regulares e eventuais	97

**LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 - Capitania de Cumã ou Tapuitapera	33
Mapa 2 – Principais rios maranhenses	35
Mapa 3 - Golfão Maranhense	38
Mapa 4 - Baixada Maranhense e conexões	50
Mapa 5 - Portos no Maranhão 1940/1980	73
Mapa 6 - Porto da Raposa – São João Batista/MA	111
Mapa 7 - Caminhos para o Porto da Raposa	240
Mapa 8 - Portos em São Luís	273



## INTRODUÇÃO

Em 1979, Roberto Machado Júnior<sup>1</sup> roteirizou, fotografou, montou e dirigiu o curta-metragem, intitulado *Nova Estrela*, com duração de 13'33". O roteiro prescreveu o acompanhamento e o registro cênico de uma viagem da lancha Nova Estrela, de propriedade de Juju Gomes<sup>2</sup>, entre os portos de Raposa, localizado no município de São João Batista/MA, na Baixada Maranhense, e de São Luís, a capital estadual. Afora as intervenções de cunho estritamente ficcionais, trata-se de um documento que registra imagens candentes de um dia de movimento ordinário no porto da Raposa. Pela falta de maiores informações acerca da data em que foi gravado, mas consoante as condições ambientais capturadas e a ausência de automóveis de grande porte ao largo do porto, supõe-se que o filme tenha sido desenvolvido em período do ano situado entre o fim da estação das cheias e o início do abaixamento das águas<sup>3</sup>. Ao longo da gravação da peça fílmica, contracenando com atores escalados para a interpretação de papéis referenciais<sup>4</sup>, em meio a passageiros e à tripulação dessa lancha, o diretor fez emergir uma diversidade de personagens cujas vidas estavam indelevelmente conectadas, muito em razão da necessidade de ser utilizado esse elo portuário, quase que com exclusividade, quando urgia que algum deles transitasse em direção a destinos como a capital estadual ou, em sentido inverso, quando buscasse se imiscuir pelo território da Baixada Maranhense. Muitos daqueles que transitavam por esse porto, em qualquer sentido, eram sujeitos desalojados de seus domicílios, em deslocamento motivado pela busca de terras de promessa, de bandeiras verdes<sup>5</sup>, de um lado ou de outro da baía de São Marcos.

Durante o transcurso do filme, Roberto Machado produziu um conjunto de imagens expressivas acerca das fragilidades e dos limites do porto da Raposa, em que pese a importância desse ancoradouro no cenário dos transportes aquaviários

---

<sup>1</sup> Roberto Machado Junior. Rio de Janeiro. Cineasta. Ator de teatro. Autor de séries infantis. Autor e diretor de curtas-metragens.

<sup>2</sup> José Ribamar Gomes. Empresário do setor hidroviário, proprietário de lanchas que operaram na linha conectora do porto da Raposa, em São João Batista, com o porto de São Luís.

<sup>3</sup> Abaixamento: período de minimização das maiores precipitações pluviométricas regionais, mais ou menos a partir do mês de julho, quando se inicia o processo de escoamento, de vazamento das águas dos campos em direção aos cursos d'água conectados às baías imediatas: São Marcos, Cumã e Turiaçu.

<sup>4</sup> Atrizes: Zezé Lisboa (Mulher grávida); Maria Helena Borralho (Mulher 1); Eliana Moreira (Mulher 2). Atores: Cláudio Silva (Marinheiro); Tercílio Borralho (Padre); Carlos Carço (Estivador); Gigi Moreira Silva (Passageiro).

<sup>5</sup> Alusão ao filme *Bandeiras Verdes*, de Murilo Santos, que realiza um registro cênico de relato de família oriunda de Vargem Grande/MA, versando sobre conflitos agrários que resultaram na expulsão das terras em que vivia por grileiros ou latifundiários.

maranhenses em meados do século XX. Nesse sentido, tais imagens permitem a percepção de que disputavam espaços na área de terra firme do porto tanto pessoas (passageiros, transeuntes, moradores) e mercadorias em geral quanto animais de carga, de sela e de mercancia, além de toras de mangue vermelho em trânsito para seus destinos finais imediatos. Por outro lado, ao focalizar o leito do igarapé da Raposa, o autor do filme registrou a algaravia de canoas<sup>6</sup> ou cascos<sup>7</sup> singrando a cortina d'água dessa estrada líquida, carregadas de passageiros e de mercadorias diversas, ambos em trânsito. As canoas eram embarcações muito comuns na articulação desse porto com as localidades estabelecidas em inúmeras enseadas do entorno. Desde o porto da Raposa e similares, somadas às canoas (quando possível), compunham e ampliavam também o universo de embarcações em ação as igarités, os iates (eventuais), os barcos, as gabarras e as lanchas.

A riqueza informacional desse curta-metragem concorreu para que fosse adotada uma inflexão no projeto primário submetido à apreciação do PPGHIS<sup>8</sup>. A nova proposta de estudo foi direcionada para a realização de uma pesquisa sistemática da entrada em cena e da performance do porto da Raposa, entre os anos de 1940 a 1980. Esse era um porto situado no território do distrito de São João Batista, pertencente, até 1958, ao município de São Vicente Ferrer, na Baixada Maranhense. Durante o lapso de tempo mencionado, esse abrigo náutico se constituiu como o ancoradouro mais dinâmico, dentre aqueles situados na margem ocidental e meridional da baía de São Marcos. Com efeito, por meio dele circulava o volume mais expressivo de mercadorias e de passageiros originários dessa parte do Maranhão em demanda para São Luís, os quais poderiam, a partir da capital estadual, acessar outros destinos.

Ao reproduzir uma viagem de lancha entre o porto da Raposa e o de São Luís, o texto fílmico desenvolvido por Machado Junior extrapolou os limites precisos de relações travadas ao longo desse itinerário náutico, possibilitando a percepção comparativa de relações semelhantes, estruturantes da miscelânea de trajetos cobertos por embarcações

---

<sup>6</sup> Canoas: embarcação sem quilha, formada de um casco, grande ou pequeno, com ou sem borda-falsa, aberto ou fechado.

<sup>7</sup> Cascos: pequena canoa desprovida de maiores apetrechos, até de banco, em que o tripulante senta à popa.

<sup>8</sup> O projeto submetido ao processo seletivo de formação da primeira turma de Doutorado/2019, realizado pelo PPGHIS, objetivava reconstituir modos de vida praticados por habitantes das áreas semelhantes, distintas e complementares que compunham a chamada Baixada Maranhense entre as décadas de 1940 a 1980.

de tipologias diversas articuladoras de localidades portuárias situadas na Baixada do Maranhão<sup>9</sup>.

Ao longo da conjuntura apontada, na espacialidade denominada Baixada do Maranhão se pronunciavam movimentos significativos e progressivos de ativação econômica, de transformações sociais e de mudanças culturais, os quais redefiniram muitas das bases por meio das quais essa região participava do concerto maranhense, em geral. Por conseguinte, se reveste de relevância estudar em perspectiva as múltiplas relações estabelecidas nos lugares constituintes dessa região, que, no início do século XX, perdeu o protagonismo histórico experimentado em tempos coloniais e imperiais e sobreviveu relativamente isolada das demais regiões maranhenses. Mesmo precariamente, a conexão mais fluente nutrida pela região era com a capital maranhense, para onde eram direcionados expressivos volumes de produção nativa para consumo nesse mercado, bem como os contingentes humanos.

Com efeito, durante largo espaço de tempo a Baixada do Maranhão experimentou um ponderável processo de isolamento em relação às regiões maranhenses com as quais mantinha relações de proximidade e de intercâmbio. Entretanto, em linhas gerais, a partir dos anos de 1940, a região passou a vivenciar transformações paulatinas nos mais diversos âmbitos, que, mais ou menos, impactaram a vida baixadeira. Esse é um problema ainda pouco considerado pela atenção mais profunda e específica da pesquisa histórica. Isso não quer dizer que inexistam trabalhos cujo objeto se reporte a aspectos da Baixada do Maranhão ou sobre essa região como uma totalidade. Existem sim. Contudo, a imensa maioria das obras já conhecidas consignam o registro da temática em meio a outras preocupações intelectuais e profissionais, enquanto aquelas que se devotam a problematizar a região o fazem de modo superficial. Assim configurada a produção intelectual a respeito da Baixada, constatou-se que esse quadro relativamente restrito de fontes secundárias necessárias para dar conta dos objetivos do projeto inviabilizava a manutenção da pretensão primária. Todavia, o corpus documental levantado não era desprezível para as pretensões acadêmicas doutorais esposadas, desde que fosse remanejado para subsidiar o atendimento de outras demandas em que a Baixada do Maranhão se oferecesse como espaço vivido suscetível de estudo sistemático.

---

<sup>9</sup> Neste trabalho, por Baixada do Maranhão entende-se o somatório da espacialidade constituinte das microrregiões da Baixada Maranhense e do Litoral Ocidental Maranhense, conforme foram definidas pelo IBGE.

Tendo por norte essas considerações, fortalecidas pelo texto do curta-metragem, foi que assumiu importância a deliberação pela realização de um estudo cujo objetivo fosse compreender o papel desempenhado pelo porto da Raposa no contexto da Baixada do Maranhão, principalmente na Baixada Maranhense, a partir da década de 1940. Com efeito, até pelo menos a década de 1970, a Baixada do Maranhão perdurava como uma das poucas espacialidades regionais maranhenses desprovidas de conexões por intermédio de estradas de rodagem regulares construídas com recursos oriundos do poder público estadual ou federal. Nessas circunstâncias, o porto da Raposa se constituía como uma ocorrência portuária referencial naqueles territórios, em comparação com seus similares encravados na orla litorânea e às margens de igarapés, rios e lagos existentes no ambiente baixadeiro.

O porto da Raposa estava situado à margem esquerda no leito médio do igarapé da Raposa, em tempos antecedentes conhecido como igarapé do Ambude. Este era um vaso líquido, perenizado pelas águas das marés, que funcionava, principalmente no período das cheias, como o receptor preferencial de águas descendentes dos campos gerais vicentinos, joaninos, matinhenses e vianenses. O porto em referência configurou-se, pois, como um ancoradouro que assumiu um papel, por excelência, de promoção de intensa atividade fluviomarítima, para os padrões da época demarcada neste trabalho, articulando mundos os mais distintos, amplos e complementares possíveis. Assim, por um lado, ele conectava o entorno de terra firme, pródigo em terras agricultáveis e em madeiras de lei, que se estabelecia a oeste dos campos naturais próprios da região e alcançava as remotas áreas dos vales altos dos rios Turiaçu, Parauá, Pericumã, entre outros<sup>10</sup>, como os seus afluentes. Por outro lado, também por meio desse porto, eram articulados expressivos fluxos fluviomarítimos no espaço litorâneo maranhense situado ao norte, a oeste e a nordeste, isto é, as áreas mais imediatas das baías de São Marcos e de São José<sup>11</sup>. Além disso, esse porto concertava a movimentação das áreas situadas nas entranhas fluviais e lacustres de bacias como as do Mearim, Pindaré, Maracu e do rosário de lagos em torno da cidade de Viana, tendo em vista a posição bem proporcionada no ambiente estuarino imediato do Mearim, com ligações mais ou menos frequentes, durante o ano inteiro, com o entorno de terra firme e de campos navegáveis por canoas, em tempo de cheias.

---

<sup>10</sup> Sobre a hidrografia maranhense, vide Mapa 2.

<sup>11</sup> Sobre as baías do Golfão Maranhense, vide Mapa 3.

Assim, pois, a definição pelo porto da Raposa como objeto de estudo residiu no fato de ser esse um fenômeno que, apesar de monopolizar por cerca de 40 anos o trânsito de bens e de pessoas oriundos da hinterlândia acima configurada, praticamente permaneceu divorciado de preocupações intelectuais, em geral, e acadêmicas, em especial, exceto uma monografia de conclusão de curso e o filme curta-metragem inicialmente aludido<sup>12</sup>. Além disso, estudar o porto da Raposa também se impôs pela necessidade de dar continuidade à reflexão sobre a ambiência baixadeira, todavia, não mais dentro dos limites estreitos do referente Baixada Maranhense.

No novo projeto, nos pareceu frutífero acompanhar a perspectiva construída por alguns autores regionais, que em suas obras passaram a denominar como Baixada do Maranhão<sup>13</sup> uma área territorial e humana mais ampla. Em verdade, trata-se de uma construção de fundo identitário que, abrigando uma noção de pertencimento historicamente vivenciada, extrapola as demarcações microrregionais normatizadas pelo IBGE, denominadas como Baixada Maranhense e Litoral Ocidental Maranhense. Na generalidade, desde os tempos iniciais da presença portuguesa no Maranhão, esses recortes espaciais constituíam o território da antiga capitania de Cumã<sup>14</sup>, exceto a parte da atual Baixada Maranhense situada à margem direita do rio Mearim (MEIRELES, 2015, p. 96), contudo, sem que esse fato, no lapso temporal adotado neste trabalho, limitasse a percepção de contiguidade e de identidade. Por conseguinte, de Apicum Açú (Litoral Ocidental Maranhense) a Anajatuba (na Baixada Maranhense), não soava (e não soa) estranho a aguçada noção de compartilhamento de um passado comum, entendido como a Baixada do Maranhão, aos sujeitos que realizavam (e realizam) suas vivências nos mais distintos e antípodas lugares dessa referência territorial.

Com efeito, tendo por limite a banda direita do rio Turiaçu, obedecendo aos marcos coloniais estipulados para a capitania de Cumã, a conformação ocidental da espacialidade maranhense vigorou até 1852, quando, por deliberação da Assembleia Geral do Império, a margem direita do rio Gurupi passou a ser o limite ocidental da província do Maranhão com a província do Pará<sup>15</sup>. Assim, no interstício territorial situado

---

<sup>12</sup> SERRA (2009); MACHADO JÚNIOR (1979).

<sup>13</sup> Veja-se as obras de ARAÚJO NETO (2016); PINTO (2017).

<sup>14</sup> Cf. MARQUES (2008, p. 92), o território correspondente da capitania de Cumã ou Tapuitapera, em conformidade com os termos da doação “que lhe haviam feito os fidelíssimos reis”, teve seus marcos estabelecidos “da ponta de terra desta vila [Alcântara], boca do rio Mearim, pelo Pindaré arriba, e da mesma ponta desta vila correndo pela costa para a parte do norte o que se achasse até o rio Turi”.

<sup>15</sup> Brasil. Coleção de Leis do Império do Brasil. 1852, p. 3, vol. 1. Decreto n. 639, de 12 de junho de 1852 – (Fica desanexado da Província do Pará, e incorporado na do Maranhão todo o território entre os rios Turi-assú e Gurupihy, servindo este ultimo rio de limite á ambas as Províncias).

entre a margem esquerda do rio Turiaçu e a direita do rio Gurupi proliferou uma ambiência vivida e matizada por noção de pertencimento com acentuada ascendência identitária paraense, provavelmente enraizada pela experiência histórica de vinculação dessa expressiva área à capitania e, depois, província do Pará.

Então, são várias as referências demarcadoras da experiência histórica dos sujeitos oriundos da Baixada do Maranhão. Como mencionado em trechos antecedentes, a marca mais abrangente, sem dúvida, diz respeito à ambiência territorial da antiga capitania de Cumã, com várias outras referências nela incluída. Uma delas é aquela constituída pelo entrecortado litoral ocidental, pleno de reentrâncias, situado na parte frontal ao Oceano Atlântico, grosso modo, entre Apicum Açú e Cedral (na baía de Cumã), e pelo litoral mais suave da ocorrência de tais reentrâncias, localizado desde as áreas mais meridionais de Alcântara até Cajapió, na faixa litorânea ocidental da baía de São Marcos. Outra marca são os vales em que se depositam as bacias dos rios Turiaçu, Pericumã, Pindaré e Mearim, bem como inúmeras outras menores e igarapés, afluentes ou não desses rios. Outra referência especial é aquela conformada pelas bacias lacustres interconectadas, que engendram o chamado Rosário de Lagos, situadas em território do município de Viana e de seus similares circunvizinhos. Por fim, não há como não consignar a referência maior que envolve a Baixada do Maranhão, a saber, a baía de São Marcos. Essa massa líquida interior, situada no oriente baixadeiro, propiciava, promovia e fortalecia a conexão tanto com a capital estadual quanto com o Oceano Atlântico, moldando significativamente a experiência cotidiana dos sujeitos radicados na Baixada e seu entorno, visto que, na temporalidade estudada, era quase impossível o habitante da região se movimentar, por via marítima, em direção a São Luís, sem navegar as águas dessa baía. Em suma, ao longo de sua trajetória histórica, essa territorialidade chamada Baixada do Maranhão teve o seu devir conectado visceralmente pela maritimidade engendrada mediante as relações íntimas com o Golfão Maranhense. Tal condição configurou essa região como uma dádiva da baía de São Marcos.

O porto da Raposa não teria conquistado o destaque que experimentou mais ou menos ao longo dos anos de 1940 a 1980, caso essa referência náutica não tivesse estabelecido relações positivas com as referências acima pormenorizadas. Com efeito, esse porto era o ponto de passagem, por excelência, e, em alguns casos, o único, para produtores, comerciantes e passageiros em geral oriundos das áreas circunvizinhas e dos vales altos de rios como o Turiaçu e o Pericumã e seus afluentes. Isto é, à época, o ancoradouro de Raposa articulava uma larga faixa da territorialidade maranhense situada

nos confins ocidentais de municípios como Pinheiro, São Bento, São Vicente Ferrer e Viana, por exemplo, na área denominada como Oeste maranhense. Esta era uma área de recente e progressiva ocupação por meio de frente de expansão que atraía sujeitos os mais diversos possíveis de várias regiões do Maranhão, como a Baixada, e de outros estados brasileiros, principalmente do Nordeste.

Nessa espacialidade de incorporação mais recente, sujeitos que nela residiam ou mantinham contatos extraíam uma produção diversificada, em quantitativos crescentes e cada vez mais demandada na região e fora dela. Esse era o caso, por exemplo, das abundantes e distintas madeiras de lei, de que a região era pródiga, e gêneros como arroz, babaçu e farinha de mandioca (d'água ou seca). Nos territórios desses municípios, tradicionais à época, a agricultura e a pecuária eram dominantes, coadjuvadas por atividades excepcionais, praticadas tanto nas matas, quanto nos campos e nas fraldas de mangue situadas no litoral da região, como a pesca, a criação de aves, a produção de ovos, a captura de cobras, a extração de mangue, entre outras. Essa produção regional tinha por destino prioritário o mercado da capital maranhense. Historicamente, tal mercado foi fortalecendo sua articulação com a região descrita em virtude da posição estratégica da cidade de São Luís, como centro de um feixe de rotas náuticas oriundas do interior maranhense, cujo porto cumpria um ativo papel de elo conector de rotas nacionais e internacionais.

Desde os tempos coloniais, a região imediata ou mediatamente conectada ao mundo exterior por meio da baía de São Marcos se debateu com sérios problemas de promoção da necessária circulação de sua gente e de sua riqueza oferecida à mercancia. Entraves de toda sorte subjugaram e, em muitos casos, restringiram a movimentação de que careciam os agentes regionais e seus parceiros extrarregionais para a consecução de seus objetivos. Logo, como veremos a seguir, para a dinamização da oferta de riquezas regionais, os contatos entre esses atores só podiam ser efetivados em baixa frequência, em lentos padrões de velocidade, ditados fundamentalmente pela articulação proporcionada pelos serviços náuticos possíveis de serem oferecidos na temporalidade adotada neste estudo.

A produção comercializável da vasta área dos vales dos rios Turiaçu e Pericumã e de seus afluentes, especialmente aquela mediada por Pinheiro, somente conseguia ser oferecida em mercados mais complexos, como São Luís, e até mesmo Belém, após o cumprimento de jornadas fluviomarítimas extenuantes e perigosas. A realização de empreitadas de navegação a partir do vale desses rios, em demanda aos destinos

mencionados, compreendia a necessidade de as embarcações vencerem as dificuldades interpostas pelas águas rebeldes do Oceano Atlântico, em constante interação e embate com os registros geográficos frequentes na entrecortada costa litorânea ocidental maranhense. Não raro, os comandantes das embarcações oriundas de referências portuárias dessas áreas deliberavam por ancoragens precaucionais, por vários dias, em determinados e abrigados portos. Essas eram soluções momentâneas e improvisadas, as quais nem sempre remediavam ou evitavam os recorrentes naufrágios leves, graves e trágicos, cuja ocorrência pode ser mensurada em fartos registros publicizados pela imprensa regional<sup>16</sup>.

Não era realizada com maior facilidade a circulação de bens e de pessoas por meio das rotas estabelecidas entre as áreas produtoras dispostas pelo território do município de Viana e de seu entorno com mercados mais amplos como São Luís. O cumprimento positivo dos trajetos entre essas áreas exigia a ultrapassagem de inumeráveis obstáculos cotidianos para a marinhagem, como aqueles que se ofereciam em decorrência do relevo submarino acidentado da baía de São Marcos, principalmente quando a navegação era praticada pelo chamado Canal de Cima. Neste caso, a navegação era feita utilizando a faixa de água situada entre a Ilha dos Caranguejos e o litoral oriental da baía de São Marcos, em cujo relevo submarino são recorrentes as coroas de areia e de pedra, de formação laterítica, ocasionadoras de acidentes náuticos, principalmente nas cercanias da ilha de Tauá Mirim<sup>17</sup>.

A instabilidade do uso das vias fluviais de conexão com o entorno vianense também se constituía como um dos problemas dentre os que dificultavam o trânsito de pessoas e de bens oriundos em ambos os sentidos. Com efeito, nessa área, o transporte fluviomarítimo podia ser realizado em plena potência por barcos e lanchas quando a estação invernal proporcionava lâmina d'água suficiente para que tais embarcações singrassem sem maiores impedimentos. Alguns portos dessa região desfrutavam de condições técnicas e ambientais para o recebimento de embarcações por no máximo três meses, geralmente no interstício de abril a junho<sup>18</sup>. Nos demais meses, a navegação era

---

<sup>16</sup> O Lima Cardoso era considerado o maior barco motorizado de Guimarães; naufragou no dia 7 de julho de 1980, no litoral do município de Alcântara, à altura do recife do Mero, na área do farol de Pirajuba, quando se dirigia a São Luís, conduzindo cerca de 180 passageiros, dos quais pereceram 49. Já o naufrágio da lancha Proteção de São José ocorreu na noite de 27 de outubro de 1965, quando se dirigia do porto da Raposa para São Luís, com mais de 130 pessoas. Faleceram 76. Cf. FIGUEIREDO (2023).

<sup>17</sup> Tauá: em tupi, literalmente pedra pequena.

<sup>18</sup> Esse era o caso de portos como o do Saubeiro, situado no igarapé do mesmo nome (Cf. MENDES (2003; CARVALHO, 2012) e dos portos da Inveja e de Canivetes, no município de Viana. (Cf. LOPES, 1970).



praticada somente em reduzido número de portos situados à margem dos maiores rios regionais, como o Pindaré, e por aqueles situados nas proximidades ou na costa meridional da baía de São Marcos, em ambiente estuarino do rio Mearim, como os de Coivaras e Capim Açú<sup>19</sup>, nos quais o regime de marés favorecia a constância do trânsito náutico.

Os portos situados no município de Anajatuba, particularmente o Porto das Gabarras, também não fugiam aos obstáculos proporcionados pela intermitência da sazonalidade e pelas agruras já referidas, durante a realização da navegação pelo Canal de Cima, ao qual esse porto está situado há poucos quilômetros. Em tempos de estiagem, o transporte terrestre abastecia exclusivamente os portos com bens e pessoas para a devida circulação náutica; em tempos de cheias, a dificuldade adicional era movimentar as canoas com cargas em meio às poucas “estradas d’água” existentes nos campos anajatubenses. Todavia, a especialidade produtiva de Anajatuba se baseava na pecuária, cujo produto era conduzido a pé, pelos campos, para ser transportado quase que integralmente por intermédio do Porto das Gabarras<sup>20</sup>.

Por fim, o porto da Raposa, do lado ocidental da baía de São Marcos, por intermédio do estreito dos Mosquitos, estabeleceu profícuas conexões com as mais distintas áreas orientais em torno da baía de São José, como os vales dos rios Itapecuru, Munim e Peria, e do litoral nordeste maranhense, como Araiões, Tutoia, Rio Novo (Paulino Neves) e Barreirinhas. Apesar das dificuldades da montagem de conexões náuticas em águas de ambas as baías, entre essas áreas se desenvolviam alentadas relações comerciais, consistentes principalmente em produtos como sal, peixes e frutas<sup>21</sup>.

Como fica patente, a influência da baía de São Marcos é seminal para a construção do viver na Baixada do Maranhão. Desde os primórdios coloniais, essa referência geográfica pontificou como o elo por intermédio do qual circulavam os produtores, os atravessadores, os embarcações e outros agentes e a riqueza originária da natividade regional. Também por ela transitaram os bens configurados como produtos conhecidos e, portanto, já partícipes de trato ordinário dos viventes naquelas cercanias, bem como as novidades recentemente introduzidas por agentes de mercancia, que buscavam

---

<sup>19</sup> Ver Mapa 5.

<sup>20</sup> Ver Mapa 5. Cf. **REGO**, Mauro Bastos Pereira. **Santa Maria de Anajatuba**. 2ª ed. revisada. São Luís: Editora UEMA, 2018.

<sup>21</sup> Martins, M. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021. Tendo quase sempre como ponto de partida o porto da Raposa, atuou como marinheiro em rotas tanto orientadas para o litoral nordeste como para o litoral norte maranhense, geralmente a bordo de embarcação com carga preferencial de farinha d’água.

transformá-las em objeto de aceitação pelos potenciais consumidores. Na generalidade, conforme o momento histórico, esse vaso líquido estratégico para o dinamismo maior ou menor da vida no norte maranhense ritmou a ocorrência, a frequência e a velocidade das possibilidades de conexões náuticas de São Luís com o mundo atlântico e com a hinterlândia interconectada por meio de bacias fluviais e lacustres.

A constituição objetiva e o funcionamento dinâmico e estratégico do porto da Raposa, entre as décadas de 1940 e 1980, foi um fenômeno que se inscreveu na história da Baixada do Maranhão como uma referência portuária superlativa, considerando-se as demais possibilidades regionais de articulação fluviomarítimas contemporâneas. Mesmo operando sob pilares de acentuada precariedade, a estruturação progressiva desse ancoradouro proporcionou a instauração de rotas consistentes entre essa espacialidade e o mundo exterior, principalmente com São Luís, a capital estadual, por meio da baía de São Marcos, engendrando uma multiplicidade de relacionamentos interagentes, acionados em temporalidades, movimentos, circunstâncias e finalidades distintas.

O papel desempenhado pela emergência do porto da Raposa foi fundamental para a articulação de circuitos mais dinâmicos da vida maranhense com um amplo universo espacial situado no oeste maranhense, que, em épocas pretéritas, a ela se conectava por uma frequência de quase inexistente a fraco dinamismo. Assim, por um lado, esse porto provocava acentuadas transformações na hinterlândia ocidental maranhense, à medida que, em virtude do estabelecimento de contatos cada vez mais duradouros de atores sociais os mais distintos, possibilitava o ingresso nessa região de contingentes sempre crescentes de novidades oriundas de espaços urbanos em que a industrialização era recorrente. Por outro lado, dessa fração ocidental maranhense procediam gêneros variados da agricultura (principalmente) e do extrativismo em demanda às sedes municipais vianense, matinhense, vicentina e joanina, conforme a época, e ao porto da Raposa, a partir do qual passavam a circular, geralmente com destino a São Luís.

Por essas e por outras características, o fenômeno intitulado porto da Raposa se impõe como objeto de pesquisa, procedente e promissor. Esse ancoradouro extrapolou a condição de apenas mais um dos lugares dentre aqueles que compõem o território maranhense. Ao contrário, ele se transformou em ponto de conexões fundamental para um conjunto social expressivo adstrito à Baixada do Maranhão e a territórios adjacentes, como o oeste maranhense.

Para melhor compreensão do objeto de estudo, cremos ser pertinente a inspiração esposada por Fernand Braudel (1983/4). Ao formular a conceito de Mundo Mediterrâneo,

esse estudioso ensinou que as fronteiras não são um fenômeno exclusivamente geográfico, mas comportam dimensões sociais, econômicas, políticas, culturais, entre outras, como é possível depreender no que concerne à Baixada do Maranhão. Tendo o Mar Mediterrâneo como referência, Braudel inferiu que as relações produzidas pelas populações historicamente estabelecidas no entorno, em termos de trocas, de ideias, de construção de suas histórias, por exemplo, não são exclusividades deste ou daquele Estado formalmente constituído, mas são tributárias, em maior ou menor intensidade, de uma referência comum, o mar, posto que este é um repositório de relacionamentos de variadas matrizes. Foi seguindo essa trilha que autores como Thornton (2004), para o estudo do Mundo Atlântico, ou Gilroy (2001), no que concerne ao Atlântico Negro, focaram suas preocupações nas proposições fundamentais de Braudel, fortalecendo a consideração de que a maritimidade proporciona uma intrincada tessitura de conexões que vivifica o local e o global. O mar do Maranhão é o Golfão. Ele fortalece ritmos de relações forjadas nas espacialidades imediatamente situadas no seu entorno.

Contribuições oriundas da *História Cultural* serão recepcionadas, tendo em conta que a harmonia e/ou discordâncias entre práticas e representações, conforme postula Roger Chartier (1989), permite ao pesquisador se aproximar estrategicamente da complexidade do vivido pelos sujeitos objeto de estudo. Desse modo, como a população da Baixada do Maranhão, ao tempo arbitrado para a pesquisa, se caracterizava por uma expressiva diversidade de atores, sempre que oportuno, o gênero, como categoria de análise, nos parece um instrumental importante, tendo em vista se tratar de uma categoria relacional, que, para além do que respeita ao sexo, articula variáveis étnico-raciais, de classe, geracionais e várias outras. Essa perspectiva permite o aprofundamento de um estudo como este, que visa reconstituir a diversidade das experiências de que foram partícipes protagonistas masculinos e femininos em épocas pretéritas.

Tal como preconizam Marieta de Moraes Ferreira e Janaína Amado, a utilização da memória como fonte histórica não pode ser tomada como uma fonte menor ou mais simples. Na verdade, essa definição intima a adoção de rigor metodológico semelhante àquele utilizado quando são trabalhadas outras fontes, especialmente as chamadas fontes escritas. Além disso, não há como passar ao largo de uma discussão teórica aprofundada, em virtude da pluralidade de enfoques que essa metodologia vem integrando ao longo das últimas décadas (FERREIRA; AMADO, 2005).

A justificativa para a escolha das fontes orais para uso no presente estudo se deve a dois fatores: a proximidade temporal em que ocorreram os eventos vivenciados por habitantes da Baixada do Maranhão, a partir de meados do século XX, e a natureza de matriz narrativa que esses eventos assumem para a população local, como estimuladores de reflexão e de memórias e até forjadores de imagens conectadas com cenários carregados de inconveniências, tradutores da introdução e da disseminação de elementos da modernidade. Habitantes da Baixada mais idosos como esses apresentam o esvaziamento progressivo e, em certas circunstâncias, o desaparecimento do papel de liderança de narradores da cena comunitária, prenes de intercâmbios de experiências (BENJAMIN, 1994). A uma provocação, esses personagens são compelidos a se manifestarem estimulados ao compartilhamento de lembranças de suas experiências desempenhadas num mundo pretérito, profundamente atreladas às atividades manuais, a um mundo dominado por uma ‘letargia’ obsedante, que foi sendo tragado por movimentos de areia movediça da modernidade.

Essa história pode ser contada, pois, por muitos que a vivenciaram. Por conseguinte, os testemunhos da memória deles serão um material importante. Fragmentos de memória individual e coletiva serão recolhidos, preferencialmente, por intermédio de histórias de vida. Todavia, não há como olvidar que a memória é seletiva. Ela atua promovendo a ressignificação do vivido em função das condições do presente. Esse procedimento está assentado na orientação proclamada em contribuições como as de Maurice Halbwachs (2006) e de Michael Pollack (1989).

A obra *Memória e Sociedade*, de Ecléa Bosi (2012), é uma referência metodológica imprescindível no que tange à utilização de fontes orais. A autora procedeu a uma correlação dialética entre dois autores, em especial, importantes no estudo das relações entre tempo e memória, apropriando-se de alguns aspectos de suas teorias: Henri Bérghson e Maurice Halbwachs. De forma geral, a autora apoia seu aparato conceitual nas construções complementares desses estudiosos. No primeiro, utiliza sua “fenomenologia da lembrança e suas distinções de caráter analítico” (Ecléa Bosi, 2012, p. 43). Bérghson postula a distinção entre a percepção pura, ligada à apreensão do imediato, do presente, e a lembrança, local da vida psíquica passada, mediação entre o presente e o passado, instrumento ativo de seleção das novas experiências. Para Bérghson, o passado se conserva no inconsciente e desempenha um papel importante no trato com o presente ou vem à tona de forma pura nos sonhos, é o que ele denomina a *memória-sonho*. Para esse ‘filósofo

da vida psicológica', o passado individual seria integralmente preservado pela memória, responsável por trazê-lo à tona sempre que necessário. A memória teria um papel ativo na formação da percepção, pois cada novo acontecimento seria visto à luz do passado vivido/guardado/acionado pelas lembranças.

Esse primeiro aspecto mencionado por Ecléa Bosi parece-nos passível aplicação no trabalho em questão, pois, para os idosos habitantes de povoados da Baixada, a partir de meados do século XX, o passado (ainda que não inteiramente preservado) funciona como uma lente de observação da realidade atual, como um referencial sociocultural que, com grande frequência, 'vem à tona', para a emissão de juízos e de interpretações sobre a vida.

Ecléa prossegue em sua resenha crítica avaliando a obra de Maurice Halbwachs. Partindo da matriz teórica da sociologia francesa, que postula a precedência do social sobre os fatos individuais, delimita como objeto os "quadros sociais da memória" (Ecléa Bosi, 2012, p. 54). A memória, pensada em Bergson de forma autônoma, particular, é relativizada em Halbwachs pela influência do (s) grupo (s) social (is) na sua conformação. O passado, segundo ele, não permanece intacto, mas é reconstruído socialmente, sempre que evocado. A memória, portanto, é *memória-trabalho*. Para esse autor, memória individual e memória do grupo estão entrelaçadas. Essa concepção pode auxiliar-nos sobremaneira, na medida em que as narrativas de diferentes moradores mais antigos da Baixada, particularmente aqueles cujas vidas se entrelaçaram na ambiência do porto da Raposa, deixam entrever inúmeras facetas do viver praticado por tais sujeitos, como uma forma de falar característica, permeada por termos/ditados comuns, indicadores de uma especificidade sociocultural. Além disso, há fatos referendados em diferentes histórias, que remetem às necessidades que impuseram à experiência coletiva de migrar para a sede dos municípios ou para outros municípios e principalmente para a capital estadual.

Ao apresentar em artigo temas, fontes e linhas de pesquisa em História Ambiental, José Augusto Drummond (1991) definiu esse campo do conhecimento como necessariamente interdisciplinar, articulando estudos provindos de ciências sociais e da natureza. Os historiadores lançam mão de fontes as mais distintas semelhantes àquelas manejadas por seus pares de outras áreas, como "memórias, diários, inventários de bens, escrituras de compra e venda de terras, testamentos", mas também podem recorrer a "descrições de dietas, roupas, moradias, materiais de construção, mobiliário, ferramentas

e técnicas produtivas, estudos sobre epidemias e doenças, projetos e memoriais descritivos de obras (estradas, ferrovias, portos), listas de bens comercializados, romances, desenhos, pinturas”, entre outros. Para esses profissionais, “ a paisagem se transforma em si mesma num documento que precisa ser lido adequadamente”, de modo que precisam estar preparados para proceder à leitura da “história na paisagem. Essa ‘escrita’ é dada principalmente pelas plantas, ou pela ausência delas, ou pela combinação de suas espécies, ou pela sua disposição no terreno” José Augusto Drummond (1991, p. 184). Um exemplo da postura de um historiador ambiental pode ser percebido em Sérgio Buarque de Holanda (que jamais se intitulou enquanto tal), em obras como *Monções* e *O Extremo Oeste*, nos quais realiza a leitura e a escrita sensíveis, a partir de fontes ambientais (flora, fauna, topografia, solos, navegabilidade de rios, meios de transporte, disponibilidade de alimentos).

Ao fim e ao cabo, foi necessário proceder a uma exaustiva consulta de contribuições bibliográficas a respeito da região. Uma constatação: são mínimos os trabalhos na área de História dedicados ao estudo do porto da Raposa<sup>22</sup> e de portos similares situados na Baixada. Em virtude dessa circunstância foi necessário buscar produções de áreas afins visando alcançar os objetivos propostos. Neste sentido, o olhar foi direcionado para um alentado corpus documental formado por obras literárias, poéticas, memorialísticas, dentre outras. Por outro lado, foi realizada a coleta de um número ponderável e representativo de relatos orais de pessoas idosas originárias da Baixada Maranhense, residentes em São Luís ou em municípios constituintes dessa região. Um elo entre esses depoentes reside no fato de eles terem desempenhado suas atividades profissionais também no porto da Raposa.

Para examinar o contexto maranhense vigente entre as décadas de 1940 a 1980 foi manejado um expressivo volume de estudos recentes da historiografia regional devotados ao conhecimento de aspectos da cena maranhense. Por outro lado, foi consultado um apreciável conjunto de obras específicas sobre aspectos da Baixada do Maranhão, consistente em publicações técnicas, literárias, poéticas e acadêmicas<sup>23</sup>. Esse manancial vem sendo ampliado constantemente em decorrência da atividade de

---

<sup>22</sup> Cf. nota 12.

<sup>23</sup> Consultar bibliografia específica listada nas referências.

organismos sodalícios, como academias de letras e institutos históricos e geográficos, por universidades e por esforços individuais.

Por outra via, apesar de percalços que impediram a consulta de alguns conjuntos documentais, foram compulsados conjuntos de documentação primária ampla e variada, constante de legislação, mensagens governamentais, relatórios, estatutos, regimentos, regulamentos e similares, integrantes de acervos de organismos públicos como Arquivo Público do Estado do Maranhão-APEM, Biblioteca Pública Benedito Leite-BPBL, Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos-IMESC, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, entre outros, e privados como Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão-IHGM e Associação Comercial do Maranhão-ACM, por exemplo.

Tendo por base a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e a Hemeroteca da Biblioteca Pública Benedito Leite, física ou virtual, a pesquisa se utilizou de registros pertinentes a reflexões sobre a temática veiculados em jornais de São Luís como *O Estandarte* (1893-1996), *O Imparcial* (1926-1990), *O Globo* (1939-1949), *Jornal Pequeno* (1947-1990), *Pacotilha O Globo* (1949-1962), *Jornal do Dia* (1953-1973), *Jornal do Maranhão* (1954-1971), *Diário da Manhã* (1958-1966), *O Estado do Maranhão* (1973-1990). Complementaram a pesquisa alguns (poucos) jornais publicados em cidades da Baixada Maranhense como *Cidade de Pinheiro* (1923-1984), *O Cruzeiro-São Vicente Ferrer* (1928), *A Epoca-Viana* (1929-1931), *A Semana-Cururupu* (1929), *O Legionário-São Bento* (1931), *Boletim Paroquial-Arari* (1953-1981), *O Estudante-Pinheiro* (1957), *Notícias-Arari* (1957), *Cidade de Arari* (1984-1985).

## **PARTE I - BAIXADA DO MARANHÃO TRAJETÓRIAS E VISLUMBRES**

### **1. BAIXADA DO MARANHÃO: TRAJETÓRIAS**

Entendida como o somatório das espacialidades constituintes das microrregiões da Baixada Maranhense e do Litoral Ocidental Maranhense, a Baixada do Maranhão plasma uma noção de pertencimento assumida por nativos e adventícios, em menor e maior profundidade, de que comungariam uma história comum e de longa duração, que, em linhas gerais, remontaria aos primórdios do estabelecimento e vigência da antiga

capitania de Cumã<sup>24</sup>. Desde as primeiras iniciativas lusitanas, esse espaço territorial, relativamente virgem de experiências alienígenas<sup>25</sup>, passou a ser objeto da atividade metropolitana, que promoveu e aprofundou o processo de conquista, ocupação e colonização levado a efeito no território progressivamente denominado como Maranhão.

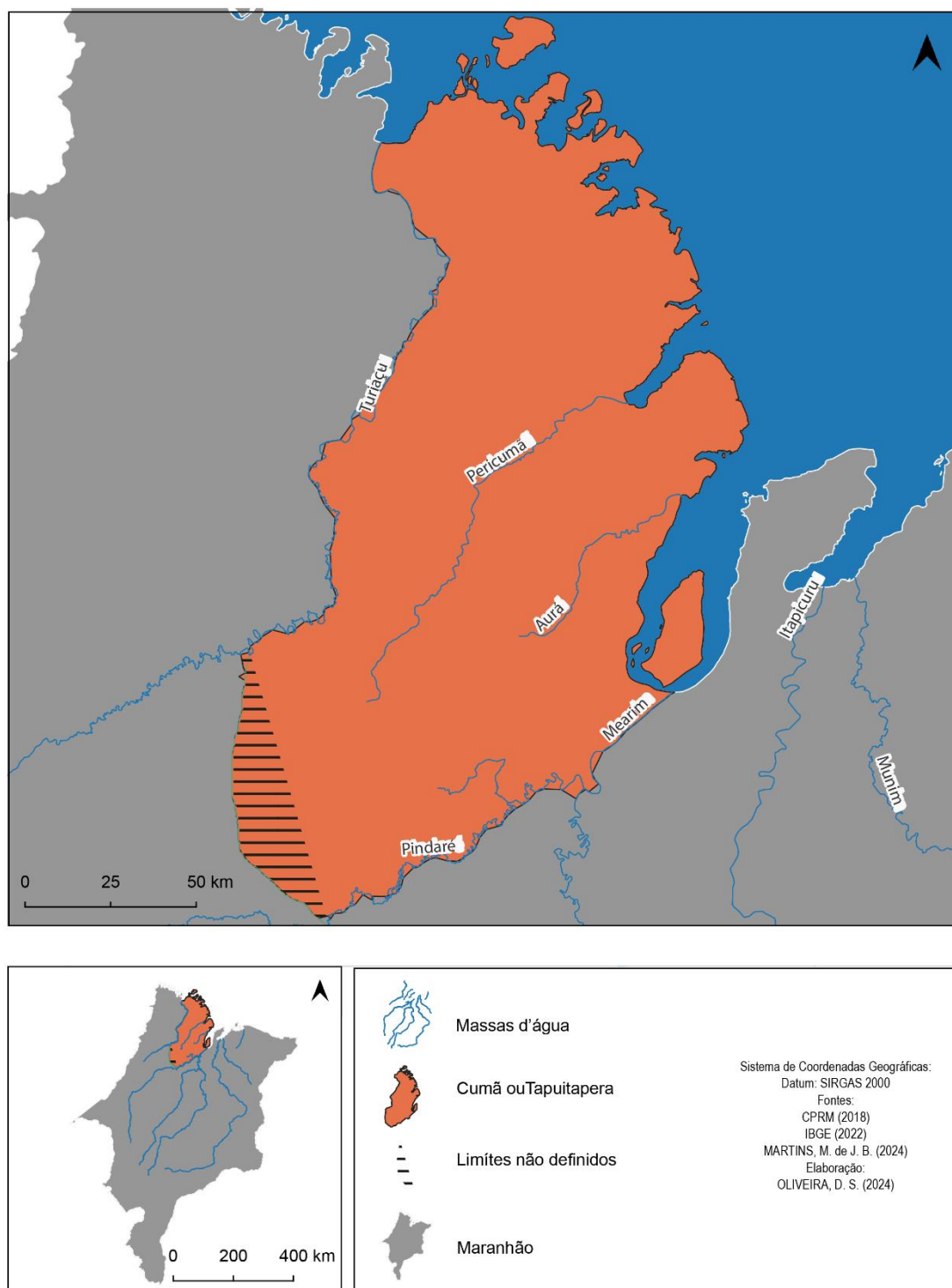
---

<sup>24</sup> Ver Mapa 1. A Capitania de Cumã ou de Tapuitapera era uma das sete capitanias subsidiárias da capitania geral do Maranhão no início do século XVII. Eram quatro capitanias da Coroa (Ceará, Itapecuru, Icatu e Mearim) e três pertencentes a donatários, portanto, hereditárias (Tapuitapera ou de Cumã, Caeté e Vigia) Cf. Meireles (2015, p. 95).

<sup>25</sup> Já no século XVI, foi detectada pelas autoridades portuguesas a presença de outros europeus no norte amazônico. Os ingleses mantiveram posições no entorno da foz do rio Amazonas, mas o rio Xingu foi visitado pelos holandeses, enquanto os franceses, além de circularem pelo litoral maranhense, se estabeleceram em Upaon Açu, em 1612, no intuito de erigirem a França Equinocial. Cf. CABRAL (1992).



## CAPITANIA DE CUMÃ OU TAPUITAPERÁ



Mapa 1 - Capitania de Cumã ou Tapuitaperá

Efetivamente, desde as primeiras investidas coloniais portuguesas, o espaço construído identitariamente como Baixada do Maranhão foi objeto das preocupações mais imediatas de dirigentes e de dirigidos, que, ao longo dos tempos, enredaram os destinos

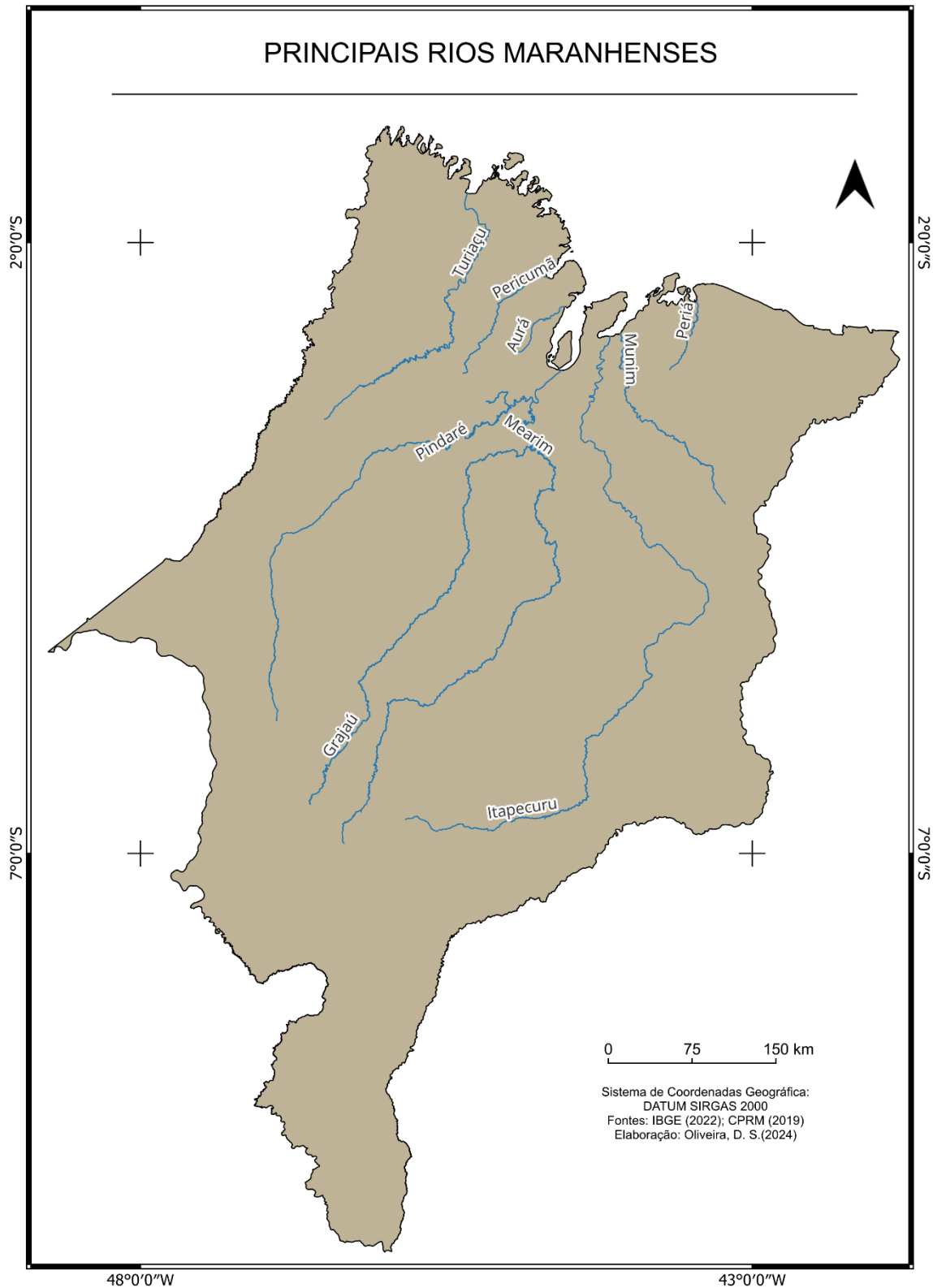
do Maranhão, em suas distintas situações jurídico-políticas de Estado colonial, Capitania, Província ou Estado federado. Ao longo dos séculos, essa área teve sua História atrelada fundamentalmente à baía de São Marcos (mas também, em menor proporção, às baías de Cumã e de Turiaçu), razão pela qual essa ocorrência geográfica entrelaçou e articulou ponderáveis quantitativos dos modos de vida na região mencionada. Assim, mediante os vasos e estirões comunicantes, aquáticos e terrestres, conducentes a tais baías, foram sendo promovidos variados feixes de conexões da região com o mundo atlântico (maranhense, brasileiro, americano, africano e europeu, principalmente), tendo quase sempre a mediação do porto de São Luís.

A confluência das águas salgadas do mar com águas doces dos rios e de uma miríade de pequenos cursos d'água, que alcançam e se depositam nas baías anteriormente referidas, permite que se estabeleçam multifacetados e importantes pontos de encontro entre seres, coisas e ideias (confluentes ou opostas), estes que são transportados por meio do percuciente movimento de embarcações grandes, médias e pequenas que singram essa estratégica baía, configurando um apreciável painel de idas e vindas, de partidas e de chegadas, oriundos de rumos distintos, alguns ostensivamente conhecidos e outros até suspeitos, como aqueles transformados em pontos de realização de atividades ilegais (contrabando).

Tendo sido agraciado pela natureza com uma infinidade de rios, igarapés, lagoas e lagos, o Maranhão dispõe de uma diversidade fluvial invejável<sup>26</sup>, em termos nordestinos (expressa em longas e estratégicas estradas d'água), expressa em poderosa hidrografia que deposita suas águas quase sempre nas baías de São Marcos e de São José (mas também nas baías de Cumã e de Turiaçu). Essa favorabilidade natural permitiu historicamente o estabelecimento de contatos acidentais ou permanentes entre o sertão, de onde procedem tais fluxos líquidos, e o litoral, ensejando um rico feixe de relações, trocas e negócios entre as partes componentes do todo maranhense. Por meio de um desses registros geográficos, a baía de São Marcos, secundado por dois outros similares, em menor proporção (Cumã e de Turiaçu), a Baixada do Maranhão fundou relações diretas, necessárias e interdependentes com São Luís, da qual recebeu e ainda recebe influência inolvidável. Semelhante relacionamento interferiu acentuadamente na variedade de modos de viver (de sentir e de pensar) dos seus mais distintos habitantes, influenciando, em consequência, muitas das práticas ocorrentes no espaço baixadeiro.

---

<sup>26</sup> Vide Mapa 2.



*Mapa 2 – Principais rios maranhenses*

Tendo por suporte as reflexões formuladas por Cabral (1992), a colonização do Maranhão foi promovida por meio da conjugação de duas frentes de expansão, as quais promoveram avanços progressivos, sistemáticos e profundos para o interior do território

inclusivo. Paulatinamente, ao longo desse processo foi sendo moldada a feição jurídico-política da capitania do Maranhão, obedecendo a duas orientações, bem distintas, mas amplamente complementares ao longo da trajetória histórica inclusiva. Uma das frentes promoveu sua atividade colonial palmilhando a seção setentrional do território maranhense. Em outras palavras, essa frente orientou sua ação para o interior do continente a partir de pontos referenciais no litoral, principalmente aqueles dispostos na orla das baías de São José e de São Marcos, a qual teve por lugar central o nicho urbano que ia sendo formado em Upaon Açu, com o objetivo de cumprir a função capital do estado colonial situado no norte da América portuguesa: São Luís. Dessa circunstância derivou ter sido ela intitulada como frente ou corrente litorânea, responsável primordial pela promoção da conquista, da ocupação e da progressiva colonização da região, praticada com expressivo enraizamento na área territorial que denominamos Baixada do Maranhão. Desde meados do século XVIII, na fração litorânea, foi sendo formatado e floresceu um modelo de exploração agroexportador<sup>27</sup>, que definiu raízes profundas na formação social maranhense, as quais moldaram, inclusive, as percepções dominantes na historiografia sobre o Maranhão.

Na contraparte meridional, a outra frente de expansão agenciou o processo de conquista, ocupação e colonização penetrando as espacialidades situadas na parte sudeste/sul do território do Maranhão. Ela foi denominada como corrente do interior ou pastoril, em decorrência de ter sido promovida, fundamentalmente, pela ação de vaqueiros procedentes do vale do rio São Francisco e dos sertões piauienses. Esses sujeitos foram espalhando rebanhos e fazendas, ocupando progressivamente essa região. Imediatamente após realizarem a desocupação das antigas áreas de pastos bons em que secularmente viviam expressivos contingentes de indígenas, mediante intensos conflitos, tais agentes coloniais constituíram inúmeros estabelecimentos pecuários, por onde foi possível. Semelhantes empreendimentos concorreram para que proliferassem rotas de conexão com mercados consumidores de produtos pecuários, principalmente no Recôncavo baiano, na zona da mata pernambucana e do entorno e nas áreas de extração mineral nas Minas Gerais. Relativamente negligenciada pela historiografia produzida na parte norte maranhense, a vida construída a partir da incursão dessa corrente modelou outra noção de pertencimento maranhense, profundamente atrelada às requisições

---

<sup>27</sup> Expressivo número de autores se ativeram ao estudo e ao debate da estruturação e funcionamento do modelo agroexportador no Maranhão. Cf. especialmente Almeida (1983), Assunção (2015), Faria (2012), Cabral (1992), Meireles (2015) e Viveiros (1964).

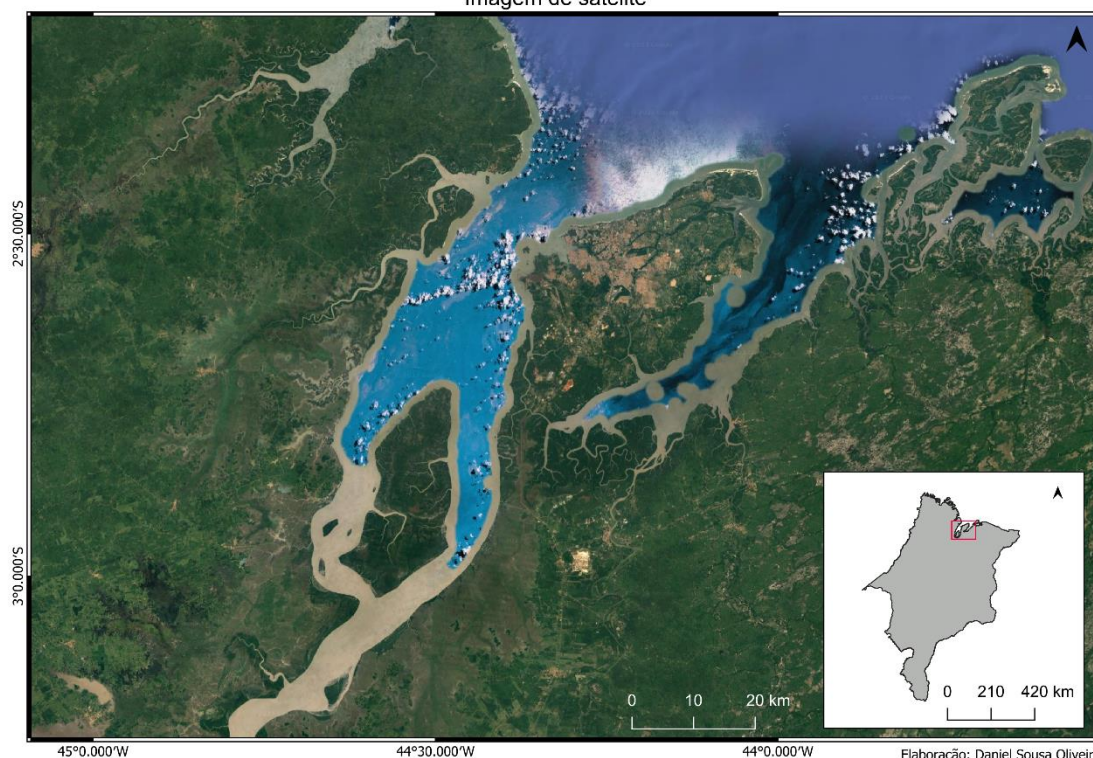
cotidianas da chamada “civilização do couro”, que se fortaleceu à medida que eram ampliados os “caminhos do gado” e estabelecidas novas e mais distanciadas locações ganadeiras<sup>28</sup>.

A experiência histórica de tais frentes moldou duas realidades socioculturais amplamente distintas no Maranhão: uma restou alicerçada por valores e práticas oriundos da exploração da lavoura como atividade básica e outra por valores e práticas típicos do exercício privilegiado da pecuária. Ainda segundo defendeu Cabral (1992), em decorrência dessa modelagem, que conferia valor superlativo à ordem de coisas decorrente de um mundo gestado a partir da prática agrícola, a história do centro-norte maranhense, por excelência, foi erigida, configurada e disseminada como a história oficial do Maranhão em seu conjunto. Em outras palavras, essa era uma história urdida para ser compreendida como a História do Maranhão; essa foi, pois, a história que se impôs como marcante no norte maranhense e nas áreas que gravitavam em torno dela, principalmente aquelas incrustadas nas cercanias das baías de Turiaçu, de Cumã e de São Marcos, como a Baixada do Maranhão, em cujo território, desde os tempos coloniais, as práticas agrícolas foram aquelas consideradas primordiais. Nessa área setentrional maranhense, a prevalência da agricultura colocava a pecuária em posição secundária, apesar de esta ser uma atividade regional importante e regularmente disseminada nos campos gerais demarcadores dessa espacialidade, quer nos chamados tesos quer nas áreas inundáveis, conforme permitiam as condições da sazonalidade imperante, demarcadoras de cheias (de janeiro a junho) e de secas (julho a dezembro).

---

<sup>28</sup> Entre outros, são trabalhos devotados especialmente ao estudo da história do sul maranhense: Cabral (1992) e Pacheco Filho (2016).

GOLFÃO MARANHENSE:  
Imagem de satélite



Mapa 3 - Golfão Maranhense

Tendo em conta a trajetória histórica das práticas fundadas no universo agroexportador, uma parcela significativa da produção historiográfica regional intuiu que o Maranhão entrara em estado de “decadência” desde a segunda metade do século XIX, ingressando no século XX nessa situação. Essa era uma percepção tributária da ocorrência de dois amplos processos de uma mesma experiência: a abolição da escravidão e a crise da agro exportação. Tal postura sustentou por largo espaço temporal a ideia de que o Maranhão construía uma trajetória histórica e uma identidade comuns, homoganeamente disposta por todo o território. Entrementes, autores como Almeida (1983) e Costa (2001) produziram reflexões a partir das quais se sobressai a proposição de desconstrução desse pressuposto, sublinhando a importância de experiências de regiões marginais na ordem capitalista. Nesse sentido, a atividade agroexportadora definira o papel das pequenas cidades e de povoados como abastecedores dos núcleos de exportação com a diversidade possível de gêneros, tais como aguardente de cana, farinha de mandioca, feijão, arroz, pecuária bovina, entre outros (VIVEIROS, 1999).

Se puder ser asseverado, por exemplo, que a cidade de São Luís fora impactada pela chamada “hecatombe” de 1888, que teve por móvel a abolição da escravidão, não é extravagante supor que o entorno interativo e dependente da capital estadual, como a Baixada do Maranhão, também foi atingido com alguma gravidade. A premissa se

fortalece tendo em conta que uma expressiva parcela dessa região era constituída, desde os tempos coloniais, por importantes áreas de produção agrícola baseada em força de trabalho escravizada. Um indicador dessa assertiva pode ser aferido tanto pelas notícias corriqueiras que davam conta da venda de fazendas por preços depreciados quanto por outras tantas informações que registravam uma movimentação populacional que, progressivamente, tinha por destino preferencial a capital maranhense. Essas ocorrências teriam provocado desarranjos significativos nos modelos por meio dos quais o Maranhão erigira a sua trajetória, de tal maneira que boa parte da historiografia maranhense de molde mais tradicional viu nesse comportamento “o fim da história” para o Maranhão (VIVEIROS, 1999). Dessa maneira, aos sustentadores da historiografia assim qualificada talvez parecesse que se tratasse mesmo de um epílogo da decadência, jamais superada pelo estado do Maranhão. Discursos mais recentes retomaram esse mote e propuseram a sua superação, desde que ela fosse promovida mediante uma vigorosa renovação cultural (MARTINS, 2006) ou uma ação demiúrgica de lideranças regionais com o intuito de projetar a ereção de um Maranhão Novo. Esta última foi a temática desenvolvido por José Sarney (1965-1970), ao proferir seu discurso de posse como governador do estado, em 1966 (COSTA, 2006).

Nas primeiras décadas do século XX, Raimundo Lopes da Cunha<sup>29</sup> produziu alentada crítica acerca da onipresença da noção de “ideologia da decadência”, em meio a discursos produzidos por inúmeros intelectuais maranhenses, desde a parte final dos tempos coloniais. Para esse intelectual, a abolição da escravidão não teria sido uma hecatombe para o Estado. Muito ao contrário, teria ocorrido, em verdade, um deslocamento de foco econômico, num processo que foi ganhando corpo até culminar com o predomínio de unidades de pequena lavoura sobre aquelas unidades tradicionalmente dedicadas à produção de gêneros demandados pelo setor agroexportador. Nesse novo cenário, o essencial da vida econômica maranhense passara a ser fundamentado, com maior profundidade e disseminação, na produção familiar em pequena escala. A nova reorientação da produção agrícola maranhense estava escudada no fato de terem sido ocupados ponderáveis volumes de terras devolutas por ex-escravos e por outras frações sociais com menor poder aquisitivo e destituídos da posse legal de

---

<sup>29</sup> Originário de Viana/MA, Raimundo Lopes da Cunha (1894-1941) foi um intelectual com produção eclética em áreas como História, Geografia, Antropologia, Arqueologia, Etnologia, Poesia. Renovou os padrões da Geografia praticada no Maranhão a partir da publicação de *O Torrão Maranhense* (1916), obra em que produziu uma síntese geográfica regional, profundamente concatenada com os postulados da Geografia Moderna àquela época vigente na Europa.

estoques de terras. Seguindo o que pensava esse autor, a economia de subsistência suplantara o atraso e a rotina, desde que os agentes envolvidos fossem progressivamente disseminando práticas condizentes com as mais recentes conquistas daquela contemporaneidade.

Lopes (1970) formulou a proposição de que era possível a ocorrência de uma fragmentação de padrões culturais cultivados desde o século XIX pelas elites do Maranhão, caso viesse a perdurar, cronicamente, uma situação formal de isolamento de regiões do estado, em decorrência da falência do modelo agroexportador. Conforme sublinhou Martins (2006), essa perspectiva desenvolvida por Lopes estava concertada com a atividade de intelectuais coevos, que, com seus produtos mentais, buscavam erigir barreiras como lenitivo para refrear a dilapidação do patrimônio da chamada Atenas Brasileira, por eles esmeradamente cultivado.

Desde os remotos tempos coloniais, a espacialidade na qual foram sendo instauradas práticas sociais que conformaram a atual Baixada do Maranhão era uma das regiões voltadas para a produção de gêneros necessários ao provimento dos núcleos agroexportadores (ASSUNÇÃO, 2015), compreendendo espaços jurídico-políticos situados em torno do Golfão Maranhense. Formada por expressivos estabelecimentos agrícolas abastecedores de São Luís com víveres de natureza vária, - alguns deles evoluindo, inclusive, para a constituição de povoados e de cidades, principalmente a partir da decretação da abolição da escravidão, ao longo do tempo - a Baixada do Maranhão foi se voltando para dentro de si mesma, para a sua espacialidade mais íntima, configurando-se como uma região em que vicejava uma economia de subsistência, marcada pelo isolamento econômico, com tudo o que daí decorre. Por essa perspectiva, por exemplo, é possível aventar a possibilidade do fortalecimento de práticas linguísticas com variações dialetais bem características<sup>30</sup> e de rituais tradicionais de manifestações da cultura popular inclusiva<sup>31</sup>. Se o isolamento econômico mencionado possibilitou à cidade de São Luís desenvolver mecanismos de preservação do casario colonial<sup>32</sup>, este, por excelência, um símbolo do fausto da aristocracia maranhense<sup>33</sup>, isso não foi extensivo às regiões periféricas ao sistema, que não vivenciaram um processo histórico semelhante.

---

<sup>30</sup> Cf. Dicionário do Baixadês. Braga, 2014.

<sup>31</sup> Veja-se, por exemplo, o caso do Baile de São Gonçalo. Cf. Serejo, 2016.

<sup>32</sup> Cf. Lopes, 2013.

<sup>33</sup> Veja-se Faria (2012), Assunção (2015).



Sem maiores diferenciais, na Baixada do Maranhão foi vivida essa experiência. A derrocada do modelo agroexportador privou essa região do contato dinâmico com as localidades mais distantes, permitindo quase sempre relacionamentos intermitentes com aquelas mais próximas<sup>34</sup>. Em situações semelhantes, quase sempre resta configurado um ambiente de marasmo, no qual a passagem do tempo não extrapola a sensação do quase imperceptível, de sorte que os acontecimentos parecem invariavelmente previsíveis.

Esse estado de coisas contribuiu para que, nessa espacialidade, fossem sendo desenvolvidas maneiras mais ou menos particulares de falar, elaborado um diversificado conjunto de crenças próprias e definido um característico universo de manifestações folclóricas. A cultura cabocla do interior do estado do Maranhão, tida como genuinamente maranhense, segundo Lopes, em grande medida alcançara acentuados indicadores de preservação na região da Baixada do Maranhão (em processo semelhante ao que acontecera com o casario colonial na capital), em virtude do isolamento econômico do Maranhão (LOPES, 1970). Em grande parte, tal isolamento era uma resultante concreta de o Maranhão, até meados da década de 1970, ser ainda muito mal servido por rodovias, com competência para a produção de dinamismos maiores no âmbito da circulação de riquezas<sup>35</sup>, apresentando, no setor de transportes, um quadro cuja caracterização ostensiva era definida pela vagarosidade da navegação fluviomarítima. Em breve síntese, do ponto de vista das articulações viárias, nessa região maranhense predominava a existência de veredas e de caminhos, em contraposição às estradas, para a promoção de relações de circulação mais fluentes e integradoras, intra e extrarregionais.

Sob vários ângulos, a publicação do livro *Torrão Maranhense*, por Raimundo Lopes, em 1916, se impôs como um estudo pioneiro<sup>36</sup>. Nela, o autor se debruçou a investigar e a conceituar a qualidade transicional do espaço territorial maranhense, resultando dessa atividade o mapeamento das regiões mais amplas constituintes do estado do Maranhão - *as zonas maranhenses*, como foram denominadas. Na realização desse labor intelectual, Lopes se dedicou pioneiramente a produzir um largo exame sobre a Baixada Maranhense, como um espaço regional maranhense específico do ponto de vista histórico e geográfico. Em seu projeto primário, Lopes da Cunha visava elaborar uma síntese em que apontasse os “caracteres, tendências e possibilidades do maranhense”,

---

<sup>34</sup> Cf. Viveiros (1964).

<sup>35</sup> Cf. Lacroix (2004).

<sup>36</sup> O *Torrão Maranhense* foi republicado em 1941, redeterminado como *Uma região tropical*, intitulação que permaneceu na 3ª edição de 1970.

traçando um “perfil psico-étnico” do maranhense e definindo geograficamente as diferentes paisagens do estado.

Ao estruturar uma trajetória intelectual marcada por posturas desse nível, Lopes destoava profundamente da produção e da atuação de profissionais que lhe foram contemporâneos, atuantes no campo do ensino e da pesquisa na área da Geografia. Em geral, eles se conformavam em apresentar seus trabalhos manejando, com maior ênfase, epistemologias constituintes da Geografia Física e recorrentemente expressos em texto descritivo. Ao contrário, Lopes deu amplo destaque à reflexão do objeto mencionado em sua pertinência histórica. Como resultante dessa faina intelectual, foi possível a Lopes definir e anunciar pioneiramente o registro dessa região com a denominação de Baixada Maranhense, quando classificou as zonas maranhenses como *Campos da Baixada, Maranhão Oriental, Mata Virgem, Baixo Sertão e Alto Sertão* (LOPES, 1970, p. 116 e 118).

Em 1947, Silvestre Fernandes publicou o opúsculo *Baixada Maranhense*, na seção *Resenhas e Opiniões*, do Boletim Geográfico da Revista Brasileira de Geografia. Nesse trabalho, inicialmente, Fernandes avaliou as conclusões de distintos autores, regionais ou não, a respeito da evolução física da espacialidade maranhense, desde eras geológicas bem distantes, concentrando suas cogitações em deslindar a conformação e as características da concha e dos terrenos imediatos em que se deposita a região da Baixada Maranhense. Por outro ângulo, também procedeu a estudos acerca da “influência das correntes e marés que ali desenvolvem forças extraordinárias” e contribuem decisivamente para a “notória invasão de certos trechos de campos pelas águas do mar, formando salinas naturais, como temos exemplos em São Bento e Cajapió”. Neste particular, Fernandes registrou que, em sua época de menino, foi capaz de notar o fato de “as águas do rio Mearim, em Bonfim”, povoado arariense ribeirinho, já “se apresentavam salobras por ocasião das grandes marés”, situação que havia se agravado mais ainda, pois na década de 1940, “já se verifica muito mais acima, nos estirões cujas águas banham a cidade de Arari, por ocasião das estiagens longas e marés altas” (FERNANDES, 1947, p. 549).

Fernandes destinou a segunda parte do artigo para promover a discussão das premissas por meio das quais Raimundo Lopes definiu o conceito de região e sua aplicação para o caso do Maranhão, e especialmente no que concerne à Baixada Maranhense. Para Fernandes, essa era uma espacialidade que, em 1947, poderia ser definida como aquela que abarcava a multiplicidade de campos estendidos em territórios

situados de Santa Helena ao Icatu, passando pelo Engenho Central, pela foz do Grajaú, e alcançando Pombinhas e Vargem Grande, compreendendo uma área de 52.658 km<sup>2</sup>, na qual existiam 14 municípios<sup>37</sup>, com uma população de 242.855 habitantes. Assim estabelecida essa espacialidade, Silvestre Fernandes passou a traçar um rico e variegado perfil dos aspectos naturais característicos desse fato regional e dos relacionamentos humanos desenvolvidos tradicionalmente ao longo dos tempos, registrando o papel exponencial cumprido pela baía de São Marcos, para a articulação da Baixada Maranhense com espaços que lhe são externos.

Após esses estudos de Lopes e de Fernandes a região seguiu sendo referida, esporadicamente, por articulistas de jornais, em matérias ou notícias, como um recorte reconhecido e marcante em meio à espacialidade norte maranhense. Somente ao cabo de largo espaço temporal, em 1982 foi publicada outra obra em que essa região foi eleita como objeto temático por excelência: trata-se de *A Baixada Maranhense*<sup>38</sup>, de Cássio Reis Costa. Em verdade, este é um texto em que o autor não consignou acréscimos relevantes às formulações que sustentam a contribuição legada por Raimundo Lopes, configurando-se mais dentro dos estreitos limites de uma publicação por ele elaborada com a finalidade precípua de embasar a formulação do plano de governo estadual na gestão de João Castelo<sup>38</sup>, no que concerne à definição de possibilidades de intervenção do poder público nessa fração espacial do Maranhão. A Baixada Maranhense por ele configurada era vista como uma paisagem geográfica marcada por inúmeros lagos e grandes extensões de campos inundáveis e de matas, nas quais dominavam as atividades de subsistência. O perfil humano regional não extrapolava a vinculação mais imediata de segmentos sociais às atividades econômicas principais da região. Por outro prisma, a região foi definida como um lugar isento de conflitos, exceto a batalha cotidiana do homem contra a sazonalidade natural onipresente, consistente em períodos sequenciais de cheias e de secas (COSTA, 1982). Em verdade, não se sustenta a premissa da isenção de conflitos no interior do território da região, pois que no lapso de tempo adotado neste trabalho eram recorrentes as dissensões, que não raro fomentavam a emigração de naturais da Baixada tanto para a capital estadual quanto para regiões mais a ocidente da Baixada Maranhense.

---

<sup>37</sup> Anajatuba, Arari, Baixo Mearim, Cajapió, Monção, Penalva, Pindaré Mirim, Peri Mirim, Pinheiro, Rosário, Santa Helena, São Bento, São Vicente e Viana. Como se verifica, a seção espacial litorânea da antiga capitania de Cumã não está compreendida na definição de Baixada Maranhense esposada por Fernandes.

<sup>38</sup> João Castelo Ribeiro Gonçalves foi governador do Maranhão entre 1979 e 1982.

Pinheiro Gomes (1981) foi um pensador maranhense responsável pela elaboração de um conjunto de reflexões importantes para a compreensão de chaves de leitura do Maranhão de seu tempo. Trata-se de José Tribuzi Pinheiro Gomes, o reverenciado poeta Bandeira Tribuzi. Ao largo de sua aplaudida produção poética, esse intelectual legou ao Maranhão uma pequena publicação intitulada *Formação Econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento*. Nessa obra, o autor refletiu sobre os mais variados cenários pelos quais projetava a economia maranhense. Um desses cenários era o que dizia respeito à evolução da agricultura maranhense, em torno dos anos de 1950. Nessa quadra temporal, dizia ele, começou “a ter alguma significação o incremento da produção agrícola mais diversificada, notadamente de cereais”. A elevação da produção cerealista estava articulada, no geral, ao aumento progressivo “da tradicional corrente de imigração nordestina”. Todavia, essa produção não alcançava patamares mais elevados e sustentados em decorrência do “mau condicionamento da infra-estrutura viária que limita a expansão da área produtiva”, em que pese o poder público dispor “de um estoque exponencial, no Nordeste [Noroeste], de mais de 15.000.000 de hectares de terras virgens devolutas”, que poderiam ser agregadas ao esforço de melhorar a dinâmica produtiva. Por isso, o autor louvou as possibilidades abertas para ampliar “o horizonte econômico do Estado”, tendo em consideração “a decisão federal de interligação de todas as Regiões do País”, atravessando “o espaço maranhense, rumo a Belém e à Amazônia interior, com rodovias”. A deliberação do poder público federal poderia favorecer a ampliação da “integração econômica do Maranhão-Nordeste/Resto do Brasil”, bem como facilitaria “a imigração nordestina” e tornaria “acessível à mão-de-obra rural a ocupação produtiva de uma vasta nova fronteira de terras devolutas” (TRIBUZI, 2011, p. 61).

Em suas reflexões relativas aos anos de 1960, Bandeira Tribuzi registrou não ter havido mudança qualitativa na estrutura econômica maranhense que redundasse na adoção de medidas tendentes a implementar “as consequências da mudança econômica implícitas na ruptura do sistema ‘latifúndio-transporte fluvial-Praia Grande’, sistema tradicional esse “que prevalecia no Estado até a década de 1950, quando foi substituído pela prevalência do sistema ‘nova fronteira agrícola-rodovias-multipolarização comercial” (TRIBUZI, 2011, p. 73).

Ao elaborar uma proposta de desenvolvimento para o Maranhão, no início dos anos de 1980, Bandeira Tribuzi identificou três óbices que nas décadas anteriores se interpunham a cenários de mudanças de que carecia o estado maranhense, a saber: o impasse fundiário; o impasse da intermediação comercial; e o impasse tecnológico. A

conjugação desses enredos restritivos concorria para refrear a conquista de indicadores positivos, que possibilitassem a elevação de patamares desfrutados pelo Maranhão naquela conjuntura (TRIBUZI, 2011, p. 74).

Como já mencionado, em relação às demais regiões maranhenses, a Baixada do Maranhão experimentou um processo de isolamento, pelo menos desde os anos iniciais do século XX. Entretanto, a partir dos anos de 1940, a região passou a vivenciar transformações paulatinas nos mais diversos âmbitos, apesar de perdurar sem indicadores positivos, por exemplo, no que respeita à implantação de soluções viárias à semelhança daquelas que vinham sendo definidas e construídas em outras partes do Maranhão, consistentes em estradas de rodagens de interiorização, de articulação de espaços territoriais passíveis de incorporação positiva ao ambiente produtivo. Aliás, essa é uma problemática cuja abordagem não vem sendo entronizada como objeto de atenção maior da pesquisa histórica. Isso não quer dizer que inexistam trabalhos a esse respeito, contudo os já conhecidos trazem o registro da temática em meio a outras preocupações ou focalizando esta ou aquela fração do território maranhense.

Como um conjunto espacial com trajetória histórica delimitada, a Baixada do Maranhão também ficou isolada como objeto de reflexão. Entrementes, em tempos mais recentes surgiram estudos cujos objetivos passaram a incidir sobre a diversidade, o ritmo e a profundidade de mudanças e conflitos, que registram preocupação com o alcance e com as consequências da ampliação, mesmo em baixa rotação, do processo de modernização que atingiu o estado do Maranhão por volta de meados do século XX.

Poucos desses estudos foram concebidos no âmbito da historiografia, dado que a maioria foi produzida por cientistas sociais que esposaram o objetivo central de examinar sincronicamente a diversidade de aspectos do processo de modernização vigente. Essa perspectiva analítica privilegiou o estudo de transformações por que teria passado a Baixada do Maranhão em meados do século XX, dando relevo ao esquema pobreza-auge-decadência. Tais estudos vêm sublinhando a lenta ação corrosiva do processo de modernização vivenciado pela Baixada do Maranhão sobre os modos de vida das populações historicamente nela estabelecidas, em particular os remanescentes étnicos de indígenas e de quilombolas.

Na década de 1980, foram realizados estudos cujo imperativo era discutir a extensão dos impactos (positivos e/ou negativos) dos grandes projetos implantados no Maranhão, desde os anos de 1970. Tais projetos, em geral, eram apresentados como instrumentos de reordenação da situação aflitiva pela qual passava o estado desde a

situação de 'letargia' que se instalara com a crise do fim do século XIX e os rearranjos do início do século XX. Alguns desses estudos objetivaram compreender aspectos do processo invasivo da instalação do Centro de Lançamentos de Alcântara/CLA, em áreas historicamente ocupadas por remanescentes quilombolas. Com efeito, a implantação desse centro tinha por decorrência o remanejamento de apreciáveis contingentes populacionais de seus lugares ancestrais de vivência para outros parcamente conhecidos, portanto, sem referência identitária. Os novos espaços destinados para a recepção dessas populações, mesmo situados em território alcantareense contíguo, eram quase sempre definidos como inóspitos e desafiadores, circunstância essa que projetava a demanda de um longo investimento desses populares para dominar positivamente o novo ambiente de acordo com seus interesses comunitários, para, enfim, a promoção do rearranjo de novo modo de vida ordinária (ARAÚJO, 1990).

Os autores envolvidos com essa questão deram ênfase superlativa ao exame do patrimônio imaterial indígena e quilombola, até então pouco conhecido. Essa era uma postura plenamente justificável tendo em vista que ele entrara em situação de risco de perdas irreparáveis, decorrente do processo de deslocamento forçado a que ficaram sujeitas as populações próximas dos locais destinados às necessidades da implantação do CLA. Em tais estudos foi sublinhado o caráter violento desse processo de modernização (CHOAIRY, 2000). A ampliação do processo de modernização concorreu para que saberes fossem postos em xeque: o sistema de uso comum de terras, as formas de trabalho artesanal características dos núcleos rurais, como o roçado ou a pesca, bem como os ritos e a religião indígena (ALMEIDA, 1989); (SÁ, 2007); (ANDRADE, 2008).

A Baixada do Maranhão é um espaço maranhense, que por variegadas razões, se impõe como imperativo para ser estudado. Em verdade, se configura como um *locus* potencialmente relevante para a identificação de temáticas as mais distintas, como um lugar privilegiado para fundar uma análise dos impactos socioculturais do chamado desenvolvimento econômico. Essa constatação reside no fato de que tal região passou, desde meados do século XX, de maneira progressiva, por um processo dessa natureza. A partir da marca temporal, em maior ou menor grau, foi possível aos habitantes da Baixada do Maranhão presenciarem e se relacionarem com uma diversidade de modernidades, tais como: a interligação da energia elétrica (da Hidrelétrica de Boa Esperança, e com tudo o

que decorre dessa novidade)<sup>39</sup>; a instalação de unidades de telefonia<sup>40</sup>; a implantação de um sistema de transporte hidroviário (por meio de ferry-boats)<sup>41</sup>; a abertura e ou reforma de rodovias interestaduais<sup>42</sup>; a construção e consolidação da rodovia MA-014<sup>43</sup>; a implantação e ampliação do CLA<sup>44</sup>; entre outras. Enfim, diante da necessidade de relacionamentos cada vez mais intensos com essa nova ordem que se espraiava e se enraizava, “os usos e costumes da população também passam por transformações, influenciadas por culturas de outras regiões, que aos poucos vão salpicando novidades nas nossas velhas tradições”, em flagrante estremecimento de situações arraigadas (LEITE, 2007a, p. 141).

Essa discussão, entretanto, transcende os aspectos de natureza econômica. Tendo por norte relatos preliminares de autoras e autores oriundos de territórios da Baixada, a questão que lhes envolve o ânimo reside na percepção cada vez mais entranhada e aguda de transformações de que eram testemunhas. Ter ciência desses incômodos lhes intima a se postarem e a se portarem diante do mundo contemporâneo, no qual vivem em crescente desconforto, deixando escapar, de vez em quando, um choro saudoso, como é o foco temático do romance *O sonho e o tempo*, de Graça Leite.

Decorrente de tese de doutoramento, Pacheco Filho (2016) produziu um livro de superlativa importância para os objetivos deste trabalho. Com efeito, por meio dessa obra o autor palmilhou as agruras decorrentes das condições de navegabilidade no percurso entre o litoral e o sertão central do Maranhão, em Grajaú, pelo rio do mesmo nome. Como ocorreu com a Baixada do Maranhão (mesmo no fim da década de 1970), ao serem construídas estradas de rodagem em torno dos vales dos rios Itapecuru e Mearim, em direção ao centro-sul maranhense, por mais precárias que fosse o funcionamento delas,

---

<sup>39</sup> Energia elétrica: a partir de 1968, o Maranhão passou a contar com a disseminação progressiva da energia elétrica produzida e fornecida pela Usina Hidrelétrica de Boa Esperança, construída no rio Parnaíba.

<sup>40</sup> Telefonia: a TELMA foi criada em 1966 pelo executivo estadual, sendo incorporada à TELEBRÁS, sociedade de economia mista do sistema federal de telecomunicações.

<sup>41</sup> Ferry boat: criado em 1969, durante o governo de José Sarney, o serviço de ferry boats entre São Luís e o litoral ocidental, em Itaúna (Alcântara), passou a operar em 1970, proporcionando a ampliação da circulação de passageiros e produtos entre a capital estadual e a Baixada do Maranhão.

<sup>42</sup> Rodovias interestaduais. Rodovias que cruzam o território do Maranhão mais próximas da Baixada: BR 135, liga São Luís (MA) a Belo Horizonte (MG). Começou a ser construída no Maranhão e em Minas Gerais na década de 1940, de trecho em trecho, de modo que nos anos de 1960, se tornou plena em sua integralidade; BR 222, liga Fortaleza (CE) e Marabá (PA). Construída em na década de 1960; BR 316, liga Belém (PA) a Maceió (AL), foi concebida nos anos 1920, mas efetivamente foi construída nos anos 1950 e inaugurada na década de 1960.

<sup>43</sup> MA 014: a construção dessa rodovia estadual começou nos anos de 1960, todavia, somente permitiu trânsito fluente nos anos finais da década de 1970.

<sup>44</sup> CLA-Centro de Lançamento de Alcântara: a construção da estrutura básica desse centro de operações aeronáuticas para o lançamento de foguetes remonta a 1982.

essas estruturas viárias permitiram maior dinamismo para a circulação de automóveis, de pessoas e de mercadorias nas áreas por onde passaram os trajetos rodoviários estabelecidos. Essa circunstância decretou o fenecimento da experiência náutica para fins comerciais nos vales fluviais mencionados.

Em tempos de velocidade constante ditada em km/hora, varar os mundos distintos constitutivos de cada povoado à beira-rio passou a ser uma prática conectora somente de mundos vizinhos, quando muito algumas voltas acima ou abaixo incrustadas nos meandros dos rios. Todavia, não há como remover por adição de velocidade constante o registro de memória referenciado por um mundo com novidades a cada volta do rio. Vale dizer, o quão rico, forte e expressivo é aquilo que reside internalizado no íntimo daqueles sujeitos marcados pelas correntezas e pororocas da vida e dos rios e pela maritimidade onipresente no pós-rio. Com maestria, Pacheco Filho efetuou a exploração desse manancial, erigindo uma contribuição inolvidável a respeito da vida ribeirinha, de sua historicidade e de suas idiossincrasias.

Com efeito, para o exame do contexto sociocultural maranhense vigente entre as décadas de 1940 a 1980 existe a possibilidade de se ter à disposição um expressivo número de estudos recentes da historiografia regional devotados ao conhecimento desses aspectos. Bem como, já o registramos, existe um apreciável conjunto de obras específicas sobre a Baixada do Maranhão, consistente em publicações técnicas, literárias, poéticas e acadêmicas<sup>45</sup>. Vale dizer, ainda, esse manancial vem sendo ampliado constantemente pela ação proliferante de organismos como academias, institutos, universidades, bem como em decorrência de esforços produtivos individuais.

Convém ressaltar, também, que, para analisar mais acuradamente as representações aludidas, existe uma documentação ampla e variada, consistente em jornais de São Luís e de municípios da Baixada Maranhense, legislação, mensagens governamentais, relatórios, estatutos, regimentos, regulamentos e similares, integrantes de acervos de organismos públicos maranhenses disponíveis para consulta pública. Além disso, existe um universo amplo de pessoas idosas originárias da Baixada Maranhense, residentes em São Luís (principalmente) ou em municípios da região, cujos relatos permitem sustentar estudos como o que ora empreendemos.

Como já foi registrado em trecho antecedente, em torno dos anos de 1940, a região da Baixada do Maranhão passou a conviver com um conjunto cada vez mais

---

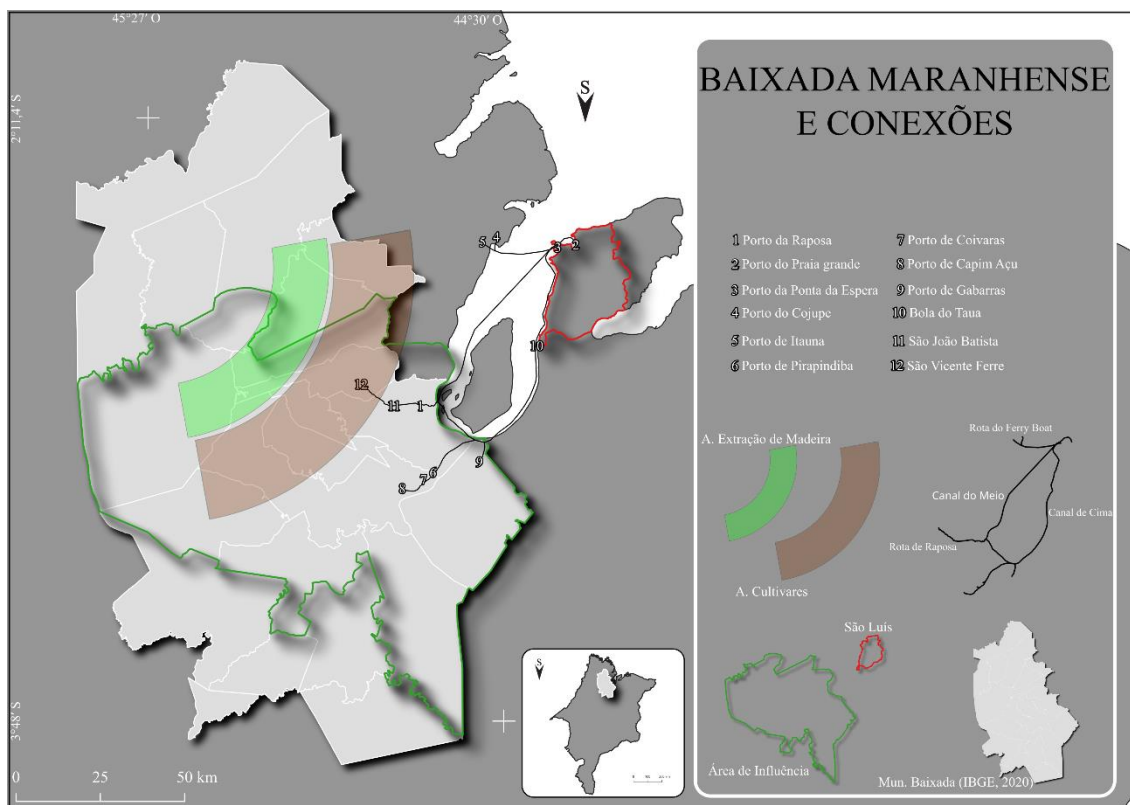
<sup>45</sup> Cf. as referências específicas relativas à Baixada do Maranhão constantes nas referências gerais.



adensado de vetores de tipo modernizantes, que acabaram por atingir e transformar paulatinamente essa região como um todo. Esses processos alcançaram pontos de culminância nos anos de 1980. A frequência e a intensidade desses processos concorreram para que os sujeitos baixadeiros redimensionassem progressivamente sua relação com o seu mundo imediato e com o seu entorno, muito especialmente com o mundo cada vez mais ritmado pela noção de velocidade.

As agruras e peripécias de viagens demoradas, incômodas, angustiantes e perigosas, realizadas por habitantes da Baixada do Maranhão, utilizando-se de modais os mais distintos, em direção a portos situados na orla marítima e nos vales de rios do Maranhão ou de outros estados, geralmente constituem capítulo marcante e inolvidável nas preocupações intelectuais de muitos pesquisadores, visto que calaram fundo na alma de quem necessitou se movimentar pelas estradas d'água que conectavam a região com o mundo exterior. No íntimo desses sujeitos ficaram engastados registros de travessias curtas ou longas, marcadas pela agonia de vencer os obstáculos aquáticos onipresentes.

Essa nova ordem certamente atingiu os modos de vida frutificados em decorrência de arranjos de vivências socialmente possíveis e passíveis de serem praticados na Baixada do Maranhão ao longo da trajetória dessa marca regional. A rapidez com que esse processo foi ganhando substância fragilizou as experiências tradicionais, provocando desarranjos notáveis nos mais variados âmbitos da vida nos espaços de experiência histórica da Baixada do Maranhão, principalmente após a introdução de veículos automotores e a construção, mesmo precária, de uma esparsa infraestrutura viária, conectora de algumas localidades referenciais em âmbito regional.



Mapa 4 - Baixada Maranhense e conexões

## 2. BAIXADA DO MARANHÃO: VISLUMBRES

### 2.1. Baixadas e litorais em vislumbres literários

Ao cabo da realização de amplo levantamento, para utilização nos limites deste trabalho, a constatação decorrente é de que existe uma ponderável produção intelectual, veiculada em publicações geralmente sob a forma de livros, quase sempre desconhecida e debatida no interior do universo acadêmico, por meio da qual seus elaboradores manejam representações concernente aos mais variados aspectos conformadores de modos de vida ocorrentes na Baixada do Maranhão. Mesmo que, ainda, de modo incipiente, a partir deste momento serão apresentadas e discutidas algumas dessas representações, as quais pontificaram enquanto preocupação temática de significativa parcela desses autores; eles estão inseridos num universo de produção intelectual atinente a e decorrente de demandas pessoais, regionais e de natureza vária, cuja amplitude pode ser vislumbrada ao longo de uma consulta às referências constantes em espaço próprio neste trabalho. Nessa produção, que, grosso modo, está inserida na quadra temporal adotada no presente trabalho, se constitui recorrência importante e ponderável o registro de evidências de transformações de tendência modernizante, que perturbam ou animam a

atividade de cada autor. Essa circunstância provoca, em significativo contingente dos integrantes desse universo autoral, a expansão de narrativas profundamente estruturadas por enredos, de toda sorte, costurados em discursos saudosistas ou modernistas.

Com base na produção de parte desses autores, constata-se a mobilização de um esforço percuciente quanto à promoção de uma definição da área territorial em que eles se reconhecem como nativos. Geomorfologicamente, a espacialidade dessa matriz identitária se constitui como uma ampla área formada por terrenos de baixíssima altitude, de tal maneira que, em algumas partes, inclusive, jazem abaixo do nível do mar<sup>46</sup>. Na generalidade, essa delicada espacialidade está disposta e conforma as seções ocidental e meridional da baía de São Marcos, complementada com a faixa litorânea maranhense limitada pela margem direita do rio Turiaçu, de idêntica característica constituinte. Territórios assim qualificados se estendem desde o município de Anajatuba, à margem direita da referida baía, até o município de Apicum Açu, no extremo norte litorâneo. A ponderável e específica área territorial conformada por essa breve descrição pouco difere daquela que, nos primórdios da presença lusitana na seção norte da América portuguesa, foi arbitrada para servir de definição espacial da antiga capitania de Cumã ou Tapuitapera. Essa possessão donatária vigorou de 1633 a 1754, quando foi reinserida nos domínios da Coroa lusitana, mediante indenização. O limite sul do território de Cumã alcançava a margem esquerda inicial do rio Mearim, conformando o ambiente estuarino, e idêntica margem do rio Pindaré, correndo, a seguir, pelo sertão oeste adentro, em paralelo à margem direita do rio Turiaçu (MEIRELES, 2015, p. 96).

Conforme definição do IBGE contemporaneamente vigente<sup>47</sup>, essa área é constituída por duas das mais importantes microrregiões dentre aquelas que constituem a Mesorregião Norte Maranhense<sup>48</sup>: a Baixada Maranhense, com 21 municípios, e o Litoral

---

<sup>46</sup> Cf. Campelo (2008).

<sup>47</sup> Existem mudanças recentes nessa questão. Em decorrência de novas redefinições promovidas pela Constituição Brasileira de 1988, a regionalização vigente desde 1970 passou por várias atualizações. A nova Divisão Regional do Brasil foi definida em Regiões Geográficas Intermediárias e Regiões Geográficas Imediatas, correspondendo ao que anteriormente era denominado, respectivamente, como Mesorregiões e Microrregiões. No Maranhão, foram definidas 5 Regiões Geográficas Intermediárias (São Luís, Santa Inês/Bacabal, Caxias, Presidente Dutra e Imperatriz) e 22 Regiões Geográficas Imediatas (São Luís, Santa Inês, Bacabal, Pinheiro, Viana, Cururupu, Chapadinha, Itapecuru, Barreirinhas, Tutoia/Araioses, Governador Nunes Freire, Pedreiras, Caxias, Timon, Codó, Presidente Dutra, São João dos Patos, Colinas, Imperatriz, Barra do Corda, Açailândia e Balsas). Cf. Brasil. IBGE. Regiões Geográficas do Estado do Maranhão. Mapa, 2015.

<sup>48</sup> Eram 5 as Mesorregiões constitutivas do território do Maranhão: Norte Maranhense; Centro Maranhense, Leste Maranhense, Oeste Maranhense e Sul Maranhense. A Mesorregião do Norte Maranhense era formada por seis microrregiões, a saber: Aglomeração Urbana de São Luís, Baixada Maranhense, Litoral Ocidental Maranhense, Rosário, Itapecuru Mirim, Lençóis Maranhenses.

Ocidental Maranhense, 13 municípios. Para alguns dos autores de que trataremos adiante, bem como para uma expressiva maioria dos seus habitantes, esse espaço regional deve ser considerado para além das definições institucionalmente estabelecidas e mais ou menos conhecidas. Desse modo, no aspecto concernente à afirmação de pertencimento, se, por um lado, não restam maiores dúvidas para aqueles sujeitos de serem oriundos da Baixada Maranhense, por outro, para exponencial parcela dos habitantes do Litoral Ocidental Maranhense não se reveste de maiores inconvenientes o desenvolvimento da noção de pertencimento ao ambiente baixadeiro. Para estes, as condições geográficas mais amplas dessas duas antigas microrregiões guardam elementos de tal modo semelhantes que não permitem uma distinção inolvidável de cada qual, embora algumas diferenças identificadas constituam marcas substantivas. Esse espaço vivido, ampliado e ressignificado foi se transformando numa referência identitária cuja denominação não encontra respaldo em imposições verticais, contudo, grassa, se firma e se reafirma na horizontalidade de relações históricas que nele ganharam sentido, desde os tempos iniciais da presença portuguesa por essas partes da América.

Sem embargo, no aludido universo de produção intelectual, é possível remontar uma tradição de obras cujos autores se devotaram a explicitar elementos definidores de raízes identitárias cultivadas pela ampla maioria dos viventes da Baixada Maranhense e do Litoral Ocidental Maranhense, territorialidade que, quando referida em conjunto, vem sendo intitulada como Baixada do Maranhão. Esse construto foi ganhando relevo à medida que, com maior frequência, passou a ser objeto de reflexão de tais autores, apesar de não ser perceptível a existência de um esforço de grupo para a defesa dessa noção de pertencimento com a denominação acima esposada.

Nesse sentido, ao ser analisada a proposição fundamental da obra de Araújo Neto não se apresentam maiores dificuldades para ao fim aquilatar que esse autor definiu como proposta fundamental “retratar a imagem de um passado muito singular na vida de todos os que habitamos, naquela época, a Baixada do Maranhão” (ARAÚJO NETO, 2016, p. 20). Com efeito, o enredo desenvolvido pelo autor em referência girou em torno da história amorosa de um jovem casal, que teria tido sua experiência de vida ativa nos primórdios dos anos de 1940, em algum povoado do município de Guimarães. Em termos territoriais, este era um município que, à época, tinha um dilatado espaço geográfico, situado na parte norte maranhense, na área depois conceituada como microrregião Litoral Ocidental Maranhense. Entrementes, a partir da década de 1960 ocorreu um alentado processo de fracionamento do território desse município-mãe, por meio da

autonomização de novas situações jurídico-políticas, que, ao fim e ao cabo, proporcionaram a constituição de diversos municípios (Mirinzal<sup>49</sup>, Cedral<sup>50</sup>, Porto Rico<sup>51</sup> e Central do Maranhão<sup>52</sup>). Já pontificava por essa época, como uma constante, o desenvolvimento da noção de pertencimento à região da Baixada Maranhense por expressivos contingentes dos habitantes dessa grande área, inclusive dos municípios localizados mais ao norte (Cururupu, Serrano<sup>53</sup>, Apicum Açú<sup>54</sup> e Bacuri<sup>55</sup>), que em tempo anterior, como Guimarães, pertenceram à microrregião Litoral Ocidental Maranhense.

Tomando por outra visada, vale consignar a tessitura moldada por Graça Leite, que, ao prefaciá-la a produção memorialística de Cutrim (2013, p. 19), percorreu ampla e criticamente sobre variado espectro de aspectos que calam fundo nesse nicho regional baixadeiro, como a espacialidade, a gente e os persistentes problemas históricos. Num primeiro plano da abordagem, essa prolífica literata destacou que, em virtude de agressões constantes, e de matriz variada, “o nosso pantanal maranhense vive ameaçado pela fome e pela miséria”. Logo, em seguida, registrou, em outro ângulo da visada, a problemática da riqueza natural regional quase imperceptível em meio ao insulamento histórico, quando apontou ser essa uma “microrregião”, no caso a Baixada Maranhense, composta por “21 municípios, [que] faz parte desse colossal patrimônio ambiental que dormita escondido nas beiradas dos igapós, igual a nossa cobra sucuruju”<sup>56</sup>. A certa altura, a prefaciadora levantou uma questão pertinente, qual seja a de que, em virtude da finitude de tal riqueza, nem sempre ela era tratada pelos habitantes da região com a devida equidade e previdência. Por essa razão, “belos lagos são tratados como se fossem charcos, de onde o caboclo baixadeiro retira o seu sustento”, concorrendo para o esgotamento das potencialidades deles. No que compete à flora e à fauna, continuou a lastimar a autora, boa parcela dos baixadeiros devotava comportamento semelhante, de modo que, no geral, “a flora, com matizes diversas, é ignorada como cenário de beleza e a fauna, quase em extinção, é caçada a tiros para amenizar a fome de quem labuta naquelas terras”. Para além disso, na generalidade, o habitante da Baixada do Maranhão convivia com infortúnios de natureza vária. Assim é que, por outras palavras, “para completar o quadro

---

<sup>49</sup> Mirinzal: emancipado em 1961.

<sup>50</sup> Cedral: emancipado em 1964.

<sup>51</sup> Porto Rico: emancipado em 1994.

<sup>52</sup> Central do Maranhão: emancipado em 1994.

<sup>53</sup> Serrano: emancipado em 1994.

<sup>54</sup> Apicum Açú: emancipado em 1994.

<sup>55</sup> Bacuri: emancipado em 1961.

<sup>56</sup> Sucuruju: nome popular da sucuri, serpente muito comum em ambientes semiaquáticos, pantanosos; a base de sua alimentação consta de aves, peixes e mamíferos.

desolador, existem as ‘doenças sociais’, causada pela fome, miséria e ignorância”, a dilacerar ponderáveis contingentes humanos desprovidos de mais adequados instrumentais para vencer as agruras cotidianas e a deficiência da execução de políticas públicas eficientes.

Ao marcar posição em sua obra a respeito da base física constitutiva da Baixada do Maranhão, Cutrim (2013, p. 39) diferenciou os ambientes sazonais que expressam características típicas dessa territorialidade. Dessa sorte, tomando por referência os tempos de estiagem, “no verão”, tal como é de praxe o nativo conceituar, o que caracterizava o ambiente, grosso modo, “era o solo rachado e esturricado pelo calor do sol”. Em contrapartida, nos tempos de cheias, também recorrentemente denominado como inverno, “nas primeiras chuvas”, o que se destacavam “eram verdadeiros lençóis brancos, espalhados pelos campos, e logo depois, o desabrochar do capim e do junco com suas matizes [sic] esverdeadas”. Essas conformações sazonais e climáticas acabavam por proporcionar um painel multifacetado, o qual se apresentava “ora um verde mais claro, ora um verde mais escuro”, pincelando um ambiente multicolor, pois “logo depois surgiriam as flores do campo, brancas, amarelas, roxas ...” Esse era um cenário que atraía uma fauna amplamente diversificada. Nele poderiam ser encontradas tanto populações de animais secularmente estabelecidos quanto aquelas constituídas de seres vivos adventícios, como “aves migratórias, procurando pontos estratégicos nos campos para se fixarem e reproduzirem”, visto que a área situada entre a faixa litorânea e os campos baixos representavam pousio seguro e reparador, considerando a faina executada por elas durante as jornadas, quase sempre extenuantes, decorrentes das longas distâncias percorridas, de norte a sul das Américas.

Talvez seja por ter em mente um cenário com tais características, particularmente a fração dominada pelos campos, que Paz (2017, p. 168) elaborou sobre ele uma imagem polissêmica. Segundo a formulação desse autor, “os campos da Baixada formam uma grande manjedoura que cria e acalanta a vida aquática a se repetir todos os anos enquanto a água perdura”. Dando prosseguimento, o mesmo autor ampliou esse raciocínio e forjou uma imagem antônima, por intermédio da qual alertou para problemas futuros: “sem água, quebra-se a cadeia produtiva e o encanto da vida”, logo feneceriam a beleza e a riqueza qualificadoras dos campos em tempos de cheias. O corolário dessa assertiva aponta para o fato de que, “se falta água, sobra sofrimento e desespero, que deixa a esperança do baixadeiro árida e prolongada até o próximo inverno”. Em dia com a premissa inicial de Paz, vale consignar, em aditamento, a síntese produzida por Rego

(2018, p. 22), mediante a qual “a Baixada serve de abrigo para muitas outras vidas”, que não apenas a dos seres humanos que nela habitam e dela retiram os meios para a reprodução de suas vidas.

Tomando em conta os padrões de fragilidade que baseiam os diversos modos de produção da vida na Baixada Maranhense, Melo (2017, p. 138) apontou uma preocupação, de certo modo já antiga, expressa na atitude, exercitada desde o “início do século XX”, pelo “coronel Alexandre Viveiros Raposo, a quem considero o primeiro ambientalista da Baixada”. Entre outras ações, esse potentado se destacava em meio aos seus contemporâneos à medida que “combatia com artigos na imprensa maranhense a queima dos campos, a retirada dos ovos das aves nativas e a criação solta de suínos”. Para ele, tais práticas de antanho, recorrentes, corriqueiras, a considerar o modo como manejadas pelos campeiros, se constituíam como agressões que poderiam redundar em graves consequências para a preservação do ambiente natural de imensas áreas baixadeiras.

Por outro prisma, Leite (2017, p. 61) direcionou seu olhar para um ângulo de discussão muito pertinente, que nutre as expectativas de esclarecimento perseguidas neste trabalho. Me refiro às considerações por ela desenvolvidas, no que diz respeito tanto à constatação de a Baixada ter ficado à margem dos processos mais dinâmicos ocorrentes no Maranhão ao longo de mais da metade do século XX quanto ao impacto de vetores de tipo modernizante decorrentes da expansão capitalista. Segundo a avaliação dessa autora, “a região da Baixada Maranhense, constituída por campos baixos, inundáveis na estação invernososa, facilitou o seu isolamento, por muitas décadas, distanciando-a do progresso”. Essa situação de encapsulamento da região teria sido adensada, historicamente, em grande medida por que “soma-se à sua situação geográfica, o descaso das autoridades para com ela”. Em decorrência dessas “circunstâncias e à vontade da população, a maioria das cidades baixadeiras ainda guarda consigo hábitos e costumes dos velhos tempos, zelando pela sua tradição de origem”, o que em pouco contribuía para oxigenar vivências contemporâneas reclamadas a cada dia, mesmo em compasso lento, mas, irresistivelmente, cada vez com maior força.

Tomando por referência uma importante cidade baixadeira, a autora concluiu que “em Pinheiro a lição progressista foi decorada, mas não foi compreendida”. Isto é, as proposições progressistas não passavam para muitos de premonições inconvenientes, desafiadoras e desconfortantes, considerando o sempre conhecido e resistente: as heranças de antanho. Tendo essa faceta em consideração, Leite (2017, p. 62) finalizou

sua exposição com uma interrogação escorada em recursos poéticos, mas que trazia em si mesma a tradução do incômodo que mudanças consequentes ao tempo presente vinham se fazendo sentir: “com tanto ‘modernismo’, alguém vai reparar quando os ipês estão floridos ou quando uma rolinha fogo-pagou canta em nossos quintais? ”

Esses autores, entre outros, também desenvolveram reflexões acerca do habitante da Baixada do Maranhão. Se posicionando para além da autossuficiência alimentar, Araújo Neto (2016, p. 45) destacou que os baixadeiros, geralmente, não experimentavam maiores condições adversas quando decidiam pela construção e pela consequente montagem de suas residências, visto que tais imóveis e móveis se caracterizavam pela rusticidade. Quase sempre os equipamentos domiciliares necessários eram confeccionados com material extraído do meio ambiente regional. Quando não era o caso, tratava-se de adaptação feita a partir do recolhimento de material descartado após servir como embalagens de bens alienígenas, oriundos de plantas industriais. De qualquer modo, em sua simplicidade, o conjunto de utensílios que formavam “os apetrechos para uma casa eram: mesa, mocho, armário, caixas de querosene, panelas, pratos, colheres, uma concha de casca de coco para tirar caldo do caldeirão, jirau na cozinha, um forno de barro no quintal para assar bolo, cada qual com sua rede”. Sem maiores e melhores atavios, “estava mobiliada a casa”, a qual, com um ou outro reparo, ficava “pronta para ser habitada”, afora um ou outro singelo equipamento que pudesse ser adicionado no possível tempo aos relacionados anteriormente.

Por outro ângulo, Cutrim (2013, p. 24) salientou padrões de simplicidade percebidos no ambiente vivencial do baixadeiro domiciliado nos campos. Com efeito, “inserido na imensidão dos campos, habitando à beira dos mesmos ou morando como anfíbio no meio dos campos infinitos, vive o homem da região”. Nessas circunstâncias, esse personagem desempenhava um conjunto de papéis que lhe eram comuns e historicamente conhecidos. Durante a labuta campesina diária, ele poderia atuar alocado em várias atividades, como “peão, pequeno criador de gado nativo, búfalos, porcos e aves domésticas, caçador, pescador e tirador de caranguejo”, entre outros afazeres. Esse sujeito foi desenvolvendo fórmulas eficientes para dominar o lugar em que “está habituado a viver com as alterações constantes, e sabe que as enchentes periódicas, causa de prejuízos e dificuldades, são responsáveis pela riqueza da região”.

Tendo por referência os sujeitos habitantes da Baixada Maranhense, ao enredar sua produção literária, inicialmente Pinto (2017, p. 29) fez um alerta. Por meio desse expediente, ela aduziu: para que seja melhor compreendido “o conteúdo desta crônica,



necessário se faz falar um pouco sobre o modo de ser, viver e pensar do homem baixadeiro no passado e no presente”. Para a autora, esse imperativo se impunha na medida em que “a temporalidade e a situação geográfica são muito importantes e podem determinar diferenças significativas entre o homem da cidade e o das povoações mais distantes”. Assim estabelecido, há que considerar, pois, que “o morador da vila tinha um comportamento menos rústico que o dos chamados ‘centros’, posto que “o baixadeiro contemporâneo, mesmo residindo em localidades mais distantes, foi alcançado pela tecnologia, aderindo à globalização dos costumes”. Essa circunstância teria produzido um estado de coisas em que “até o velho galo já não é mais o pai do terreiro”, suplantado que foi o seu silvo natural por inúmeros outros sinais artificiais conclamatórios.

Prosseguindo nessa trilha discursiva, Pinto (2017, p. 30) asseverou que “antigamente a vida era muito simples nas vilas e povoados do interior do Maranhão”, particularmente aquela exercitada por “moradores das povoações mais recônditas, os chamados ‘centros’ e as povoações na beira do campo, que viviam como no século passado” (o século XIX). Para esses contingentes populacionais, segundo a formulação de Pinto (2017, p. 30), “a maior ambição era a de ter a barriga cheia, um teto para se abrigar da chuva e uma redinha para arriar o corpo cansado depois da lida”. Esse ambiente modesto poderia ser locupletado se por acaso “tivesse o caboclo um bocado de farinha de mandioca, d’água ou seca, para fazer o pirão”, de modo a ampliar a oferta alimentar, se “conseguisse pescar um peixinho (o que poderia ser feito com anzol<sup>57</sup>, tarrafa<sup>58</sup>, choque<sup>59</sup>, matapi<sup>60</sup> ou tapagem de meançabas<sup>61</sup>)” ou viesse a “caçar um passarinho, jurará<sup>62</sup>, mussum<sup>63</sup> ou mesmo camaleão para fazer um caldo, já estaria satisfeito”. Esses registros

---

<sup>57</sup> Anzol: instrumento sob a forma de gancho utilizado para a captura de peixes, por meio da fisga pela boca, quando o peixe ingere a isca preparada para atraí-lo.

<sup>58</sup> Tarrafa: instrumento em forma de rede, cujas malhas vão sendo ampliadas por malhas específicas – os crescidos. Na borda da rede são atrelados pesos, para que o utensílio afunde rapidamente, alcance o fundo da lâmina d’água e capture peixes ou crustáceos, após ser arremessada. É retirada d’água por uma corda ou fio, que enfeixa a parte superior.

<sup>59</sup> Choque ou socó: instrumento cônico para pesca artesanal construído com varas finas de plantas específicas ou de talas extraídas do caule do marajá, ambas pontiagudas. A parte superior é estreita e a inferior é larga, de modo a formar uma área para capturar peixes em lâmina d’água não superior a um metro.

<sup>60</sup> Matapi: armadilha de forma cilíndrica feita para a captura de peixes e de crustáceos. Geralmente é fabricada com talas de palmeiras ou outras plantas. Possui uma estrutura de talas invertidas chamada filho, semelhante a um funil, que serve de passagem para peixes e de crustáceos.

<sup>61</sup> Meançabas (mençabas): esteiras feitas com palha da palmeira babaçu utilizada para inúmeras serventias, como portas, janelas, tapetes, camas entre outras, especialmente em residências populares.

<sup>62</sup> Jurará: também chamado muçuã, variedade de tartaruga pequena, habitante dos campos de água doce muito comuns na Baixada Maranhense.

<sup>63</sup> Mussum (muçum): peixe serpentiforme, habitante de águas com baixa oxigenação em rios, campos, lagos, pântanos, córregos, brejos e outras áreas de lama. Muito apreciado em vários municípios da Baixada Maranhense.

de sinais pobreza constituíam apanágio de ponderável parcela da população baixadeira, de sorte que não causava espanto o fato de que “muitas famílias viviam em situação de penúria e a única fartura era de filhos”. Famílias assim configuradas, na maioria dos casos, “acomodavam-se em uma casinha de palha, barro e adobe (tijolos crus) sem qualquer acabamento, em cujo interior bastava um fogão de tacurubas<sup>64</sup> ou de barro, um armário, uma mesa e alguns mochinhos”. Esse arsenal habitacional geralmente era produzido, segundo Pinto (2017, p. 31), tomando como base exemplares de “madeira rústica e sem qualquer refinamento”, tanto quanto os demais utensílios, que quase sempre não passavam de “uma bilha<sup>65</sup> ou um pote de água, geralmente servida em copos de alumínio ou em pequenas cuias, que os mais zelosos ‘tratavam’ com leite de pião roxo para deixá-las escuras e brilhantes” e relativamente assépticas de modo a prevenir ocorrências infecciosas, em decorrência do uso sistemático, cotidiano e, em grande medida, coletivo.

Quando se tratava da promoção do descanso noturno ordinário, “os casais usavam redes tecidas com fios de algodão”. No caso dessas fibras, o comum era que os referidos fios de algodão procedessem do algodoal plantado em roçado anual do lavrador, geralmente produzido em associação com as culturas tradicionais de arroz, mandioca, feijão, entre outros, de ordinário consumo. No caso da produção dos fios de algodão, o batimento, a fiação e a urdidura, isto é, o beneficiamento das plumas, eram tarefas essenciais para a confecção final das redes. Essa era uma atividade geralmente promovida pela ação das mulheres da residência, muita das vezes em regime de mutirão, envolvendo outras parceiras comunitárias.

Se reportando às condições físicas da residência em que viveu em sua terra natal (São João Batista), em tempo precedente ao período em que migrou para São Luís, Passos (2013, p. 21) rememorou registros que ficaram marcadas como suas “primeiras lembranças”. Em sua definição, tratava-se de “uma casa baixa, velha e de taipa, coberta de palha de babaçu”, sem estrutura adequada para a reprodução familiar em níveis de salubridade aceitáveis. Segundo essa autora, esse era um ambiente residencial no qual “as paredes de barro escuro tiravam a claridade dos poucos cômodos que abrigavam tão pouca coisa”, conferindo um aspecto lúgubre ao edifício. Assim, a promoção do descanso e do aconchego e a necessária visibilidade para permitir que fossem realizados afazeres

---

<sup>64</sup> Tacurubas: disposição simétrica de três pedras usadas para a formação de um fogão rudimentar sobre as quais é equilibrada a panela ou o caldeirão, que receberá o fogo oriundo da lenha disposta entre as pedras.

<sup>65</sup> Bilha (moringa): pequeno vaso feito de barro com gargalo estreito utilizado para a condução de água e outros líquidos.

noturnos ganhavam ressonância, de modo que “as redes armadas e a luz da lamparina são recordações inesquecíveis”, inolvidáveis, imagens resistentes na memória da autora.

Em meio a essas precárias condições de habitabilidade, Passos (2013, p. 22) formulou uma inquietante interrogação: “como esquecer do céu sempre iluminado cheio de estrelas, porque na época não tinha energia?” Logo, em casos de frações sociais com habitações deficientes como aquela de residência da autora, era a iluminação natural, celeste, que assomava como elemento mitigador de infortúnios recorrentes no interior de domicílio tão fragilizado (PASSOS, 2013, p. 21). Nessa coletividade, tais condições não eram apanágio apenas dos contingentes sociais menos afortunados. Com efeito, tomando por norte a maneira como expôs Passos (2013, p. 24), “até a década de [19]70, a cidade inteira [São João Batista] usava água de poço”. O abastecimento de água por meio dessa serventia envolvia tanto os segmentos abastados quanto a sua contraparte economicamente despossuída, os quais utilizavam esse produto oriundo de fontes semelhantes. A autora montou um quadro por meio do qual deu conta das condições de possibilidades com que cada qual concorria para a satisfação de suas necessidades por água em boas condições de potabilidade e extraída por meio de equipamentos que diminuía o esforço dispendido: “a diferença era que os considerados ricos da cidade já tinham um poço com proteção de tijolos e assim não corriam riscos; outros até tinham o sistema de moitão e já faziam menos esforços”. Nesse âmbito, esse era um padrão ordinário, visto que “bem poucos possuíam motor movido a gasolina” e outras possibilidades mais adequadas de obtenção de água para a serventia domiciliar.

Certos utensílios reinavam absolutos na grande maioria das unidades residenciais existentes na Baixada do Maranhão. Para alguns dos autores mencionados, como Cutrim (2013, p. 47), “a lamparina foi sempre a minha eterna, solidária e solitária companheira nas madrugadas frias, à beira dos campos na zona rural de São João Batista”. Por outro ângulo, e na outra margem da baía de São Marcos, ao tratar de suas reminiscências juvenis no território de Anajatuba, Rego (2018, p. 121) indicou dois aspectos muito recorrentes em toda a espacialidade baixadeira: as condições de mobilidade ordinária e as relações com o tempo com que se debatiam os habitantes da região. Assim, rememorou esse autor, “meus pensamentos voaram para longe, quando o acesso [de Anajatuba] ao povoado [morro do Rosário] era a pé ou a cavalo no verão ou em pequenas canoas, no inverno”. Nessa conjuntura distanciada, “o tempo parecia não correr”, a sensação era como se houvesse uma paragem do tempo. Como em cenário de longa duração, “os dias sucediam serenos com suas horas preguiçosas escoando

lentamente”, como que a postergar o esvaimento do sol. Tais condicionamentos levaram-no a concluir que “a vida era mansa e todos tinham tempo para um dedo de prosa, uma história de príncipes ou cavalos encantados, uma brincadeira”, lamentando, pois, o esfacelamento dessas referências muito comuns no âmago da vida baixadeira.

Aliás, o tempo é uma dimensão recorrente na construção desses autores. Conforme a definição de Leite (2017, p. 86), “o tempo, esse senhor implacável que não dá marcha-ré nem estaciona, vai correndo na estrada da vida”. Nessa trajetória contínua, indefinida e inapreensível, o tempo “tece elos de uma corrente imaginária que aprisiona o passado ao presente na memória dos poetas e sonhadores, transformando-o em lembranças”. Em suma, o tempo era configurado como uma dimensão normalizadora do viver na Baixada do Maranhão.

No âmbito da produção do cotidiano, a vizinhança era tida como um espaço privilegiado para o desempenho de um leque amplo de sociabilidades. Conforme registrou em suas reflexões memorialísticas, Pinto (2017, p. 21) destacou que “até há bem pouco tempo ainda se podia testemunhar o hábito do bate-papo na porta das casas ao anoitecer”. Essa era uma prática que ao longo do tempo tendia a ganhar a dimensão de evento de motivação gregária, à medida que “se juntava ao grupo alguém com um violãozinho ou outro instrumento qualquer, que o baixadeiro sempre foi chegado a uma boa música, então é que a coisa ficava boa”.

Como segue asseverando Pinto (2017, p. 22), essas sociabilidades eram possíveis em tempos “em que ainda podíamos por cadeiras nas calçadas ao fim da tarde para tagarelar com a vizinhança e inteirar-se das novidades acerca da vida da comunidade”, sem a exigência mais acentuada de padrões de segurança institucional. Num ambiente com essa configuração, “o vizinho muitas vezes é a família mais próxima”, aquela com quem pode comungar vivências mais afeitas aos ambientes familiares ordinários. De todo modo, “nas pequenas comunidades do interior, mesmo quando não existe consanguinidade, a maioria das pessoas se comporta como se estivessem em uma grande família”, cenário esse em que não causa estranheza a consideração de que “o vizinho faz parte do nosso mundo”. Essa relação de proximidade proliferante permite expansões normalizadas e entendidas pela maioria dos comunitários. Por essa razão, “é tão natural dar palpites na vida dos outros e auxiliar-se mutuamente na realização de trabalhos em regime de mutirão”, em múltiplas atividades demandadas no cotidiano comunitário, como “cobrir casas, trabalhar o gado, fazer a colheita nas roças etc, sem troca financeira”. Por outro ângulo, permite um diversificado raio relações, materializado,

por exemplo, em ações como “a simples troca de informações e conhecimentos que auxiliem na vida cotidiana, como receitas culinárias ou remédios caseiros”.

As vivências estabelecidas com o lastro desse tipo de sustentação cultural proporcionavam oportunidades para que ganhassem relevo as ordinárias e famosas contações de causos. Esses eram os chamados serões, que se constituíam como eventos de importância fundante para proporcionar momentos de sustentação e fruição comunitária. Tal como salientou Pinto (2017, p. 23), “antigamente, dentro de casa, na porta da rua ou no ‘pau da jura’, aonde quer que acontecesse o serão”, sem maiores esforços de natureza organizativa, “marcavam presença as estórias do arco da velha”, verbalizadas por prolíficos, exímios e reconhecidos contadores, em cujos enredos, tecidos com habilidade, “não faltavam visagens e assombrações, homens que se transformavam em lobisomem e mulheres que viravam curacanga<sup>66</sup> nas noites de lua cheia”. Nesses momentos plenificados como reveladores da visão de mundo daqueles extratos sociais, era quase impossível deixar de “falar nas mentiras cabeludas e nas famosas aventuras de pescadores e caçadores vividas por pessoas da comunidade”, como sinais de expansão e de fortalecimento grupal.

Em alguns povoados, inclusive em sedes municipais, existiam pontos específicos destinados para a ocorrência dos serões, como era o caso de São Vicente Ferrer. Nessa cidade, tal como consignou Pinto (2017, 23), o local, por excelência, era o “pau da jura”. Tratava-se, pois, de “um tronco de árvore que fica debaixo de uma das mangueiras da Praça Raimunda Correia ou Praça do Mercado”. Era especialmente ali, naquele ponto estratégico, “naquele senadinho popular” reconhecido pela maioria dos munícipes habitantes da urbe vicentina, que “se reuniam antigamente os homens da comunidade para tratar dos mais variados assuntos de interesse da comunidade, como política, religião, futebol, e falar da vida alheia”. A respeito deste último aspecto de sustentação dos serões, em virtude de acentuada presença masculina, a autora formulou a seguinte e bem-humorada síntese: “e depois dizem que é mulher que gosta de fofoca”. Essa asserção contraria a conceituação mais amplamente disseminada de que a expansão dos mexericos seria apanágio das mulheres.

Revisitando lembranças de espaços em que se movimentavam seus contemporâneos de infância, Cutrim (2013, p. 58) reproduziu em sua obra um diálogo

---

<sup>66</sup> Curacanga: personagem do folclore brasileiro comum no Maranhão e no Pará, onde é conhecida como Cumacanga. A lenda é que se trata de uma mulher amaldiçoada, cuja cabeça fumegante transita pelos ares em dias de sexta-feira. Cf. SOARES (2012).

hipotético travado entre ele, como narrador, e um personagem, nominado como seu amigo, que teriam se reencontrado ao cabo de largo espaço temporal em que cada qual seguira trajetória de vida apartada, particular, relativamente distante. Diz ele: “Cumpade, sabe o que eu gostava de fazer quando era criança? Era ajudá a inchê os caminhão [de telhas e tijolos] nas olerias”<sup>67</sup>. Aí a gente ia intê na Raposa, [na carroceria do veículo, sobre a carga que transportava] pegano aquele vento e ulhano os campo”. Em verdade, a imagem prosaica formulada por Cutrim permite visualizar a ocorrência de uma prática recorrente de utilização maciça de mão de obra infanto-juvenil em atividades praticadas fundamentalmente por sujeitos adultos. Com efeito, era comum o trabalho de infantes desenvolvido no ambiente de inúmeras olarias estabelecidas principalmente na orla de enseadas circundantes da sede do município de São João Batista, bem como a exploração dessas crianças e jovens, por alguns dos proprietários, para efetuarem o carregamento e acondicionamento de tijolos e telhas em carrocerias de caminhões e caçambas, para o transporte, geralmente para o porto da Raposa. Nessas oportunidades, tais jovens trabalhadores superavam as inconveniências físicas que esse tipo de trabalho lhes exigia e desfrutavam de momentos de liberdade e de expansão da alma, decorrente de serem acariciados pela aragem do vento e terem o horizonte campesino ampliado em virtude da posição sobranceira proporcionada pela altura da carroceria e dos produtos nela acondicionados sobre os quais seguiam esses serem precariamente acomodados.

Naquela conjuntura, tendo por consideração um produto tipicamente capitalista, como um caminhão, Raimundo Cutrim lembrou da existência de determinados espaços nesses veículos que comumente estavam interditados para grande parte da população, especialmente aqueles que produziam a vida com menor poder aquisitivo. Um desses espaços era a famosa boleia do caminhão. Isto é, a cabine desse automóvel, que se constituía como um exíguo lugar que nem sempre estava à disposição de qualquer pessoa que pretendesse nele ser transportado com algum resguardo, mais acomodado. Nessa dependência do automóvel, por óbvio, somente o motorista tinha assento cativo. Quanto aos demais lugares existentes na boleia, geralmente esses eram postos disputados e efetivamente ocupados por pessoas que momentaneamente estavam em situação de saúde fragilizada ou que dispunham de condições econômicas ou de prestígio social para ocupá-los, sem maiores contestações. Assim, quando asseverou, “Cumpade, eu nunca andei na

---

<sup>67</sup> Olerias (olarias): unidade especializada na fabricação de objetos cerâmicos, como telhas, tijolos, louças, potes, bilhas, manilhas e outros.

buléia<sup>68</sup> dum caminhão”, a rememoração de Cutrim (2013, p. 58) ganhou uma dimensão melancólica, posto que expressou o registro da constatação de que o seu lugar social, como oriundo de família de poucas posses, o excluía sistematicamente das boleias dos caminhões que operavam o transporte de passageiros.

Outra dimensão importante merecedora da devida apreciação diz respeito à existência de uma linguagem característica por meio da qual os habitantes da Baixada do Maranhão travavam suas relações cotidianas mais comezinhas. O registro dessa prática encontra abrigo como temática, ao menos parcial, na obra de parte dos autores que ora são tratados neste trabalho. Nesse sentido, numa de suas obras, Araújo Neto efetuou um registro que ganha importância e interesse para quem se dedica a tal temática, apenas como leitor ou como estudioso efetivo. Com efeito, ao definir o enredo de sua obra, Araújo Neto (2016, p. 16) anunciou que tinha por proposta a confecção de um texto que, fluindo em linguagem de época, pudesse abrigar, sem maiores contratempos, a “língua viva”, aquela que, como ele acreditava, “está sempre em movimento no tempo, no espaço”. Conforme as palavras desse literato, sua pretensão era de que essa produção alcançasse o patamar de uma contribuição de fundo histórico, ficcional e autobiográfico. Pelas premissas levantadas por Araújo Neto (2016, p. 15), a obra elaborada haveria de ser conceituada como de natureza histórica, por registrar “muitos causos e muito pouca ficção”. Por outro lado, a obra também poderia ser considerada autobiográfica, de vez que, cada um dos causos relatados e enredados para dar-lhe substância, decorriam de suas vivências e testemunhos. Em outras palavras, “tudo isso foi vivido e assistido pelo autor”, numa temporalidade situada entre as décadas de 1940 e 1970, quando ele viveu na região, especialmente no município de Guimarães e em outros espaços do entorno, antes de emigrar para o Rio de Janeiro.

Essa temática foi exposta mais circunstanciadamente por Graça Leite, no prefácio da obra de Cutrim (2013, p. 18). Nessa parte da obra, quando tratou de qualificar o autor, foi por ela asseverado que ele se serviu “do linguajar truncado dos caboclos baixadeiros para descrever usos e costumes da região”. Conforme essa prefaciadora, tal linguajar seria a “mais autêntica expressão de um idioma que é somente deles e que confunde aqueles que não estão familiarizados com ele”. Por essa razão, ao longo da obra, consta normalmente nela, sem explicação complementar, um amplo conjunto de

---

<sup>68</sup> Buléia (Boleia): dependência do caminhão em que operava o motorista, a cabine do automóvel, geralmente com mais dois ou três lugares, que podia receber passageiros.

expressões corriqueiras, como “Laculá”<sup>69</sup>, ‘Dacá’<sup>70</sup>, ‘radia’<sup>71</sup>, ‘apiar’<sup>72</sup>, ‘cascavé’<sup>73</sup>, ‘divera’<sup>74</sup> e muitos e muitos outros vocábulos citados”. Segundo a perspectiva de Graça Leite, essas ocorrências, comuns “na linguagem dos nossos irmãos baixadeiros, expressam a falta de escolas, o abandono e a ignorância em que vivem”. De qualquer forma, ainda seguindo a compreensão dessa autora, o uso de semelhante linguagem percute, solidifica e promove uma noção de pertencimento substantiva aos relacionamentos comunitários ordinários na Baixada do Maranhão. Nesses termos, homens e mulheres baixadeiros, “para garantirem a precária convivência entre si, servem-se de palavras que nunca estudaram, mas escutaram dos seus pais, avós, tataravós, passando de geração em geração”. Ao longo dessa trajetória, os enunciadores de tais palavras foram “modificando-lhes a pronúncia, o sentido, atendendo às suas necessidades cotidianas”. Tal como empregadas por Cutrim, “as ‘conversas’ entre os compadres exemplificam muito bem essa realidade”, posto que fundadas em um amálgama de expressões tradutoras de vivências cotidianas consuetudinárias.

Nessa mesma trilha, Pinto (2017, p. 142) expressou sua constatação de que “o linguajar do baixadeiro, embora pareça ser o mesmo português, tem tantas alterações na pronúncia, tantas variações, que termina por mostrar-se um dialeto diferente”. Desde que se adote uma mirada minudente, diminua o gradiente do crivo, é possível constatar tantas variações que não é demais formular a asserção de que, na verdade, “na Baixada, cada município fala um dialeto próprio”. Logo, as chaves de leitura dessas falas identitárias nem sempre são passíveis de manejo ordinário por qualquer esforço alienígena, apesar de ter por fundamento a língua padrão nacional. Colocando a questão dessa maneira, vale retrucar, no que concerne ao objeto de posturas reprovadoras do uso sistemático dessa linguagem referencial para a maioria da comunidade baixadeira. Assim é que, em geral, “quando o caboclo da Baixada do Maranhão fala *entonce*<sup>75</sup>, *adonde*<sup>76</sup>, *quaije*<sup>77</sup>, *mocho*<sup>78</sup>, *Guirgória*<sup>79</sup> ou *Custantino*<sup>80</sup>, o homem da cidade ri e o chama de caipira”. Entrementes,

---

<sup>69</sup> Laculá: ali, acolá.

<sup>70</sup> Dacá: me dê, me dá.

<sup>71</sup> Rádía: Rádio.

<sup>72</sup> Apiar: Apear, saltar, descer de uma montaria.

<sup>73</sup> Cascavé: cascavel.

<sup>74</sup> Divera: é certo, é verdade.

<sup>75</sup> Entonce: então.

<sup>76</sup> Adonde: onde, aonde.

<sup>77</sup> Quaije: quase.

<sup>78</sup> Mocho: banco em madeira, com assento quadrado ou esférico, sem encosto ou braços de apoio.

<sup>79</sup> Guirgória: Gregória.

<sup>80</sup> Custantino: Constantino.



essa deveria ser uma ocorrência infundada, porquanto “o riso haveria de se apagar de seu rosto se tivesse conhecimento de que o baixadeiro” não está cometendo qualquer ato falho, mas “simplesmente está usando sua língua mãe, aquela herdada dos seus avós, que vieram ter à região, do mesmo modo como se conserva ainda muitos dos costumes recebidos”.

Quando se refere ao que ele compreende e conceitua como povo, isto é, àquela fração social menos favorecida, Araújo Neto (2016, p. 36) alicerçou a tese de que a autossuficiência dos recursos necessários para a sobrevivência imprime-lhe um caráter de pouca ação inovadora, de limitada capacidade empreendedora. Para ele, essa constatação de que “o povo ali não era caviloso, não tinha qualquer ambição, era uma situação decorrente, a terra fornecia quase tudo, sazonalmente”. Essa tese da inércia do baixadeiro para o desempenho de muitas atividades também é compartilhada por Pinto (2017, p. 31), quando essa autora propôs que “talvez essa acomodação se devesse à falta de ambição, porque nesse quase nada o caboclo encontrava seu tudo, afinal sua necessidade mais imperiosa já fora suprida – a fome”. Se assim era o comportamento desse personagem, “então, satisfeito com o que tinha, não cobiçava mais nada. Porém, em razão desse modo de viver um tanto semelhante aos índios, muitas vezes era taxado de preguiçoso”. Pinto (2017, p. 36) admitiu que “esse caboclo simples e mesmo rústico amava a natureza. Interagia e aprendia com ela”, com tal intimidade que “alguns nem necessitavam de relógio, porque sabiam as horas pela posição do sol” ou por outras manifestações naturais circundantes, como o gorjeio de certas aves, a posição do vento, o perfume e as aparências de árvores entre outros indicadores, que abasteciam de referências o relógio da natureza por meio do qual regulava muitas de suas atividades.

Nesses contextos, os habitantes em geral, mas especialmente os mais humildes, desenvolviam formas de sociabilidades que privilegiavam a partilha, a comunhão com o próximo. Pinto (2017, p. 33) formulou a asserção por meio da qual é possível intuir acerca de comportamentos ordinários praticados em tempos mais recuados. A esse respeito, ela registra: “Antes, o caboclo não tinha quase nada, mas amava o seu nada. Não tinha riquezas, mas não hesitava em repartir o pão”. Essa postura era extensiva a uma sua contraparte, “a hospitalidade”, a qual, para esse personagem se consubstanciava como “um dever e um prazer, e o seu preço era apenas amizade e a boa prosa”. Nessa ótica, constituía-se como uma atitude reprovável o fato de um visitante deliberar por “falar em pagamento por um almoço ou hospedagem na casa de um conhecido”. Tal procedimento bem que “poderia ser considerado até mesmo uma ofensa ao hospedeiro”.

Segundo pensam esses autores, isso quer dizer, então, que a fartura do básico desfalcava no povo a adoção da livre iniciativa para alcançar patamares mais elevados nos modos de produção da vida cotidiana. Com efeito, segundo a detecção costumeira do baixadeiro quase sempre um período de carência do elementar para a sobrevivência era suplantado por outro de relativo fastígio. Como lembrou Araújo Neto (2016, p. 36), se a questão for posta do ponto de vista daquilo que graciosamente a terra poderia fornecer, bastava explorar a prodigalidade de cada sazonalidade. Por essa visada, aos tempos de falta consumada de meios de produção ordinária da vida “vinha a época da manga, da juçara, do buriti, do bacuri, da bacaba, do caju, da goiaba, da pitomba, a caçada, a arapuça”, que supria de algum modo as carências mais imediatas da população menos favorecida. Por outra vertente, em outros momentos proliferavam as possibilidades de aproveitamento daquilo que as águas fluviais, lacustres e marítimas podiam oferecer. Neste caso, o abastecimento das unidades domiciliares podia ser promovido por duas formas: de um lado, para aqueles habitantes de áreas mais próximas aos campos, vinham os “peixes de matapi, de chama, de socó, de tarrafa”<sup>81</sup>; de outro, para os moradores de territórios influenciados pelos ambientes litorâneos, chegavam os frutos do mar aprisionados em “pescaria de rede na maré, o caranguejo, o sururu, o camarão seco”, entre outros.

Dando vazão a outros aspectos da vida baixadeira, Pinto (2017, p. 33) destacou a competência laborativa do habitante baixadeiro. Neste caso, relembrou que “antigamente o homem do interior [da Baixada] era madrugador”. Essa conceituação foi afirmada em decorrência da prática costumeira da realização de afazeres rurais que o intimavam a acordar “ao primeiro canto do galo e labutava o dia todo exposto ao sol e às intempéries na roça, no campo, pescando ou caçando”, quase sempre “praticando atividades que o extenuavam fisicamente”. Uma experiência laboral com tais características não era empecilho para que esse personagem desfrutasse de momentos de lazer, mesmo que, para alguns, a participação em “festas só de vez em quando, porque a diversão não era prioridade”. Além disso, em muitas situações e lugares, se apresentavam inconvenientes que às vezes interditavam os desejos dessas pessoas, de vez que marcar presença num “baile muitas vezes exigia uma longa caminhada, atravessando baixas e córregos com a roupa na cabeça para vestir somente no local da festa a fim de não sujá-la com a poeira e a lama dos caminhos”, sem contar a necessidade de dispêndios

---

<sup>81</sup> Se refere a instrumentos e estratégias de pesca.

monetários para a satisfação de algum pagamento superveniente, como o da “porta”, da “bolsa”, isto é, o desembolso de uma quantia predeterminada para permitir o ingresso no ambiente em que era realizada uma festa, ou como aquele numerário necessário para a aquisição de bebidas ou comidas de que carecesse durante uma expansão festiva.

Por outra visada, Araújo Neto (2016, p. 36) registrou que, nesse contexto baixadeiro, também dever-se-ia incluir a ampla, importante, sistemática e histórica exploração do babaçu. Nessa atividade, muito comum do extrativismo maranhense, praticada desde temporalidades imemoriais, sem maiores mudanças tecnológicas, “o povo juntava muito desse coco, quebrava na boca do machado com uma manceta<sup>82</sup> e vendia aos quilos, nas quitandas da região”, particularmente depois de as amêndoas passarem a ser produto regular de mercancia<sup>83</sup>. A prática costumeira de quebra do coco para a obtenção da amêndoa colaborava significativamente para capitalizar as pessoas que a ela se empregavam, mesmo que com poucos valores monetários. Há que se registrar, todavia, que, na generalidade dos padrões de mercancia do produto, “o preço era sempre aviltado, mas não deixava de ser mais uma fonte de renda que ajudava na compra do cigarro, do café, do açúcar, do fósforo e outros bens que não podiam produzir”, isto é, bens oriundos de centros produtores com indústria estabelecida. Em suma, ao configurar desse modo a cena popular baixadeira, o autor proclamou a asserção de que, apesar dos indicadores de pobreza, “a região, sob esse aspecto, era autossuficiente”. De algum modo, praticando as mais distintas estratégias de produção da vida em geral, essas populações desassistidas experienciavam uma pobreza remediada, isto é, conseguiam sobreviver com um mínimo daquilo que precisavam para a satisfação de suas necessidades biológicas e sociais, sem serem associadas, por essa via, a padrões que lhes remetessem ao âmbito da miséria.

Tendo por horizonte essa situação de pobreza remediada, os proponentes das ou responsáveis pelas mais variadas manifestações culturais realizadas por aquelas populações precisavam satisfazer, da melhor forma possível, aos que a elas acorriam, oferecendo-lhes o que era próprio da ritualística de cada evento, em termos de alimentação e de diversão, por exemplo. Nesse sentido, um simples velório ganhava dimensão inaudita; afluía amplamente a dimensão de pertencimento comunitário, que imantava o cotidiano dos participantes. Com efeito, geralmente, uma ocorrência dessa

---

<sup>82</sup> Manceta: macete; porrete de madeira forte utilizado para a quebra do coco babaçu.

<sup>83</sup> Sobre o universo econômico e social em torno do babaçu, ver Barbosa (2016).

natureza oportunizava a reprodução de atividades e de ações praticadas desde conjunturas as mais recuadas no tempo.

Firmando imagens de um caso, Araújo Neto (2016, p. 171) registrou uma intensa movimentação que tomava conta da residência em que estava sendo velado um defunto. Com efeito, “nessa noite, no velório, [enquanto] uns faziam o caixão no quintal, as mulheres faziam bolos de tapioca, faziam café, alguns bebiam cachaça (bebiam o morto), outros jogavam dominó”. Cumprindo tais preitos, os sujeitos mencionados passavam a noite desempenhando essas sociabilidades de vida e de morte, fundamentais para o prosseguimento da vida dos que perduravam. A produção comunitária de um velório como esse permite a percepção de autossuficiência de algumas necessidades materiais, consoante as condições de possibilidades locais. Por exemplo, a fabricação do caixão do defunto era feita geralmente no próprio quintal, quase sempre utilizando madeiras extraídas em âmbito regional. Geralmente, em muitos povoados baixadeiros existiam marceneiros profissionais ou amadores que ultimavam a confecção dos caixões no próprio dia da morte de uma pessoa, enquanto existiam outros que fabricavam caixões por encomenda, cujos proprietários os guardavam em lugar reverencial nas casas até serem utilizados. Por outro ângulo, a cachaça e os ingredientes utilizados para a fabricação dos bolos de tapioca (tapioca, ovos, azeite de coco, entre outros) eram oriundos do patrimônio da parentela do defunto, às vezes ampliado pela generosidade comunitária, em muito decorrente da posição desfrutada pelo defunto ou pela sua família. Quase sempre tais bens eram produzidos em ambiente comunitário, ou quando muito adquiridos em localidades próximas.

No que concerne ao mundo do trabalho na Baixada do Maranhão, essa era uma dimensão cuja configuração era relativamente simples, na conjuntura indicada e na área territorial a que se atém este trabalho. No mais das vezes, predominavam relações de trabalho de tipo pré-capitalista, como o mutirão<sup>84</sup> e a meação<sup>85</sup>. Conforme consigna Araújo Neto (2016, p. 37), nas atividades agrícolas desenvolvidas na região, “o regime quase sempre era de mutirão”. Nesse ambiente, geralmente, “os roçados, a capina e o plantio eram trabalhados com base no ‘ganhar dia’<sup>86</sup>. Dito por outras palavras, nessas

---

<sup>84</sup> Mutirão: forma de trabalho coletivo comum no meio rural desenvolvido gratuitamente pelos participantes, visando a alcançar melhorias comunitárias ou a beneficiar um dos envolvidos, que custeia as despesas necessárias.

<sup>85</sup> Meação: relação entre partes em que uma delas cede metade de seus direitos sobre o produto de determinada posse, uma plantação, por exemplo.

<sup>86</sup> Ganhar dia: oferta de mão de obra por um trabalhador para um semelhante, sem a percepção de pagamento em dinheiro, objetivando ser recompensado por aquele com idêntica retribuição laboral.

circunstâncias laborais, um trabalhador oferecia sua força de trabalho seguidamente a vários parceiros, para que num dia combinado tais devedores se reunissem e realizassem os serviços de que carecia aquele, geralmente no âmbito de atividades agrícolas, embora tal prática pudesse ocorrer em outros domínios. Em ocasiões como essa, no dia aprazado, o responsável pelo serviço a ser realizado tinha por obrigação imprescindível ofertar a alimentação necessária ao grupo de trabalhadores reunidos para o pagamento do dia de serviço ganho em datas pretéritas.

Por outro lado, muito comum era a prática da meação, tanto na agricultura quanto na pecuária. Por meio desse expediente contratual, vários produtos agrícolas tinham sua colheita efetuada em tempo certo e de comum acordo entre o proprietário e o meador. Geralmente, produtos como “o arroz e o feijão eram colhidos de meia”. Essa também era uma forma de relacionamento muito praticado no que concerne à criação de gado (bovinos, equinos, caprinos, ovinos, suínos, muares, asininos) e de criação de terreiro (galináceos, em geral). No segmento de suínos, no que concerne à criação, por essa forma, o ordinário era que “os porcos, quando a ninhada era grande, também eram ‘dados de meia’”. Em linhas gerais, isso significava que “quem ia criar, recebia o leitão com uns dois meses, desmamado”. A partir de então, o meeiro passava a criar o animal até que ele alcançasse a idade e o peso adequados, isto é, “até atingir o peso máximo, quando se abatia e dividia metade prá cada um”.

Num ambiente geral assim constituído, dizia Araújo Neto (2016, p. 64), não era rara a cena em que, após um dia de faina extenuante, os trabalhadores chegassem da roça e buscassem meios para espairecer as agruras do eito em estiveram aplicados. Em alguns casos, havia aqueles que adotavam a postura de ficarem “proseando e fumando sua diamba” nas cercanias ou no interior de suas próprias casas ou até mesmo em algum lugar comunitário convencionado em que esse tipo de fruição podia ser exercido livremente, sem barreiras, sem algum viés de ofensa as normas vigentes, visto que, grosso modo, até a década de 1960, o consumo de diamba alcançava ampla positividade nas mais diversas áreas da Baixada do Maranhão. Em geral, as folhas de *cannabis*, naturais ou secas, eram utilizadas como adjuvante em situações extremas para o corpo humano, quer sob a forma de chás, quer mediante a mastigação ou ainda como cigarros. De outro lado, essa era uma planta medicinal componente ordinária dos canteiros e jardins construídos em torno das residências, de onde raízes ou folhas eram coletadas e utilizadas para mitigar as mais variadas necessidades de saúde, inclusive debelar algumas afecções recorrentes naquelas

populações desassistidas de cuidados formais mais amplos e profundos e de medicamentos alopáticos.

Ao distinguir o universo dos serões levados a efeito nas terras baixadeiras, Pinto (2017, p. 26) destacou a edição dos serões devotados ao âmbito do mundo do trabalho. Com efeito, conforme assevera essa autora, “além dos serões de simples bate-papo, havia outro tipo de serão na Baixada. Era o serão de trabalho”. Esses serões eram praticados por sujeitos, homens e mulheres, que atuavam em artes variadas e interagentes. Existiam os serões realizados pelas “costureiras [que] varavam a noite concluindo alguma encomenda urgente”, ou realizavam a preparação de material para novos cometimentos de seu ofício. Em serões semelhantes atuavam as fiandeiras, beneficiando o algodão colhido na roça familiar ou tecendo redes e outros produtos de que careciam. Também à noite, tal como costureiras e fiandeiras, atuavam os “trabalhadores [homens e mulheres, que] madrugavam nas farinhadas”<sup>87</sup>. Além desses personagens, havia também grupos relevantes de atores na cena baixadeira, como “os pescadores [que] aproveitavam a escuridão da noite para fisgar os incautos bagrinhos” e outros produtos da pesca nos campos, rios, igarapés, baías, lagos e lagoas, que proliferam na região. Uma cena igualmente comum no âmbito da pesca eram os serões praticados pelos “tapageiros”<sup>88</sup> [que] passavam para o campo por volta das três ou quatro horas da manhã a fim de recolher os peixes aprisionados nas tapagens de meançabas” armadas em posições estratégicas, geralmente em áreas mais fundas, os córregos, dos campos abertos ou nas entradas/saídas dos tanques ou açudes construídos e dispostos nas beiras de campo. Durante a caminhada em direção a esse tipo de pescaria, era possível aos denominados tapageiros, ao longo da trajetória, a identificação de que estavam sendo realizados mais serões noturnos, tendo em vista a proliferação do “poc-poc”<sup>89</sup> e do ‘conversê’<sup>90</sup> das bateadeiras de algodão trabalhando no interior das casas fechadas” de habitantes da comunidade. Essa era uma atividade primária de beneficiamento do algodão necessário para a fiação e para o tecido de produtos requisitados cotidianamente pela vida doméstica comunitária.

Tendo por norte de reflexão a saúde financeira de unidades municipais da Baixada, Araújo Neto (2016, p. 93) foi incisivo ao enunciar a assertiva: “A economia de

---

<sup>87</sup> Farinhadas: jornadas de trabalho para a fabricação de farinha de mandioca após as roças serem desmanchadas.

<sup>88</sup> Tapageiros: pessoas que construíam tapagens nos campos para a captura de peixes.

<sup>89</sup> *Poc poc*: onomatopeia relativa à batida no pano disposto para preparar o algodão para a fiação nas casas.

<sup>90</sup> Conversê: conversa.

todos esses municípios, sem qualquer indústria forte que lhes desse suporte, está hoje restrita e sempre foi a pecuária, lavoura (de subsistência), olaria e pesca”. Isto é, referenciava um ambiente econômico evidentemente frágil e com baixo padrão de articulação com mercados mais amplos, pois que a maior parte do produto dessas atividades era direcionada para o atendimento das necessidades mais imediatas da população produtora, direcionando as eventuais sobras para mercados próximos e para o mercado maior da capital estadual.

Em sua obra memorialística, Cutrim (2013, p. 74) consignou um expressivo conjunto de imagens sobre o povoado Tabocal, no município de São Vicente Ferrer. Segundo esse autor, tratava-se de um povoado de algum modo diferenciado, considerando que por algum tempo ostentou uma unidade agroindustrial (um engenho) e um ponto comercial de relativo destaque, atingindo moradores de uma ampla faixa territorial do entorno, pertencentes a Clodomir Aprígio Costa, o Coló, como era conhecido. Tomando por base o já mencionado diálogo com um personagem por ele criado para dar vazão às suas memórias, Cutrim (2013, p. 74) construiu um conjunto de representações dando conta de uma viagem por territórios situados pelos arredores divisórios dos municípios de Cajapió e São Vicente Ferrer, e mais tarde de São João Batista: “Cumpade, na vorta [de Cajapió] nós entremo numa istradinha e fumo bater no Tabocá – de Coló Gordo”. Por muito tempo esse proprietário foi considerado “o home mais rico do lugá. Tinha ingenho que fazia cachaça e açuca bruto, muito gado, uma quitanda inorme qui vindia de tudo, muita terra”. Tempos depois, Coló migrou sua atividade comercial para a Ponta de São João, onde igualmente se transformou em proeminente comerciante daquela nova praça, quando essa povoação ainda dava os passos iniciais que permitiram a ela, mais tarde, ter atingido o status de sede municipal. Para o autor, a constatação desoladora, tal como enunciada, foi a de que aquele lugar perdera a efervescência de outrora, posto que, ao tempo da viagem, aquele lugar, o Tabocal, não apresentava mais quase nada das características de pouco tempo atrás. Em resumo, “lá virô tapera, num tem mais nada. Agora é só tapera e tristeza”.

Estabelecimentos de mercancia muito comuns na cena negocial na Baixada do Maranhão, as quitandas constituíram um capítulo à parte no ambiente das trocas comerciais regionais. Esses pontos de negócios eram responsáveis tanto pela venda final de produtos industrializados adquiridos de mercados externos à região e também de alguns próprios do lugar quanto pela aquisição inicial de produtos nativos obtidos na área em que se localizavam. Rememorando aspectos desse multifacetado universo, Passos

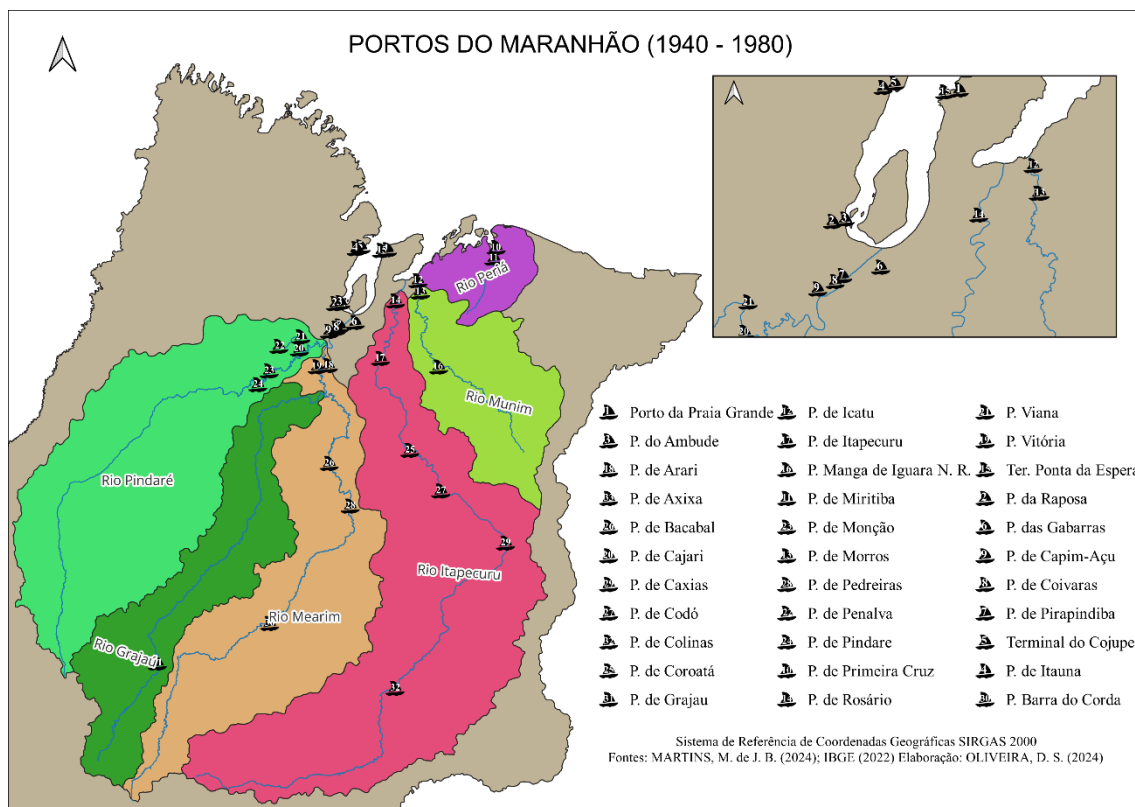
(2013, p. 44) destacou que na “época de venda a ‘retalho”, nas quitandas principalmente da zona urbana joanina, “comprava-se o café, a farinha, o açúcar, o sal e até o óleo, de acordo com a necessidade ou com o que o dinheiro desse”. Isto é, nesses pontos a comercialização de produtos variava conforme a necessidade e a disponibilidade econômica do freguês, da clientela, em quantidades, medidas ou pesos adequados para o fechamento de negócios de pequena monta como os demandados nesses ambientes. Parte do trecho consignado deixa antever as dificuldades pelas quais passavam aqueles que não reuniam posses suficientes para interagir no mercado com alguma autonomia, com algum poder de barganha, podendo fazê-lo somente dentro dos estreitos limites que os poucos recursos monetários lhes permitissem. Em outras palavras, esses sujeitos acionavam o mercado formal em conformidade com o que “o dinheiro desse”, para a aquisição de bens de que careciam.

Durante o período demarcado neste trabalho, eram unidades comerciais como essas as principais responsáveis pela circulação dos produtos que animavam tanto o comércio inter-regional quanto aquele praticado com outros pontos do estado do Maranhão ou de outros estados ou mesmo de alguns países. Algumas dessas quitandas eram abastecidas com ponderável quantitativo de mercadorias, outras só conseguiam ter por sortimento um reduzido volume de produtos. Entrementes, tais unidades de mercancia estavam disseminadas inclusive nos mais recônditos povoados, a partir dos quais funcionavam como local de acúmulo e canal de drenagem de gêneros nativos e de ponto de oferta para a comercialização de produtos originários de centros de produção industrial.

Como destaca Gomes (2017, p. 24), a Baixada do Maranhão era um espaço regional importante para a economia maranhense. Com efeito, historicamente, desde os tempos coloniais, na área correspondente a essa área microrregional ampliada “eram geradas riquezas oriundas da produção do algodão, do arroz, da farinha de mandioca, da pecuária, do extrativismo do babaçu etc”, cuja orientação mais imediata de mercado era para serem “comercializadas na Capital e destinadas ao consumo interno e à exportação para a Europa, principalmente do açúcar e do algodão”. Em termos proporcionais, essa riqueza circulava fundamentalmente em direção à capital maranhense. Esse era o principal centro de convergência da produção originária desse espaço regional. Gomes (2017, p. 26) registrou uma alentada movimentação cotidiana de embarcações empregadas na atividade de promoção do transporte de produtos nativos para esse endereço final, São Luís. Nesse sentido, apesar de existirem linhas regulares e ocasionais



de lanchas motorizadas para portos existentes em vários pontos da Baixada do Maranhão, principalmente “os barcos a vela realizavam a travessia para a Capital do Estado, atracando nos armazéns e de lá retornando com as mercadorias de consumo para abastecer as fazendas e o comércio da Baixada” disseminados pelas mais distintas localidades.



Mapa 5 - Portos no Maranhão (1940-1980)

Quase sempre o nível de articulação dos negócios praticados por sujeitos oriundos dos mais variados portos incrustados na orla do Golfão Maranhense, por excelência, se materializava com o centro comercial da capital do Maranhão. Conforme formulou Araújo Neto (2016, p. 129), os “comerciantes de secos e molhados com Armazém na Praia Grande, em São Luís”, ordinariamente, recebiam “os produtos agrícolas e mais alguns outros (farinha, feijão, milho, babaçu, arroz, cachaça, peixe, camarão, coco etc) produzidos pelas Fazendas e pescadores da Baixada Maranhense”. O roteiro para a concretização das transações comerciais era relativamente simples: “O Armazém comprava [os produtos], os revendiam ou ficavam em consignação, adiantando parcialmente o pagamento”. Por essa razão, “uma boa parte dos fazendeiros daquela região adotava esse esquema comercial, que pagava, recebia, emprestava, vendia a prazo”. No limite, esse arranjo de práticas comerciais acabava por se articular de modo a alcançar seus objetivos maiores, “funcionando assim como uma precária agência bancária”.

A articulação comercial referida se escorava numa referência obrigatória naquele contexto: o porto. Sem dúvida, estariam comprometidas oportunidades negociais mínimas que fossem, caso os espaços territoriais da Baixada do Maranhão não desfrutassem de um amplo leque de possibilidades portuárias, de dimensões as mais variadas. Assim sendo, escreveu Araújo Neto (2016, p. 129): “Na falta de um meio de transporte mais eficiente, os fazendeiros da Baixada contavam sempre com um porto qualquer nas proximidades para transportar a São Luís as suas mercadorias”, as quais eram “levadas nos barcos a vela” ou em lanchas em direção a esse ponto comercial. A circulação dessas mercadorias (e de eventuais passageiros) até o porto desejado quase sempre enredava uma odisseia, pois era feita após o vencimento das agruras que eram apanágio das incipientes soluções de mobilidade disponíveis, como “carros de boi ou cavalos de cangalha”, além de alguns outros poucos meios de transporte igualmente vagarosos e dolentes. Em terra, nos rios ou no mar (e no ar), as travessias realizadas para vencer os itinerários necessários eram quase sempre marcadas por agonias de toda sorte. Na outra ponta, “a Praia Grande, destino dos barcos em São Luís, ficava a uma quadra desses Armazéns, dependendo assim de simples carroças para levar a carga a seus comerciantes de destino” ou a consignatários formalizados. Os portos da Baixada do Maranhão adotavam calendário com horários pré-fixados e convenientes, o que permitia a adoção de algum padrão de organização, regulação e aperfeiçoamento do movimento de entrada e de saída das embarcações que a eles se dirigiam.

Por esses relacionamentos construídos e mantidos com um bom nível de imbricação, o enredo construído por Araújo Neto (2016, p. 18) destacou a cidade de São Luís como um caminho natural para as aspirações de mudança de ares de uma parcela significativa de baixadeiros. Ao longo dos anos, para São Luís migraram milhares de famílias oriundos da Baixada do Maranhão, da mesma forma que outro local igualmente sonhado por muitos era a capital do país, a cidade do Rio de Janeiro, para onde muitos se destinaram. Em qualquer dos casos, por aqueles tempos, se colocava a necessidade de vencer as adversidades do mar, “vencendo os banzeiros, com a cara, a coragem e muita vontade de vencer”, visto que um universo relativamente diminuto de pessoas reunia condições materiais para transitar de avião, cuja oferta ainda recente se resumia a linhas regulares de monomotores e bimotores, em sua maioria. Logo, veículos aéreos com capacidade diminuta para realizar o transporte de grandes quantitativos de passageiros.

Pinto (2017, p. 143/144) deu conta de um caso específico em que o relacionamento comercial de um produtor e comerciante interiorano com a praça de São

Luís foi aprofundado com tal intensidade que esse articulador acabou por se fixar na capital do estado. Com efeito, depois de ter dominado a cena comercial em Capivari, seu povoado natal, em Penalva, Bento Mendes planejou e se organizou para também passar a operar na praça de São Luís, onde fixou residência, mas preservou seus interesses comerciais no território penalvense. Para concretizar essa deliberação, que alterava o modo mesmo como desenvolvia suas relações comerciais, ele “comprou uma lancha<sup>91</sup> a fim de transportar o babaçu que adquiria das quebradeiras de coco e também dos comerciantes menores para a capital”. Com essa providência, isto é “a compra da lancha, mataria dois coelhos com uma só cajadada”, à medida que “transportaria babaçu [e] também levaria passageiros, aumentando os lucros e dando uma contraprestação para a comunidade ao proporcionar mais um meio de transporte para a capital”. Do ponto de vista comercial, esse era um negócio que projetava a possibilidade de alcançar algum sucesso, posto que a atuação ocorria “numa época em que os transportes para os distantes rincões da Baixada do Maranhão eram muito difíceis”. Por outras palavras, a região não dispunha de meios de transporte em número e com eficiência para a realização de conexões dinâmicas com a capital maranhense. O transporte fluviomarítimo era aquele modal por meio do qual se realizava a maioria das operações de circulação de mercadorias e de pessoas demandadas em ambos os sentidos, ou seja, da região para São Luís e vice-versa. Tais operações eram marcadas por toda sorte de agruras, de inconvenientes. Dependendo de onde procedesse uma viagem, urgia vencer o mar, a baía e os perigos recorrentemente apresentados à destreza da marinhagem. A fragilidade das embarcações era uma marca nesse modal, o que possibilitava a ocorrência de inúmeros e alguns trágicos acidentes, consistentes no naufrágio de lanchas, barcos e iates, embarcações essas que dominavam o trânsito pelas águas fluviomarítimas inclusivas. Passando por idênticos perigos, os dois últimos modelos de embarcações se aventuravam também no exercício da cabotagem pelas águas marítimas maranhenses, atingindo, inclusive, outros estados, principalmente os mais próximos como o Pará, o Piauí e o Ceará, podendo até realizar

---

<sup>91</sup> É inconsistente a nomenclatura e a propriedade da lancha que transportava os produtos de Bento Mendes. Informações colhidas de contemporâneos asseveram que a lancha se chamava São Sebastião, que atuava como meio de transporte náutico de propriedade da família Mendes: ora ela é creditada como de Bento Mendes, ora como de Aquino Mendes, seu irmão. Todavia, essa era a embarcação que conduzia os produtos de Bento Mendes, do interior para a capital e em sentido inverso, bem como de alguns comerciantes com quem tinha relacionamento mais estreito.

conexões com portos do extremo norte da América do Sul, como Paramaribo, no Suriname<sup>92</sup>.

Ingressando em outro âmbito de preocupações, Araújo Neto (2016, p. 15) se referiu a essa marca temporal situada entre as décadas de 1940 e de 1980 como um período em que “o progresso (...) e tantos outros benefícios chegados com o progresso e demais decisões de política econômica governamental, encetadas pelo governo brasileiro, ainda não havia chegado àquele chão”. Segundo a avaliação desse autor, se constituíam como referências que denotavam progresso, entre outros, pelo ineditismo: “rádio, energia elétrica, televisão, estradas, escolas, hospitais, asfalto, telefones de linha e celular, ônibus e outros transportes coletivos, bancos, aposentadoria dos lavradores, pescadores e idosos”.

Não foi muito diferente dessa posição aquela que Figueiredo (2017, p. 115) creditou em sua obra. Para ele, na generalidade, “os habitantes da Baixada, dos mais abastados aos mais pobres, sempre sonharam com a prosperidade da região, acreditando que um dia poderíamos contar com estradas asfaltadas, energia elétrica ininterrupta, comunicação telefônica e outros serviços da era moderna”. Todavia, a conquista de tais objetivos somente passou a se apresentar como realidade tangível em alguns municípios a partir do último quartel do século XX, em grande parte fora da temporalidade aqui adotada.

Tomando por base o caso de São João Batista, Passos (2013, p. 136) testemunhou que “foi pelos idos dos anos [19]70 [que um vizinho] chegou com a novidade, uma televisão, aparelho nunca visto antes”. Essa era uma das novidades modernas que começaram a fazer parte do dia a dia de baixadeiros mais bem aquinhoados, razão pela qual “todo o bairro [onde essa autora morava] tinha a curiosidade de saber como era a televisão”. A disseminação mediante a venda de aparelhos e a expansão da programação sistemática e envolvente desse novo veículo de comunicação progressivamente passou a desorganizar ou mesmo concorrer para a extinção de várias práticas costumeiras do cotidiano das populações de povoados e de sedes municipais interioranas. Por exemplo, “as noitadas de jogos de dominó e os contadores de histórias foram diminuindo, pois a cada mês mais uma pessoa adquiria um televisor” e progressivamente ela e os seus mais próximos realinhavam seus hábitos tradicionais.

---

<sup>92</sup> Para esse porto transitavam também embarcações em situações embaraçosas, dissimuladas, conduzindo mercadorias contrabandeadas, em ambos os sentidos.

No diálogo criado por Cutrim (2013, p. 85), tendo por foco espaços do município de São João Batista, o narrador engendrado pelo autor formulou uma equação em que arbitrou como denotadores de progresso alguns elementos que esparsamente passavam a fazer parte da vida joanina. O diálogo por ele construído consignou alguns dos indicadores utilizados: “Cumpade, naquele tempo São João era adiantado. Tinha um porto cheio de lancha, barco, garité<sup>93</sup>. Já tinha mais de 10 geladêra a crioseno<sup>94</sup> e mais de dez rádia na vila”. Ainda segundo a disposição textual de Cutrim (2013, p. 91), a conversa continua no mesmo diapasão, agora em tom de avaliação: “Cumpade, eu acho qui hoje as coisa são bem melhor, qui no tempo da janambura<sup>95</sup>. Cumpade, mas cumo o mundo mudô”. Tais mudanças passavam a ser observáveis pela enumeração de alguns produtos industrializados que demarcavam tempos distintos e figuras socialmente estabelecidas: “Di primêro só seno muito rico pá tê geladêra, rádio, cavalo baralhadô<sup>96</sup> e reloge<sup>97</sup>”. Todavia, nem sempre o fato de um potentado ter competência econômica para adquirir uma maior variedade de produtos significava que esse sujeito pudesse agir amplamente no mercado nesses tempos de mudanças, pois “Pá cumprá uma carne de rês era a maiô dificuldade, mesmo teno dinhêro”. Quando a conversa resvalou para o âmbito das possibilidades de comunicação naqueles rincões baixadeiros, o narrador atestou o caráter simplório em que, grosso modo, ela se desenvolvia: “Pá gente si comunicá cum os parente e amigo era pur carta ô recado. E quem num sabia iscrevê, tinha qui pidi pá ôtra pessoa fazê a carta e tinha qui dizê seus segredo”.

Rego (2018, p. 155) lembrou de muitas temporalidades em que as dificuldades sobrepujavam o cotidiano ordinário, como foi a situação por ele consignada: “uma coisa que marcou o tempo da guerra<sup>98</sup> foi a maneira como as coisas foram ficando difíceis”. Com efeito, em virtude da restrição da circulação de muitas das mercadorias usuais, alguns “comerciantes constantemente acrescentavam um pouco de sabão ou cera de abelha no fundo do medidor de querosene, vendido a retalho”. Essa estratégia perniciosa visava maximizar os lucros auferidos por tais negociantes. Nessas circunstâncias de abastecimento insuficiente dos produtos adequados, não raro “as lamparinas a querosene

---

<sup>93</sup> Garité (Igarité): Pequena embarcação, geralmente sem convés, às vezes com toldo traseiro. A capacidade de carga pode chegar a até 2 toneladas. Para vencer as pequenas distâncias que geralmente cumpre é impulsionado por motor, remo, vara ou sirga.

<sup>94</sup> Crioseno: querosene.

<sup>95</sup> Tempo da janambura: tempo antigo, outrora.

<sup>96</sup> Cavalo baralhadô: cavalo adestrado para trotar concatenado.

<sup>97</sup> Reloge: relógio.

<sup>98</sup> Tempo da guerra: tempo relativo à segunda Guerra Mundial.

foram substituídas, quando possível, por lampiões alimentados com azeite de andiroba”, produto este recorrentemente extraído em regiões em que proliferava esse vegetal. No limite, até produtos inusitados passaram a ser requeridos para o uso ordinário, de modo que “os caroços de bacuri passaram a ser valorizados, porque com eles se conseguia iluminar as casas”, deles extraíndo o óleo que era possível.

Graça Leite é outra autora, cuja produção intelectual tem relevante significado para as preocupações da pesquisa ora desenvolvida. Em verdade, a referida escritora produziu uma vasta e diversificada obra acerca de aspectos fundamentais da Baixada, especialmente aqueles que se referem mais de raiz ao município de Pinheiro e a áreas de influências desse polo regional. Dessa produção, para este trabalho, utilizaremos especialmente dois exemplares: o romance *O sonho e o tempo* (2000) e o livro de crônicas *Bem-te-vi, bem te conto* (2007). Neste último, a autora explorou um manancial de imagens candentes acerca de preocupações que nutria com respeito aos vetores insinuados pelos novos tempos. Com efeito, registrou Leite (2007; p. 37): “Outrora, quando o homem ainda ignorava as leis da física, deixava que a imaginação vagasse pela imensidão do espaço, onde apenas a poesia imperava no grande reino da natureza”. Agora, disse ela, indefectivelmente, um vigoroso processo de dessacralização das mais remotas espacialidades naturais vinha alimentando a crença em muitos sujeitos de que “acabou-se o mistério” e levou consigo “a poesia”. Por esse raciocínio, a constatação saudosa levava à retenção de que “os tempos atuais, infelizmente, não comportam mais o romantismo de outrora”.

Essa era uma detecção dolorosa que progressivamente se afirmava não só em discursos como o dela, mas também naqueles constantes em muitas outras referências - que utilizaremos sempre que necessários. Segundo a fórmula discursiva adotada por Leite, a produção do cotidiano vinha passando por mudanças impactantes para os modos de vida arraigados na região. A vida que ia se projetando e se afirmando era por ela representada como cada vez mais insípida e desprovida daquilo que a simplicidade e a natureza ofereciam para a ultimação das mais variadas necessidades humanas. Em suma, “já não há mais mistérios” que se insinuem como problema para animar a alma especulativa, pois que práticas novas estavam a produzir cenários distantes daqueles que ordinariamente davam substância à vida de antanho.

Em relação à nova ordem que se instituía paulatinamente, Leite (2000, p. 26) registrou uma cena cotidiana ordinária na vida urbana de Pinheiro que foi suplantada por processos comerciais engendrados por estabelecimentos de panificação mais modernos.

Tratava-se da requalificação do exercício da profissão do “padeiro de outrora”. Esse era um personagem urbano que em tempos remotos cumpria tanto as suas funções precípuas, quando “percorria as ruas da cidade e com o cesto de pão nas costas, de casa em casa, entregava o pródigo alimento”, quanto as extrapolava e servia de mensageiro para aqueles com que se relacionava, trazendo “as novidades dos últimos acontecimentos: quem morreu, quem nasceu, quem brigou com quem etc”. Em outras palavras, era esse um dos sujeitos que se incumbiam de dar parte dos assuntos candentes naquele mundo bucólico. Em temporalidades como essas, de ordinário, o padeiro (como o leiteiro ou o pescador, por exemplo) “acordava a dona da casa com pancadinhas na porta e ela acudia prontamente com a vasilha na mão”, completando a extensão da relação afetivo-comercial e de noticioso.

Tomando como referência a conjuntura relativa à chegada do homem à lua, Leite (2007, p. 37) construiu imagens que consignam o desconforto com a progressiva ‘perda da aura’ da lua. Por diversos prismas, referência cósmica muito influente na Baixada, segundo a fórmula dessa autora, a lua acabara de ser destituída do “encanto de ‘deusa da noite’ para se transformar em campo exploratório, em satélite de turistas”. Dito por outras palavras, o satélite terrestre passava por um progressivo processo de dessacralização, em decorrência da corrida aeroespacial, cada vez mais aguda, complexa e eficiente.

Em linhas gerais, a “rainha da noite” vinha sendo amplamente resignificada. Estava em curso um processo por meio do qual, a cada dia, a lua era subtraída paulatinamente do “coração dos homens”. Nesses termos, a realização de uma prosaica serenata estava em vias de ser severamente comprometida, pois que “já não há preocupação com a espera da lua cheia para se dedilhar as cordas de um violão debaixo da janela da casa da namorada”. Conforme discorreu Leite (2007, p. 38), os acordes e o repertório das serenatas já não seriam eficientes para animar tanto o comportamento de uma donzela, que “vibrava do interior do quarto, enrolada na rede, a respiração ofegante, quando era homenageada” por seresteiros, entre os quais o seu pretendente, quanto do genitor dela, o qual “tossia, andava, espiava o quarto da filha para se certificar de que ela realmente dormia, ou para que a mesma ficasse ciente de que ele estava acordado, vigilante”, de atalaia, à espreita de qualquer gesto inopinado interno e particularmente externo. Com efeito, essa preocupação do pai tinha a ver com a possibilidade concreta de a sua filha vir a cometer a “loucura de abrir a janela do quarto, altas horas da noite, ficando assim ‘difamada’, por somente aparecer na janela”. Esse era um tipo de loucura

considerado como “um grave delito”, em épocas pretéritas, por largas faixas daquela sociedade inclusiva.

A instalação da energia elétrica em cidades da Baixada do Maranhão foi uma novidade com muita repercussão nesse espaço comunitário. Tal equipamento urbano provocou inúmeras situações inusitadas até se consagrar como imprescindível para a vida dos munícipes que o receberam. Sem embargo, a chegada da energia elétrica quase sempre era saudada com muita euforia. Entretanto, vale registrar, como o fez Leite (2007, p. 42), para o caso da cidade de Pinheiro, geralmente o aparato de energia implantado “ficava por conta de uma ‘caldeira’, movida a lenha”. Como fica patente, tratava-se de uma estrutura objetivamente incipiente, com capacidade para promover o fornecimento de energia de maneira instável, intermitente. Em linhas gerais, era uma unidade com essa qualificação técnica que funcionava como “geradora daquela luzinha fraca, avermelhada, que acendia às 18 horas e apagava às 21”. Esses horários limítrofes pré-fixados foram sendo assimilados pelos consumidores e pelos munícipes em decorrência de serem anunciados “a sua chegada e a sua partida por meio de um apito lânguido e triste”. Assim, tão logo era acionado o silvo do apito para iniciar o serviço, às 18 horas, “já com o ‘crepúsculo envolvendo a aldeia”, estava feita a conclamação para a chegada da energia, então, “a cidade toda se assanhava”. Assim, para muitos, urgia relegar ao lugar adequado e antitético às novidades as referências de passado, consistentes em “lanternas e lamparinas”, que eram devidamente recolhidas. Ao chegar esse esperado momento, “pessoas saíam às ruas para visitar amigos, sentar debaixo dos postes ou simplesmente passear, caminhando com prazer por entre areias brancas e finas iluminadas pela fraca luz”. O momento de pico dessa experiência inovadora era aquela demarcada pelo apito das 21 horas. Ele simplesmente anunciava que em cinco minutos as lâmpadas seriam desligadas e, por conseguinte, estava decretado o fim do exercício de sociabilidades jamais vistas e praticadas. Então, a azáfama era geral, “era aquele corre-corre, todos para casa, de tal forma que, quando a luz se apagava, todo mundo estava já na sua rede”. Nesse momento, proclamou Leite (2007, p. 44), uma providência indispensável era o uso de mosquiteiro, para quem podia dispor desse equipamento de proteção, pois principalmente “no inverno a luz elétrica atraía muita ‘muriçoca”, que atacavam sem cerimônia os incautos e os desprotegidos.

Leite (2007, p. 41) registrou a precariedade dos momentos iniciais da oferta desse importante serviço público. Com efeito, a inauguração da energia elétrica nas sedes municipais, e eventualmente em alguns povoados, quase sempre se materializava



mediante o fincamento de “postes de madeira, alguns até recurvados” (parecendo trôpegos), nas ruas principais, os quais passavam a ser os responsáveis pela sustentação dos “fios que corriam paralelamente iluminando as ruas e os lares”.

Uma prática muito comum dos habitantes em relação à novidade da energia elétrica era aproveitar ao máximo a iluminação incidente sobre o “pé do poste” para promover sociabilidades por meio de conversas e outras práticas comunitárias possíveis. Como geralmente havia uma pequena estrutura de cimento que circundava e sustentava o poste, segundo Leite (2007, p. 42), isso favorecia a disposição de “cadeiras para manter conversas em volta dos postes, como forma de valorizar a sua presença”. Entretanto, essa prática, mesmo tida como salutar, além de correspondente aos novos rumos ditados a partir do mundo exterior, não conseguiu se instituir plenamente, visto ter que se desvencilhar de forças da natureza atraídas pelo brilho resplandecente da novidade e antitéticas aos anúncios de progresso ora implantados. Com efeito, apesar da euforia, essa novidade enfrentou atropelos de toda sorte, de sorte que “a moda de sentar debaixo dos postes só não pegou por causa dos besouros, que chegavam aos milhares e acabavam qualquer reunião”. Poucas pessoas resistiam à guerra aberta travada entre besouros e sapos em torno do poste. Em número significativo, estes acorriam para o pé do poste e se alojavam em lugar estratégico para deglutir o maior número de besouros e sanar suas necessidades alimentares.

Luiz Alexandre Raposo (2012; 2018) também é outro autor que produziu alentado trabalho igualmente importante para esta pesquisa. Por intermédio de artigos e crônicas, esse autor desenvolveu uma substantiva apreciação concernente às possibilidades de ligação de Viana e, por extensão, da Baixada com o mundo exterior, especialmente com São Luís, durante a temporalidade esposada neste trabalho, isto é, entre os anos 1940 e 1980.

Com efeito, Raposo (2018, p. 111) registrou que, “nos anos 60 [1960], os únicos meios de transporte entre Viana e São Luís eram as lanchas e os aviões monomotores, conhecidos popularmente como ‘teco-teco’<sup>99</sup>. A pobreza remediada da maioria da população baixadeira, conforme já referida, não permitia que esse contingente se utilizasse com maior frequência da aeronavegação, razão pela qual a preferência dela recaía, primordial e obviamente, sobre a navegação fluvial. Esta, em que pese as deficiências e os acidentes recorrentes, se constituía em oferta regular com preços de

---

<sup>99</sup> Tecco-teco: pequena aeronave monomotor, com reduzida capacidade para o transporte de passageiros, com potência para vencer trajetos curtos.

passagens mais ou menos compatíveis com o orçamento dos eventuais passageiros em deslocamentos. Essa deliberação era decorrente do “alto preço das passagens” de avião, já que a “via aérea não era acessível a todos, o que tornava a via fluvial, na prática, a única opção de viagem para a maioria da população vianense” e da Baixada do Maranhão, nesse período.

Tratando, amiúde, das condições regionais de mobilidade terrestre, no geral, o registro de Araújo Neto (2016, p. 29) asseverou que as estradas existentes no meio ambiente baixadeiro eram extremamente precárias. Essas vias permitiam sofregamente o trânsito mais ou menos regular de veículos automotores. Nessas condições, a circulação pelo leito irregular de tais vias exigia perícia dos condutores, para alcançarem os destinos sem maiores contratempos. Quase sempre o cenário era o mais indecente possível: “lama, barreira caída”, estradas fundas e as consequentes estradas novas no nível e nas laterais do topo das barreiras. Além disso, nos rigorosos tempos chuvosos, “a enxurrada carregava pau, galho, toco” e toda sorte de detritos para o curso da frágil estrutura viária, dificultando a passagem ordinária dos viandantes. Por outras palavras, com algum exagero, Araújo Neto (2016, p. 73) registrou a imagem de que “o transporte não existia, as estradas, nem pensar”, posto que a circulação de mercadorias e de pessoas ocorria numa realidade em que “os itinerários eram os caminhos carroçais” [sic]. Em verdade, existiam as mais variadas formas de movimentação dos transportes, mesmo que as vias de comunicação ainda fossem das mesmas condições daquelas dos tempos de outrora. Como sintetizou Araújo Neto (2016, p. 29), essas situações melindrosas das estradas e dos transportes decorriam das condições climáticas sazonais típicas na espacialidade baixadeira. Essa constatação levou esse autor a enunciar que “na Baixada Maranhense é assim”: em certo momento, o quadro poderia levar a que o testemunho de alguém sustentasse que “chovia torrencialmente há três dias” ou mais, bem como arrematar a definição, declarando que “no primeiro semestre chove muito, no segundo quase nada”.

Conforme asseverou Moraes (2017, p. 32), em linhas gerais, seguramente até a primeira década da segunda metade do século XX “a Baixada Maranhense ainda conservava o seu ecossistema equilibrado, exuberante e farto”. Segundo a avaliação manejada por esse autor, tratava-se esse ambiente de um cenário composto por vários ingredientes de estabilidade aquática, como, por exemplo, “rios e lagos navegáveis durante todo o ano, igarapés adentrando os campos, lagoas desaguando nos rios e estes na baía de São Marcos”. Tendo por referência o início da segunda metade do século XX, Moraes destacou que “o transporte dessa região para outras, inclusive para a Capital, era

realizado exclusivamente pela navegação fluvial, lacustre e marítima”, pela simples razão de que “não havia estradas de qualquer tipo, somente caminhos e veredas”. Esse era um problema marcante na Baixada do Maranhão: a inexistência de estrutura viária que permitisse ativações mais dinâmicas das atividades regionais. Vale ressaltar, nos ambientes fluviais e marítimos, “as embarcações responsáveis pelo deslocamento de pessoas, animais, matérias-primas e mercadorias eram as canoas, igarités, barcos, lanchas e batelões”, e eventualmente iates. Por outro prisma, no âmbito terrestre, os circuitos de movimentação de que careciam as populações regionais eram realizadas, “nos pequenos trechos”, quase que exclusivamente mediante o uso de “carros de boi, cavalos, burros e jumentos”. Entretanto, ao formular a conclusão do seu texto, Moraes apontou para uma problemática que, em décadas posteriores, se constituiu em estorvo para a movimentação franca de grande parcela dos habitantes da Baixada do Maranhão, principalmente aqueles adstritos às beiras de campo. Tal como destacou esse autor, “ainda era possível, permitida, viável e fácil a mobilidade dos caboclos pelos campos baixadeiros sem as cercas de arames farpados”. Em outros termos, progressivamente, a livre circulação de pessoas entre as áreas de matas e as áreas campesinas, que era marcada pela liberdade do trânsito possível de ser urdido, sem maiores obstáculos senão por aqueles oferecidos pelas condições ambientais inclusivas, passou a ser mediada por intervenções humanas erigidas na zona de transição entre essas áreas. Essa ação nefasta foi ganhando concretude mediante a privatização de espaços públicos historicamente havidos como de interesse comum, cujo símbolo mais expressivo eram as cercas, construídas à base de arame farpado, avançando para o de vasso dos campos, mais tarde transformadas em cercas eletrificadas, que passaram a oferecer elevado perigo para a movimentação ordinária dos comunitários afetados.

Complementando essa assertiva, Figueiredo (2017, p. 114) diagnosticou que “a microrregião da Baixada Maranhense, não obstante a sua proximidade com São Luís, durante muito tempo viveu isolada do resto do Maranhão por via rodoviária”. Sendo assim, aos que demandavam por estabelecer conexões com outros lugares regionais ou de fora da região não restava outra alternativa senão a de utilizar os serviços oferecidos pelos modais de transporte disponíveis. Entretanto, os meios de locomoção possíveis em meados do século XX quase sempre apresentavam marcadores cuja tônica recaía sobre a fragilidade das naves empregadas. Por conseguinte, “o meio de transporte era precário e perigoso”, particularmente aquele oferecido “mediante o uso de barcos à vela [e lanchas], que aproveitavam as vias fluviais e marítima”, para incrementar relações com outras

partes com as quais se estabeleciam interesses de vária natureza, articulando regiões distintas por intermédio do intercâmbio comercial de bens produzidos em ambos os lados da relação.

Considerando que somente no fim da década de 1980 foi possível aos habitantes dos mais variados municípios baixadeiros passarem a usufruir dos benefícios de uma estrada asfaltada, Raposo (2018, p. 111-112) consignou que, nas décadas antecedentes, “a estrada ainda era um sonho acalentado por muitos, mas desacreditado por outros tantos”. O descrédito muito se devia às condições hidrográficas, mesológicas e climáticas da região, que impunham acentuadas exigências técnicas aos projetos articulados e sobrestavam a concretização de uma via pavimentada de circulação terrestre com a finalidade de vencer ao isolamento regional. Pelas razões expendidas, “imaginar uma cidade [como Viana, e, por extensão, a Baixada] ligada à capital do Estado por via rodoviária parecia algo pouco provável, face à inundação dos campos durante os prolongados períodos de chuva”, o que inviabilizava qualquer possibilidade de trânsito terrestre ordinário na estação invernal.

Tendo em consideração o caso do início da conexão rodoviária de Viana com outras localidades maranhenses, Raposo (2018, p. 112) destacou que “os anos 60 [1960] foram marcantes para tal evolução, já que as primeiras viagens por terra” com destino “à capital aconteceram justamente nessa década”. Esse foi um feito realizado acentuadamente em decorrência de ação do poder público municipal de Viana, que, protagonizando uma “bem-sucedida empreitada, abriu caminho para que os primeiros ônibus tipo ‘jardineira’<sup>100</sup> começassem a transportar passageiros entre Viana e São Luís”. Todavia, consubstanciava-se patente a imensa fragilidade do novo serviço oferecido, tendo em consideração as peculiaridades climáticas sazonais da região. Assim, a nova modalidade de transporte ofertada, por meio de jardineiras, ainda era realizada sazonalmente, posto que “no início, só era possível nos meses de seca”, quando a estiagem proporcionava terreno mais ou menos seco o suficiente para o estabelecimento de incipientes roteiros pelo largo dos campos, que ao longo do tempo se transformavam em deficientes estradas de rodagem. Na estação das cheias, ou seja, “no resto do ano, as lanchas continuavam reinando absolutas”, como meio de transporte por excelência de conexão desses rincões com a capital estadual e com espaços territoriais adjacentes.

---

<sup>100</sup> Jardineira: veículo adaptado em estrutura de caminhão ou de caminhonete, utilizado como transporte coletivo, geralmente dotado de bancos paralelos.

De acordo com as reflexões procedidas por Raposo (2018, p. 115), para os baixadeiros que não utilizavam a aviação nem a navegação fluvial e marítima para resolverem suas necessidades de locomoção ou de transporte de bens e de ideias, nos espaços da Baixada Maranhense situados no extremo sul da baía de São Marcos, no entorno estuarino do rio Mearim, foi possível experimentar, a partir do “final de 1968 as primeiras viagens de jardineira”, para o transporte de passageiros e o consequente incremento de unidades automotoras para o difícil transporte de cargas naquelas circunstâncias e condições materiais de trânsito. Promover a circulação de passageiros e de bens por via terrestre nesse território regional era tarefa que demandava uma mobilização de esforços sobre humanos, tendo em consideração que por essa quadra temporal “ainda não existiam pontes sobre os rios Pindaré e Mearim”, o que exigia a mobilização de modais específicos para suplantar o leito dessas estradas líquidas. Por essa razão, a realização positiva de uma “viagem consistia em três etapas distintas”, em que se impunha a necessidade de ultrapassar, de vencer inconvenientes de toda sorte. As três seções da viagem eram as seguintes: “na primeira, a jardineira saía de Viana cortando os campos até Cachoeira, onde os passageiros desembarcavam para fazer a travessia do rio em canoas”. Essa era uma etapa problemática e extenuante, visto que, na grande maioria da viagem, urgia vencer as inconsistências e inconveniências afirmativas da precariedade dos caminhos que defloravam aqueles campos naturais. Assim, somente “depois de alcançar a outra margem, começava a segunda etapa da viagem entre Cachoeira e Arari”. Esta era uma etapa minimamente mais tranquila que a antecedente e já prenunciava alguma novidade, posto que, à medida que chegavam em Arari, “os passageiros atravessavam o rio Mearim novamente em canoas, para finalmente tomar um ônibus que os conduziria pela estrada asfaltada a São Luís”. Sem embargo, o ônibus coletivo era uma novidade que extasiava os transeuntes por aquelas cercanias, pois suplantava incomensuravelmente os meios de transporte que eles costumeiramente utilizavam, além de se constituírem em passaporte efetivo para alcançarem destinos como a capital estadual ou outros pontos do país demandados.

Também se reportando a essa temática, Abreu (2017, p. 33) salientou que “apenas nos anos 70 [1970] surgiu a estrada carroçável que dá acesso à Capital, passando por Vitória do Mearim”, oriunda de Viana e áreas do entorno imediato. Todavia, essa era uma conexão de locomoção rodoviária ainda realizada por espasmos, isto é, após sobrepujar os inconvenientes hidrográficos que se interpunham, como os rios Pindaré e Mearim. Tais obstáculos foram removidos “somente na década de 80 [1980, quando]

foram construídas pontes sobre os rios [antes nominados], libertando os viajantes das incômodas travessias de canoas e pontões”. Nessas circunstâncias, em se tratando das condições de trafegabilidade entre a Baixada do Maranhão e o mundo exterior, o ordinário mesmo era que “barcos e lanchas singravam a baía [de São Marcos] até São Luís abarrotados de cargas, animais e passageiros mal acomodados e expostos a riscos de toda ordem, especialmente o perigo de naufrágios, como ocorreu em diversas tragédias”, algumas das quais disseminaram profundas tristezas em muitos lares dessa região ao proporcionaram acentuadas perdas humanas, de animais e de produtos.

Abreu (2017, p. 127) discorreu acerca das agruras de uma das viagens que fez com destino a Viana. O registro desse autor deu conta da seguinte situação: “o ano era 1979, o dia era 2 de novembro, dia de finados. Saímos de São Luís em um ônibus da empresa Florêncio<sup>101</sup> com destino a Viana”. Em que pese os incômodos supervenientes, “a viagem transcorreu bem até o povoado Cachoeira, onde tivemos que descer e esperar a chegada da maré, pois já estava quase na hora da pororoca”<sup>102</sup>. Recorrente naquelas paragens, esse fenômeno natural também concorria para que as viagens ganhassem mais dramaticidade e emoção ao passarem por aquele ponto. Abreu (2017, p. 128) mencionou suas impressões acerca desses momentos de tensão, consignando, como disse algum circundante: “a maré está chegando!” Essa foi a senha para o acionamento de um conjunto de providências ordinárias naquele cenário, pois “logo os barqueiros correram para levar suas pequenas embarcações para longe das margens, visto que elas poderiam ser danificadas pela força da maré”. Ao fim dessa ação, exultavam os responsáveis pelas embarcações por terem passado incólumes fisicamente por mais uma ocorrência da pororoca, que não raro causava estragos irreparáveis naqueles confins. Como ainda asseverou Abreu (2017, p. 129), imediatamente após a passagem da pororoca, “o rio estava cheio e pudemos atravessá-lo sem problema”. Depois dessa etapa vencida, começava a viagem no trajeto situado entre Cachoeira e Viana, pois “do outro lado, nos aguardava um ‘pau-de-arara’, que era um caminhão com bancos de madeira na sua carroceria e uma cobertura de lona”, veículo que os conduziria ao destino previsto. Depois de toda sorte de agruras, “chegamos afinal à sede da Fazenda Nazaré”. Nesse lugar, os transeuntes foram recebidos “com a iluminação de lamparinas, além do já consagrado

---

<sup>101</sup> Empresa Florêncio: empresa de transporte coletivo, que serviu diversos municípios maranhenses, inclusive da Baixada.

<sup>102</sup> Pororoca: ondas extraordinárias que avançam do mar ou baía em direção ao leito dos rios, próximo à foz. Fenômeno muito comum no estuário do Mearim e Pindaré.

Petromax, que era o que de mais avançado existia na época, em tecnologia de iluminação” nas residências com poder aquisitivo mais elevado segundo os padrões regionais.

Em relação à sede municipal de Viana, Morais (2017, p. 198) informou que “na Praça da Matriz, se situava a agência de passagens do pau-de-arara, que fazia linha de Viana até o Povoado de Cachoeira”<sup>103</sup>. O pau-de-arara transitava em percurso que “seguia por uma poeirenta estrada vicinal, passando pelo povoado Ibacazinho<sup>104</sup>, até chegar ao Rio Pindaré”. Neste ponto da viagem existia “um pontão, espécie de balsa de ferro, [o qual] atravessava veículos e passageiros até o outro lado”, de onde todos seguiam pela estrada “que dava acesso à cidade de Vitória do Mearim”.

Na mesma temporalidade, mas se referindo a São João Batista, em outro ponto da Baixada do Maranhão, Cutrim (2013, p. 62) consignou o nível elementar da circulação de bens regionais, nomeando alguns dos transportadores de cargas em modal rudimentar, mas recorrente à época, como o carro de boi. Para fortalecer essa imagem, se serviu de personagem – um “cumpade” - por ele inventado, por meio do qual rememorava: “Cumpade, no verão as mercadurias iu do São João pô Porto da Raposa, nos carros de boi de Nenen Costa e Dudu Santo Jacinto, qui tinha quatro carro”. Em outra pincelada memorialística, esse autor configurou a jornada penosa e demorada para o cumprimento do itinerário de uma viagem entre os portos da Raposa e de São Luís. Segundo asseverou, “di primêro, nois gastava quatro dia pá chegá na cidade”. Por fim, esse autor registrou o paradoxo saudosista relativo à conexão entre os processos concretizados pela construção e entrada em funcionamento da MA-014 e pelo perecimento do porto da Raposa. O registro se devia ao fato de esse porto ser o *lócus* por excelência das articulações entre aquela hinterlândia e o entorno interativo, como São Luís. Num curto período gramatical, o autor construiu uma sentença na qual concatenou o paradoxo: “depois qui fizero a estrada o porto murreu”. Nessa nova ordem, ditada por conexões rodoviárias ordinárias, em volume cada vez mais crescente, a movimentação de passageiros e de cargas diminuiu drasticamente pela Raposa, posto que “ninguém mais atravessô a baía de barco”, exceto alguns grupos de coletores de crustáceos na ilha dos Caranguejos, isto é, “só os tiradô de caranguejo”.

---

<sup>103</sup> Cachoeira: povoado à margem esquerda do rio Pindaré, onde existiam embarcações comuns e uma balsa (pontão) para efetuar a travessia de passageiros e de automóveis. Mais tarde foi construída uma ponte de concreto armado, eliminando a travessia nessas condições e tornou plena a MA, para fluxo ordinário de automóveis, ampliando a velocidade da circulação por essa área da Baixada.

<sup>104</sup> Ibacazinho: povoado próximo a Viana cujas origens remontam à presença dos jesuítas na região.

Ainda se referindo à circulação ordinária de pessoas ou de bens na Baixada do Maranhão, Moraes (2017, p. 33) discriminou que “no verão, os caminhos empoeirados nos conduziam a lugares distantes e diversos, viajando a pé ou a cavalo; no inverno, transitava-se de canoa a remo ou à vara”. Como se vê, os registros aludidos pouco se atém ao universo de veículos automotores. Tratando dessa temática, Cutrim (2013, p. 40) asseverou que em 1959, “quando saí de São João Batista”, havia um pequeno contingente de veículos automotores, a saber: “só tinha três caminhões, um jipe e um trator”.

Luiz Pedro (2017, p. 64) destacou que “o Maranhão da época [se refere aos anos 1940] não possuía rodovias e todo o transporte de cargas e pessoas era feito através de barcos que singravam a costa e adentravam os rios da vasta rede fluvial do Estado”. Por essa razão, “a distância entre Arari e Miranda<sup>105</sup>, por exemplo, era feita em lombo de animais”. De qualquer forma, “duas décadas à frente, as comunicações terrestres continuavam difíceis e só se chegava da capital a Arari em desconfortáveis jipes. Ou seja, os municípios eram ilhas dentro de um enorme arquipélago chamado Maranhão”.

Um capítulo pungente na vida das populações baixadeiras diz respeito às “viagens de lancha” entre locais na própria Baixada e em conexão com a capital do estado. Nesse quesito, resumiu Raposo (2018, p. 112), “muito já foi dito”. No que tange ao tempo gasto para realizar o trajeto com destino a São Luís, as viagens “duravam em média dois dias”, tendo Viana como origem da jornada náutica. Esse era o “tempo para a embarcação vencer todas as curvas dos rios Maracu, Pindaré e Mearim até alcançar a baía de São Marcos com suas ondas revoltas e poder atracar no porto de São Luís”. Esse meio de transporte apresentava uma tipologia sem maiores variações: “as lanchas podiam ser de um toldo, um toldo e meio, ou dois toldos”. Nelas, uma prática muito comum era aquela em que “os passageiros armavam suas redes uma ao lado da outra”, para desfrutarem de um mínimo de conforto ao longo da incômoda e perigosa viagem. Quanto à alimentação, vale registrar a precariedade constitutiva: “era servido um café preto com bolachinhas pela manhã e refeições de péssima qualidade no almoço e jantar”, quando era o caso. Um item problemático era a oferta de água para o consumo dos passageiros. Em verdade, esse bem essencial não apresentava a adequada qualidade, “a água para beber tinha gosto ruim e era armazenada num tambor - sabe-se lá em que condições de higiene”. Além disso, durante a viagem, os passageiros haveriam de ultrapassar uma infinidade de infortúnios até chegar ao destino, principalmente “nas noites de inverno [quando] as muriçocas [e

---

<sup>105</sup> Distância equivalente a 30 km.



maruins] incomodavam bastante”, picando intensamente os menos diligentes quanto ao uso dos agasalhos adequados.

Com efeito, segundo informou Figueiredo (2017, p. 114), “a partir da década de 1940”, passou a ser desenvolvido com maior dinamismo o movimento de “pequenas lanchas e navios a vapor que navegavam no rio Mearim e baía de São Marcos”, articulando uma malha portuária relativamente ampla existente ao logo dessas referências geográficas, embora fosse ela francamente rudimentar.

Se tomarmos casos pontuais, é possível seguir avaliando as vivências de viagem de uma passageira de origem joanina. Segundo lembrou Passos (2013, p. 142), “foi de lancha que fiz as três primeiras viagens a São Luís”. Nessas ocasiões, o passageiro carecia de estar em ou ter condições para se deslocar do seu local de residência para o porto de Raposa: “Primeiro eu saía de casa a cavalo”. Esse animal pertencia ou a “meus tios ou [era] contratado pela minha mãe, pois andar de carro na época era privilégio de poucos”. Essa viagem preliminar seguia em direção ao “porto de São João Batista [que] se chama Raposa e fica a aproximadamente 10 a 15 km da sede”.<sup>106</sup> Uma vez nesse local, a viandante passou por experiências inusitadas: “A primeira vez que me deparei com aquela embarcação, nunca tinha visto antes, me assustei, com tanta gente, animais para embarcar”. Em verdade, tratava-se de um cenário distante de suas vivências e expectativas mais elementares: “Antes de entrar na embarcação, fiquei horas observando a entrada de bois, porcos, bodes, carneiros e galinhas nos porões”. Uma vez no interior da lancha constatou um cenário nem sempre possível de ser observado em situações e lugares normais: “Na parte de cima, já havia inúmeras redes armadas, muito próximas umas das outras, ou melhor uma agarrada na outra”. Para quem não tinha contato constante com aquele modo de praticar a circulação em direção a outros lugares, causava estranheza aquela diversidade reunida em espaço tão reduzido. Com efeito, “parte das pessoas era estranha, parece que mais pobres do que eu, porque ao conseguir entrar senti um cheiro de catinga de pessoas que pareciam não terem tomado banho; eram mulheres despenteadas, homens malvestidos, crianças catarrentas, enfim, um ambiente” indecente. Sua conclusão era a de que “parece que aquelas pessoas não eram de S. João Batista, eu não as conhecia”. Certamente, essa assertiva tem a ver com o fato de a passageira não ter familiaridade com uma algaravia de pessoas como a que se formava em dias de viagem

---

<sup>106</sup> Em verdade, a distância entre o porto da Raposa e São João Batista não ultrapassa a 8 km.

por meio do porto da Raposa, para onde convergiam transeuntes em situação econômica distinta e oriundos de localidades as mais distintas.

Cutrim (2013, p. 62) também descreveu a configuração das pessoas na embarcação e a apreensão dos passageiros durante as viagens nas lanchas. Em primeiro lugar, relatou as providências adotadas para identificar um espaço minimamente confortável para desfrutar de acomodação adequada: “A gente armava aquela ruma de rede, uma pur riba das ôtras<sup>107</sup>, qui paricia sardinha inlatada”. Depois, esse autor revelou o estado de nervos decorrente dos perigos a que os usuários de tal serviço estavam submetidos, principalmente “quando chegava no Buquerão”<sup>108</sup>. O Boqueirão era uma ocorrência geográfica situada bem próximo à cidade de São Luís, muito temida por embarcadiços e passageiros em virtude das ondas variadas, altas e encrespadas. Ao passar por essa formação marinha, “todo mundo ficava cum medo da imbarcação anaufragá e todo mundo começava a rezá e fazê promeça”, para uma infinidade de santos católicos de sua devoção ou entidades sobrenaturais, buscando proteção para a eventualidade de o espectro da morte rondar os viajantes.

Por outro lado, quando se reportou sobre sua emigração da terra natal, Cutrim (2013, p. 39/40) salientou que, vindos da cidade de São João Batista: “pegamos a canoa, eu, meu pai e minha mãe, e seguimos viagem até o Porto da Raposa. De lá tomamos a lancha que nos levaria até São Luís”. Entrementes, como também registrou, uma vez residente na capital estadual, o incomodava sobremaneira a saudade do berço natal. Por conseguinte, assim que se desvencilhava de afazeres escolares em São Luís retornava à casa paterna. Mais uma vez havia que se defrontar com uma penosa viagem marítima. Então, assim que “fiquei de férias no final de junho” [de 1959], sem maiores hesitações, “no mesmo dia peguei o barco, do qual o meu tio era o mestre, e parti risonho e feliz para ficar junto da minha família e da minha terra”. Essa era uma atitude recorrente entre os que mudavam de seu lugar de residência, principalmente para São Luís, e não eram poucos os emigrados. Todavia, nem sempre os desterrados momentaneamente dispunham de um tio mestre de barco para abreviar suas saudades.

---

<sup>107</sup> Uma pur riba das ôtras: uma por sobre as outras.

<sup>108</sup> Buquerão (Boqueirão): canal situado entre a ilha do Medo e Upaon Açu, onde está localizada a cidade de São Luís. Desde os tempos coloniais foi considerado um local perigoso para o tráfego de embarcações, muitas das quais naufragaram.

Referindo-se à circulação fluvial e marítima praticada em Anajatuba, especialmente acerca da presença saliente de comerciantes de sal<sup>109</sup>, Rego (2018, p. 88) explanou que “há muitos anos, (...) todo o transporte de mercadorias e pessoas era feito por barcos que ancoravam no porto daquele igarapé [Troitá]”<sup>110</sup>. Entre esses transportadores se incluíam “os salineiros [os quais] ali chegavam com suas cargas que, no verão, eram transportadas para a vila [de Anajatuba] e outros povoados em carros de boi, carroças ou lombo de animais”. No desempenho da atividade transportadora destacavam-se alguns como “Euzébio Prazeres, por exemplo, [que] transportava suas mercadorias em carroças e Agostinho Sanches [que] as transportava em burros”. Como se vê, para cumprir seus afazeres, cada qual desses agentes mobilizava uma modalidade de transporte, a qual devia estar em consonância com as condições regionais oferecidas para a circulação ordinária, com os inconvenientes decorrentes.

Quando chegavam a um porto, quase sempre os salineiros se organizavam de modo que, à medida que precisavam dar conta de alguma atividade em terra, pelo menos um deles “permanecia no seu barco, vigiando a mercadoria, enquanto seus companheiros as iam transportando para a vila [Anajatuba], onde era comercializado” o sal. Após ser efetuada a venda do produto, a seguir se processava o “descarregamento [que] era feito através de pranchas de madeira retiradas à noite, a fim de evitar a ação de ladrões e deixar os embarcações seguros”. Essa, aliás, era uma providência muito praticada pelos embarcações quando eram obrigados a passar tempo dilatado nos portos, cumprindo seus compromissos. Em muitos desses portos eram comuns as práticas de furtos de bens de comércio ou de uso, daí a necessidade de serem resguardadas as embarcações, com as devidas precauções, sempre que era necessária “a saída das pessoas para terra”.

Salineiros procedentes principalmente de vários pontos do litoral nordeste do Maranhão<sup>111</sup>, bem como da costa oriental da baía de São José<sup>112</sup>, travavam ativas relações comerciais com negociantes estabelecidos na contraparte ocidental da baía de São Marcos, na Baixada do Maranhão, como salientou Mauro Rego, para o caso de Anajatuba. Em relação à margem oeste da mesma baía, Pereira (2023, p. 37) consignou em sua obra a movimentação do personagem Severiano, o qual foi definido como “um daqueles

---

<sup>109</sup> Desde tempos remotos, o comércio de sal era uma atividade intensa entre localidades do Golfão Maranhense e regiões situadas no litoral nordeste maranhense, como Primeira Cruz, Barreirinhas, Rio Novo (hoje Paulino Neves), Tutoia e Araióses.

<sup>110</sup> Troitá (Trauiritá): vala, igarapé que liga a sede municipal de Anajatuba ao porto do mesmo nome no estuário do rio Mearim.

<sup>111</sup> Ver nota 109.

<sup>112</sup> Principalmente de Icatu, de Primeira Cruz e de Miritiba (atual Humberto de Campos).

comerciantes embarcados na Baixada Maranhense que compravam sal e camarão no percurso fluvial do Munim e trocava por redes e farinha na região dos lagos, especialmente na vila de São Bento”. Era expressivo o quantitativo de personagens reais que labutavam na articulação comercial de lugares de produção de distintos gêneros regionais, cuja atuação era marcante e esperada, de modo que quando esses sujeitos chegavam em determinado porto da área mencionada, como registra Pereira (2023, p. 38) “era sempre uma festa para os comerciantes que queriam comprar as mercadorias que trazia e para a família do lado de cá da baía de São Marcos”.

Num registro de memória sobre os itinerários das práticas de circulação de bens no território de Anajatuba, Rego (2018, p. 140a) procedeu a uma retrospectiva por meio da qual formulou um conjunto significativo de imagens consequente àquele mundo alcançado por suas lembranças. Assim, rememorou: “em busca do meu mundo antigo, eu ouvia o tropel dos animais”. Em verdade, a lembrança recaía sobre “comboios de burros carregados de cereais, comandados pela voz imperiosa de Porfírio, [que] dirigiam-se à vila”, até alcançar o estabelecimento comercial de “onde Agostinho Sanches ia amontoando os sacos que iriam depois para o Troitá, de onde seguiriam de barco para São Luís”. Por outra parte, lembrou igualmente de cenas em que “manadas de gado [bovino] eram acompanhadas pelos vaqueiros conduzindo-as ao Porto das Gabarras”<sup>113</sup>, de modo a serem transportadas para os destinos finais, dentre os quais, pelo volume desses animais, se destacava o Matadouro de São Luís.

Em linhas gerais, o porto das Gabarras, em Anajatuba, e o porto da Raposa, em São João Batista, foram dois ancoradouros referenciais nos dois lados do Golfão Maranhense, entre as décadas de 1940 e 1980. Não é demais ressaltar, o porto anajatubense cumpria um papel saliente para os transportes regionais desde a parte final dos tempos coloniais. Todavia, tais ocorrências portuárias, cada qual em temporalidade própria, foram estruturadas em lugares inóspitos, pouco plausíveis, à priori, para a operação de atividades que demandam regularidade e suporte, visto que situados à margem de igarapés comuns, circundados por faixas de mangue espalhadas até a beira mar. Além disso, entre tais portos e as localidades por eles servidas se apresentavam

---

<sup>113</sup> Porto das Gabarras: povoado e porto localizado no litoral sudeste da baía de São Marcos, no município de Anajatuba, imediatamente após espessa cortina de mangue contígua ao campo de teso que o separa do povoado denominado Afoga, em terra firme. Existem indicativos de que desde o fim do período colonial o Porto das Gabarras funcionava como um dos pontos de atração de gado bovino, principalmente, e em menor quantidade de gado suíno e caprino, para fins de transporte para outras localidades, como São Luís, o mercado de consumo por excelência. A condução de tais animais era feita geralmente em embarcações apropriadas para o transporte de bovinos, as chamadas gabarras. Daí a denominação do porto e do povoado.

óbices superlativos, tanto no inverno (cheias) quanto no verão (secas). Por mais que tais adversidades fossem marcantes, essas realidades portuárias foram se impondo e conquistando posição no concerto portuário maranhense assentado na orla do Golfão Maranhense.

Como assevera Rego (2018, p. 47b), o “Porto das Gabarras era a mais importante vila do município de Anajatuba antes do advento das estradas de rodagem”. Durante sua trajetória foi se transformando em destacado “embarcadouro de gado na foz do rio Mearim”, bem como foi, em época pretérita, um “ponto estratégico de defesa da ilha de São Luís durante a Guerra da Independência”. Assim, cumprindo uma função importante de ligação com São Luís, enquanto outro modal não se estabeleceu consistentemente, “a prosperidade da vila [de Anajatuba] deveu-se ao seu porto de embarque, para onde eram conduzidos os rebanhos do sul do Estado destinados ao abastecimento da Capital”. Afora outras pequenas possibilidades, como canoas em tempo adequado, isto é, no período das cheias, e animais a qualquer época, “o acesso ao Porto das Gabarras era feito pela estrada do Afoga”<sup>114</sup>, esta via “que já era a mais importante durante o século XIX e primeira metade do século XX” e continuava sendo em meados do século XX. Ainda seguindo o raciocínio de Rego (2017, p. 21), era “por ali [Anajatuba, que] passavam as estradas de gado<sup>115</sup>, que a partir do século XVII e até início do século XX, conduziam boiadas vindas do Sertão e de outros Estados até o Porto das Gabarras, para o abastecimento da capital”.

Como fica exposto, esses portos se transformaram em pontos importantes para as conexões fluviais e marítimas até por volta dos anos de 1980, quando foram suplantados por conexões rodoviárias, as quais interligaram, com maior constância, consistência, comodidade e velocidade, algumas das diversas partes do Maranhão, onde as operações rodoviárias ainda não funcionavam como integrantes de um sistema mais amplo de articulações terrestres, que conferia maior dinâmica à circulação de pessoas e de bens. Desse modo, foi com base em cenários portuários muito íntimos de sua vida, posto que nativo do povoado Raposa, que Cutrim (2013, p. 49) erigiu um candente registro memorialístico, por meio de personagens que criou, em que pergunta: “Como tá o Porto da Raposa? Ainda tem muito movimento, na teuça feira, cum muitos barco, lancha e garité”? Ao que obtém como resposta: “Ah cumpade, o Porto acabou, virô tapera, num

---

<sup>114</sup> Afoga: povoado situado no município de Anajatuba, próximo ao porto das Gabarras, em terra firme.

<sup>115</sup> Estradas de gado: caminhos trilhados por boiadas procedentes de áreas de criação de gado em outras regiões, cujos proprietários buscavam os campos de Anajatuba para a recomposição orgânica dos animais, antes de serem comercializados.

tem mais nada, depois que fizeram a estrada”, a MA 014. Em decorrência dessa novidade viária, a conclusão de Cutrim (2013, p. 66) soou melancólica: “Num tem mais barco, nin lancha. A Raposa virô tapera”. Por outras palavras, esse autor associou dois processos interagentes. Efetivamente, não há como dissertar acerca do progressivo fenecimento das atividades do porto da Raposa sem a devida conexão com as transformações provocadas pela ligação de largos territórios da Baixada do Maranhão, proporcionada pela construção e entrada em operação da MA 014, entre Vitória do Mearim e Pinheiro. Mesmo alcançando baixa média em km/hora, tanto em virtude do piso rodante geralmente deficiente quanto do peso da carga transportada, a velocidade constante proporcionada pelos automóveis cargueiros, como caminhões, e de passageiros extrapolava amplamente àquela possível de ser desenvolvida pelas embarcações motorizadas e mais ainda por aquelas movidas a vela, que careciam do ritmo das marés para projetarem seus percursos. Entre outras, essa circunstância foi decisiva para a transformação do porto da Raposa da condição de ambiente portuário efervescente, por cerca de 40 anos, para a de um povoado marcado por um ambiente vegetativo, como aquele característico das chamadas taperas, em que alguns dos antigos domicílios perderam essa função, resistindo apenas como registro material, mas sem expressar o dinamismo, a profundidade e a complexidade das redes de interação ali desencadeadas.

## **2.2. Trânsitos aéreos: campos de aviação, aeroportos, rotas, aeronaves**

Desde a quarta década do século XX, o transporte aéreo foi sendo paulatinamente admitido como possibilidade de circulação de pessoas entre as várias espacialidades do estado do Maranhão com a sua capital. Mesmo em frequência diminuta, mas crescente no médio prazo, diversas localidades de municípios do Maranhão, e especificamente da região da Baixada do Maranhão e de outras mais próximas, passaram a fazer parte do cenário criado por essa nova e veloz modalidade de transporte, que foi integrando rotas instituídas para suprir demandas supervenientes.

Dessa maneira, em junho de 1941, o jornal *O Imparcial* noticiava um pequeno balanço da navegação aérea pelo território maranhense, asseverando ter notícias seguras “de que já se encontram prontos e em condições de aterrisagem os campos de aviação dos seguintes municípios maranhenses: Pinheiro, São Bento, Codó, Arari, Bacabal e Cajapió”. Por outra parte, consignava a normalidade de viagens aéreas semanais entre a cidade de São Luís e a de Carutapera, bem como, por informações colhidas, registrava

que, “a 14 do corrente [mês], a ‘Condor’ dará início, provavelmente, á navegação aérea regular, semanalmente, entre São Luiz e a cidade de Balsas”<sup>116</sup>. Entrementes, no ano seguinte, os Serviços Aéreos Condor anunciavam: “Agora você pode viajar novamente”. Por essa peça publicitária, a empresa marcava para o dia 8 de abril o reinício regular da navegação aérea da empresa na linha Rio de Janeiro/Parnaíba/Belém, informando estar apta para realizar o transporte de cargas, de passageiros e de encomendas e correspondência (como a do Correio), devendo os interessados buscarem informações com os agentes (Empresa de Pesca, Comercio, e Industrias Generalizadas S.A.), à rua Cândido Mendes, na Praia Grande<sup>117</sup>.

Progressivamente, passaram a ser comuns os anúncios de empresas aéreas com ofertas de trajetos regionais, nacionais e internacionais cada vez mais abrangentes, para o transporte de cargas, passageiros e encomendas, tal como o faziam regularmente, em nível nacional e internacional, os Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, Panair do Brasil e Panamerican<sup>118</sup>. Quanto à exploração de linhas regionais, foi crescente o número de anúncios a partir dos anos de 1940 e 1950, permitindo constatar uma cobertura cada vez mais ampla do território maranhense por distintas empresas.

A marca definidora dessa novidade no setor de transportes, praticada naquela conjuntura, estava localizada tanto na incipiência das aeronaves quanto na fragilidade dos ambientes aeroportuários, o que adicionava incalculáveis situações embaraçosas, do início ao término de cada viagem efetivamente realizada.

Com efeito, por um lado, em virtude do parco aparato tecnológico embarcado, as aeronaves estavam sujeitas a recorrentes percalços durante as viagens, como panes e instabilidades em momentos de condições meteorológicas adversas. De outro lado, nessa temporalidade inicial do tráfego aéreo era patente a debilidade da infraestrutura aeroportuária disponível, quando ela existia. Em muitas cidades maranhenses, conectadas por meio do transporte aéreo, não existia nem mesmo um singelo e regular campo de aviação, para dar vazão às necessidades de aterrissagem e decolagem de aeronaves demandadas.

Nestes casos, avultavam os exemplos de proezas técnicas e perícia levadas a efeito por muitos pilotos quando se manifestava a necessidade de pousar as aeronaves que dirigiam, sem maiores infortúnios, em vários pontos de linha regular ou em pontos

---

<sup>116</sup> O Imparcial, 9 de junho de 1941, p. 3.

<sup>117</sup> O Imparcial, 6 de abril de 1942, p. 3.

<sup>118</sup> Diário de São Luiz, 16 de julho de 1946, p. 3.

improvisados para finalizar alguma viagem arribada<sup>119</sup>. Raposo (2012, p. 158/161) descreveu uma situação inusitada relativa aos momentos iniciais do trânsito aéreo com destino a Viana. Conforme uma reconstituição procedida por esse autor, o evento ocorreu no dia 6 de julho de 1950. Ele se reportou ao caso de “de um avião monomotor que sobrevoava a cidade em voos rasantes”. Tratava-se, pois, “de uma pequena aeronave que se encontrava perdida e precisando aterrissar urgente”, em virtude de o piloto ter partido de São Luís com destino à cidade de Vargem Grande, “mas, devido a um forte temporal, precisou retornar” ao ponto inicial da viagem, “quando o piloto perdeu o rumo e foi parar em Viana”. Entrementes, por aqueles tempos, “o problema é que Viana ainda não dispunha de um aeroporto”, razão pela qual, nas oportunidades em que se verificavam demandas dessa natureza, “os aviões costumavam pousar à beira do lago durante o verão”. Como, em decorrência de fatores mesológicos, no mês de julho ainda não se apresentavam condições adequadas para que se verificassem pousos e decolagens à margem do lago, visto que “os campos ainda se achavam inundados, não existia nenhum espaço adequado para aquele pouso de emergência”. Logo, a cidade foi tomada de pânico, em consequência dos sobrevoos recorrentes daquela aeronave e das poucas possibilidades de realização de um pouso ordinário, seguro. Em terra, aqueles que poderiam contribuir para evitar uma tragédia iminente, tomaram medidas para “evitar que o avião mergulhasse no lago, perigosamente encoberto pela escuridão da noite”. Nesse sentido, a ideia foi mobilizar dois equipamentos disponíveis em Viana, quais sejam a “precária iluminação elétrica, mantida por um motor a diesel, e um sistema de comunicação, à base de alto-falantes”<sup>120</sup>. Dessa maneira, aos comunicadores caberia a promoção da divulgação sistemática de orientações aos munícipes para que pudessem eventualmente socorrer os tripulantes e passageiros “do teco-teco em apuros”. Por outro lado, os responsáveis pela iluminação pública deveriam “iluminar o antigo campo de treino do Babaçu<sup>121</sup>, na Barreirinha”, de tal sorte que, de improviso, foi feito o agenciamento e “os candeeiros petromax existentes na cidade foram levados às pressas para aquele local”. No entanto, esse plano foi abortado, dado que o pessoal dos alto-falantes alertara para o fato de “que o campo de futebol era muito pequeno para permitir o pouso do avião”. Assim, os

---

<sup>119</sup> Viagem arribada: aquela que não alcançou o destino previsto, sendo finalizada em outro aeroporto.

<sup>120</sup> Alto-falantes: estrutura para a ampliação do som, muito utilizado em cidades ou bairros, visando conexões imediatas com as comunidades inclusivas, quer mediante a produção de conteúdo próprio quer por meio da reprodução de conteúdo oriundo de estações de rádio de amplitude modulada. Também chamada popularmente de voz.

<sup>121</sup> Babaçu: tradicional clube de futebol da cidade de Viana sediado na Barreirinha, bairro vianense.



comandos enunciados para a efetivação desta ou daquela medida adicionavam mais confusão entre aqueles que se esmeravam para encaminhar a questão para uma resolução positiva. Por fim, o piloto conseguiu pousar a aeronave sem que os passageiros sofressem maiores danos, “depois de esgotar todo o combustível e de mais ou menos quarenta minutos de sobrevoos”. A estratégia adotada foi desligar “o motor e desceu planando rente aos quintais que beiravam o lago, caindo por cima da cerca” do quintal de uma residência, que, “de tão forte e embora vergando, conseguiu amenizar o impacto da aeronave”, a qual “por muito pouco não caiu no lago”. Em vista do sucesso do pouso, por meio do padre Manoel Arouche, a igreja católica realizou a celebração de uma “missa em ação de graças com a presença de todos os ocupantes da aeronave”, ato que pode ser tomado como ponto de culminância das manifestações de alegria levadas a efeito pela população local.

Lembrando dos seus tempos de juventude, “vividos na minha querida Viana, nos idos de [19]50 a meados de [19]60”, Galvão (2000, p. 88) consolidou, em dois poemas, imagens candentes do primarismo da oferta de serviços aeroportuários nas municipalidades em que a aviação era explorada, comercialmente ou não. Num primeiro momento, tratando da passagem por Viana de comitiva política de candidato à presidência da República, Galvão (2000, p. 39) construiu um enredo poético em que assomam algumas das debilidades presentes na oferta aeroportuária em Viana:

“Grande pipocar de foguetes  
 Com aviões cruzando o céu  
 O povo correndo em direção  
 Do campo de aviação  
 Para saber o que estava ocorrendo.  
 No pouso, uma nuvem de poeira  
 Em seguida o avião aparece  
 O passageiro de chapéu de palha  
 Ademar de Barros, candidato a presidente”.

Não escapou à percepção do vate vianense o nível de deficiências estruturais e recorrentes que marcavam o ambiente dos lugares destinados a servirem de base de recepção do trânsito aéreo nessa municipalidade. Em outro momento de sua construção poética, Galvão (2000, p. 75) consolidou imagens como as seguintes:

“No campo de aviação  
 Vejo um trator em movimento

É o Luís Couto operando  
Aterrando a pista de pouso  
Guardas em seus uniformes  
Da Guarda Municipal  
Abatendo animais soltos nas ruas  
Com rifles calibre 44  
Executando a correição”.

Por essa época, tanto do ponto de vista simbólico quanto econômico, “as viagens aéreas” se constituíam como uma cara novidade. Com efeito, os sujeitos que tinham a oportunidade de desfrutar da novidade oferecida para dinamizar a circulação de pessoas o faziam entre medos e alegrias incontidos. Para muitos passageiros, essa era uma viagem em que a ansiedade lhes dominava o ânimo. Até então majoritário entre as ofertas de modais, o transporte fluviomarítimo muito pouca comodidade oferecia àqueles que careciam de utilizá-lo como via de conexão com outras paragens. O temor de algum infortúnio era a tônica das viagens, especialmente se no trajeto fosse obrigatório (como de ordinário era) o tráfego por espaços geográficos como as coroas do Tauá Mirim, Tauá Redondo (as famosas “Bolas do Tauá”) e o Boqueirão. Todavia, no que compete ao transporte aéreo, como registrou Raposo (2018, p. 114), tudo era novidade e “naturalmente o cenário era bem diferente”. Na generalidade, os usuários desse modal eram pessoas detentoras de poder aquisitivo médio ou alto, os quais “fora o medo de quem não estava familiarizado com aquele tipo de transporte, [desfrutavam] a sensação de estar ‘flutuando no ar’, além de “outras emoções”.

De qualquer modo, a aviação comercial desenvolvida àquele tempo era feita com números muito restritos em termos quantitativos, tanto de unidades aeronáuticas quanto de passageiros. Em verdade, as unidades móveis aéreas fundamentais eram “os teco-tecos [que] transportavam três pessoas, às vezes quatro, dependendo da soma total do peso dos passageiros, incluindo o piloto”. Se reportando a essa temática, Figueiredo (2017, p. 114) reforçou que existia “o transporte [praticado] por via aérea com a utilização de pequenos aviões monomotores, os chamados ‘teco-tecos’”. De qualquer modo, a oferta de aeronaves, por ser reduzida e nem sempre regular, acarretava a formalização de um quadro de assentos geralmente insuficiente, razão pela qual as passagens aéreas disponíveis eram comercializadas por valores “inacessíveis à população de baixa renda”, principalmente esta que vivia “sufocada pelo êxodo crescente para a Capital”,

demandando, pois, alguma modalidade de transporte para circulação, razão pela qual utilizava fundamentalmente o modal fluviomarítimo.

Dependendo do lugar definido para a saída/destino das aeronaves, as viagens da/para os lugares mais distantes da Baixada do Maranhão eram de curta duração, não ultrapassando em muito a uma hora de duração. Tomando por referência um registro feito por Raposo (2018, p. 114), os voos entre Viana e São Luís eram relativamente curtos, “demorando em torno de 45 minutos”. Afora incidentes previsíveis durante esses percursos, “as viagens transcorriam normalmente tranquilas e sem grandes sustos”. Geralmente, as preocupações de ordem técnica eram levadas a sério pelos empresários e pilotos, impedindo que “as aeronaves [decolassem] em meio a chuvas fortes e tempestades”, mas nem sempre evitavam eventuais acidentes. As boas condições atmosféricas no trajeto fortaleciam a concretização das viagens com final feliz. Com efeito, o trajeto mencionado não apresentava maiores percalços para a realização de uma boa viagem, pois que nele “havia também pouca turbulência e [pelo fato de as aeronaves] voarem a baixas altitudes, o passageiro podia se entreter com as paisagens vistas lá de cima”, agregando mais uma novidade para essa época. Novidade essa compartilhada com poucos, como já registrado.

Se manifestando a respeito da chegada a São Bento de avião bimotor conduzindo frades Piamartinos, em dezembro de 1957, Padilha (2017, p. 92) descreveu a frágil infraestrutura aeroportuária disponível, naquele momento, nessa importante cidade da Baixada do Maranhão. Segundo rememorou esse autor, “o campo de pouso [era], na verdade, uma estrada de piçarra, misturada em alguns pontos com um gramado”. Tratava-se, pois, de uma pista, como muitas outras nessa quadra temporal, em que o pouso de aeronaves explicitava a incipiência das condições de possibilidades para a operação de tráfego aéreo seguro e eficiente. A realização da aviação em nível municipal convivia com realidades semelhantes a essa disponível em São Bento, “onde o gado sonolento pastava ou deitava-se aproveitando os últimos raios de sol da ventilada tarde de fim de verão”. Assim, antecipando-se à chegada de uma aeronave, os responsáveis pelo campo de pouso deveriam tomar medidas preparatórias, considerando que esse equipamento de serviços aeroportuários “precisava estar em condições para que o avião” pudesse aterrissar sem maiores contratempos. Em vista desses inconvenientes, e dada a velocidade desenvolvida pelas aeronaves e as grandes possibilidades de acidentes, era necessária a constante atenção dos responsáveis pela segurança daquele campo de pouso, para que “tão logo o roncar dos motores do DC 3 da AERONORTE [fosse] ouvido, alguém

[lembrasse] de enxotar o gado da pista para deixá-la livre”. Vale consignar, as condições técnicas e de segurança do “campo de aviação” de São Bento não diferiam em quase nada daquelas existentes nas demais cidades maranhenses que desfrutavam de serviços aeroportuários.

Decorrentes de dois anúncios publicados no *Jornal do Maranhão*, numa mesma data, as duas tabelas seguintes, relativas a oferta de linhas regulares e eventuais, permitem uma avaliação da cobertura aeronáutica de cidades e povoados espalhados território maranhense, feita por meio da empresa Taxi Aéreo Aliança, em 1957. Como fica patente na primeira tabela, os itinerários das linhas regulares exploradas por essa empresa ainda eram relativamente restritos, em relação à totalidade do território do Maranhão, visto que não ultrapassavam os limites da Baixada do Maranhão (alcançando a cidade de Pindaré) e do litoral noroeste (alcançando a cidade de Cândido Mendes) e nordeste (alcançando a cidade de Barreirinhas).

No primeiro anúncio, em que se intitulava como “a mais antiga Empreza de TAXI AEREO do Maranhão”, o Taxi Aéreo Aliança se dispunha a aceitar “viagens para qualquer ponto do Estado, sob fretamento”, devendo realiza-las com “o máximo em rapidez e segurança”<sup>122</sup>.

TAXI AÉREO ALIANÇA  
LINHAS REGULARES - 1957

LOCALIDADE	DIAS	LOCALIDADE	DIAS
Morros	5as feiras	Aliança	3as feiras e sabados
Nazaré	Sabados	Barreirinhas	5as feiras
Bom Futuro/Pindaré	4as. feiras	Paraty	3as. e Sabs
Penalva	2as, 4as e 6as.	Bequimão	3as e Sabs.
Pindaré-Mirim	2as, 4as e 6as.	Bacury/Cururupú	3as e Sabs
Peri-Mirim	3as. e Sabs.	Cururupú	3as. e Sabs.
Pinheiro	3as, 5as e Sabs.	Candido Mendes	Sabados
São Vicente	2as, 4as e 6as.	Gurutil/Guimarães	3as. e Sabs.
São João Batista	2as, 4as e 6as.	Guimarães	3as. e Sabs.

<sup>122</sup> *Jornal do Maranhão*, 25 de dezembro 1957, p. 5.

Sta. Inês-Pindaré	2as, 4as e 6as.	Joaquim Antonio/Guimarães	3as. e Sabs.
Sta. Luzia/Pindaré	4as. feiras	Matinha	2as, 4as e 6as.
Tamanduáí	3as. e Sabs.	Monção	2as, 4as e 6as.
Turiacú	3as. e Sabs.	Mirinzal/Guimarães	3as e Sabs.

Tabela I – Taxi Aéreo Aliança – Linhas Regulares.

Pelo quadro apresentado pela empresa referente às linhas eventuais passíveis de serem disponibilizadas aeronaves com o objetivo de efetivar a realização de viagens demandadas pela aquisição de passagens para os destinos anunciados, não foi possível a identificação de variações de monta em relação às linhas regulares. A distinção constatada é que foram oferecidas possibilidades de viagens para localidades no vale do rio Mearim, como é o caso de Dom Pedro, Lago da Pedra e Pedreiras, bem como para o vale do rio Munim e afluentes, como Vargem Grande, Chapadinha e Urbano Santos.

Já no segundo anúncio, o Taxi Aéreo Aliança alertava a qualquer pessoa que “viaja constantemente para o interior do Estado”, para que recortasse o aviso constituinte do anúncio e buscasse informações na loja da empresa. Provavelmente, a estratégia era atrair o possível usuário para a oferta de vantagens referentes à contratação de viagens exclusivas ou à compra de passagens ordinárias para voos em avião Cessna<sup>123</sup>.

#### TAXI AÉREO ALIANÇA

##### LINHAS REGULARES E EVENTUAIS - 1957

LOCALIDADE	LOCALIDADE	LOCALIDADE
Alcântara	Icatu	Pinheiro
Barreirinhas	Joaquim Antonio	Primeira Cruz
Candido Mendes	Jerusalém	Dom Pedro
Cajapió	Lago da Pedra	Santa Helena
Cajari	Matinha	São João Batista
Chapadinha	Morros	São Vicente Ferrer
Cururupu	Pedreiras	São Bento
Guimarães	Penalva	Rio do Peixe
Gurutil	Peri Mirim	Urbano Santos
Humberto de Campos	Pindaré Mirim	Vargem Grande

<sup>123</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro 1957, p. 5.

Tabela I – Taxi Aéreo Aliança – Linhas Regulares e eventuais.

Para o caso de São João Batista, Figueiredo (2021) consignou que foi Francisco Figueiredo, o Chiquitinho, o responsável pela construção do “primeiro campo de pouso, que para os munícipes era atração turística” (p. 44), no início da década de 1950. Essa obra proporcionara a aterrissagem regular, à beira do campo, ao menos no período da seca, de aviões “teco-tecos, guiados pelos comandantes Gualhardo, João José, Diegues e Gaudêncio” entre outros, os quais permitiam a que médicos como João Damasceno Serra Figueiredo, Carlos Borges e Santos Neto fossem constantemente ao município, em dias de sábado, “levando remédios para atendimento da população pobre” (p. 52). Os que privavam de proximidade com esse líder político joanino asseveram que ele “adorava voar nos famosos teco-teco e os fazia de taxi-aéreo, para atender os acidentados, as parturientes em dificuldades ou mesmo as pessoas que tinham necessidade imperiosa de deslocamentos para São Luís” (p. 69). O relacionamento intenso com os profissionais aviadores que cobriam a rota para São João Batista resultou na formação de amplo círculo de amizade, estalão de valor importante para a prestação de tais serviços de que careciam os munícipes. Aliás, círculos de amizades semelhantes se multiplicavam pelas localidades em que eram oferecidos serviços de aeronavegação.

### **2.3. Novidades em trânsito: vozes e ondas de rádio/telégrafo**

Mudando o foco para a velocidade e para a extensão das comunicações que davam ritmo à produção da vida cotidiana dos sujeitos adstritos aos mais variados rincões maranhenses e da Baixada do Maranhão, em particular, deve ser levada em conta a proposição, digna de atenção, formulada por um autor regional. Araújo Neto (2016, p. 15) desenvolveu o pressuposto de que “as notícias eram veiculadas através do ‘boca a boca’, de cartas e bilhetes aos que eram alfabetizados e em muitos os casos pelas toadas do Bumba-boi”. Com base nesse argumento, ele prosseguiu, asseverando que, “culturalmente, acho que àquela época o povo da baixada maranhense era tão feliz quanto é hoje. Se é que é!” Um cenário assim configurado remete a relações sociais desenvolvidas por outros parâmetros, permitindo que a expansão de notícias fosse plasmada, inclusive, por meio dos textos de toadas. Em muitos casos, essas composições musicais eram produzidas no calor da hora presente, às quais eram adicionadas outras compostas em tempos mais recuados. Em qualquer caso, as toadas careciam de tempo certo para virem a público. Geralmente, elas eram produzidas para serem apresentadas no

espaço público por ocasião da ocorrência das manifestações culturais estruturantes do período junino, particularmente as “brincadeiras” do bumba meu boi. Entrementes, muitas dessas toadas permaneciam em ampla repercussão pelos demais meses do ano, enquanto parte delas perdurava por longos anos como registro significativo no imaginário popular. Mesmo assim, o alcance delas era relativamente restrito.

De qualquer modo, vale ressaltar o papel atribuído por Araújo Neto (2016, p. 73) à manifestação do “Bumba-boi, naquela região”, na Baixada do Maranhão. Conforme creditou tal autor, essa manifestação da cultura popular cumpria um papel de ponderável importância, alcançando o mérito de ser tida como uma expressão exponencial para os sujeitos que nela buscavam referência. Assim, para muitos, ela se constituía como uma referência polissêmica, de vez que funcionava tanto como “a MPB de então”, como também cumpria outros variados papéis, de tal sorte que ela “era o jornal, o rádio, a televisão, era a revolta, a rixa, o enaltecer, era o amor, era o xingamento, era a promessa paga, era o agradecimento, enfim, era a voz do povo”. Era, enfim, uma matriz identitária.

Um contexto como esse apresentava condicionantes favoráveis no meio social, para a propagação, com relativo sucesso, das programações de estações de rádio sintonizáveis no ambiente baixadeiro. Tal como propôs Luiz Pedro (2017, p. 123), a vitalidade do rádio fazia com que ele fosse “o meio de comunicação de massa mais presente na vida das pessoas, seja pelo imediatismo seja pela facilidade de acesso a ele, presente nos lares, nos carros e, mais recentemente, nos celulares”. Entrementes, esse autor sobreleva o papel cumprido pelas estações de rádio nas comunicações a distância: “se isso acontece nos dias atuais, imagine em épocas passadas, como as décadas de 50, 60 e 70 do século passado”. A hipótese por ele aventada para o rádio ganhar inaudita proeminência se devia ao fato de que “o Maranhão, até os anos [19]50, não possuía rodovias”. Em virtude desse *status quo*, “o movimento de pessoas e de cargas era feito [quase integralmente] por embarcações e pelos trens da São Luís – Teresina”, bem como por via aérea, em quantitativo diminuto, em comparação com os demais modais, dado que “os aviões eram usados [fundamentalmente] por pessoas de posses e em alguns casos emergenciais”.

Num contexto assim configurado, as mensagens por escrito ou a bom recado, ou seja, enviadas por portador de confiança, demandavam tempo largo para alcançarem seus destinos, tendo em vista as condições precárias e a lentidão do trânsito por intermédio de estradas de terra e de caminhos de águas de que se serviam os sujeitos interessados em ou carentes de intercâmbios variados entre suas localidades e entre estas e a capital

maranhense, entre outros lugares. Em sentido ordinário, as transmissões radiofônicas acabavam por possibilitar o encurtamento das distâncias, mediante o agenciamento da emissão e da recepção de mensagens demandadas entre partes, isto é, entre emissores e destinatários espalhados pela hinterlândia maranhense. A concretização desse ato comunicacional demandava um aparelho receptor de ondas de rádio, um rádio, conforme a denominação popular. Num primeiro momento, apenas algumas pessoas com poder aquisitivo maior adquiriam esses bens e proporcionavam a familiares e vizinhos a audiência almejada pela ampla maioria e a conexão com as novidades oriundas de outras localidades.

Considerando a avaliação de Luiz Pedro (2017, p. 123), efetivamente, “as comunicações eram extremamente escassas” na Baixada do Maranhão. Em verdade, elas remontavam a padrões elementares, consubstanciados particularmente pela circulação de cartas e de telegramas, correspondência essa dependente da maior ou menor agilidade dos transportes terrestres e fluviomarítimos, para o cumprimento de suas premissas. De qualquer forma, essas formas usuais de montagem de fluxos de comunicação eram desenvolvidas necessariamente em baixa velocidade. Por essa razão, às vezes, dependendo do itinerário cumprido, “as cartas demoravam semanas para chegar ao destino”, tal como ocorria com “os telegramas [que] só chegavam a poucos pontos em determinadas cidades do interior” (PEDRO, 2017, p. 123), de onde eram levados aos destinatários até por vizinhos, em eventuais passagens destes pelo ponto de distribuição de correspondência. Mesmo meios e formas de comunicação mais modernos, não fugiam à regra de baixo desempenho e velocidade ditados pelas condições de possibilidades da época. Nesse cenário, as “ligações telefônicas eram difíceis, os telefones, raros, e os enlaces interurbanos demoravam horas para se completar, quando se completavam” (PEDRO, 2017, p. 123), impossibilitando a ocorrência de comunicação em tempo real. Em muitos casos, havia a necessidade de emissor e destinatário de uma ligação telefônica marcarem horário para que fosse positiva a comunicação entre ambos, pois que algum deles carecia se deslocar de lugar distante ao ponto de conexão, para assim conectar-se com o outro.

Conforme a proposição alimentada por Luiz Pedro (2017, p. 124), “o rádio tinha importância fundamental”, num ambiente assim qualificado, pois que cumpria um papel de destaque na interação entre os sujeitos que constituíam o universo populacional inclusivo. Sem embargo, era por intermédio desse meio de comunicação que “informação, entretenimento e serviços chegavam ao mais distante povoado do interior”,



bastando que ao menos um morador dispusesse de um aparelho de rádio em condições de uso, para o desfrute próprio e interação com seus pares. A possibilidade de larga utilização do aparelho de rádio foi potencializada a partir da introdução “do rádio transistorizado, que utilizava pilha ou bateria, uma vez que energia elétrica era pouquíssimo difundida”. Esse produto do avanço tecnológico daquela contemporaneidade passou a ser amplamente vulgarizado desde o início da década de 1950, isto é, pouco tempo após a invenção do transistor, que proporcionou a fabricação do rádio transistorizado. Aliás, essa foi uma década marcante para a história do rádio maranhense, com a ampliação do quantitativo de estações de rádio e a expansão da programação direcionada aos mais distintos públicos.

Em consonância com esse raciocínio, Leite (2000, p. 37) registrou o caso da crescente utilização do rádio de pilhas em meio a inúmeras mudanças ocorrentes por esses tempos. Entre outros, esse foi um dos bens que passaram a ser muito almeçados e queridos pela população, à medida que acabou se imiscuindo lentamente na intimidade das pessoas, promovendo possibilidades de conexão de habitantes de localidades ermas com o mundo exterior. O rádio, esse bem “que carregamos a tiracolo”, se transformou em companheiro sempre presente na vida daqueles que buscavam estar antenados e atualizados com as últimas novidades do mundo circundante. Todavia, segundo essa autora, naquele contexto de sucesso norte-americano na corrida espacial, o rádio vinha relegando ao ostracismo pautas tradicionais e apresentando outras absolutamente inusitadas e essencialmente novas, circunstanciais. Como sintetizou Graça Leite, agora, o rádio “somente se ocupa em falar da lua para transmitir o lançamento da última nave espacial”, esquecendo de dar relevo às cotidianas relações humanas alojadas nas zonas mais profundas da alma, influenciadas pelo satélite nosso de cada dia.

A história da radiofonia maranhense remonta à década de 1940. Como assevera Luiz Pedro (2017, p. 124), o rádio “maranhense existia desde 1941, com a fundação da hoje Rádio Timbira”. Em verdade, a emissora maranhense mais antiga foi a Rádio Difusora do Estado do Maranhão, que foi ao ar pioneiramente utilizando-se do prefixo PRJ-9. Tal como noticiou *O Imparcial*, de 14 de agosto de 1940, “será inaugurada, hoje, às 21 horas, a Radio Difusora do Estado com escolhido programa de estúdio. Falará fazendo a inauguração o Exmo. dr. Paulo Ramos”<sup>124</sup>. A essa altura, a estação de radiodifusão mencionada adotava uma programação orientada para a expansão de pautas

---

<sup>124</sup> *O Imparcial*, 14 de agosto de 1940, p. 1.

substancialmente de cunho institucional, decorrente de necessidades do poder público, no cumprimento de suas funções. Quatro anos mais tarde, a Interventoria Federal maranhense negociou e aceitou proposta formulada por um grupo empresarial, de abrangência nacional na área de comunicação, os Diários Associados, para que este passasse a realizar a “exploração comercial da difusora do Estado, pelo prazo de 5 anos”. Como consequência da concretização das tratativas, os estúdios da “Radio Difusora do Estado” foram transferidos “para o prédio n. 46, à Rua Afonso Pena, onde funcionam o ‘Diario do Norte’ e ‘O Globo’, de propriedade dos ‘Diarios Associados’”<sup>125</sup>. A partir dessa data, a Rádio Difusora do Estado do Maranhão continuou a utilizar o prefixo PRJ-9, todavia passou a ser denominada como Rádio Timbira do Maranhão. A assunção dessa denominação de extração indígena estava em consonância com a nomenclatura atribuída às mais emissoras de rádio e de televisão constituintes do grupo Diários Associados, pertencente a Assis Chateaubriand, localizadas em boa parcela dos estados brasileiros<sup>126</sup>.

Como prosseguiu informando Luiz Pedro (2017, p. 124), foi a partir da constituição de emissoras de rádio privadas, como as “rádios Ribamar (hoje Cidade) e Difusora, que os programas radiofônicos [ganharam] o gosto das multidões e [projetaram] nomes de locutores que eram tão prestigiados quanto os atores globais da atualidade”. A conexão popular com a programação das rádios crescia à medida em que os sujeitos sociais ordinários conseguiam adquirir um receptor de rádio e passavam a acompanhar a programação da emissora de sua preferência. Essa prática concorria para que os ouvintes fossem plasmando imagens polissêmicas em relação aos profissionais radialistas. Para a audiência contumaz de quem se utilizava desse meio de comunicação, os locutores eram alçados à condição de mitos, que paulatinamente se imiscuíam em suas vidas, expandindo mensagens com conteúdos os mais distintos. Era em decorrência, também, da credibilidade que tais profissionais davam à atividade publicitária, irradiada em cada programa, que as novidades do mundo industrializado alcançavam o interior dos lares dos ouvintes e de seu entorno mais imediato formado por ouvintes que se serviam dos aparelhos de rádio de vizinhos. Mais tarde, tais novidades adentravam em muitos desses mesmos lares sob a forma de bens consumo adquiridos no mercado imediato ou mediato, sob as mais variadas formas.

---

<sup>125</sup> O Imparcial, 15 de agosto de 1944, p. 2.

<sup>126</sup> No lapso temporal adotado neste trabalho, os Diários Associados, de Assis Chateaubriand, eram um dos mais poderosos grupos da mídia brasileira, mantendo um expressivo número de veículos de comunicação no âmbito da mídia impressa, do rádio e da televisão.

Tendo por referência a cidade de São João Batista, Passos (2013, p. 134) registrou uma lembrança a respeito desse veículo de comunicação, asseverando que “o rádio (...), esse meio de comunicação, chegou [na cidade] no final da década de 1950 e início dos anos 1960”. Conforme ela relembrou, esse veículo de comunicação foi ganhando a simpatia popular mediante a audiência das “emissoras Rádio Ribamar, Rádio Timbira, Rádio Gurupi, Rádio Difusora e Rádio Educadora”. Para essa autora, mesmo que não guardasse “lembranças dos programas de rádio”, da programação que cada estação de rádio desenvolvia cotidianamente, tinha como registro os programas de natureza esportiva, visto que “muita gente ouvia jogos pelo rádio”. De qualquer modo, a circulação de informações em muito dependia do rádio para cumprir seus objetivos, de vez que “as notícias chegavam pelo rádio”. Segundo salientou essa autora, “a maior lembrança que tenho do rádio era o programa que a Educadora tinha de passar o horário da lancha e de pessoas que iriam ou que viriam de algum interior da Baixada”. Nesse caso, o protocolo comunicacional de expansão das notícias era relativamente simples. Em geral, “o apresentador comunicava para a família que o fulano de tal viajaria na lancha [se fosse o caso, mas poderia ser também de barco] e que chegaria a tal hora” no porto de destino da embarcação. A diversidade de notícias era ampla, dominando a cena aquelas relativas ao trânsito de embarcações. No entanto, também alcançavam importância “as notícias de doentes, de morte”, bem como aquelas relativas a festas em geral e uma diversidade de muitas outras. O mercado de notícias era movido também por outros meios de comunicação, entretanto as maiores expansões do volume de notícias “eram todas via rádio”. Evidentemente, o gradiente de notícias expandido para o interior do estado era bem mais amplo e agitava o ambiente radiofônico ludovicense e a ambiência comunitária dos ouvintes, dos receptadores, posto que essas mensagens radiofônicas cobriam uma gama acentuada de necessidades de comunicação de interessados, momentaneamente distanciados de entes queridos, de amigos ou de parceiros comerciais por barreiras as mais distintas.

Com a expansão, a aceitação e o reconhecimento do rádio como porta-voz eficiente de demandas comunicacionais de boa parcela dos habitantes do interior do Maranhão, em geral, e da Baixada do Maranhão, em particular, foram sendo criados programas direcionados para a articulação das necessidades de ouvintes, de anunciantes e de proprietários das estações de rádio. Nesse sentido, Luiz Pedro (2017, p. 124) registrou que, no fim da década de 1950, na Rádio Difusora, “surgiu um programa que

veio a fazer história no rádio maranhense: o Correio do Interior”<sup>127</sup>. Esse era um programa que “ia ao ar às 8 da noite, após a Voz do Brasil”, imediatamente em sequência à transmissão da Crônica da Cidade, “produzida por Bernardo Almeida, geralmente lida por Almeida Filho, com duração de no máximo cinco minutos” (RIBEIRO, 2014, p. 94). A transmissão continuada do Correio do Interior o transformou numa das maiores ofertas de produtos radiofônicos maranhenses, cumprindo um papel exponencial de mitigador de carências informacionais importantes e históricas da época. Conforme asseverou Luiz Pedro (2017, p. 124), o programa foi estruturado sob a regência de uma fórmula relativamente simples: “pessoas que queriam se comunicar com parentes e amigos no interior, especialmente nos municípios da Baixada, redigiam avisos que eram lidos pelo locutor do programa”. Em pouco tempo, essa modalidade de interação entre personagens distanciados por inúmeras razões alcançou imediato sucesso, fundamentando também a pauta “de outros programas da Difusora, como o *Correio Musical Eucalol*, das 8 às 10 horas, e de 16 às 17 horas, e o *Quem manda é você*, comandado por Zé Branco, nas manhãs de segunda a sexta”. A demanda pela veiculação de avisos alcançava, inclusive, alguns programas em dias de domingo. Neste caso, em que pese serem veiculados em outros programas, “os avisos apareciam no *Domingo é nosso*, que teve Lima Júnior, Don Ivan e Leonor Filho como apresentadores”. A adoção da fórmula por outras emissoras não obteve o mesmo nível de sucesso como aquele obtido pela Difusora, no entanto, todas mantinham programas dessa natureza. A Rádio Educadora do Maranhão, por exemplo, “mantém avisos em sua programação até hoje”.

A tipologia das mensagens constitutivas dos avisos plasmava a variedade de demandas que os ouvintes acreditavam ser resolvidas por meio do rádio. Como apresentou Luiz Pedro (2017, p. 124), os usuários manejavam um caleidoscópio de mensagens, conforme suas demandas, de tal sorte que se sucediam “avisos de viagens, acidentes, de mortes, de nascimentos de filhos e netos e de coisas prosaicas como preparar uma montaria para esperar um viajante [que se dirigia a algum ponto] da Baixada”, dentre uma infinidade de outros temas.

Luiz Pedro (2017, p. 125) identificou elementos para asseverar que, do ponto de vista empresarial, isto é, de acordo com as expectativas dos proprietários da estação de rádio em que o programa era veiculado, “o Correio do Interior era uma importante fonte de recursos para a Difusora”. Segundo asseverou Ribeiro (2014, p. 96), apesar de ter sido

---

<sup>127</sup> Correio do Interior: o programa foi criado pela Rádio Difusora do Maranhão, em 1957.

projetado inicialmente para ser irradiado em apenas dez minutos, em breve tempo o programa ganhou audiência relevante e “já alcançava quase uma hora, chegando muitas vezes a atrapalhar a programação noturna da emissora”. A audiência inusitada, inclusive, suscitou a possibilidade de alguma reação dos Correios e Telégrafos, que “poderiam apresentar reclamação alegando concorrência ilegal”, todavia essa perspectiva não se consumou. Tomando por base a projeção em números feita por Luiz Pedro (2017, p. 125), considerando valores atuais, “a emissora faturava 150 mil reais mensais com os avisos, dinheiro providencial para pagar os ‘vales’<sup>128</sup> que os trabalhadores da casa pediam” e mitigavam suas carências momentâneas.

No que concerne ao cumprimento de objetivos comerciais, vale consignar, como propôs Luiz Pedro (2017, p. 125), que “a maior renda do programa deveu-se a uma tragédia”. Com efeito, apesar de serem constantes os naufrágios de embarcações na baía de São Marcos, no litoral e nas vias fluviais ou lacustres da Baixada do Maranhão, esse não foi um evento de somenos importância. Segundo o registro desse autor, o dramático “naufrágio da Lancha Proteção de São José, ocorrido no dia 27 de outubro de 1965, deixou centenas de vítimas”. A imprecisão do número quase centenário de vítimas acabou por dar uma dimensão ainda maior ao acontecimento. Em linhas gerais, “não se sabe o número exato de mortos e desaparecidos, pois não havia o controle de passageiros à época”, podendo, inclusive, não alcançar um número centenário. Em seu texto, Luiz Pedro (2017, p. 126) registrou: “a lancha, que partira do porto da Raposa, em São João Batista, afundou à noite após se chocar com recifes, já próximo à costa de São Luís”, na área de Tauá Mirim, um pouco antes de alcançar as proximidades do porto de Itaqui<sup>129</sup>. Como já havia uma referência consolidada em relação às estações de rádio da capital maranhense, especialmente aquela que veiculava o Correio do Interior, ainda “nessa noite, sobreviventes faziam a fila diante dos microfones da Difusora para, com suas vozes, tranquilizarem os familiares no interior”, prestando informações tanto de salvamentos pessoais e de conhecidos quanto do conhecimento que tinham de mortes de passageiros de seus relacionamentos ou não.

Por fim, vale mencionar uma dimensão que passava a ganhar e ampliar um público consumidor cada vez mais amplo e contumaz: as novelas de rádio. Sem embargo, como registrou Passos (2013, p. 134), progressivamente vinha se consolidando o hábito de as pessoas passarem a ouvir diariamente os capítulos de novelas transmitidos por meio

---

<sup>128</sup> Vales: adiantamento de valores do salário mensal feito por funcionários de uma empresa aos patrões.

<sup>129</sup> O naufrágio da lancha Proteção de São José será objeto de discussão mais adiante.

do rádio. Todavia, a grande maioria dos “aparelhos [disponíveis] tinha o som muito ruim, chiavam bastante (...) Faltava tecnologia”. De qualquer modo, a vida daqueles que se relacionavam com essa tecnologia, mesmo sofrível, acabava por se enredar nos meandros dos apelos comunicacionais cada dia mais complexos e variados.

Por fim, como já registrado, seria possível adicionar aos autores utilizados mais um alentado número de outros pares que dedicaram preocupação em esmiuçar variados aspectos das entranhas da Baixada do Maranhão. São muitos aqueles que servem ao propósito de melhor entender os processos operados nessa região durante o marco temporal eleito, todavia, não foi possível utilizá-los neste momento, devendo se constituírem como objeto de novos estudos.

### **3. A PONTA DE IBIPEUARA DE SÃO JOÃO BATISTA:** itinerários vicentino-joaninos

#### 3.1. Percursos institucionais vicentino-joaninos

A proposição fundamental deste capítulo é proceder a uma reconstituição de aspectos da evolução jurídico-política do município de São Vicente Ferrer. Para essa tarefa, utilizaremos como fontes secundárias fundamentais tanto o acervo bibliográfico quanto os jornais regionais contemporâneos, no que se reportam acerca de elementos representativos da realidade maranhense, baixadeira e, principalmente, vicentina e joanina. Essa postura se justifica pelo fato de, historicamente, a porção oriental e meridional dessa gleba política compreender a área que foi definida para servir de base geográfica consignada durante o processo de emancipação municipal do distrito de São João Batista. Foi nessa parte do universo territorial vicentino, e posteriormente joanino, que foi se definindo, se consolidou e teve ampla expressão, entre as décadas de 1940 a 1980, o porto da Raposa. A ascensão que essa referência portuária foi conquistando o transformou em importante ancoradouro regional, posicionado como um nó, como um elo entre regiões antípodas: a hinterlândia espacialmente constituinte do entorno, produtora de gêneros primários e consumidora de produtos industrializados em geral, e áreas urbanas, como São Luís, produtoras ou intermediadoras de produtos industrializados de ramos diversos e consumidoras de gêneros nativos de hinterlândias semelhantes do território maranhense.

PORTO DE RAPOSA:  
Imagem de Satélite



Mapa 6 - Porto da Raposa – São João Batista/MA

Durante esse lapso de tempo, de cerca de 40 anos, em que cumpriu o papel de destacada referência portuária para parte dos municípios da Baixada Maranhense situados, principalmente, na porção ocidental, o porto da Raposa se constituiu como uma ocorrência profunda e intrinsecamente eficiente para que o incipiente povoado da Ponta de São João Batista fosse fortalecido o suficiente para sustentar o processo por intermédio do qual seus representantes pleitearam e vieram a conquistar a emancipação política em relação ao município de São Vicente Ferrer. Segundo consignam autores e depoentes, à medida que esse porto atuava como um nó por meio do qual circulavam mercadorias nativas e alienígenas, ideias de natureza vária, pessoas das mais distintas extrações sociais, esses fluxos recorrentes concorriam para que tal matriz portuária viesse a se configurar como um dos sustentáculos da consolidação do processo de autonomia jurídico-político do povoado e depois município de São João Batista.

A trajetória institucional do atual município de São Vicente Ferrer - e, por conseguinte, de São João Batista e Olinda Nova do Maranhão, dele desmembrados no século XX - remonta aos tempos coloniais. Em intervalos temporais mais remotos, os habitantes adventícios (mas também os originários) do território, que mais tarde foi designado para constituir a base geográfica da circunscrição do município criado, passaram a ser cobertos pela freguesia de Nossa Senhora da Vitória. A cabeça dessa

freguesia estava situada na capital maranhense e cobria uma vasta área do norte maranhense em torno da baía de São Marcos. A autonomia religiosa somente foi possível no início do século XIX, mediante a edição de Provisão Régia, datada de 7 de novembro de 1805. Por intermédio desse ato normativo foram determinadas as premissas circunscricionais da freguesia de São Vicente Ferrer, desligada da freguesia-mãe, antes referida<sup>130</sup> (MARQUES, 2008, p. 851).

Do ponto de vista temporal, os primórdios formais do município de São Vicente Ferrer foram sensivelmente conturbados. Assim é que, se em virtude da edição da Lei Provincial nº 432, de 27 de agosto de 1856, foi elevada “á categoria de villa a freguesia de São Vicente Ferrer, da comarca de Alcantara”, marcando como seus “limites os que actualmente tem a freguesia do mesmo nome”, todavia, somente quatro anos depois foi procedida a divisão territorial do município<sup>131</sup>. A providência legal de definição territorial necessária para o novo município foi promulgada por intermédio da Lei Provincial nº 555, de 31 de maio de 1860, a qual dispôs o território municipal da vila de São Vicente Ferrer seccionado em dois espaços distritais. Dessa maneira, cada qual dessas espacialidades distritais ficava assim discriminada: por um lado, compreendia “o primeiro [distrito] todo o territorio, que pertencia ao 3º districto de S. Bento, o qual será a cabeça deste novo districto”; por outro lado, estava circunscrita ao “segundo [distrito] toda a parte, que pertencia á cidade de Viana, tendo por cabeça o lugar denominado - Jabutyuba”<sup>132</sup>. Entrementes, já no ano seguinte foi tornada pública a Lei Provincial nº 625, de 27 de setembro de 1861. O novo dispositivo legal determinava que, desde então, ficasse “extincta a villa de S. Vicente Ferrer, e o seu termo incorporado ao de S. Bento, como d’antes era, conservando, porem os actuaes limites da freguesia e os dois districtos de paz ora existentes”<sup>133</sup>. Essa situação perdurou apenas três anos, visto que, conforme as disposições normativas da Lei Provincial nº 678, de 1º de junho de 1864, foi derogada a lei antecedente, nos seguintes termos: “A freguesia de São Vicente Ferrer, na comarca de Alcantara, fica elevada á cathegoria de villa do mesmo nome”<sup>134</sup>. Desde então, a realidade territorial municipal vicentina prosseguiu uma trajetória institucional ordinária, somente redimensionada quando foram promovidos processos de partilha jurídico-políticos necessários para garantir a sustentação autônoma de novas entidades municipais

---

<sup>130</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

<sup>131</sup> Maranhão. Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1856, p. 49.

<sup>132</sup> Maranhão. Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1860, p. 4.

<sup>133</sup> Maranhão. Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1861, p. 172-173.

<sup>134</sup> Maranhão. Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1864, p. 5.



desmembradas desse município. Esta foi uma ocorrência materializada somente na segunda metade do século XX, com a criação dos municípios de São João Batista (1958) e de Olinda Nova do Maranhão (1995).

Naquela conjuntura, no entorno municipal mais imediato e historicamente imbricados também estavam ocorrendo movimentos que redundaram em novas redefinições temporais (jurídico-políticas) e espirituais. Nesse sentido, a Lei Provincial nº 1.378, de 11 de maio de 1886, determinou: primeiro, que fosse “elevada á categoria de villa a povoação de Cajapió, pertencente á freguesia de S. Bento de Bacurytuba”; e segundo, que fossem tomadas as providências legais para a transferência da “sede da freguesia (...) de Bacurytuba para a villa de Cajapió, novamente creada”<sup>135</sup>.

Em matéria intitulada *S. Vicente Ferrer* que, inicialmente, teve por objeto discorrer a respeito dessa trajetória histórica inicial do município de São Vicente Ferrer, no início de julho de 1902, a *Pacotilha* enumerou, também, com alguma riqueza de detalhes, vários aspectos do espaço territorial daquela realidade municipal. Num primeiro momento, o responsável pela matéria registrou em números a extensão e as demarcações espaciais municipais. Assim, o território municipal alcançava uma extensão de “desesseis leguas de comprimento e oito de largura, pouco mais ou menos”. Por outro ângulo, do ponto de vista dos limites, São Vicente Ferrer confinava “ao norte com a villa de S. Bento, ao sul e ao poente com a cidade de Vianna e a leste com a ilha dos Carangueijos, na foz do rio Mearim”. Além disso, ficou consignado, com algum destaque, que tal território contava com um solo “quasi todo plano”, circunstância indicada pelo autor do texto ser ele apropriado para a produção de consideráveis quantitativos das riquezas mais reiteradas pela economia maranhense, como o fora principalmente em tempos imperiais<sup>136</sup>.

Outro aspecto tratado com ponderável distinção na matéria foi aquele que se referia e prospectava a utilização estratégica e eficiente da hidrografia vicentina. Com efeito, a esse respeito, o articulista asseverava a prodigalidade da mesopotâmia regional, fundada na existência de “diversos igarapés que podem prestar facil communicação com a capital”. Essa era tida como uma circunstância positiva para a finalidade de estabelecimento de conexões ativas e eventualmente proficientes com o mundo exterior. Todavia, nem todo esse acervo hidrográfico acabava por ser efetivamente utilizado com a finalidade precípua de fomentar a navegação regular com os portos circundantes, e

---

<sup>135</sup> Maranhão. Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1886, p. 24.

<sup>136</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

principalmente com o de São Luís. Em verdade, apesar da existência de outras ocorrências hidrográficas com potencialidades para serem utilizadas de modo a ampliar as possibilidades de circulação de riquezas, da/e para a região, a constatação geral era de que “tres, porem, estão apenas concorridos pela navegação de barcos e igarités”. Os igarapés com registro de trânsito de embarcações verdadeiramente fluente naquela área eram “o do Ambude, igarapés de Pyrapendyba, e o igarapé velho, ou do Coqueiro, banhando campos desertos”. Desses cursos d’água, o destaque ficava para o igarapé “do Ambude”, sem dúvida, o mais bem localizado e folgadoamente “o mais concorrido, [que] pode prestar-se também á navegação de pequenos vapores”<sup>137</sup>. Com efeito, por volta de duas décadas depois essa via líquida se transformou na artéria fundamental de articulação regional como outras regiões maranhenses, brasileiras ou do exterior.

No tocante ao âmbito climatológico, na generalidade, no território vicentino a detecção era de que o “clima é salubre”. Vale registrar, entretanto, que esse fator não atuava para erradicar a ocorrência de moléstias recorrentes na área, como “as febres intermitentes”. A hipótese aventada era de que, muito provavelmente, isso não ocorria em virtude do “rápido escoamento das aguas dos campos para o mar”, utilizando a calha dos igarapés acima mencionados, e, bem assim, por “outros de menos importancia a que deixamos de nos referir”. A salubridade climatológica também não surtia efeito desejado para debelar outras afecções cujo desenvolvimento era muito comum naqueles confins, como “hypertrophia do baço, hepatite e gastrite”. Elas acabavam por comprometer a saúde de boa parcela da população vicentina e da Baixada do Maranhão<sup>138</sup>.

No que concerne à prática histórica da agricultura no universo da Baixada e em especial no vicentino, a matéria lastimava que, “como quasi toda a do Estado, ainda não passou por aquella revolução, que é muito para desejar”, especialmente após ter começado a grassar, com mais vigor, em meio àqueles que a praticavam “a idéa de regenerar a rotina, adaptando-se o systema de cultura de outros paizes mais adiantados que o nosso”<sup>139</sup>. Aliás, a busca por inovação no ambiente agrícola era uma temática superveniente, entretanto não sensibilizava a maioria dos agricultores, registrando-se

---

<sup>137</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

<sup>138</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

<sup>139</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

casos pontuais como o Ladisláo Aranha<sup>140</sup>, recentemente falecido à época<sup>141</sup>, que “dotou-nos com um systema aratorio, a nosso ver o mais apropriado para a cultura dos nossos campos”. A sugestão do articulista era que os “lavradores, não só d’esta localidade como de todo o interior”, articulassem as gestões necessárias para entrar “em negocio com seu inventor, por meio de uma companhia anonyma, para pôr em execução aquelles arados”, visto que, por essa via, poderiam ser satisfeitas “as nossas aspirações”, dado que equipamentos com essas qualificações técnicas “trazem economia de tempo e de braços, que é hoje a magna questão do trabalho”<sup>142</sup>.

Seguindo a trilha do mapeamento minudente do território vicentino, o autor da matéria o classificou como um dos mais promissores e adequados ambientes que poderiam ser utilizados para a criação sistemática “de gado vaccum e suino”. Entretanto, ele não se eximiu de apresentar um inconveniente de primeira ordem, sem a resolução do qual ficava quase impossibilitada a exploração de um ramo de criação também importante quanto o de gado equino. Em outros termos, em virtude da “abundancia de cobras venenosas, não é possível conseguir-se a [criação] do [gado] cavalari, visto ser mais perseguida por ellas do que aquelles”. Logo, a erradicação da proliferação de ofídios peçonhentos se apresentava como imperativo para os habitantes envolvidos com a criação de equinos, animais esses de suma importância para utilização no cotidiano da lavoura, da pecuária e de outros misteres<sup>143</sup>.

Por outro lado, esse mesmo território era tido como extremamente prolífico no âmbito pertinente à oferta de pescado. Essa vantagem decorria de que ele naturalmente fora dotado da existência de uma miríade de lagos e lagoas, os quais “fornecem a população grande quantidade de diferentes peixes”. Nesse universo piscoso se destacavam “como principaes [espécies] a pirapema, curimatá, trayra, jejú, acará e aracú”. Com efeito, a produção pesqueira que abastecia a população regional procedia de grandes lagos, geralmente localizados em superfície contígua, como o dos Fugidos e de uma “cordilheira de outros pequenos lagos”, a exemplo dos de “Enseada Funda, Maravilha, Mocambo, etc”, os quais estavam situados na parte ocidental da vila, bem como de outros

---

<sup>140</sup> Ladislau Aranha era um inventor contemporâneo. Além do referido sistema aratório, também foi o inventor de um aparelho para raspar e pintar fundo de navios, mesmo em ambiente de flutuação. Assim, as embarcações não precisariam de ancoragem em dique, de interrupção da viagem, da carga ou descarga, entre outros inconvenientes. Esse invento foi testado em 7 de julho de 1894 e “não só tirou limo e caraca, como também ferrugem do casco da lancha Barão de Grajahú, em que fez-se a experiencia”. Pacotilha, 5 de maio de 1900, p. 3.

<sup>141</sup> Diário do Maranhão, 4 de outubro de 1906, p. 2.

<sup>142</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

<sup>143</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

mais centralizados, como “o do Peixe, circulado por enseadas”. Esse cenário lacustre era complementado, mais a leste, pelo fato de que “entre o porto de Cajapió e as pontas da Capoeira e do Cazumba, ha mais uma cordilheira de pequenos lagos, de que é principal o do Capão”. Em tais corpos líquidos lacustres os níveis altos de piscosidade eram atestados pela população, que consumia a variedade de peixes deles oriunda<sup>144</sup>.

Além dessas ocorrências, no ambiente vegetal situado mais ao sul do litoral estuarino da baía de São Marcos existiam espessas cortinas de manguezais, que permitiam a exploração de outras atividades igualmente importantes para os habitantes da área e para a economia regional. Com efeito, no perímetro litorâneo disposto entre “os igarapés de Cajapió e Pyrapendiba, encontram-se algumas pequenas lagôas das quaes umas nas seccas rigorosas deixam coalhar algum sal, e outras mui abundantes de aves aquaticas”. Outra utilização ordinária dos manguezais dizia respeito à extração de toras desse vegetal, tanto nessa faixa de mangues já referida quanto na ilha dos Caranguejos. O produto dessa atividade atendia a duas demandas comuns: uma delas, no próprio território vicentino e no entorno imediato, as toras eram comercializadas para servirem de esteios, mourões e estacas para guarnecer cercas em propriedades agrícolas e pecuaristas ou também para servirem como combustível em padarias e olarias, por exemplo; outra demanda, era aquela que exigia as toras de mangue para consumo como combustível no parque fabril de diversos ramos estabelecido em São Luís<sup>145</sup>.

Conforme publicação da *Pacotilha*, de 14 de março de 1916, o poder público estadual deliberou por recompor a estrutura policial vigente. Pelas novas definições governamentais, o território do município de São Vicente Ferrer foi esquadrinhado de modo a comportar quatro distritos, tal como será discriminado a seguir.

O primeiro distrito tinha por sede a vila de São Vicente Ferrer. Em outros termos, compreendia a espacialidade da sede municipal, limitando-se, pela parte setentrional, com a linha demarcatória estabelecida com o município de São Bento. No sentido oriental, esse distrito tinha por limite os campos dos Passarinhos, limitando com Cajapió. Por outro lado, no sentido meridional, a delimitação estava assentada tendo por referência os lugares “Cafuzal, Filadelfia, Candonga”, inclusive a enseada do mesmo nome, Teso Comprido até Ponta Grossa, além da estrada de São Caetano. Quanto ao lado ocidental,

---

<sup>144</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

<sup>145</sup> Pacotilha, 1 de julho de 1902, p. 2.

o limite foi definido no lugar Pachorra, tendo por termo divisório a estrada que limitava o município com São Bento<sup>146</sup>.

Para o segundo distrito, a povoação São João foi definida como a sede. Esse distrito limitava-se com o primeiro, num corte de norte a sul, demarcado por uma linha formada pelo igarapé de Cajapió, passando por localidades como Ambude, Janduaba, Jarra e Pirapendiba, situadas à margem do espesso manguezal formado até o Porto Velho, Quiabo, Jacaré e Boca do Bebedor. Desse ponto, a linha limítrofe seguia margeando os flancos orientais do Lago dos Fugidos até a enseada do Cafuzal<sup>147</sup>.

Com sede em Itaparica, o terceiro distrito compreendia um perímetro traçado a partir da enseada do “Cafuzal, os Campos do Bebedor, o Teso de Maria Benedita, a Ilha Verde, Olinda, a estrada que divide a situação Olho d’Água, lado norte, limitando-se com o 4º distrito pela estrada telegráfica até a enseada do Capitão Otavio Costa Ferreira”<sup>148</sup>.

Tendo por sede a povoação Itapecuru, o quarto distrito começava no Olho d’Água, seguindo então pelos lugares “Campinho, Bomfim, S. Estevam, Itapecurú até à estrada da Pachorra e com os limites que divide com S. Bento” e pelo flanco oposto, tomando por base os limites com o terceiro distrito, “que divide com a estrada telegráfica até a enseada capitão Otavio Costa Ferreira”<sup>149</sup>.

Até 1948, o município de São Vicente Ferrer não experimentou modificações consideráveis em sua territorialidade institucionalmente formalizada. Nesse ano, a Lei nº 269, de 31 de dezembro, dispôs a respeito de nova divisão administrativa do estado, mediante à qual foram definidos os limites com os municípios de Pinheiro, de São Bento, Cajapió, Anajatuba, Viana e Matinha, além das divisas interdistritais entre a sede municipal, São Vicente Ferrer, e Ibipeuara, antigo povoado de São João Batista<sup>150</sup>. Um ano depois, por intermédio da Lei Municipal nº 9, de 14 de dezembro de 1949<sup>151</sup>, foram promulgados os termos do zoneamento urbano, suburbano e rural da municipalidade vicentina. Conforme esse dispositivo normativo, a sede municipal e os distritos de Olinda dos Castro e de São João Batista foram redenominados, respectivamente, como Fleixeiras, Tuculândia e Ibipeuara<sup>152</sup>. Contudo, em relação à nomenclatura esposada, a

<sup>146</sup> Pacotilha, 14 de março de 1916, p. 4.

<sup>147</sup> Pacotilha, 14 de março de 1916, p. 4.

<sup>148</sup> Pacotilha, 14 de março de 1916, p. 4.

<sup>149</sup> Pacotilha, 14 de março de 1916, p. 4.

<sup>150</sup> Maranhão. Coleção de Leis do Estado do Maranhão, 1948, p. 95-96.

<sup>151</sup> São Vicente Ferrer. Leis Municipais. 1949. Citada por Figueiredo (2010, p. 21).

<sup>152</sup> Fleixeiras (Flecheiras) e Tuculândia são nomes atrelados a ocorrências abundantes nesses lugares como flechas e tucuns. Todavia, Ibipeuara não tem uma tradução mais imediata. Coligindo informações derivadas do tupi, é possível chegar a uma formulação como algo semelhante a terra baixa, plana; mas também a

intencionalidade contida no instrumento legal não deve ter encontrado ambiente identitário propício para vingar e frutificar, de modo que nos anos seguintes foram sendo restauradas as denominações tradicionais de tais espacialidades historicamente enraizadas na alma vicentina.

Uma mirada mais detida sobre o conteúdo desse arranjo normativo permite a constatação de que, por essa época, além da sede municipal, no distrito de Olinda dos Castro e, principalmente, no de São João Batista, vinha se consolidando uma movimentação de sentido gregário, de tipo urbano, visível na paisagem ora configurada. Neste caso, já era notável o relativo processo de concentração de moradias, de estabelecimentos comerciais e de eventuais prédios públicos em torno de uma referência territorial primária, a prenunciar o fortalecimento de estrutura urbana conducente a se transformar politicamente em sede de eventual município, dada a movimentação cada vez mais crescente de pessoas e de bens pelos logradouros que conformavam o espaço urbano da povoação referida.

No caso de São João Batista, a área do perímetro por onde foi se espalhando a zona urbana, então denominada Ibipeuara, jazia em torno da Ponta de São João, estruturada em faixa de terra um pouco mais alta, comprimida à margem dos campos fronteiriços, setentrionais e meridionais, que formavam as enseadas do Arrebenta, Ilha das Flores, Beirada e São Benedito. Tal situação territorial vinha sendo esquadrihada urbanisticamente por logradouros como as praças Gomes de Sousa e Dr. Santos Jacinto e as ruas Gonçalves Dias, Vespasiano Ramos e Humberto de Campos, entre outras poucas e incipientes. Em termos ocidentais, o prolongamento da extensão urbana vinha sendo adensada pelo entorno em terra firme da estrada que se dirigia à sede municipal de São Vicente Ferrer, da qual partiam várias outras similares cujos itinerários alcançavam as terras altas tanto em direção ao povoado Santana, passando por inúmeros e grandes povoados, quanto no sentido da ampla área constitutiva do oeste maranhense, espalhada no entorno dos vales dos rios Pericumã e Turiaçu (FIGUEIREDO, 2010, p. 21).

Quanto à zona suburbana, a definição legal de reordenamento distrital não primou pela clareza, deixando antever os limites extra urbanos pretendidos. Assim, pelo que foi registrado, a tênue suburbanidade de Ibipeuara compreendia as fraldas das áreas formadas pelas ruas principais, principalmente em sentido norte/sul. Em geral, nessas áreas, a paisagem era constituída por “algumas casas cobertas de palha” ou em lugares

---

caminho de terra. Talvez, uma significação cabível seja caminho de terra em baixa altitude, isto é, quase ao nível dos campos.

dispostos “defronte dos fundos do novo mercado” ou similares à margem dos campos (FIGUEIREDO, 2010, p. 21).

Por fim, a zona rural estabelecida pelo marco legal compreendia, sem maiores adições ou subtrações (exceto no que concerne ao distrito de Tuculândia), os territórios historicamente constituintes do segundo distrito de São Vicente Ferrer, em tempos pretéritos denominado como Jabutituba. Desse modo, a definição do ambiente considerado, estritamente, como ruralidade no distrito de Ibipueara recaía sobre o território iniciado na área de campo “depois da divisa da Zona Suburbana, se estendendo até encontrar a linha divisória com o Distrito de São Vicente Ferrer”. Desse ponto, a orientação se projetava “seguindo a reta até encontrar o marco da pedra do Lugar Bebedouro”, de onde se encaminhava “em linha reta até o Teso do Quiabo e prossegue até alcançar o igarapé das Coivaras [e] daí vai ao igarapé de Pirapendiba, que constitui os limites como o município de Viana”. A conformação oriental do território de Ibipueara tinha continuidade desde o igarapé de Pirapendiba, pelo litoral à margem do “Rio Mearim, que forma os limites deste Distrito com o município de Anajatuba; daí prosseguindo até chegar no marco de pedra no cruzamento do Igarapé Cajapió com a linha telegráfica de São Vicente Ferrer” (FIGUEIREDO, 2010, p. 22).

Provavelmente em decorrência do curto prazo de vigência da normativa municipal, a terminologia utilizada (Fleixeiras, Tuculândia e Ibipueara) não surtiu o efeito desejado, para demarcar a operação de reordenamento distrital procedida pelo poder público vicentino. Talvez, a não afirmação das nomenclaturas definidas para os territórios mencionados, conforme a compreensão que passamos a considerar (mesmo sem maiores elementos de comprovação fática), tenha ocorrido em virtude de que esse cometimento institucional não levou em conta a projeção que os distritos de Tuculândia e Ibipueara vinham conquistando, naquela conjuntura, com a nomenclatura precedente (Olinda dos Castro e São João Batista) já amplamente incorporada ao íntimo dos habitantes respectivos.

O distrito de Tuculândia se afirmava como um ponto, por excelência, de conexão com a ubérrima área de exploração agrícola e extrativista (especialmente de madeiras), entranhada cada vez mais em direção aos confins ocidentais do território circundante. A área de influência conectada a esse distrito alcançava, inclusive, as terras altas estendidas em torno dos vales imediatamente à jusante das cabeceiras das bacias dos rios Pericumã, Turiaçu e seus afluentes situadas nessa região. Em outras palavras, no entorno ocidental de Tuculândia vicejava uma hinterlândia cada dia mais articulada com as rotas de conexão

com o mundo exterior estimuladas pelo porto da Raposa. Por intermédio deste ponto chave regional, o fluxo decorrente de pessoas e de mercadorias ganhava trajetórias distintas, conforme a estação do ano. Com efeito, se era época das cheias, do inverno, a circulação se originava nas enseadas do rosário de lagos regionais e transcorria em meio aos campos baixos até alcançar o destino final, singrando o igarapé da Raposa. Por outro ângulo, se transcorria a época de verão, o trânsito, particularmente terrestre, era efetivado por meio de distintos modais, como animálias, carros de boi e carroças, passando quase integralmente pela rua principal da povoação de Ibipeuara/São João Batista, antes de alcançar o porto da Raposa.

Por outro lado, o distrito de Ibipeuara cumpria um papel fundamental de articulador, por excelência, da região das terras altas vicentinas com o mundo exterior. Essa situação se concretizava mediante a conexão proporcionada pelo complexo fluvial que tinha por vaso líquido o igarapé do Ambude, depois redenominado como igarapé da Raposa. Em conjunturas mais remotas, o porto do Ambude era a via de conexão náutica dominante no litoral do município de São Vicente Ferrer. Entretanto, desde os anos finais da década de 1930, mas fundamentalmente na década de 1940, o porto da Raposa estava a se constituir como o principal ancoradouro regional com competência para, apesar da precariedade constituinte, comportar a dinâmica da circulação de passageiros e de mercadorias oriundos dos territórios ocidentais em relação a esse porto.

Semelhantes vantagens competitivas permitiram à povoação de São João Batista (redenominada por breve tempo como Ibipeuara) ganhar relevo e se destacar, paulatinamente, como um povoado com potencialidades e probabilidades de vir a se transformar em urbe com dinamismo econômico suficiente para lastrear cometimentos emancipatórios projetados pelas elites vicentinas. Vale ressaltar: boa parcela do segmento elitário que controlava os jogos de política no município de São Vicente Ferrer era oriunda da Ponta de São João e mais povoados situados no território desse distrito.

Com efeito, desde o início do século XX, tais elites disputavam acirradamente o controle do exercício do poder político no município de São Vicente Ferrer. Em virtude do caráter renhido dessas pugnas, se destacavam lideranças locais que as representações regionais entronizaram como as duas figuras demiurgas da construção identitária joanina: o major Raimundo Marques Figueiredo e o major José Maria de Araújo. O primeiro, agropecuarista dos mais importantes do município de São Vicente Ferrer, cuidando dos interesses e afazeres da fazenda São Benedito, vem sendo entronizado como personagem reverenciada, principalmente por escritores conterrâneos, como o fundador da povoação



da Ponta (também nominada como Ponta de São João, São João de Coló, Ibipeuara), a partir da qual foi paulatinamente moldada a base urbana originária do atual município de São João Batista. Figueiredo operava politicamente por intermédio de representantes, como Clodomir Aprígio Costa, o Coló, ou de familiares. Também agropecuarista, o major José Maria de Araújo gerenciava a fazenda São Caetano, de onde alcançou projeção suficiente para se lançar no cenário político e se eleger prefeito municipal de São Vicente Ferrer, em 1920. Entre outras obras, na sua administração foi construída a vala que conectou a povoação de São João ao igarapé do Ambude/Raposa, obra primordial para possibilitar a necessária conexão do território municipal com o mundo externo. Desse lugar de ação estruturou mecanismos de articulação com uma das forças políticas estaduais e manteve alguma estabilidade como comandante em chefe de um dos grupos políticos vicentinos, exatamente contrário ao grupo ao qual se alinhavam os Figueiredo.

Ambos os personagens eram oriundos de idêntico seio familiar, o dos Figueiredo. Apesar de não ostentar o sobrenome Figueiredo, o major José Maria de Araújo era filho de Eufêmia Figueiredo Araújo, irmã do major Raimundo Marques Figueiredo (FIGUEIREDO, 2021, p. 156). Tais figuras foram proeminentes no cumprimento de papéis políticos, econômicos, sociais e culturais em meio à comunidade vicentina. Todavia, em que pese a proximidade consanguínea, quase sempre dedicaram suas energias e mediram forças vinculados a campos políticos opostos. Em decorrência da liderança conquistada e mantida ao longo de largo espaço temporal, influenciaram seguidores tanto por intermédio de familiares quanto de prepostos, inicialmente no âmbito do município de São Vicente Ferrer e depois na recém-criada municipalidade de São João Batista.

Atuantes desde a base política constituída na municipalidade vicentina, esses personagens articularam um amplo círculo de amizades distintivas na política estadual maranhense, que os visitavam com a frequência permitida pelas pugnas eleitorais ou em ocasiões festivas comuns. Dessa maneira, entre outros, circularam pelo território de São Vicente Ferrer, mais precisamente pela povoação da Ponta de São João, próceres da engrenagem política maranhense como Herculano Parga, Achilles Lisboa e Genésio Rego, em visita a Raimundo Marques Figueiredo, e como Urbano Santos, que esteve com José Maria de Araújo (FIGUEIREDO, 2021, p. 156).

No ano de 1950, em pleito eleitoral polarizado, cujos candidatos eram um filho do major Raimundo Marques Figueiredo contra o próprio major José Maria de Araújo, foi eleito Francisco Ferreira Figueiredo, como prefeito de São Vicente Ferrer, pelo PSP

(Partido Social Progressista), partido à época integrante das Oposições Coligadas. Essa vitória eleitoral representou a assunção do controle político municipal vicentino, arena a que se devotaram o pai e do sogro, Clodomir Aprígio Costa (Coló). Este era um abastado comerciante, fazendeiro e proprietário de engenhos, que se notabilizou como uma das mais influentes lideranças municipais vicentinas, atuando a partir da ponta de São João, povoação denominada por bom tempo como São João de Coló. Essa projeção o estimulava a se aventurar na disputa eleitoral municipal em pleito anterior contra o candidato do grupo chefiado por José Maria de Araújo, porém foi derrotado. Diante do insucesso eleitoral, Coló desistiu de se apresentar de viva voz nas batalhas políticas, passando a apoiar o genro, Francisco Ferreira Figueiredo, o Chiquitinho (FIGUEIREDO, 2021; FIGUEIREDO, 201); CUTRIM, 2016).

Essas acirradas contendas protagonizadas pelos grupos atuantes com o objetivo precípuo da conquista do controle político no município de São Vicente Ferrer, que levaram ao deslocamento do grupo controlado por José Maria de Araújo, proporcionaram um cenário de sobressaltos e de idas e vindas no que concerne ao processo de criação do município de São João Batista. Como as já mencionadas principais lideranças municipais vicentinas eram originárias do distrito de São João Batista, elas se empenhavam ferreamente para evitar que coubesse a este ou àquele grupo a titularidade da condução do processo emancipatório. Assim é que, quando José Maria de Araújo se articulou com as forças políticas dominantes em nível estadual e conduziu o processo de emancipação oficializado por meio da Lei nº 797, de 19 de novembro de 1952. Essa norma consignou o desmembramento do distrito de Ibipeuara do município de São Vicente Ferrer, elevando-o à categoria de município sob a denominação de São João Batista.

Em virtude dessa derrota, as forças políticas adversárias comandadas por Francisco Figueiredo se rearticularam e protestaram na Justiça contra a emancipação por eles considerada irregular. Ao finalizar a apreciação do mérito da questão, o Supremo Tribunal Federal revogou os termos da lei de criação do município por meio de Acórdão expedido em 27 de dezembro de 1954, voltando o território do referido distrito a ser reanexado ao município de São Vicente Ferrer.

Por fim, o município de São João Batista foi criado por intermédio da Lei nº 1608, de 14 de junho de 1958, constituído territorial e exclusivamente pelo distrito de mesma denominação. Com efeito, desmembrado politicamente do município de São Vicente Ferrer, São João Batista ficou a ele vinculado em termos judiciários, posto que, como aquele era sede da comarca, com a emancipação, o novo município passou à

categoria de termo, instituído na mesma peça normativa. Por esse mesmo marco legal, “o atual povoado de São João Batista” foi “elevado à categoria de cidade e convertida em sede de município, com a denominação de São João Batista”<sup>153</sup>.

Quando conquistou os foros de emancipação política, o município joanino tinha por limites os municípios de São Vicente Ferrer, Cajapió, Anajatuba, Viana e Matinha. As demarcações territoriais concernentes a cada um desses municípios proporcionam a constatação de que, grosso modo, em pouco diferem das marcas instituídas para conformarem o antigo segundo distrito de São Vicente Ferrer, cuja sede era o povoado de Jabutituba.

Dessa sorte, os limites com São Vicente Ferrer, o antigo município-mãe, começava “no cruzamento do Igarapé Cajapió, com a linha telegráfica entre São Vicente e Cajapió, no lugar Bota-Fogo”. A partir dessa localidade, era iniciado um traçado consistente numa reta até o “lugar Jussaral”, seguindo desse ponto outra “reta ao cruzamento da estrada que vai de São João Batista a Jussaral”, estrada essa cujo trajeto devia ser seguido “até encontrar a linha telegráfica entre Viana e São Vicente Ferrer; daí seguindo pela estrada da citada telegráfica até o lugar Olho d’Água”<sup>154</sup>.

Outro município limítrofe de São João Batista era Cajapió. Com este, as demarcações eram iniciadas “no cruzamento do Igarapé Cajapió, com a linha telegráfica entre São Vicente Ferrer e Cajapió, até a foz da margem Ocidental do braço oeste da baía de São Marcos”. Dessas imediações, o itinerário demarcatório seguia “pelo meio dêste braço da baía pelo braço Ocidental do Rio Mearim, separando assim o continente do arquipélago da Ilha dos Carangueijos, até o ponto da bifurcação do braço Ocidental e do braço Oriental do Rio Mearim”<sup>155</sup>.

Mesmo territorialmente estabelecido na margem sudeste da baía de São Marcos, Anajatuba compartilhava espaços comuns com o jovem município joanino, os quais começavam “no ponto em que se bifurcam os braços Oriental e Ocidental, êste a Oeste da Ilha dos Carangueijos, do Rio Mearim”. Desde a bifurcação, o trajeto da linha demarcatória “continúa pelo talvegue<sup>156</sup> dêste rio à montante até defrontar a foz do Igarapé Pirapendiba à sua margem esquerda”<sup>157</sup>.

---

<sup>153</sup> Maranhão. Diário Oficial do Estado do Maranhão, 21 de junho de 1958, p. 1.

<sup>154</sup> Maranhão. Diário Oficial do Estado do Maranhão, 21 de junho de 1958, p. 1.

<sup>155</sup> Maranhão. Diário Oficial do Estado do Maranhão, nº 139, 21 de junho de 1958, p. 1.

<sup>156</sup> Talvegue: linha de maior profundidade no leito de um curso d’água.

<sup>157</sup> Maranhão. Diário Oficial do Estado do Maranhão, nº 139, 21 de junho de 1958, p. 1.

Por sua vez, as balizas demarcatórias do município de Viana como o de São João Batista começavam “defronte do Igarapé Pirapendiba à margem” do rio Mearim, seguindo desse ponto “pelo Igarapé Pirapendiba à montante até a foz do Igarapé das Palmeiras”, prosseguindo até a localidade em que estava situada “a Fazenda Moitas que pertencerá a Viana”. A linha de fechamento de tais balizas seguia pelo “Igarapé das Canôas até o lugar Frei Antonio, nos limites comuns de Matinha, São Vicente Ferrer e Viana”<sup>158</sup>.

Por fim, as linhas demarcatórias joaninas com o município de Matinha formavam um traçado iniciado no “lugar Olho D’Água”, passando dessa localidade “em alinhamento reto ao lugar Estrela” e prosseguindo, ainda “em alinhamento reto ao marco de pedra do Bebedouro”. A partir dessa referência em pedra, prosseguia também “em linha reta ao teso do Quimbo [Quiabo], [e] dêsse teso, segue em linha reta [até a] nascente do igarapé Canôas, tributário do Igarapé Pirapendiba, afluente da margem esquerda do rio Mearim”<sup>159</sup>.

A emancipação do município de São João Batista não fez cessar as históricas contendas vivenciadas pelos agrupamentos políticos atuantes desde largos tempos no âmbito do município de São Vicente Ferrer. O novo cenário punha em confronto político os grupos liderados por Francisco Figueiredo e por José Dominici, que chegaram à condição de deputados estaduais nos anos de 1960, o primeiro oriundo do PSP (Partido Social Progressista), integrante das Oposições Coligadas, e depois vinculado à ARENA (Aliança Renovadora Nacional), e o segundo adstrito às fileiras do MDB (Movimento Democrático Brasileiro). Desde então, no âmbito do município de São João Batista, os pleitos foram realizados sob a regência desses líderes políticos. Os dois primeiros prefeitos joaninos expressaram esse estado de coisas: Merval Figueiredo, eleito pelo agrupamento liderado pelo irmão, Francisco Figueiredo, e Achilles dos Santos Jacinto, eleito pelo grupo chefiado por José Dominici.

Por fim, conforme vimos tentando demonstrar, o perímetro definido para constituir o território do município de São João Batista, na conjuntura em que este foi emancipado, se constituía como uma área estratégica no concerto das articulações náuticas regionais. Em linhas gerais, essa espacialidade municipal estava posicionada na porção oriental de uma vasta hinterlândia caracterizada, no sentido leste/oeste, por manguezais, campos e enseadas; cada vez mais a ocidente do ambiente das enseadas

---

<sup>158</sup> Maranhão. Diário Oficial do Estado do Maranhão, nº 139, 21 de junho de 1958, p. 1.

<sup>159</sup> Maranhão. Diário Oficial do Estado do Maranhão, nº 139, 21 de junho de 1958, p. 1.

existiam as terras altas, das terras de matas, constitutivas das áreas que alcançavam regiões remotas nesse sentido, as quais, em virtude de processos migratórios e da construção de precárias conexões viárias carroçáveis, foram sendo paulatina e progressivamente incorporadas aos ramos de produção agrícola e extrativista (principalmente de babaçu e de madeira).

O porto da Raposa (situado no vale intermediário do igarapé de mesma nomenclatura, entre as amplas cortinas de manguezais, localizadas no litoral da baía de São Marcos e na zona estuarina do rio Mearim, e os imensos campos gerais - inundáveis ou não, estes formados por tesos) foi se instituindo como o ancoradouro principal da vasta área pertencente à municipalidade vicentina e aos municípios limítrofes e conectando essas e as demais áreas, no mínimo e progressivamente, a partir da década de 1930. Em suma, essa ocorrência portuária concertava a movimentação viária entre essas distintas áreas e regiões da Baixada e externas a ela, inclusive aquelas consistentes em terras altas ocidentais, de ubérrima excelência. Ao articular esses espaços ambientais e vividos, além daqueles situados em áreas exteriores à Baixada do Maranhão, o porto ora referenciado foi assumindo um papel exponencial de lugar de conexão entre eles. Durante cerca de quatro décadas, o porto da Raposa funcionou como o elo por meio do qual foi possível articular os frutos dessa vasta terra circundante, de que careciam mercados como o de São Luís e do exterior, e as “uvas” alienígenas, representadas pelo universo de produtos manufaturados em circulação com destino às mais recônditas regiões demandantes.

Quando o porto da Raposa se transformou em lugar, por excelência, do trânsito náutico mais dinâmico entre a Baixada Maranhense e o mundo exterior, vigia a conjuntura em que o Maranhão estruturava um tecido rodoviário, mesmo que ainda de certa forma incipiente. Com efeito, enquanto o serviço de navegação vigente prevaleceu dominante, a área de cobertura náutica das zonas maranhenses não se afastou exponencialmente do vale dos rios. Todavia, quando foi possível engendrar um sistema de operações viárias terrestres com alguma fluência, enredando ritmos de velocidade e constância, o serviço de navegação foi definhando, tendo em vista que o fluxo de automóveis atingia ou aproximava pioneiramente regiões secundárias, quase sempre divorciadas do movimento maior da dinâmica econômica regional.

Esse não foi o caso da Baixada do Maranhão. Essa região estava praticamente descoberta em termos de estrutura viária. Por circunstâncias como essa, o porto da Raposa se constituiu como o ancoradouro marcante de um sistema de navegação ativo, quando a tendência em nível estadual apontava para o definhamento de serviços de navegação

como esse. A centralidade do porto da Raposa no município de São Vicente foi responsável pelo fortalecimento do distrito de São João Batista, o suficiente para que essa povoação reivindicasse e conquistasse a emancipação municipal. Desde a década de 1940, mesmo ancorado numa estrutura portuária marcada por deficiências de toda ordem, de fragilidades e primarismos nos mais diversos campos, o porto da Raposa foi se constituindo como um lugar estratégico para a circulação do principal volume da riqueza regional, bem como dos sujeitos demandantes de relacionamentos com outras áreas do Maranhão. Esse lugar bem posicionado concorreu decisivamente para que São Vicente Ferrer fosse protagonista de fluxos econômicos ativos na Baixada Maranhense, os quais permitiram à povoação de São João Batista auferir vantagens distintas e convergentes, decorrentes de sua expansão como núcleo urbano, da articulação de um forte segmento comercial, da estruturação de cerca de uma dezena de unidades de beneficiamento de arroz, da constituição de um ponderável núcleo de produção cerâmica, da montagem de um setor de transporte de cargas e de passageiros; enfim, de diversos outros setores, que se interpenetravam.

### 3.2. Os campos, a roça, o porto e o mundo: articulações vicentino-joaninas

O Maranhão fluvial adentrou ao século XX sendo servido por duas companhias de navegação, remanescentes do século XIX, que exploravam os serviços náuticos no litoral e nas águas interiores, a saber: a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão e a Companhia Fluvial Maranhense. Em consonância com as condições de possibilidades da época, desde que foram constituídas, essas empresas cumpriram um papel destacado no setor de transporte aquaviário no território timbira, possibilitando conexões inaugurais e proficientes entre muitas regiões da província maranhense, além de fortalecer outras, que, de alguma forma, estabeleciam importantes formas de comunicação com a capital estadual, o polo mais ativo do Maranhão. Em grande medida, a operação cotidiana dessas empresas compreendia a concatenação de um expressivo feixe de atividades desenvolvidas com o objetivo de suplantar toda sorte de obstáculos que se interpunham à concretização positiva dos itinerários previamente demarcados. Em que pese a necessidade sempre presente de ultimar os serviços contratados, praticando uma logística marcada pela precariedade inerente aos processos ordinários no universo do trabalho náutico, as embarcações de propriedade dessas empresas, disponíveis para a interligação dos destinos definidos, realizavam uma atividade sumamente importante, visando ativar

forças desgarradas vigentes, mas profundamente arraigadas nas brenhas do amplo território da hinterlândia maranhense.

Em meados do século XIX, o governo provincial promulgou a Lei nº 429, 20 de agosto de 1856, por meio da qual anulava “o contracto de navegação a vapor para diversos pontos da provincia” em vigor desde 1854 e mantido “com o cidadão Polycarpo Francisco de Vasconcelos”. Esse mesmo aparato legal autorizava o Governo Provincial a “contractar, precedendo concurso pelo tempo que elle julgar necessario, a dita navegação nos rios Itapucuru, Mearim, Pindaré e Tury e na bacia entre esta cidade e a de Alcântara”. As bases contratuais prescreviam os trechos operacionais de cada linha, a quantidade de embarcações e a força de propulsão de cada uma delas, expressas em cavalos vapor. Assim estabelecido, a linha do Itapecuru previa duas seções: de São Luís a Rosário e de Rosário a Caxias. Se na primeira a prescrição era de que deveria ser operada por um vapor com força de 70 a 100 cavalos, na segunda, a determinação era de que fossem dois vapores menores com força de 20 a 50 cavalos. Quanto à operação da linha do Mearim, foi estabelecido que ela deveria ser efetuada em três seções. A primeira, de São Luís a Porto da Gabarra, operada por um vapor com força de 70 a 100 cavalos. A segunda, do Porto da Gabarra ao Seco das Almas, deveria ser feita por um vapor com força de 40 cavalos. Já a terceira, do Seco das Almas a Barra do Corda, a operação seria realizada por 4 gabarras e 2 igarités, até que fosse “aberto o canal da Lagem Grande”, pois a partir dessa obra, o trecho deveria ser coberto “por um vapor pequeno acomodado à capacidade do rio”. No que concerne à linha do Pindaré, o estabelecido foi que teria duas seções: a primeira, partindo da capital com destino ao Porto da Gabarra, deveria ser operada por um vapor com força de 70 a 100 cavalos, enquanto a segunda, do Porto da Gabarra a Monção, seria servida por um vapor de 40 cavalos de força. Para a linha do Turi, a previsão era de um vapor com força de 70 a 100 cavalos. Havia também a previsão de cobertura náutica entre São Luís e Alcântara, que deveria ser realizada por um vapor com força semelhante ao que viajaria para a linha do Turi<sup>160</sup>.

Para ser firmado algum contrato nesse âmbito, a prescrição legal era de que o governo provincial arbitraria a quantidade de barcos de reboque adequada para o transporte de passageiros e de cargas nas linhas do Itapecuru, Mearim e Pindaré. A perspectiva do governo provincial era realizar a cobertura mais ampla possível no entorno territorial mais próximo ao litoral, tendo por pontos extremos na parte central do

---

<sup>160</sup> Maranhão. Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1856, p. 39-45. Ver também Publicador Maranhense, 28 de agosto de 1856, p. 1.

Maranhão as cidades de Caxias, no vale do Itapecuru, e Barra do Corda, no vale do Mearim. Assim delineado o planejamento governamental, as linhas deveriam passar por Rosário, Itapecuru Mirim, Coroatá e Codó (no Itapecuru), Porto da Gabarra, Arari e Vitória do Mearim (no Mearim), Porto da Gabarra (no Mearim) e Viana (no Pindaré), e Guimarães e Cururupu (no Turi)<sup>161</sup>.

Conforme as disposições legais promulgadas, a periodicidade de viagens nessas linhas estava disposta da seguinte maneira: na linha do Itapecuru, deveriam ser feitas três viagens redondas de São Luís a Caxias; uma viagem redonda de São Luís a Barra do Corda (Mearim), a Monção (Pindaré) e a Turiaçu (Turi). No que concerne à linha de Alcântara, a prescrição era de que seriam realizadas quatro viagens redondas. Entrementes, a previsão para o não cumprimento de qualquer das viagens redondas, excetuando-se os casos de força maior, era de multa escalonada de modo seguinte: “600\$ reis nas linhas do Itapucuru e Mearim; 500\$000 reis nas de Tury e Pindaré, e 50\$ na de Alcântara”. Em tais contratos ficava assentada ainda a previsão de gratuidade para o transporte das malas dos correios públicos, entretanto, militares em serviço, presos de justiça, recrutas e suas respectivas bagagens pagavam metade do valor estipulado nas tabelas baixadas para a finalidade demonstrativa dos fretes e passagens<sup>162</sup>.

A contratação pretendida pelo governo provincial definia um privilégio de 20 anos, caso fosse firmado com uma empresa e de 10 anos se a pactuação reunisse duas ou mais empresas. Tais prazos pactuados para o exercício do privilégio somente poderiam ser estendidos caso fosse estipulada a ampliação do quantitativo de embarcações, conforme a demanda nesse setor de transporte. Em qualquer caso, a contratação obrigaria a empresa que assumisse tal responsabilidade a entrar em operação no prazo de até 24 meses, para o caso das linhas do Itapecuru e do Mearim, e de até 36 meses, no que diz respeito às linhas do Pindaré, Turi e Alcântara. A infringência de tais prazos geraria multa, para cada mês de atraso, no valor de 400\$000 réis (Itapecuru), de 300\$000 réis (Mearim, Pindaré e Turi) e de 200\$000 réis (Alcântara), podendo ocorrer a rescisão do contrato, desde que o mencionado atraso extrapolasse o intervalo temporal de 12 meses<sup>163</sup>.

No que concerne à subvenção proposta para ser dispendida pelo governo provincial, a título de auxílio mensal para o contratante de cada linha, os valores estipulados por viagem redonda foram os seguintes: para a Linha do Itapecuru, 600\$00

---

<sup>161</sup> Publicador Maranhense, 28 de agosto de 1856, p. 1.

<sup>162</sup> Publicador Maranhense, 28 de agosto de 1856, p. 1.

<sup>163</sup> Publicador Maranhense, 28 de agosto de 1856, p. 1.



réis; para a Linha do Mearim, 800\$000 réis; para a Linha do Pindaré, 500\$00 réis; para a Linha do Turi, 600\$00 réis; e para a Linha de Alcântara, 50\$000 réis. Por outra via, o governo provincial se dispunha a emprestar 40:000\$000 (quarenta contos de réis), por um prazo de dois anos, a juros de 8%, à (s) empresa (s) contratada (s) para a exploração das linhas mencionadas. Além disso, o (s) contratante (s) das linhas do Itapucuru e do Mearim poderia (m) pleitear um empréstimo adicional de 24:000\$000 (vinte e quatro contos de réis), por um prazo de cinco anos, sem a cobrança de juros, para a finalidade de ser montada uma fundição em São Luís<sup>164</sup>.

Pelos termos dessa lei, de conformidade com a (s) empresa (s) contratada (s), era obrigação do Poder Público realizar as atividades de limpeza, aprofundamento e conservação dos lugares e dos rios necessários à comodidade da navegação a vapor, bem como, durante o período do privilégio contratado, isentar da cobrança de impostos provinciais aqueles que recaíssem sobre os barcos e as peças importados<sup>165</sup>.

Esse foi o espectro legal que embasou a assinatura do contrato firmado, no dia 27 de setembro de 1856, pelo Presidente da Província, Antonio Candido da Cruz Machado, e pelos empresários Leite & Irmão, José Pedro dos Santos & Irmão e Raimundo Teixeira Mendes, “para a navegação á vapor nos rios Itapucuru, Mearim, Pindaré e Tury e na bacia entre esta cidade e a de Alcântara”. Para tanto, os referidos empresários constituíram a “Companhia de navegação à vapor do Maranhão”, com capital de 500:000\$000 “quinhentos contos de reis divididos em ações de cem mil reis”, para efetivar “a navegação á vapor nos rios Itapucuru, Mearim, Pindaré, e Tury, e na bacia entre esta cidade e a de Alcântara”. Em linhas gerais, os termos do contrato foram organizados de modo a não se afastarem das premissas definidas pela lei já mencionada. Com essas bases, mesmo enfrentando as problemáticas atinentes àquela contemporaneidade, a cobertura de serviços náuticos em áreas estratégicas para a economia maranhense como a baía de São Marcos, o litoral setentrional até o vale do rio Turiaçu e o vale dos rios principais e centrais do Maranhão passou a ser exercida prioritária e formalmente por essa empresa habilitada, pelo menos até os anos finais da década de 1870, quando uma nova empresa foi constituída e ampliou a oferta de tais serviços<sup>166</sup>.

---

<sup>164</sup> Publicador Maranhense, 28 de agosto de 1856, p. 1.

<sup>165</sup> Publicador Maranhense, 28 de agosto de 1856, p. 1; ver também Pacheco Filho, 2016, p. 140;142.

<sup>166</sup> Publicador Maranhense, 3 de outubro de 1856, p. 2.

No fim do primeiro semestre de 1870, o governo provincial promulgou a Lei nº 889, de 29 de junho, por intermédio da qual adotava medidas cruciais para a reorganização do setor da navegação a vapor no Maranhão. Em decorrência desse documento legal, o executivo provincial maranhense isentou “do privilégio exclusivo a navegação de todos os rios da provincia”, podendo, em vista disso, “rescindir o contracto feito com a companhia de navegação á vapor do Maranhão”, quando fosse organizada “outra, ou outras companhias, que ofereçam mais vantagens quer no desenvolvimento da navegação quer á economia dos cofres publicos”<sup>167</sup>.

Escudado nesse amparo legal, o executivo provincial tinha autorização tanto para proceder ao realinhamento do setor e até “relevar a mesma companhia das multas em que tiver incorrido, se julgar de equidade em vista das razões por ella expendidas”, quanto para “firmar novo contracto com qualquer” empresa ou empresários “ou com mais de um ao mesmo tempo”, visando a exploração da navegação em sete linhas, cujo ponto de partida era a cidade de São Luís. A nova configuração espacial das sete linhas prospectadas cobria o território mais ativo da economia maranhense. Assim, a linha do Itapecuru deveria ter duas seções: a primeira até Caxias com seis viagens mensais e escalas em Rosário, Itapecuru, Coroatá e Codó, e a segunda partia de Caxias com destino a Picos (hoje Colinas), em duas viagens, mensais e escalas em localidades como Padre, Frio e Almeida, podendo ancorar em outros portos, desde que fossem oferecidas mais vantagens. Por outro lado, a linha do Mearim também previa duas seções: uma com quatro viagens mensais de São Luís à Lagem Grande e a outra com duas viagens da Lagem Grande à Barra do Corda e escalas em São Luís Gonzaga e Pedreiras. Quanto à linha do Pindaré, era pensada para promover a conexão da capital com Monção, em duas viagens, passando pelo Porto da Gabarra e por Viana. Por fim, a linha de Alcântara e São Bento deveria ser feita em quatro viagens mensais, duas a mais que o previsto para as linhas direcionadas a Guimarães, Pericumã e Cajapió, ao Munim e a Cururupu<sup>168</sup>. Para a realização de tais viagens, o governo provincial admitia o provimento de uma subvenção na ordem de até 90:000\$000 (noventa contos de réis), conforme a disponibilidade de recursos públicos, para a (s) companhia (s) que viesse (m) a ser contratada. Ademais, o governo nomearia um fiscal indicado e remunerado pela (s) empresa (s) contratada (s), para proceder à inspeção do serviço de navegação, da mesma forma que ao poder público

---

<sup>167</sup> Publicador Maranhense, 10 de setembro de 1870, p. 2.

<sup>168</sup> Publicador Maranhense, 10 de setembro de 1870, p. 2.

competia mandar realizar o trabalho de desobstrução de cachoeiras e de limpeza da vegetação depositada no leito dos rios<sup>169</sup>.

Logo em 18 de agosto de 1870, cerca de 110 lavradores, comerciantes e outros interessados de várias partes do território maranhense endereçaram um abaixo assinado ao vice-presidente da Província do Maranhão, no exercício da presidência. Nesse documento, com alguma veemência, os signatários propugnavam pela cobrança da implementação prática da Lei Provincial nº 889, de junho desse ano, da mesma forma que denunciavam “a reconhecida insuficiência da companhia existente para satisfazer as necessidades do commercio e da lavoura”, posto que, das pessoas presentes na reunião em que foi constituído o documento, “não houve um só que não conhecesse a incapacidade da actual companhia para preencher as exigencias que de muitos annos impõe o movimento sempre crescente do commercio e da lavoura”. Assim, os signatários continuaram argumentando pelo cumprimento imediato da lei acima mencionada<sup>170</sup>.

As reclamações do segmento da lavoura eram recorrentes. Quase sempre tais cobranças estavam assentes na falta de estrutura viária terrestre que permitisse a conquista de alguns indicadores de efetividade, para a circulação ordinária dos produtos obtidos anualmente em decorrência da faina agrícola. Apesar de cumprir um papel proeminente para a economia e para a sociedade maranhenses, os serviços náuticos prestados pelo empresariado da navegação a vapor no Maranhão ficavam muito a desejar quanto ao universo territorial coberto e mesmo no que tange ao atendimento das necessidades dos pequenos produtores estabelecidos em pontos intermediários do fluxo fluvial contratado. Essa situação insulada de parcela significativa de produtores conduzia, geralmente, ao perdimento de parte da produção por falta de possibilidades de articulação no tempo certo de modais de transporte entre as zonas de produção e os locais de armazenagem em ambientes portuários.

Em artigo denominado *Vias de comunicação terrestre*, sem autoria definida, publicado em *O Publicador Maranhense*, de 7 de abril de 1875, o articulista teceu inúmeras considerações a respeito das dificuldades enfrentadas pelos produtores agrícolas para que os gêneros obtidos em seu exercício laboral estivessem em condições de serem transportados pelas embarcações do sistema de navegação a vapor vigente. Em virtude disso, ele atribuiu ao governo provincial a responsabilidade pela falta de estrutura viária terrestre adequada e dotada de condições para interligar os centros de produção agrícola

---

<sup>169</sup> Publicador Maranhense, 10 de setembro de 1870, p. 2.

<sup>170</sup> Publicador Maranhense, 10 de setembro de 1870, p. 2.

distantes aos portos convencionais de articulação com a capital maranhense por intermédio das companhias de navegação. Não seriam essas empresas as responsáveis tanto pela desobstrução dos rios quanto pela abertura de estradas ou mesmo pela definição de escalas extraordinárias de paradas para o recebimento de passageiros e de mercadorias. Essa era uma função estratégica do poder público, afinal “o governo não cura do bem estar da lavoura, fonte principal da riqueza de um paiz”. A questão central residia no estabelecimento de uma rede de estradas facilitadoras do transporte de gêneros para os paióis fincados nas ribeiras cobertas pela navegação ordinária. Do contrário, “de que serve ter-se comunicação fluvial prompta e ligeira, se a terrestre se acha, por assim dizer, quaze que no estado primitivo?”<sup>171</sup>

Conforme um anúncio datado de 25 de março, exposto ao público pelo *Publicador Maranhense*, de 30 de março de 1879, José Moreira da Silva, gerente da Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia., concitou os sócios comanditários desse empreendimento, para que efetuassem a integralização da primeira entrada de 25% do capital a que assumiram responsabilidade, convite esse que foi continuado pelos vários meses seguintes até a integralização completa do capital societário<sup>172</sup>.

Na metade do mesmo ano, em 9 de junho, a Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia. exibiu na imprensa um reiterado anúncio em cujo texto a gerência dessa empresa salientava a necessidade da contratação “por tempo de dois anos, a começar de setembro proximo futuro em diante, o fornecimento de lenha, de boa qualidade, com quatro e meios palmos de comprimento e a grossura que duas achas fação o diâmetro de 6 polegadas”. A lenha contratada deveria servir como combustível para “seus vapores, nos rios Itapecuru, Mearim e Pindaré”. Segundo as condições contratuais, “a lenha será entregue pelos fornecedores ao lado dos vapores, ou em qualquer lugar que possam atracar, logo que seja reclamada pelos commandantes, a qualquer hora do dia ou da noite, sem excepção de domingos e dias Santificados”. Como havia a possibilidade de a entrega da lenha ser feita em localidades outras que não os portos de atracação ordinária dos vapores da companhia, foram apontados “os pontos em que tem de verificar-se os fornecimentos”. Dessa forma, no vale do rio Itapecuru, os pontos de entrega seriam “Rosario, Itapecurú mirim, Pirapemas, Conceição, Cigana, Coroatá, Mearim, Broaquinha, Tamanduá, Macacos, Caxias”. No que concerne à entrega de lenha no rio Mearim, os lugares marcados eram “Arary, Boca do Grajahú, Santa Cruz, Lapela,

---

<sup>171</sup> *Publicador Maranhense*, 7 de abril de 1875, p. 2.

<sup>172</sup> *Publicador Maranhense*, 30 de março de 1879, p. 3.

Belmonte, Bacabal, S. Luiz Gonzaga, Pedreiras” e, às margens do rio Pindaré, nas localidades denominadas “Boca do Maracú, Boa Vista, Jutahy, Monção”<sup>173</sup>.

A Empresa de Navegação Fluvial Moreira da Silva & Cia. prosseguiu se fortalecendo de modo a dar conta da prestação dos serviços náuticos contratados. Além das embarcações, a empresa deveria montar um aparato consistente em armazéns para abrigar as mercadorias em trânsito, além de uma oficina, para ultimar os consertos supervenientes. Assim, em fala dirigida à Assembleia Legislativa provincial, no dia 17 de fevereiro de 1884, o Presidente da Província, Ovídio João Paulo de Andrade, registrou que, por proposição do Capitão do Porto, os armazéns do antigo Arsenal da Marinha “foram arrendados pela quantia anual de 1:006\$000 reis á directoria da Companhia Fluvial Maranhense”<sup>174</sup>.

Por meio da Lei nº 1315, de 14 abril de 1884, o governo provincial concedeu à Companhia Fluvial Maranhense uma subvenção na ordem de 24:000\$000 (vinte e quatro contos de réis), por um intervalo de tempo de 10 anos, os quais deveriam ser ressarcidos em prestações mensais de 2:000\$000 (dois contos de réis). Em virtude desse aporte de capitais, a Fluvial deveria realizar anualmente viagens partindo de São Luís a diversos itinerários, a saber. A contratação previa que essa companhia realizasse quatro viagens para destinos situados na porção centro-sul maranhense: “duas pelo rio Grajahú até a cidade deste nome, duas pelo rio Mearim até a villa da Barra do Corda”. Da mesma forma, seriam oito viagens para o atendimento de demandas no vale do rio Munim, sendo “duas até a povoação da Manga com escala pela villa do Icatú, seis á villa de Icatú”. Para a região ocidental da baía de São Marcos, a prescrição de viagens era de “doze a Cajapió, e seis, uma em cada mez da estação invernos, ao porto do canal da villa de São Bento dos Perizes, e mais seis no verão logo que a companhia tenha vapores da lotação do vapor Alcantara, com escala pela cidade de Alcantara”. Assim que fossem desobstruídos vários trechos do rio Itapecuru, situados de Caxias a Picos (Colinas) a companhia deveria ampliar “a navegação até a villa de Picos, fazendo nunca menos de duas viagens annuaes até a dita villa”. Essas eram viagens adicionais àquelas já realizadas pela empresa, que deveria manter “a navegação que até hoje tem feito desta cidade até Caxias, com as escalas costumadas; ao Engenho Central com escalas por Vianna e Monção, e ás Pedreiras pelo rio Mearim, com as escalas competentes”. Quanto à cobrança de fretes e de passagens, a Fluvial deveria se basear pelos valores estipulados na tabela utilizada

---

<sup>173</sup> Publicador Maranhense, 10 de junho de 1879, p. 3.

<sup>174</sup> Publicador Maranhense, 3 de abril de 1884, p. 1.

naquela conjuntura pela Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, sob pena de perda da subvenção em caso de cobrança de valor superior ao estabelecido na mencionada tabela. Em linhas gerais, essas eram as premissas fundamentais para que fosse firmado o contrato entre a Província e a Companhia Fluvial Maranhense<sup>175</sup>.

Para sacramentar as tratativas que vinham sendo feitas ao longo de vários meses, em reunião realizada nas dependências do Palácio do Governo, no dia 17 de maio de 1884, o Barão de Grajaú, vice-presidência da província, e membros da diretoria da Companhia Fluvial Maranhense, como Joaquim Coelho Fragoso, Manoel Rodrigues da Graça e Antonio Pereira Viana dos Reis, assinaram o contrato entre a Companhia Fluvial Maranhense e a Presidência da Província, para a prestação dos serviços de navegação entre a capital maranhense e portos e escalas definidos no interior da província. Mediante essa peça contratual impositiva, a companhia se obrigava a cumprir as determinações da referida lei, reproduzidas no referido contrato<sup>176</sup>.

Na generalidade, esse era o panorama das conexões náuticas de São Luís com as mais distintas regiões maranhenses no início do século XX, que fora estruturado com essa configuração, principalmente, a partir da década de 1870. No que concerne ao território maranhense influenciado diretamente pela baía de São Marcos, como a Baixada do Maranhão, pelo menos até 1907, a cobertura de serviços náuticos regulares disponibilizados pela Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão e pela Companhia Fluvial Maranhense, não extrapolava a oferta das linhas para Alcântara, São Bento, Cajapió, Viana e Porto da Gabarra.

Como resta demonstrado, a cobertura de serviços de navegação era precária e se valia do porto de Cajapió, para o atendimento das demandas de circulação de passageiros e de cargas oriundos do município de São Vicente Ferrer e de seu entorno mediato e imediato. Esse era um nicho portuário que não oferecia comodidade adequada para os usuários do fluxo de trânsito possível em decorrência das dificuldades enfrentadas, em qualquer época do ano, mas exponencialmente no intervalo temporal das cheias, para a locomoção de passageiros do lugar de origem até o porto e em viagem de retorno.

Percalços como o acima configurado foram enfrentados, por exemplo, pelo diácono Arthur da Serra Freire, da Igreja Presbiteriana de São Luís, na oportunidade em que tal religioso se deslocou da capital para fixar residência em Maravilha, no município

---

<sup>175</sup> Maranhão. Coleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1884, p. 12-14; Publicador Maranhense, 21 de abril de 1884, p. 1; PACHECO FILHO, 2016, p. 148/9.

<sup>176</sup> Publicador Maranhense, 24 de maio de 1884, p. 1

de São Vicente de Ferrer, com o objetivo de realizar trabalhos de proselitismo evangelístico. Com efeito, em janeiro de 1902, o diácono e seus familiares “partiram de São Luís em barco até Cajapió, e de lá foram montados em animais até o povoado Maravilha por causa do campo seco”, provavelmente em virtude de ainda não ter chovido o suficiente para mudar a fisionomia dos campos. Em consonância com tais condições ambientais, “de São Luís até o Maravilha, o percurso era feito normalmente em dois ou três dias”, posto que nos tempos de cheias a locomoção somente poderia ser realizada mediante a utilização de canoas muito comuns naquelas cercanias (SOUZA, 2018, p. 19).

Dissenções ocorridas no interior dessa instituição religiosa, logo em 1903, conduziram a unidade sediada em São Luís a ser redenominada como Igreja Presbiteriana Independente do Maranhão. Imediatamente, a jovem congregação religiosa passou a se expandir para além da capital maranhense, fortalecendo experiências pioneiras como a que estava sendo constituída na Baixada Maranhense pelo diácono Arthur da Serra Freire, a Congregação de São Paulo, na localidade Maravilha<sup>177</sup>, no município de São Vicente Ferrer, que aderiu ao projeto presbiteriano independente. Em decorrência das necessárias e estratégicas excursões pastorais, os relatórios produzidos pelos reverendos principais da igreja presbiteriana (geralmente originários de outros estados), entre 1907 e 1946, circunstanciando as visitas pastorais à Baixada, principalmente à congregação vicentina, em próspera colheita de fiéis, são repletos de descrições candentes de agruras enfrentadas por tais religiosos para dar cabo de suas missões, removendo obstáculos interpostos durante as viagens em meio aos rigores da natureza sazonal da região. Tal como consignou Souza (2018), os pastores elaboraram relatórios densos de ricas informações, os quais ganharam intitulações que bem expressaram a dualidade sazonal imponente pelo território da Baixada do Maranhão: “Campos em flor”<sup>178</sup>, “Campos em lama”<sup>179</sup>, “Campos em secos”<sup>180</sup>, “Campos em pântanos”<sup>181</sup>, “Campos verdejantes”<sup>182</sup>, “Campos em chuva”<sup>183</sup> e “Campos em fogo”<sup>184</sup>. Tais relatórios foram sistematicamente publicados em *O Estandarte*, jornal oficial da Igreja Presbiteriana Independente do Maranhão.

---

<sup>177</sup> Maravilha: à época, povoado do município de São Vicente Ferrer; atualmente pertencente a São João Batista.

<sup>178</sup> Relatório do reverendo José Maurício Higgins, em 1905.

<sup>179</sup> Relatório do reverendo Bento Dias Ferraz de Arruda, em 1906.

<sup>180</sup> Relatório do reverendo Vicente Themudo Lessa, em 1907-1912.

<sup>181</sup> Relatório do reverendo Alfredo Alípio do Valle, em 1913-18.

<sup>182</sup> Relatório do reverendo Manoel Francisco do Nascimento Machado, em 1919-1921.

<sup>183</sup> Relatório do reverendo Elias José Tavares, em 1922-1926.

<sup>184</sup> Relatório do reverendo Severino de Lima, em 1926-1946.

Ao longo desses textos, alcançaram relevo os registros de passagens pungentes de tais dirigentes evangélicos pelo território vicentino, profundamente desconhecido para eles. Nos anos iniciais da primeira década do século XX, quando teve início a expansão presbiteriana para o povoado Maravilha, o trajeto dos religiosos quase sempre seguia de São Luís em direção a Cajapió, por meio da baía de São Marcos, até chegar ao destino, palmilhando a imensidão dos campos, no inverno ou no verão. A partir de 1908, o porto do Ambude passou a ser outra opção mais ou menos abreviada de itinerário, mas nem por isso facilitada, para alcançar a Congregação de São Paulo. A título de exemplo, o reverendo Themudo Lessa descreveu a viagem que fizera na metade do mencionado ano, registrando aspectos destacáveis do trânsito pelo igarapé do Ambude e pelos campos por meio dos quais haveria de alcançar a congregação. Num primeiro momento, o relato assinalou a viagem feita “no vaporzinho Ypiranga, [no qual] tomei passagem para o Ambude no dia 8 deste mês (de junho). É o porto mais próximo da Congregação de S. Vicente”<sup>185</sup>. A seguir, consignou que “pelas duas e meia da tarde deixava eu o vapor e subia o igarapé do Ambude em canoa, desembarcando uma hora depois no sítio de sr. José dos Santos, respeitável patriarca residente que me hospedou bondosamente”. Em vista do tempo de trânsito decorrido, provavelmente a hospedagem deve ter sido feita em residência situada nas proximidades ou no lugar em que se constituiu mais tarde a povoação e o porto da Raposa. A partir de então, a viagem foi continuada pela manhã, mas “desta vez dispensei o boi-cavalo<sup>186</sup>”, dada a circunstância de que “é o fim do inverno e os campos alagados permitem franca navegação por canoas e cascos na extensão de muitas léguas. O canoeiro que fora previamente contratado era prático nos caminhos”. Nesse roteiro, “viajamos até depois de meio dia através dos campos semeados de plantas aquáticas. Ora admirávamos a matriz<sup>187</sup> das flores, ora lutávamos para nos desviar do importuno algodão bravo que molhava e enlameava”, de modo que “seria uma hora da tarde quando a canoa aproou à baía de São Paulo<sup>188</sup>, onde fica a situação do irmão Arthur Freire” (SOUZA, 2018, p. 72, 73).

Após cumprir intensa atividade missionária em áreas territoriais de São Vicente Ferrer e Viana, a partir do núcleo primário de Maravilha, o reverendo Themudo Lessa iniciou seu regresso a São Luís, no dia 22 de junho, registrando em seu relatório ter saído

---

<sup>185</sup> Congregação de São Vicente: isto é, aquela estabelecida em Maravilha.

<sup>186</sup> Boi-cavalo: exemplar bovino adestrado para o uso como meio de transporte ordinário, semelhante à utilização de equinos, asininos e muares.

<sup>187</sup> Matriz: provavelmente o pastor se referiu ao matiz das flores, isto é, ao colorido delas.

<sup>188</sup> Provavelmente à margem do lago de Maravilha, onde se localizava a Congregação de São Vicente.



de Maravilha “em canoa às quatro e meia da madrugada [e] dirigimo-nos para Cajapió. Foi o trecho pior”, tendo em vista que, “chegados a um certo ponto, terminava a batida<sup>189</sup> e tivemos de lutar umas três horas no meio do algodoeiro bravo<sup>190</sup> e do guariman<sup>191</sup>, abrindo caminho a força de vara”<sup>192</sup>. Em certos trechos, o cumprimento do trajeto era de tal sorte complicado que “os companheiros [daquela viagem] viam-se às vezes obrigados a pular na água para empurrar a canoa através do espesso tecido de plantas do brejo”<sup>193</sup>, de modo que, somente “ao escurecer, encharcados da chuva, chegamos a Cajapió, após treze horas e meia de viagem. O caminho em linha reta terá de quatro a cinco léguas apenas”. Entrementes, como o vapor de viagem ordinária para esse porto havia saído na madrugada anterior, devendo retornar somente oito dias depois, o reverendo decidiu retornar na primeira embarcação que saísse de Cajapió com destino a São Luís. Essa oportunidade se ofereceu no dia 25 de junho, quando “fiz-me de vela numa gabarra, embarcação de conduzir gado. O barco era veleiro, e, em duas marés, chegamos à capital apesar de vento não ser feição”. Contudo, o pastor ressaltou as agruras da viagem em tal embarcação, na qual “os cômodos é que não eram melhores”, razão pela qual o religioso tivera que “passar a noite em claro, agachado em um pequeno cubículo ao lado dos bois, com mais quatro companheiros. O espaço era tão limitado que não podiam esticar as pernas. Os companheiros afeitos àquela vida, ressonavam a vela” (SOUZA, 2018, p. 76).

Dispostas à circulação pela amplidão dos campos da planície alagada da Baixada do Maranhão, particularmente da Baixada Maranhense, as canoas eram o meio de transporte ordinário de pessoas e de bens, como já amplamente referido. Uma situação de trânsito, nessas circunstâncias, foi relatada pelo reverendo Severino Alves de Lima<sup>194</sup>, em momento de atuação proselitista em favor da igreja presbiteriana, quando, “aproveitando a época invernos, em que os campos estão transbordantes de águas pluviais, visitei S. João Batista, Sacaitaua, Matinha e Cajapió”, divagações essas carregadas de percalços, de incidentes, como o que esse pastor foi protagonista. Ao longo do deslocamento, tal como asseverou, “eu viajava na canoa bem sentado numa cômoda cadeira de lona, guarda sol aberto, contemplando as flores e as jaçanãs<sup>195</sup> alegres”, contudo, “num dado momento,

---

<sup>189</sup> Batida: o sulco aberto em meio à vegetação para o trânsito das canoas.

<sup>190</sup> Algodão bravo: arbusto aquático muito comum em áreas de campos inundáveis.

<sup>191</sup> Guariman: planta comum em regiões alagadas, com caule liso, é semelhante a cana.

<sup>192</sup> Vara: também conhecida como mará, consiste em vara de madeira apropriada para impelir tais embarcações em lâmina d’água de pouca profundidade.

<sup>193</sup> Plantas de brejo: plantas típicas de campos inundáveis.

<sup>194</sup> Severino Alves de Lima: reverendo da Igreja Presbiteriana Independente (1926-1946).

<sup>195</sup> Jaçanã: também chamada galo d’água ou frango d’água azul é uma espécie de ave aquática muito comum nos campos alagados maranhenses.

a tal cadeira virou e eu mergulhei”. Refeito do susto, içado da água, “levantando-me saí todo envolvido na samambaia<sup>196</sup>, gapéua<sup>197</sup>, etc”, que proliferam pelos campos no tempo das cheias. Ao fim, o pastor regozijou, pois “felizmente não havia piranha no local do desastre” (SOUZA, 2018, p. 248/249).

Tal como resta mesmo parcamente explicitado, a partir de 1908, além do porto de Cajapió, a circulação de pessoas e de mercadorias da capital maranhense para a hinterlândia vicentina passou a contar também com o ancoradouro do Ambude, apesar das dificuldades oferecidas àqueles interessados no cumprimento dos trajetos de ligação entre os destinos regionais e tais portos. Por meio de tais serventias náuticas passaram a ser promovidas as conexões ordinárias do território imediato com outros portos estaduais e interestaduais, especialmente com São Luís. Isso não eliminava a existência e o funcionamento de um rosário de pequenos portos, operados por expressivo número de barcos a vela, todavia, com frequência náutica reduzida, intermitente, extraordinária e complementar.

No início do século XX, o historiador Antônio Lopes<sup>198</sup> se propôs a revisar o Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão<sup>199</sup>, de César Marques. A contribuição desse intelectual consistiu em ampliar o número de verbetes da obra, retificando alguns deles que careciam de acréscimos e inserindo vários, consentâneos à época em que desenvolveu o trabalho revisor. Dessa atividade resultou ser o Dicionário aditado até a letra L. Em decorrência dessa contribuição, mesmo em texto breve, foi inserido na obra um verbete dedicado ao povoado do Ambude, no qual dava conta também da existência e de potencialidades do porto de mesmo nome. Apesar de já ser uma ocorrência tangível no litoral vicentino, referido inclusive na lei de criação da vila, o povoado e porto do Ambude não foi consignado no Dicionário de César Marques. O registro de Lopes salientava a ocorrência de um “igarapé que se lança no estuário do Mearim, pela margem esquerda”. Na povoação de idêntica nomenclatura, situada bem próxima à foz desse curso d’água, “tem porto de embarque para o gado” e também para passageiros oriundos das mais diversas paragens vicentinas e do entorno. Conforme a inscrição de Antônio Lopes, o Ambude era já um porto frequentado por embarcações que

---

<sup>196</sup> Samambaia: plantas com folhas longas, de cor verde, geralmente constituem grandes touceiras. Também são encontradas nas áreas de campos.

<sup>197</sup> Guapeua: aguapé; planta muito comum em áreas alagadas dos campos.

<sup>198</sup> Antônio Lopes: intelectual maranhense nascido em Viana (1889-1950).

<sup>199</sup> Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão: obra publicada originalmente em 1870, por César Augusto Marques, na Typographia do Frias, em São Luís/MA.

singravam as águas do fundo da baía de São Marcos, para os mais diversos destinos. A costa norte também era um desses destinos, posto que “iam lá pequenos vapores costeiros carregar gado destinado ao Pará” (MARQUES, 2008, p. 122).

A esse tempo, o Decreto nº 6. 799, de 26 de dezembro de 1907<sup>200</sup>, permitiu à União realizar a reforma do Decreto n. 4.372, de 17 de março de 1902. Nesse cenário conformado pelas novas disposições legais, o Estado brasileiro deveria proceder à renovação, sob outras premissas, do contrato com a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, para que tal empresa permanecesse realizando a prestação dos serviços náuticos costumeiros em águas maranhenses. No novo arcabouço contratual foram procedidas várias reformulações, de adição e de supressão de rotas. Desse modo, foram alteradas algumas linhas com a adição de viagens para portos que ainda não haviam constado em contratos antecedentes, bem como foram suprimidas viagens para diversos outros portos. Quanto à adição de novas viagens, em observância às novas relações contratuais, o porto do Ambude passou a fazer parte daqueles ancoradouros marcados como integrantes das linhas centrais, que deviam ser exploradas no Maranhão. Mediante os termos desse contrato, a empresa contratada deveria se reestruturar de tal forma que conseguisse explorar com eficiência as três linhas gerais pactuadas (Linha Sul, Linha Norte e Linhas Centrais), visto que isso implicaria conectar o litoral em direções antípodas, alcançando tanto as capitais de Pernambuco e do Pará, quanto as cercanias do Golfão Maranhense, como a seguir será demonstrado<sup>201</sup>.

Por um lado, a Linha do Sul conectava o porto de São Luís ao de Recife, cobrindo, mensalmente, o litoral oriental com uma viagem redonda. Nesse itinerário de viagem deveriam ser atendidos, por meio de escalas, os portos intermediários de “Tutoya, Amarração, Camocim, Acarahú, Fortaleza, Aracaty, Mossoró, Macau, Natal e Cabedello”. O contrato anterior, objeto de reformulação, previa viagens somente até Fortaleza, o que deixava a descoberto as praças potiguares, paraibanas e pernambucanas. Em sentido inverso, a Linha Norte articulava os portos de São Luís e de Belém, igualmente em viagem redonda. As escalas previstas interligavam os portos de Guimarães, “Cururupu, Turyassú, Carutapéra, Viseu e Bragança”. Para completar essa viagem, após aportarem em Guimarães, as embarcações objeto do contrato deveriam atender as eventuais demandas dos portos de Cumã e de Pinheiro, os quais não figuravam no contrato anterior. Todavia, foi suprimida a viagem sem escalas entre São Luís e Belém.

---

<sup>200</sup> Brasil. Diário Oficial da União, de 18 de janeiro de 1908, p. 526.

<sup>201</sup> Brasil. Diário Oficial da União, de 18 de janeiro de 1908, p. 526.

Por fim, as Linhas Centrais alcançavam um quantitativo de nove viagens, programadas para promover a cobertura de destinos situados no litoral oriental maranhense e nas margens das baías de São José e de São Marcos. Assim sendo, pela costa nordeste maranhense, de São Luís a Barreirinhas, com escala em Amarração, no Piauí, estava prevista a realização de uma viagem redonda, com periodicidade mensal. Outra opção de viagens visava dar cobertura a demandas de populações estabelecidas na parte oriental da baía de São José, para o que a companhia se obrigava a promover “duas viagens mensais de São Luiz a Icatu, com escalas por S. José e Miritiba (atual Humberto de Campos)”. Por outro lado, as áreas estabelecidas na margem ocidental e banhadas pela baía de São Marcos foram beneficiadas com seis viagens, assim distribuídas: “quatro viagens mensais de S. Luiz a S. Bento, com escala por Alcantara, e duas viagens mensais de S. Luiz a Ambude”. Em conformidade com o contrato de 1902, as linhas centrais previam somente “duas viagens mensais de S. Luiz a Alcantara e S. Bento, regressando a S. Luiz por Alcantara”, além de duas viagens diretas de São Luís a São Bento. Pelos termos do novo contrato, não estava previsto que a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão explorasse as entranhas dos principais rios maranhenses - o Itapecuru, o Mearim, o Pindaré e o Grajaú -, cujas águas corriam para se misturarem às próprias das baías de São José e de São Marcos. Todavia, ela seguiu explorando a navegação com destino a portos situados nos vales dessa mesopotâmia, conforme é possível aquilatar ao compulsar os anúncios dos jornais de anos subsequentes ao contrato<sup>202</sup>.

Tomando por base a publicação do decreto em janeiro de 1908, a Pacotilha comentou que os responsáveis pela prestação do novo serviço contratado teriam um prazo 30 dias para inaugurá-lo. Por outro lado, em até um ano, a empresa deveria “aumentar o material fluctuante com mais dous navios novos”, com especificações técnicas que permitissem “acomodações para 30 passageiros de ré, 50 passageiros de prôa e capacidade para 200 toneladas metricas de carga”. Como contrapartida, era obrigação da contratante realizar o transporte gratuito de várias pessoas (“o fiscal de navegação, o empregado encarregado do serviço postal”), valores (“as malas do Correio, os dinheiros públicos”) e objetos (“as sementes e plantas destinadas a estabelecimentos públicos e sociedades de agricultura”). Em caso de atrasos injustificados (supressão, interrupção ou adiamento de viagens), a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão arcaria com as multas ocorrentes, devendo a Delegacia Fiscal do Tesouro Federal no Maranhão

---

<sup>202</sup> Brasil. Diário Oficial da União, de 18 de janeiro de 1908, p. 526.

descontar o valor cobrado por eventuais infrações da subvenção anual destinada pelo governo para a satisfação do contrato<sup>203</sup>.

Por essa época, a Companhia Fluvial Maranhense também ofertava serviços náuticos para o litoral vicentino, pois que realizava duas viagens mensais para Cajapió, tal como, logo no início de 1908, por força da vigência do novo contrato, a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão passou a anunciar duas viagens mensais para o porto do Ambude, com escala em Cajapió. Todavia, para maior dinamismo dessa cobertura náutica, a região vicentina demandava a constituição de estrutura viária terrestre adequada para propiciar a circulação de bens e de pessoas com o mínimo de comodidade.

A nova possibilidade de conexão com essa área potencialmente rica oferecia oportunidades de realização de negócios para além dos destinos ordinários, como era o caso do mercado de São Luís. Nesse sentido, após vários dias de anúncios feitos pela Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, finalmente o vapor *Ocidente* seguiu para seu destino na capital do Pará, passando, no dia 19 de julho, pelo porto do Ambude, no qual foi abastecido com uma carga amplamente diversificada de animais produzidos nos campos inundáveis daquela área situada em torno do porto referido. Com efeito, nessa viagem especial, foram embarcados “121 porcos, 30 carneiros, 125 cavallos e 66 bois, sendo o frete de 5.833\$000”<sup>204</sup>. Parece que, nessa conjuntura, semelhantes viagens eram recorrentes, pois, no primeiro semestre de 1908, na chata *Rio*, foi feito um novo embarque de produtos oriundos da hinterlândia campestre vicentina pelo “porto de Ambude, com destino ao do Pará, conduzindo 370 bois, 172 porcos, 37 carneiros e 69 galinhas”<sup>205</sup>.

Enquanto o porto do Ambude ganhava importância progressiva no litoral vicentino, ardia uma polêmica aguda em jornais da capital do estado entre defensores dos municípios de São Bento e de Cajapió. A questão ganhou dimensão quando o correspondente da *Pacotilha* em São Bento contestou um artigo do redator do *Diário do Maranhão*. Segundo defendeu o correspondente, o texto do Diário foi articulado com claro objetivo de rebaixar “esta localidade, comparando-a com **Cajapió**, que vive do *emprestimo* de S. Vicente Ferrer”. Tal como objetava, se o porto de Cajapió desfrutava de alguma vantagem competitiva, ela decorria fundamentalmente de ser esse um porto “franco á navegação de pequeno calado”. Sem levar em conta inúmeros outros indicadores, o móvel da pugna girava em torno da comparação cajapioense, pura e

---

<sup>203</sup> Pacotilha, 19 de fevereiro de 1908, p. 1.

<sup>204</sup> Pacotilha, 20 de julho de 1907, p. 1.

<sup>205</sup> Pacotilha, 15 de abril de 1908, p. 1.

simples, das oportunidades de conexão portuária entre essas duas comunas e o mundo exterior mais imediato, como a capital maranhense, como parâmetro de superioridade de Cajapió sobre São Bento. O correspondente sambentuense alegava que o redator do *Diário do Maranhão* tratava de um assunto do qual ignorava por completo, qual seja “a geographia do Estado do Maranhão”, por equiparar ou mesmo considerar “superior Cajapió a S. Bento”, visto que, “politicamente fallando, Cajapió, em todo o seu municipio, não pode formar secção eleitoral, não obstante seu eleitorado espremido e phosphorescente”. Na visão do correspondente, a comparação negativa somente se estabelecia em virtude da inércia e da incúria das autoridades sambentuenses, que não deliberavam por “melhorar e prolongar o curso de nossa navegação até a ex-Lagôa, ponto terminal da Valla do Conduru, onde as barcas e vapores de pequeno calado francamente ancorassem em qualquer maré”. Ao contrário, como que “por um estrabismo scientifico”, os dirigentes sambentuenses, sobre os quais recaíam as responsabilidades, erigiam barragens no “canal para facilitar a navegação”, bem como cortavam “um trecho para diminuir a distancia”, entulhando, por fim, “o leito para tornar mais franco o acesso ao nosso porto, que, breve, de recuo em recuo, irá formar ancoradouro na intersecção da Valla Conduru com o Igarapé Pery”, isto é, o mais distante possível da sede municipal, com sensíveis prejuízos para a comunidade sambentuense e mais interessados dos arredores. Enfim, o correspondente consignou o fato de Cajapió desfrutar de alguma riqueza, como aquela oriunda da lavoura e da criação de animais, todavia aproveitou para minimizar essa vantagem competitiva, com a seguinte invectiva: já que esse município vivia “do empréstimo que lhe faz S. Vicente Ferrer”, o que o fragilizava sobremaneira, pois caso “esse empréstimo lhe seja retirado pela nova via de comunicação e estrada no Ambude, essa sua importancia ficticia ficará reduzida a minimas proporções”. Ademais, aventava a hipótese de que, como o comércio cajapioense dependia “dessa circumstancia fortuita e outras cauzas occultas, necessariamente desaparecerá com a cessação dessas mesmas causas que, hoje, fazem sua prosperidade”<sup>206</sup>.

Enquanto Cajapió e São Bento digladiavam-se seguidamente, por meio de invectivas tendentes a afirmar a maior importância de um porto sobre o outro, no que tange a servir qualitativa e quantitativamente aos habitantes de cada um desses municípios e do entorno imediato, o povoado de São João, no município de São Vicente Ferrer, se apresentava, progressivamente, como um lugar com grande probabilidade de vir a se

---

<sup>206</sup> Pacotilha, 18 de novembro de 1908, p. 2.

transformar num centro dinâmico no território vicentino. Essa projeção em muito se devia ao fato de a ponta de São João onde estava situada a povoação de mesmo nome ser um lugar a partir do qual era possível organizar fluxos de comunicação com o mundo exterior, por meio de acesso regular ao fundo sul da baía de São Marcos, por meio do porto de Ambude. De fato, essa referência portuária, desde o início do século XX, passara a ser uma conexão e um lugar de atracação permanente e transitória de embarcações oriundas de São Luís e de outros portos situados no entorno das baías de São Marcos e de São José e dos vales dos rios Pindaré, Mearim e Grajaú, além de outras vindas de portos mais distantes situados nos litorais nordeste e oeste maranhense.

A esse respeito, na década de 1920, em artigo intitulado *Cidade nascente*, publicado no jornal *Folha do Povo*, Arimathea Cysne registrou que, após sete anos, revisitara o povoado de São João, revendo “antigos conhecidos, que são os mesmos amigos generosos e bons”. Contudo, expressou a constatação de que somente “o lugar não é o mesmo; tão grande é o adiantamento que se nota em tudo, tão grande é o florescente progresso daquele nucleo de homens de vontade”. Para esse articulista, a povoação passava por sensíveis transformações urbanas, por “agradáveis surpresas”, de tal sorte que os “matos de outr’ora abriram-se em casas, em esboços de ruas e miniaturas de praças”, afora outros indicadores por ele identificados, como “uma capelinha, um pequeno mercado, dois projetos para escola e cadeia”, sem contar a possibilidade de cometimentos privados que poderiam ser realizados por intermédio de “planos facilmente exequíveis de construcções e melhoramentos particulares”. Além dessas ocorrências de tipo urbano, o jornalista registrou a existência de “uma bem arranjada barbearia e um optimo barbeiro”, que o livrara de realizar uma difícil jornada, qual seja “uma viagem de barco á capital, para fazer a barba e o cabelo”<sup>207</sup>.

Por outra via, Cysne assinalou mais registros dignos de referência. Num deles, quando mencionou a vacinação contra a varíola realizada “na casa do dentista”, que prevenira a invasão dessa doença “no meio daquela população, já tão densa, mas tão desprevenida”, Cysne contabilizara graus de progresso naquele lugar, consistente no fato de que já “havia na terra vaccina e dentista”. Outro indicador por ele manejado, dizia respeito à avaliação procedida em razão da visita noturna que recebeu “da philarmônica, bem organizada orchestra sob a batuta do intelligente e hábil maestro Alamiro, que é primoroso compositor”. A dita orchestra foi acompanhada por “um rancho de rapazes e

---

<sup>207</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

meninas bonitas e dansadeiras, que traziam o plano concertado de dansarem enquanto se me faziam a visita”. O conjunto que se apresentou era composto por moças e rapazes representantes das famílias consideradas as mais destacadas daquela “*Cidade nascente*”. Dentre as meninas, se destacavam a “elegância e as graças das senhoritas Zefinha, Venancia, Dalena, Benedicta e Jamocy, além de outras cujos nomes me escapam”. No que tange aos rapazes, o registro dava conta de que “eram os membros da Sociedade Dramatica de S. João”. Essa instituição reunia a “mocidade esperançosa, progressista, finos commerciantes, amigos do engrandecimento material e moral da sua querida terra”, podendo ser citados desse universo “os nomes de Xavico e José Serra, Milton, Nelson, Satú Marques e Acrisio Figueiredo”. Quanto a este último, Cysne já o qualificava como uma figura com nome feito na terra natal “e nas comarcas circumvizinhas, como o habilissimo advogado ultimamente provisionado para as lides forenses de todo o Estado”<sup>208</sup>.

Durante a semana em que esteve hospedado na jovem povoação joanina, Arimathea Cysne objetivou fixar sua atenção nos mais variados aspectos da vida local, de modo a compreender a extensão dos “surtos que estão tomando vários ramos da riqueza publica”. Desse modo, em áreas territoriais localizadas nas proximidades da povoação de São João, no que concerne ao âmbito da “industria açucareira, tem dois principaes e maiores centros de producção – o afamado engenho S. Caetano - e o do Major Francisco Araujo, um dos homens mais trabalhadores e empreendedores que já me foi dado ver”. Por outro prisma, o articulista dedicou seu exame aos progressos que conquistava o comércio regional, constatando que esse ramo se apresentava cada dia mais fortalecido com a operação de várias casas comerciais como as de “Salustiano Serra, Clodomir Costa, José Maria dos Santos Jacintho, Tolentino Serra, Anthero Costa, Pedro Castro, Manoel Costa, Simão Soares e outros”. Por essas considerações, Arimathea Cysne concluiu sua apreciação, enfatizando que esses indicadores de movimentação progressista estavam “preparando alli uma próspera cidade de muito próximo futuro”<sup>209</sup>.

De modo a consubstanciar as premissas de que partia para avalizar os sinais de prosperidade de que gozava a povoação de São João, o articulista indicou duas vantagens competitivas tidas como sustentáculos da onda progressista que fortalecia aquele povoado: uma estrada carroçável e uma vala, que se articulavam no ambiente mais oriental daquele povoado – a ponta. Mesmo incipientes, esses equipamentos viários,

---

<sup>208</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>209</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.



terrestre e fluvial, proporcionavam credenciais positivas de possibilidades de conexão externa<sup>210</sup>.

Por um lado, a florescente povoação de São João Batista era favorecida por ter se tornado progressivamente o lugar, por excelência, para onde convergiam os principais frutos das terras situadas nos mais distantes territórios ocidentais vicentinos, pois nela desembocava “uma estrada carroçavel de longa penetração”, que articulava, por meio de uma extensa teia de estradas menores, os ubérrimos e proficientes centros de produção agrícola situados nesses territórios e nos do entorno mais próximo<sup>211</sup>.

Por outro lado, tendo em consideração que a povoação de São João se constituía como “o melhor districto de São Vicente Ferrer”, a “melhor promessa” e “a mais segura esperança” do jovem núcleo urbano era “incontestavelmente, a vala de quase 10 Km, aberta desde alli até o porto do Ambude, vala que dá acesso a lanchas e barcos, pondo S. João em communição directa com a Capital e com os municipios vizinhos”<sup>212</sup>.

Uma vez escavada a vala e posta à serventia pública, essa importante e estratégica via de comunicação regional foi saudada pelos mais amplos segmentos da população local com muita euforia, “com grandes regosijos”, regada “a vinho e cerveja, tiquira e foguetes”. E não era sem razão o contentamento daquela população, pois que objetivamente era testemunhada a entrada pela vala da primeira embarcação a vela jamais vista naqueles confins, “o barco S. João”, cuja façanha foi comandada pelo “hábil mestre Marcelino Araujo”. Estava aberto um trajeto fluvial que frutificou como um dos mais importantes estuários das riquezas geradas no ambiente territorial vicentino e potencializou o papel da povoação de São João Batista. Além disso, como consignou o articulista, circular por essa obra viária atendia a outros interesses humanos, como os estéticos, visto que “a viagem pela vala é cheia de poesia”. Essa era a constatação de quem já a havia feito em duas ocasiões. Em sua avaliação, trafegar pela vala era uma experiência bucólica como costumavam ser muitas das “viagens por agua no interior das terras em planícies horizontaes”, comparáveis com aquelas que eram realizadas em meio aos “canaes da Hollanda”<sup>213</sup>.

Considerando esse conjunto de indicadores favoráveis à jovem povoação, Arimathea Cysne acreditava que não estaria longe o período em que a aquele distrito

---

<sup>210</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>211</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>212</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>213</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

vicentino suplantara a sede municipal e reivindicaria foros emancipatórios. Com efeito, o articulista pregava: “Não é preciso ser profeta, para afirmar que em poucos annos ou S. João absorverá completamente S. Vicente, o que já está começando a fazer, ou separar-se-á da velha metrópole”<sup>214</sup>.

Cysne advogava que o successo desse processo de fortalecimento da povoação de São João Batista, que “de um nada que era aquillo há dez annos”, se devia aos “esforços conjugados de dois homens de juízo, de vontade e de honradez”, atuantes no cenário vicentino a partir aquele lugar: “o major Raymundo Marques Figueirêdo – o mais rico proprietário do lugar, em cujas terras se acha encravada a povoação, e o cel. José Maria de Araujo – o maior industrial e commerciante”. Por essa época, tais figuras referenciais no universo vicentino atuavam em campos distintos no ordenamento político maranhense<sup>215</sup>.

Na avaliação de Cysne, José Maria de Araújo gozava “na capital de todo o prestigio de chefe situacionista”, da mesma forma que no âmbito municipal recebia “todo o acatamento com que sabe o povo venerar um administrador honesto e generoso”. Ele teria se constituído como “um chefe sem prepotências, uma auctoridade respeitadora da justiça e do direito”, razão pela qual era tido como “um dos raros homens que tem constantemente tratado os dinheiros públicos sem se azinhar as mãos”<sup>216</sup>.

Quanto ao major Raimundo Marques Figueiredo, este se constituía como “o chefe da opposição”, posição essa que teria exercido com exação e razoabilidade. Com uma atuação assim construída e conceituada, essa liderança se orgulhava “de ter sido em máxima parte o mestre das virtudes cívicas e da honorabilidade do seu adversário politico e grande amigo particular”, registrando, sempre que possível, ter sido o adversário “seu discípulo em politica, seu parente de sangue e de alma, seu irmão e seu igual pelos egrégios dotes sociaes e civis, e pelo culto á honra e á honestidade cívica”<sup>217</sup>.

O jornalista atribuía a esses homens o papel de demiurgos, posto que atuavam complementarmente com “o mesmo firme fim e têm o mesmo ideal”, com o propósito de contribuírem para a perenidade da prosperidade do lugar materno de ambos. Se por um lado “José Maria abre canaes e estradas, e compra tudo o que se lhe apresenta no porto ‘para fazer a cidade commerciante’, trafegando por outras vias, o major “Figueirêdo,

---

<sup>214</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>215</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>216</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>217</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

edifica a capella e chama o vigário e ralha e brada e prega e protesta contra os ladrões e velhacos – ‘para fazer a cidade virtuosa’. Em outras palavras, cada qual desses personagens contribuía com melhoramentos materiais, para a ereção da “cidade comerciante”, e com melhoramentos morais, para a construção da “cidade virtuosa”<sup>218</sup>.

Sem embargo, o porto do Ambude foi se transformando progressivamente em privilegiada referência portuária na costa vicentina, mais ou menos bem próxima e logo abaixo da entrada para o porto de Cajapió e nas proximidades estuarinas do rio Mearim. Assim, o referido porto foi passando a acolher demandas náuticas de toda sorte, a exemplo das viagens de recreio motivadas por interesses específicos, como aquela realizada com destino a São João, isto é, ao porto do Ambude, que foi noticiada pelo jornal *Folha do Povo*: “O veloz e confortavel rebocador ‘S. José’, partirá no dia 18 do corrente, ás 15 horas, conduzindo as pessoas que quizerem assistir a esplendida festa que ali se celebra e regressando no dia 20 pela manhã. Passagens a bordo”<sup>219</sup>.

Pouco mais de um ano depois, o jornal *O Cruzeiro*, de 8 de janeiro de 1928, dava publicidade a um anúncio, registrando que se encontrava ancorado no porto da Raposa, no município de São Vicente Ferrer, à margem do igarapé do Ambude, o rebocador São José, em viagem de recreio, com regresso previsto para o dia seguinte. Vale mencionar: esse é o registro pioneiro na imprensa acerca do porto da Raposa como serventia náutica para embarcações motorizadas em demanda ao território vicentino<sup>220</sup>. Tal como noticiou o mesmo jornal, uma semana depois, para além das viagens de recreio, já ocorriam viagens com alguma regularidade para aquelas paragens. Conforme foi registrado nesse periódico, “seguiram de S. João na lancha de segunda feira ultima com destino á capital, as senhoritas Erondine Costa, Anna Ferreira, Filiseolina Missa, Mundiquinha Missa e dois sobrinhos menores”<sup>221</sup>.

Dois meses depois, nova publicação consignava a movimentação das senhoras “Mariana Filgueiras de Menezes Berredo, Lourença de Mattos Arouche, e as senhoritas Zuleide e Obede Arouche”. Elas eram passageiras da lancha São José, que partira do porto antes mencionado em direção a São Luís, onde embarcariam para o termo da viagem, a cidade do Rio de Janeiro. Além delas, compunham a lotação dessa lancha, mais dez passageiros, casais com filhos e avulsos, em viagem cujo destino final também era a

---

<sup>218</sup> Folha do Povo, 1 de novembro de 1926, p. 2.

<sup>219</sup> Folha do Povo, 17 de dezembro de 1926, p. 3.

<sup>220</sup> O Cruzeiro, 8 de janeiro de 1928, p. 4.

<sup>221</sup> O Cruzeiro, 15 de janeiro de 1928, p. 8.

capital maranhense, dentre os quais foi possível a identificação de alguns dos principais comerciantes vicentinos, como os irmãos José Filgueiras de Campos e José Albino de Campos. Entrementes, dez dias depois foi anotado o retorno desses passageiros para seus destinos residenciais. Como vários outros semelhantes, esse registro permite asseverar que, progressivamente, a região vinha sendo conectada a fluxos ordinários de circulação de passageiros e de cargas, principalmente aqueles cuja matriz era o porto de São Luís<sup>222</sup>.

A escavação da estratégica vala, que permitia ligação fluente com o porto do Ambude, de que tratou Arimathea Cysne, dois anos antes, na *Folha do Povo*, também foi objeto de matéria estampada em *O Cruzeiro*, sob o título *A Valla de São João*. Agora, o registro jornalístico deu ênfase à administração vicentina do coronel José Maria de Araújo, que capitaneava várias obras de sua gestão, principalmente aquela que tinha por finalidade a “abertura da valla ligando S. João á costa”, isto é, literalmente a construção de um canal de conexão com o mundo exterior. Com efeito, a construção da vala era uma obra que vinha sendo perpetrada desde “annos anteriores” e fortalecia a crença da gerência municipal e de habitantes vicentinos de “que uma vez aberta toda a valla” estariam abertas as condições de possibilidades para que as águas, em abundância, permitissem o trânsito de embarcações maiores “até ao povoado acima referido, nem só na estação invernososa, como também na secca, terminando destarte S. João num excellente porto de embarque e desembarque em qualquer época do anno”<sup>223</sup>.

Segundo raciocinava José Maria de Araújo, a concentração de esforços no sentido de ser concluída a construção da vala redundaria “num imenso benneficio para o nosso municipio que até hoje se tem servido de portos alheios para realizar seu inter cambio com a capital”. Aliás, a necessidade de utilizar portos estabelecidos em outros municípios, mesmo aqueles em condições precárias, era uma questão recorrente nos enunciados de autoridades, de produtores e de pessoas em trânsito, pois haveriam de cumprir jornadas extenuantes para conseguir partilhar transporte em direção à capital ou de torna viagem. Então, com o intuito de abreviar o tempo de conclusão de tais obras, o dirigente municipal, “com aquella boa vontade e energia que todos lhe reconhecem, metteu mãos em desembro ultimo, proseguindo na escavação da valla”, de modo que era possível constatar àquela altura que o “serviço já se encontra bastante adiantado e ficará terminado até ao fim deste mez se as chuvas permitirem”. Todavia, dada a proximidade da estação chuvosa, era provável que a equipe de trabalho fosse obrigada a definir-se pela

---

<sup>222</sup> O Cruzeiro, 4 de março de 1928, p. 32.

<sup>223</sup> O Cruzeiro, 8 de janeiro de 1928, p. 1.

“suspensão dos trabalhos de escavação, como parece, em virtude das chuvas que hão cahido nestes ultimos dias”. Nesse caso, a aposta recaía sobre o trabalho da natureza, posto que, como restava um “pequeno trecho ainda por escavar, se encarregue as proprias aguas pluviais auxiliadas pelas marés”. Assim, vencidas essas adversidades, a perspectiva que se desenhava era de “que vamos ter, em breve, um excelente porto, em território do municipio”<sup>224</sup>.

Na mesma data, o jornal vicentino reproduziu um telegrama dirigido ao coronel José Maria de Araújo, pelo presidente do Estado do Maranhão, comandante José Maria Magalhães de Almeida<sup>225</sup>, por meio do qual a autoridade estadual congratulava-se com a chefia da municipalidade pela iminente inauguração de “importante melhoramento pedindo me represente acto inauguração estrada”. Na oportunidade, o presidente registrava no mesmo documento os preitos de agradecimento pela gentileza do convite, bem como as escusas necessárias em virtude da impossibilidade do comparecimento. Àquela altura, o presidente informava estar inteiramente envolvido com a organização dos dados constitutivos da mensagem que em pouco tempo apresentaria ao Legislativo maranhense. A estrada em questão, que estava em vias de ser inaugurada, ligava a sede municipal, São Vicente Ferrer, ao povoado São João Batista. Todavia, como ficou consignado pelo periódico vicentino, a inauguração pretendida não ocorreu como estava programada, em decorrência de adversidades muito comuns no início de cada ano na Baixada Maranhense, para a ereção das obras de arte necessárias à consecução de uma estrada de rodagem. Assim é que, “devido as chuvas não terem permitido terminar-se a ponte que se está construindo sobre o Igarapé Monteiro, deixou de ser inaugurada hontem”<sup>226</sup>. Aliás, a ocorrência das chuvas foi objeto de registro em pequeno trecho inserido em outra página desse jornal, por meio do qual fica-se inteirado de que nessa quadra temporal “teem cahido ultimamente neste municipio, copiosas chuvas, de que muito carecia já a lavoira e a criação. Os lavradores e creadores estão, por esse motivo, bastante animados”. Em virtude do teor do texto, consignando a carência das chuvas manifestada por integrantes dos segmentos produtores, provavelmente, muitos dos munícipes, que operavam nos ramos agrícola e pecuarista, teriam experimentado rigorosa seca no ano anterior. Esse talvez fosse o caso de um potentado local, o senhor “Clodomir Costa, abastado commerciante residente no povoado S. João, deste municipio”, que

---

<sup>224</sup> O Cruzeiro, 8 de janeiro de 1928, p. 1.

<sup>225</sup> José Maria Magalhães de Almeida governou o Maranhão de 1926 a 1930.

<sup>226</sup> O Cruzeiro, 8 de janeiro de 1928, p. 1.

também atuava como destacado agricultor, cuja efeméride natalícia, dia 3 de janeiro, foi registrada pelo jornal<sup>227</sup>.

A estrada antes mencionada se constituía como uma importante obra para a serventia dos interesses da municipalidade vicentina. Ao fim e ao cabo, essa via de comunicação recentemente aberta cumpria a função de articular os dois maiores aglomerados urbanos municipais. Era para eles que convergia a maior parte da riqueza em circulação no município, tanto aqueles de origem local quanto aqueles oriundos de outras matrizes produtoras. A sede municipal e o povoado de São João Batista se apresentavam, cada vez mais, como os maiores nichos gregários com vocação urbana, o que lhes permitia se transformarem progressivamente em polos de articulação de uma ampla rede de localidades menores, devotadas a vocações agrícolas, pecuaristas e extrativistas, espalhadas pelo território do município e pelo seu entorno mais imediato<sup>228</sup>. Logo no primeiro dia de 1928, ao assumir a chefia da municipalidade, em nota, o prefeito Raimundo Jesus de Sousa prometia satisfazer, “na medida do possível, as legítimas aspirações do povo vicentino”, para o que esperava ser coadjuvado por “todos os seus munícipes”. Conforme se apresentava o prefeito, ele propugnava que seu governo seria uma “luta continuada pelo progresso, engrandecimento material e moral do município”. Para tanto, esperava ser coadjuvado por “todos os seus munícipes”<sup>229</sup>.

Ao noticiar a transferência do tenente José Augusto de Souza, que passaria a atuar como delegado de polícia no município de Godofredo Viana, o jornal *O Cruzeiro* assinalou a denodada atividade desse militar ao longo do período de mais de dois anos em que ele serviu em São Vicente Ferrer. Em outras palavras, quando esse oficial residiu em São Vicente Ferrer, por mais de dois anos, “o brioso e inteligente militar” teria emprestado a “S. Vicente o melhor das suas energias e da sua nunca desmentida boa vontade por tudo quanto interessava o progresso do nosso município”. As notícias a respeito desse servidor militar o projetaram quase sempre como alguém que esteve constantemente “ao lado dos que, durante aquelle periodo, algo fizeram pelo engrandecimento material e moral deste torrão”. Por conta do denodo de sua atuação, “nunca se lhe conheceu esmorecimentos”. A atuação do tenente em terras vicentinas foi atestada pelo jornal durante a construção da “estrada recentemente aberta entre esta villa e o povoado S. João”. Em grande medida, a consecução dessa necessária e estratégica

---

<sup>227</sup> O Cruzeiro, 8 de janeiro de 1928, p. 4.

<sup>228</sup> O Cruzeiro, 8 de janeiro de 1928, p. 1.

<sup>229</sup> O Cruzeiro, 28 de janeiro de 1928, p. 3.

obra deveria ser creditada como “um producto do trabalho do distincto official em collaboração com o esforço tambem dispendido pelo cel. José Maria de Araujo”<sup>230</sup>.

A proposição de luta constante pela modificação positiva de indicadores municipais a que se referia o prefeito talvez levasse em consideração a necessidade inadiável de ser coberta “uma das mais importantes lacunas de que se rescente esta localidade”, qual seja, “sem duvida, a de não possuir uma pharmacia”. Esse era um equipamento urbano de primeira ordem, de que se necessitava um “nucleo de população já bastante avultada como S. Vicente”. Posto que imprescindível, “a ausencia de um estabelecimento onde pudéssemos adquirir os medicamentos de que a cada passo necessitamos”, configuraria um atraso injustificável. Logo, a continuidade dessa carência “constitue, com efeito, uma falta tão grave, que, para sanal-a, todos os que aqui residem, deviam recorrer”. O raciocínio esposado pela editoria do jornal estava embasado no fato de que os cuidados com a saúde deveriam estar em primazia dentre aquelas “utilidades de que carecemos para o conforto dos nossos lares”<sup>231</sup>.

Para além do fim último, a organização de um estabelecimento farmacêutico em São Vicente Ferrer visava a correção da anomalia consistente na “dolorosa contingencia em que nos encontramos, de ter de mandar á São Bento toda vez que necessitamos do mais insignificante remedio”. Assim, como inexistia tal utilidade, não seria possível desfrutar do conforto decorrente, obrigando a enfermos e eventuais propugnadores de terapêuticas preventivas a deslocamentos inconvenientes em direção a centros um pouco mais adiantados, como São Bento. Deslocamentos para a aquisição de medicamentos, como os mencionados, também se verificavam quando uma parcela de vicentinos, principalmente domiciliados nas áreas situadas ao norte e a nordeste do município, carecia de realizar alguma viagem com destino à capital estadual. Quando essa se apresentava como a definição de viagem, o trajeto utilizado era aquele que tinha São Bento como passagem obrigatória, em busca do porto de embarque em vapores, barcos e lanchas, que operavam após a Vala do Conduru<sup>232</sup>.

A proposição do periódico vicentino era simples e direta: não havia dúvida quanto à responsabilidade pela resolução do problema, pois às lideranças locais competia a adoção de medidas tendentes a “remediar esse mal promovendo meios de attrahir para esta villa um pharmaceutico diplomado ou mesmo pratico que aqui venha se estabelecer

---

<sup>230</sup> O Cruzeiro, 4 de março de 1928, p. 29.

<sup>231</sup> O Cruzeiro, 15 de janeiro de 1928, p. 7.

<sup>232</sup> O Cruzeiro, 15 de janeiro de 1928, p. 7.

com pharmacia”. Por essa razão, a editoria do jornal concordava ser de muito bom alvitre político “a câmara [votar] uma lei concedendo izenção de impostos municipaes, durante um determinado praso”, de modo que fosse incentivada a “primeira pharmacia que se estabelecer nesta localidade”<sup>233</sup>.

Por essa época, ainda se reportando à área de saúde, o jornal noticiava sucessos conquistados pelo médico e “nosso talentoso conterrâneo Cypriano Gomes dos Santos, digno irmão dos srs. Guilherme, Antonio e Benicio Gomes dos Santos, abastados fasendeiros neste municipio”, com propriedades em torno das localidades de Morros e do Moitinho, em campos situados na área leste vicentina, em distância relativamente próximas aos portos da Raposa e do Ambude, pela ordem<sup>234</sup>.

Conforme foi publicado pelo jornal *O Cruzeiro*, no início do exercício fiscal de 1928, e com base na Lei nº 28, de 21 de maio de 1927, a prefeitura municipal de São Vicente Ferrer baixou uma portaria, disciplinando, em âmbito municipal, o transporte de gêneros por via fluvial e terrestre, bem como os requisitos para a cobrança de imposto devido sobre a criação de gado<sup>235</sup>.

No primeiro caso, o poder público municipal estipulava a obrigação a quaisquer comandantes ou mestres de embarcações que efetuassem carregamentos em portos municipais para outros destinos, inclusive e principalmente para o da capital, de “fornecer uma relação do dito carregamento, com especificação dos artigos, qualidade, volumes, marcas e firmas dos exportadores, e a declarar a quem são consignados, ao respectivo fiscal”. Quando alguém fosse flagrado em situação de descumprimento dessa normativa, o infrator ficava sujeito à penalidade de multa no valor de 50\$000 (cinquenta mil réis). Penalidade semelhante, no valor de 10\$000 (dez mil réis), deveria ser aplicada para a ocorrência de infração praticada por carreiros e canoieiros, quando fosse constatado que estavam transportando “carga deste municipio para outros, sem que esteja despachada nesta repartição ou em suas agencias”<sup>236</sup>.

A previsão legal era de que o imposto deveria ser recolhido “a bocca do cofre, na ocasião do embarque do genero á exportar”. Qualquer gênero em trânsito na condição de ilegalidade ficava sujeito a ser apreendido, devendo o imposto devido ser recolhido em dobro pelo seu proprietário ou pelo transportador. Ademais, o montante dos gêneros

---

<sup>233</sup> O Cruzeiro, 15 de janeiro de 1928, p. 7.

<sup>234</sup> O Cruzeiro, 15 de janeiro de 1928, p. 7.

<sup>235</sup> O Cruzeiro, 5 de fevereiro de 1928, p. 14/15.

<sup>236</sup> O Cruzeiro, 5 de fevereiro de 1928, p. 14/15.



apreendidos por infração motivada pelo não pagamento do imposto seria vendido em hasta pública, desde que fosse ultrapassado o prazo de cinco dias da apreensão e “o interessado ou interessados não se quitarem com a fazenda municipal”, devendo ser observada a prescrição da legislação estadual no que se referia às vendas em leilão<sup>237</sup>.

A normativa municipal também regulamentava a cobrança de imposto sobre a atividade pecuarista. Com efeito, para a promoção da arrecadação do imposto incidente sobre a criação de gado ficou estabelecida a equiparação dessa obrigação tributária com o imposto sobre indústrias e profissões, no que concerne ao lançamento, ao período de pagamento durante o ano, os prazos e eventuais multas. Dessa sorte, para o efetivo cumprimento da norma, imediatamente após a ferra, constituía responsabilidade de cada criador a confecção e a entrega de mapas à secretaria da Prefeitura, no qual deveria constar o quantitativo de crias existentes em sua propriedade. Uma vez lançado em documento municipal apropriado, esse lançamento passava a constituir a base de cálculo do imposto devido pelo segmento dos criadores. Devidamente cumprida pelos criadores, a providência de oferecer os referidos mapas à administração municipal eliminava a possibilidade de serem efetuadas cobranças originadas de lançamentos feitos por arbitramento. Para o caso de descumprimento de apresentação do mapa, a única possibilidade de o criador ficar isento dessa obrigação ocorria na hipótese de ele convidar o fiscal geral do município para acompanhar a realização da ferra, oportunidade em que esse servidor municipal atestava a quantidade de crias componentes do rebanho daquele proprietário<sup>238</sup>.

Nessa conjuntura, o Tesouro Público do Estado desenvolvia uma alentada movimentação fiscalizatória, orientando as coletorias estaduais a serem diligentes quanto à promoção da exação fiscal na sua inteireza. Se reportando ao caso do município de São Vicente Ferrer, a recomendação era de que a coletoria “em hypothese alguma consinta que saiam generos de producção do estado, deste municipio, sem haverem pago o respectivo imposto de producção e consumo”. Dessa orientação ficavam de fora apenas os dois produtos de maior impacto na pauta de exportações: o côco babaçu e o algodão<sup>239</sup>.

Nessa época, *O Cruzeiro* dava expansão a notícias originárias de São Luís, cuja praça comercial experimentava um clima agitado e de incertezas, em decorrência do “pedido de concordata de uma das suas melhores firmas = Cunha & Cia. = ainda em dias

---

<sup>237</sup> O Cruzeiro, 5 de fevereiro de 1928, p. 14/15.

<sup>238</sup> O Cruzeiro, 5 de fevereiro de 1928, p. 14/15.

<sup>239</sup> O Cruzeiro, 12 de fevereiro de 1928, p. 17.

do ano passado”. Considerando o porte dessa casa comercial, tal pedido “surpreendeu sobretudo o publico, nem só no nosso Estado como em todo o paiz e até no estrangeiro”. E não deveria ser de outro modo, tendo em vista que “a firma concordataria mantinha vultuosas tranzações em diversas praças como as de Londres, New York”, entre outras pelo mundo europeu e americanos, por exemplo<sup>240</sup>.

Em verdade, essa matéria repercutiu a concordata de Cunha & Cia para adicionar mais um percalço no ambiente negocial de São Luís. Com efeito, quando estava quase atenuado o impacto da mencionada concordata em meio ao mundo comercial da capital, com repercussão em municípios do interior do estado, como São Vicente Ferrer, agora um novo caso abalava ambiente comercial maranhense, consistente no pedido de falência de outra grande firma ludovicense. Esse foi o caso de “Almeida, Neves e Cia. Limitada”, que, ao requerer sua falência, declarava “um passivo montante em oito mil contos de reis”. O assombro maior do mercado ao melindroso evento se devia não só à massa de capitais envolvida, mas também à composição societária da firma em processo de falência, que era “formada de elementos importantes de outras firmas notaveis da mesma praça, como Eduardo Burnett e Carlos Neves, além dos irmãos Almeida”<sup>241</sup>.

Essas movimentações negativas de firmas na praça de São Luís, pelo grau de conexões de além-mar e continentais, concorriam para afastar da capital estadual o conceito de cidade “pacata e sempre acreditada praça do Maranhão, de hábitos tão honestos”, posto que, após esse turbilhão de pautas negativas, “vio se enredada em acontecimentos de tanto vulto, como agora”. No caso de Almeida, Neves e Cia. Limitada, a firma chegou à situação de decretação de falência muito em decorrência dos desarranjos negociais em que se envolveram os irmãos Almeida, que encontraram no Judiciário o lugar adequado para dirimir as pendências que cada parte alegava ser de responsabilidade da outra. Assim, de processo em processo, movido por este ou por aquele irmão, a firma não suportou e ruiu, vindo também a trilhar por caminhos legais previstos para a mitigação e eventual resolução de estados de deterioração evidente de relações negociais como essas. Na verdade, essa situação melindrosa arrastou para o foro de São Luís um considerável conjunto de outros atores envolvidos pelos percalços dos irmãos Almeida, com quem tinham relações. Nesse sentido, “o proprio gerente do Banco do Brasil não

---

<sup>240</sup> O Cruzeiro, 19 de fevereiro de 1928, p. 21.

<sup>241</sup> O Cruzeiro, 19 de fevereiro de 1928, p. 21.

escapou, bem como ‘O Imparcial’, que está sendo chamado a juízo pelo sr. Marcelino Junior”<sup>242</sup>.

Em suma, aquela era uma quadra temporal “das derrocadas commerciaes e dos processos”. Esse cenário de beligerância ostensiva oriunda do mundo comercial, a povoar o ambiente do Judiciário, movimentava fortemente o mercado de trabalho advocatício, de tal sorte que “em São Luiz não há advogado desoccupado. Todos foram chamados á prestar serviços na lucta. Não sabemos”. A prospecção mais alvissareira que augurava o jornal vicentino era rogar a “Deus que acontecimentos mais importantes não caíam ainda sobre a velha praça outrora tão calma e laboriosa”, visto que poderiam impactar fortemente a pequena praça vicentina, cujo funcionamento estava visceralmente atrelado à praça ludovicense<sup>243</sup>.

A taxaço municipal sobre a produço pecuarista era contemporânea do debate por meio das páginas de *O Cruzeiro* acerca da pertinência ou não da “creação de gado bovino em nosso municipio”, visto ser ela considerada “a mais resumida possível”, o que contribuía para ser muito presente a crença de que São Vicente Ferrer fosse “o que conta menor numero de creadores”, considerando o conjunto das municipalidades maranhenses. Duas perguntas assomavam no cenário: “Porque será” que o município vicentino ostentava essa posição? Era possível pensar que “o gado bovino não será criação lucrativa?” A resposta recorrente era sim: a atividade criatória de bovinos se constituía em ramo com rentabilidade comprovada. Sem embargo, uma constataço muito presente no cotidiano da pecuária praticada nos campos vicentinos dava conta de que naquela conjuntura “teem os nossos creadores sofrido alguns prejuisos motivados pelos males de que ultimamente tem sido atacada a criação”. Todavia, a defesa recorrente feita pelo jornal era o estímulo ao não esmorecimento daqueles que labutavam nesse ramo produtivo. Ao contrário, “onde se perde o objecto, é lá justamente que se procura”. Urgia, pois, o desempenho de ações tendentes a identificar, neutralizar e superar os males, para que a pecuária se fortalecesse e perdurasse cumprindo o seu papel<sup>244</sup>.

A queima dos campos em tempos de estiagem era um dos males amplamente denunciados, pois que se configurava como “o maior mal de que é atacado o nosso gado”. A soluço mais imediata apontada recaía sobre a promulgaço de uma normativa criminalizando essa prática contraproducente e nociva, muito utilizada pelas populaço

---

<sup>242</sup> *O Cruzeiro*, 19 de fevereiro de 1928, p. 21.

<sup>243</sup> *O Cruzeiro*, 19 de fevereiro de 1928, p. 21.

<sup>244</sup> *O Cruzeiro*, 19 de fevereiro de 1928, p. 15.

habitantes nas áreas campesinas. A questão era coadunar necessidades contemporâneas com costumes arraigados na prática cotidiana daqueles campeiros<sup>245</sup>.

Vários artigos versando sobre a produção agrária da Baixada e, particularmente, de São Vicente Ferrer, como a do algodão, eram objeto de preocupação constante tanto do comércio da capital quanto do governo. Esse estado de coisas decorria da ineficiência com que eram selecionados os produtos agrícolas, os quais, na generalidade, em virtude da má qualidade deles, via de regra, resultante da inépcia de grande parte dos próprios lavradores, sofriam corriqueiros revezes de mercado, sendo em muitos momentos “mal cotados ou refugados pelos mercados consumidores”. O algodão vicentino, objeto de exportação, nem sempre era ensacado em obediência às melhores práticas observadas nessa área. Era comum a adoção de práticas que visavam ludibriar os compradores intermediários ou definitivos, as quais consistiam na mistura criminosa de corpos estranhos ao algodão, para a composição da saca, de modo a, aumentando o peso, auferir maiores faixas de lucro. O reflexo dessas práticas condenáveis era traduzido na baixa procura do produto no mercado, que “chegou a quasi nada valer nas praças do sul, para onde era exportado em alta escala”<sup>246</sup>.

A perspectiva era de que a providência adotada pela administração pública estadual, ao constituir um “serviço de classificação do ouro branco”, em São Luís, viesse a ser cada vez mais vitoriosa, considerando que após esse cometimento “a fraude diminuiu consideravelmente ou quasi desapareceu, dando isso azo a que o algodão maranhense melhorasse de cotação”. O problema naquela conjuntura era que a prática desonesta também avassalava outros ramos da produção agrícola. Com efeito, os mais variados gêneros oriundos da sementeira vicentina “chegavam, por via de regra, ao mercado a que se destinava a ser consumido, em condições de muita inferioridade aos dos demais centros produtores”. Esse comportamento comercial nefasto acabara por nutrir “a geral desconfiança com que ainda hoje são recebidos os cereaes maranhenses nas praças extranhas”. Logo, tais irregularidades alimentavam uma problemática altamente prejudicial “aos nossos creditos e aos nossos interesses economicos e financeiros”, as quais careciam de ser sanadas com brevidade<sup>247</sup>.

Assim, não era sem razão que o poder público, em parceria com o comércio de São Luís, alvitrasse a utilização dos meios julgados mais adequados para a promoção de

---

<sup>245</sup> O Cruzeiro, 19 de fevereiro de 1928, p. 15.

<sup>246</sup> O Cruzeiro, 13 de março de 1928, p. 28.

<sup>247</sup> O Cruzeiro, 13 de março de 1928, p. 28.

incentivos à lavoura e ao comércio do interior, de modo que tais ramos se transformassem nos “primeiros a algo fazerem pela reabilitação dos nossos productos”. No que concerne à orientação mais adequada em relação à lavoura era que este ramo devesse procurar “servir-se apenas de sementes selecionadas”. A postura direcionada ao comércio interiorano pressupunha que este atuasse sistematicamente no sentido de isolar quaisquer negócios “com cereaes já deteriorados ou que já tenham sido misturados a substancias extranhas com o intuito de augmentar o peso”<sup>248</sup>.

Segundo a manifestação editorial do jornal, essas não se constituíam práticas nefastas amplamente arraigadas em terras vicentinas, na qual a maioria dos “comerciantes e lavradores primam pela honestidade com que exercem sua nobre profissão”. Todavia, no universo dos lavradores existiam aqueles que careciam de ser censurados com alguma veemência, pelo inveterado “costume que teem de fazer a colheita do arroz antes do devido tempo e não o secar convenientemente”. Assim, o resultado ordinário dessa prática repugnante era, geralmente, “mofar o precioso producto, tornando-o imprestavel”. Logo, deviam todos os envolvidos adotarem medidas eficientes para que tal costume de antanho fosse erradicado, desaparecesse, “a bem dos proprios interesses da lavoira”<sup>249</sup>.

Tecendo considerações sobre a passagem de dois anos da administração do presidente Magalhães de Almeida, *O Cruzeiro* desenvolveu um editorial profundamente marcado pelo elogio aberto. Tendo por base esse entendimento, se torna inteligível a assertiva: “À vóz animadora e entusiastica do chefe do Estado foram despertando do seu longo somno as energias adormecidas da nossa gente, e uma faze laboriosa e fecunda de uteis iniciativas e de esplendidas realizações esboçou-se para logo”. Assim, segundo a avaliação do periódico, passados dois anos de governo, já era possível consignar que “estamos colhendo os fructos optimos desse movimento”. Tais frutos poderiam ser contabilizados tomando por base vários indicadores. Teria o governante desenvolvido um amplo programa de construção de estradas por frações importantes do território maranhense. Todavia, como a editoria do jornal era partidária do presidente estadual, não ficou consignado na matéria a inexistência de plano rodoviário para o território da Baixada do Maranhão, nem um metro de estrada para São Vicente Ferrer. Por outro lado, seguiu o jornal registrando que o governo teria adotado providências visando equacionar as finanças estaduais, essa, aliás, uma ação que permitia serem efetuados em dia os

---

<sup>248</sup> O Cruzeiro, 13 de março de 1928, p. 28.

<sup>249</sup> O Cruzeiro, 13 de março de 1928, p. 32.

pagamentos sob sua responsabilidade. Essas conquistas teriam proporcionado um cenário propício a estimular a confiança geral das classes conservadoras no governo. De um modo geral, o governo do comandante Magalhães de Almeida teria atuado para mitigar as dissensões políticas, de modo a criar um clima minimamente adequado de convivência com “luctas partidarias acalmadas ou extinctas”. Com esse cenário, advogava o jornal, seria possível arranjar a paz necessária, geradora de estados de tranquilidade que propiciassem graus de “tranquilidade reinando em todos os lares”. Desse modo, augurava o jornal que o governo atuasse numa “perspectiva de dias ainda melhores tingindo de rosa e oiro os nossos horizontes”<sup>250</sup>.

Dando prioridade a temáticas consequentes ao universo municipal vicentino, em matéria intitulada *Uma iniciativa louvável*, *O Cruzeiro* diagnosticou um problema que consolidava “uma das manifestações mais evidentes do atraso em que permanecem o commercio e a industria neste municipio”. Esse indicador de atraso se materializava “na circumstancia de não haver em todo o territorio de S. Vicente, um só aparelho mecanico para o beneficiamento do arroz e do algodão que produzimos”. Com efeito, tratava-se, pois, de um sério problema, visto que era aquele município um importante produtor desses produtos, mas não detinha aparato tecnológico para proceder ao beneficiamento ordinário de tais gêneros em algum lugar do seu território<sup>251</sup>.

Entrementes, em tempo próximo, no município existira um “aparelho mecanico”, que tinha por finalidade a promoção do beneficiamento do algodão, quando “o cel. José Maria de Araujo, que é incontestavelmente um espirito progressista e empreendedor, adquerio, ha tempos, um motor á explosão e uma machina para beneficiar algodão”. Esse complexo tecnológico foi instalado na povoação de “S. João, onde, ao tempo, exercia a sua proveitosa actividade”, porém, em virtude de motivações “independentes de sua vontade”, esse empreendedor foi obrigado “a abandonar a indústria nascente”<sup>252</sup>.

Em razão desse estado de inanição de recursos tecnológicos voltados, ao menos, para o processamento dos produtos mais importantes da balança comercial vicentina, “os nossos lavradores e commerciantes, quando necessitam reduzir á pluma o seu algodão, mandam-n’o para S. Bento”. Ora, essa era uma circunstância problemática para os agentes produtivos locais, pois que estes haveriam de arcar “com todas as dificuldades de

---

<sup>250</sup> O Cruzeiro, 26 de fevereiro de 1928, p. 28.

<sup>251</sup> O Cruzeiro, 4 de março de 1928, p. 29.

<sup>252</sup> O Cruzeiro, 4 de março de 1928, p. 29.

transportes”, o que contribuía grandemente para o encarecimento do “precioso producto”, dificultando-lhes atuar no mercado regional com melhores condições de possibilidades de realização de negócios vantajosos. Em cenário assim configurado, o comércio regional atuava ocupando uma “posição de inferioridade queurgia fazer desaparecer”<sup>253</sup>.

Foi em meio a esse estado de coisas que passaram a ganhar destaque a figura de José Albino Campos, que “felismente, porem, bem compreendendo a necessidade de livrar o vicentino de pagar tributo á industria sambentuense”, agindo em parceria com seu irmão José Filgueiras de Campos, “acaba de adquirir um motor Otto à explosão e duas possantes machinas destinadas a beneficiarem arroz e algodão”. O empreendimento dos irmãos vicentinos “representa, incontestavelmente, um importante elemento de progresso para a nossa terra”, a expectativa era de que viesse “abrir decerto, uma nova era para a lavoura e para o commercio deste municipio”. Com o sucesso dessa iniciativa, ficariam libertados “os nossos lavradores e commerciantes”, não teriam mais “necessidade de contractarem o beneficiamento dos seus productos em municipio extranho”, situação esta que pouparia tais proprietários de “avultadas despesas de transportes, além de prejuisos que sempre se verificavam no peso”. O jornal manifestou os mais calorosos parabéns ao comércio e à lavoura vicentinos, pois teriam muito o que ganhar “com a aquisição que acabam de fazer os irmãos Campos”<sup>254</sup>.

A conexão otimizada com o porto do Ambude era uma premência regional, era uma demanda que carecia de resolução. Então, a retificação do curso d’água que procedia da ponta de São João era uma obra de primeira ordem, visto que estruturaria um importante elo de uma cadeia com o porto litorâneo do Ambude. Além da posição privilegiada, por estar situado há poucos metros da costa, o porto do Ambude desfrutava da conveniência de as embarcações atracarem nele em qualquer estágio da maré, efetivamente abrigadas das ondas mais salientes que alcançavam o sul da baía de São Marcos. A povoação e porto do Ambude estavam localizados há poucos metros da foz do igarapé do mesmo nome, na parte sul da baía de São Marcos. O fato de o porto estar posicionado à margem desse curso d’água facilitou sobremaneira a instituição de novas conexões com localidades inseridas nas mais distintas porções do território do município de São Vicente Ferrer e do entorno, visto que ele era abastecido por águas procedentes dos campos que formatam o território vicentino e de municípios circunvizinhos, nos quais são características as inumeráveis enseadas, em que jazem estabelecidas numerosas

---

<sup>253</sup> O Cruzeiro, 4 de março de 1928, p. 29.

<sup>254</sup> O Cruzeiro, 4 de março de 1928, p. 29.

povoações, nas chamadas beiras de campo, como a povoação Ponta, também chamada Ibipeuara, sob a invocação de São João Batista.

O igarapé do Ambude proporcionou uma conexão importante e estratégica com a Ponta. Ele passou a forjar possibilidades de articulação sistemática de pessoas e de produtos em trânsito para a capital maranhense e para outros portos no estado e fora dele e vice-versa. Tendo por marco inicial o pequeno porto da Beira, a partir da Ponta de São João, foi construída uma vala retilínea, no sentido oeste/leste, cujo traçado foi se conjugar com o curso regular do igarapé, em demanda para a baía de São Marcos.

Em artigo intitulado *Um porto futuro*, publicado em *O Imparcial*, de 17 de dezembro de 1931, Acrísio Figueiredo, um vicentino oriundo da região de São João Batista, teceu várias considerações em virtude do conteúdo de medidas sugeridas pelo engenheiro militar, ten. cel. Raul C. Bandeira de Mello, como forma de “resolver o problema da situação econômica” maranhense. Ao se reportar acerca da existência e do funcionamento de portos situados no interior do estado, Mello foi literalmente econômico, destacando apenas o porto de Cajapió, não por sua excelência, mas “para mais evidenciar sua inutilidade como futuro empório comercial, pela dificuldade de ligações com a zona compreendida entre os valles do Parnahyba e Itapecuru”. Isso não significava que as proposições de Bandeira de Mello elegessem os vales desses importantes rios como vias conducentes à “salvação do Maranhão”, ao menos no âmbito econômico. Muito ao contrário, esse posicionamento tinha por objeto enfatizar que a almejada salvação, potencialmente, “se encontra também latente em toda essa vasta extensão de terras que a oeste do Mearim se estende em planície rara e onde estão situadas as villas de S. Bento, Pinheiro, Penalva, Vianna, S. Vicente Ferrer e Cajapió”<sup>255</sup>.

Como fica explicitado, a referência de Mello cobria uma vasta área territorial, em grande medida, constituída por terras agricultáveis e com ponderáveis possibilidades de exploração extrativista. Vale consignar, essa era uma ampla área em que os “centros dos municípios são terras fertilíssimas”, sem contar que as terras constitutivas dos municípios de “Pinheiro, Penalva e Vianna, sobretudo, se estendem até quasi o vizinho Estado do Pará”. Essa circunstância permitia que tais municípios abrangessem “vastas e opulentas mattas, ricas em madeiras de contrucções, fibras e óleos”. Em vista disso, tratou mais o articulista de enumerar outras potencialidades regionais, que poderiam ser mais bem exploradas, de modo a favorecer a fazenda pública maranhense, como a existência

---

<sup>255</sup> O Imparcial, 17 de dezembro de 1931, p. 4.



de “lagos abundantíssimos onde a industria da pesca já vai tendo começo com a exportação para os Estados nordestinos”, bem como a vastidão de “campos criadores, de pastagem natural, como os campos de Vianna, a chapada de Pinheiro, de clima ameníssimo, e os formosos campos de Pericumán”<sup>256</sup>.

Nessa mesma linha de raciocínio inscreve-se também a menção enfática por ele desenvolvida tanto em relação às “já formosas minas de ouro de Maracassumé” quanto à prospectiva de vir a ser “toda essa zona cortada por uma via ferrea”. Neste último caso, certamente, tratava-se de um sonho mirabolante, considerando que estradas de ferro eram um modal relativamente rarefeito no amplo território maranhense<sup>257</sup>. De qualquer modo, a concretização dessas possibilidades aventadas, provavelmente, teria o condão de provocar um “surto progressista que numa explosão de febril actividade se fazia sentir”. Ele acreditava que a fagulha necessária para detonar uma possível onda de progresso tinha a ver com a instalação, nessa área, de “colônias agrícolas, que se poderiam localizar com o trabalho sistematicamente organizado e os capitaes estrangeiros que attrahidos se derramariam em empreendimentos sucessivos”. A adoção de ações como essas, para ativar economicamente as planícies situadas a oeste do vale do Mearim, como antes apresentadas, poderiam atuar no sentido de gerar riquezas em proporção suficiente para a promoção do equilíbrio do fiel da balança econômica entre “as zonas do Parnahyba e Itapecuru de um lado e a do Mearim do outro”<sup>258</sup>.

No limite, a proposição de Figueiredo continha duas linhas complementares de argumentação: se por um lado, salientava desvantagens de portos como os de São Bento e de Cajapió; por outro ângulo, afirmava o potencial portuário da costa e de cursos interiores de igarapés situados no município de São Vicente Ferrer. Os ancoradouros estabelecidos e em operação em cada qual desses municípios mencionados apresentavam óbices que lhes privavam de participar de um efetivo esforço de reordenamento da economia maranhense. Pensando por esse prisma, o autor assentou sua observação no fato de que a localização de cada qual deles apresentar inconvenientes para a manutenção de fluxos regulares de conexão em qualquer época do ano com o litoral e, desse modo, com o mundo exterior. Por conseguinte, tem-se um quadro portuário em que “S. Bento, como porto, tem o seu inconveniente pella difficuldade dos campos alagados que o separa do mar”; Cajapió, ao contrario, situado á beira-costa, e izolado da terra firme também

---

<sup>256</sup> O Imparcial, 17 de dezembro de 1931, p. 4.

<sup>257</sup> O mapa ferroviário maranhense se restringia à Estrada de Ferro São Luís/Teresina.

<sup>258</sup> O Imparcial, 17 de dezembro de 1931, p. 4.

pelos campos que se alagam na estação chuvosa”. Em última análise, considerando a sazonalidade regional de cheias e secas ocorrentes nas duas seções do ano, cada um desses portos adicionava sérias agruras para passageiros e proprietários de mercadorias durante os deslocamentos que careciam realizar do porto para seus destinos e em sentido contrário<sup>259</sup>.

No caso de São Vicente Ferrer, as potencialidades superavam as agruras, posto que, estando a sede municipal “collocada no seu ponto mais central, tem, comtudo, um prolongamento que vem ter ao estuario do Mearim”. Nesse último trecho, o autor se referia à extremidade em que “está situada a florescente povoação de São João Baptista”, por ele considerada como uma “cidade nascente, cujo desenvolvimento poderá ser attestado pelo commercio desta capital, que ali faz transações bem regulares”. Extremidade essa que abrigava o ancoradouro da Beira, um porto incipiente, mas com potencialidade para vir a ser uma excelente referência de conexão regional, visto que a vala que deu profundidade ao curso d’água natural existente e o ligava ao litoral vicentino à margem da baía de São Marcos permitia movimentação cada vez mais fluente de mercadorias e de passageiros para o porto do Ambude. A crença era de que se tratava de uma povoação vicentina estratégica para servir de ponto referencial para um esforço de “salvação do Maranhão”, posto que “distando do mar apenas [vinte e] dois quilômetros, a este está ligado por um canal ou valla e é frequentado por commerciantes de Morros, Axixá e Miritiba, que ali vai vender os productos desses municipios a troco de cereaes”<sup>260</sup>

Em outros termos, a Ponta de São João era vista como um elo fundamental para a ativação da vasta área circundante a oeste do Mearim às demais partes do Maranhão. Por meio da vala construída, a partir do porto da Beira, a Ponta de São João se conectava com outras partes do mundo, servindo-se da mesopotâmia tributária do igarapé do Ambude, em cuja foz, ao alcançar a costa da baía de São Marcos, estava localizado o porto do Ambude, este um ancoradouro crucial para o esforço da ativação econômica regional prospectada. Era para esse ponto de conexão náutica que realizava “uma viagem mensal o rebocador ‘S. José’, gastando no maximo quatro horas de ida ou volta, e unico meio de transporte a vapor que presta reaes serviços áquella zona”. Logo, o articulista mirava apresentar credenciais objetivas de que pela utilização sistemática do vale drenado pelo igarapé do Ambude até a baía de São Marcos poderiam ser construídas condições eficientes voltadas para a consecução do objetivo de, progressivamente, destravar os

---

<sup>259</sup> O Imparcial, 17 de dezembro de 1931, p. 4.

<sup>260</sup> O Imparcial, 17 de dezembro de 1931, p. 4.

ferrolhos do isolamento a que a ubérrima e ampla região estava devotada, desde os tempos imperiais. O fortalecimento dessa projeção do jornalista estava baseado no fato de que, nas partes extremas desse vale, estava localizado “um porto de fácil acesso, próximo da capital e de comunicação directa com todos os centros produtores da zona”. Mediante essas vantagens, o referido vale se tornava “o mais em evidencia”, se constituindo “como o futuro emporio commercial de onde advirá também e certamente a grandeza futura do Maranhão”<sup>261</sup>.

Em artigo denominado *S. Vicente Ferrer - Notas e Impressões*, Luís Roland assegurava que esse “Município produz, em sua generalidade, os cereaes cultivados em nosso Estado, algodão, canna de assucar e babassú”. Todavia, no corpo do artigo dava ênfase a um problema recorrente e angustiante, qual seja “a falta de transporte rápido e fácil, para os seus productos”. Efetivamente, esse obstáculo “embaraça-lhe a expansão, retarda-lhe os movimentos progressistas, tanto na órbita material, como na esphera intelectual”. O articulista escudava sua constatação na inoperância “dos governos, quer da velha, quer da nova República”, que poucos, minguados e insuficientes recursos dedicavam às necessidades regionais e especificamente aquelas atinentes a São Vicente Ferrer. Em decorrência desse olhar enviesado de instâncias superiores, o município “deve o pouco que ha conseguido, para não decair da posição que occupa no concêrto das unidades maranhenses, ao esforço próprio, ao trabalho ingente de seus habitantes”, espalhados por “núcleos populosos que o impulsionam”. A esse respeito, foram listados alguns dos povoados que poderiam ser arrolados como exemplos “merecedores de referência: S. João, Rio do Peixe<sup>262</sup>, Quiá, Olinda, Passarinhos, S. Marcos, Pirapendiba, Itapecurú, Telles, Pachôrra, S. Anna, Capim-assú e Mórros”<sup>263</sup>.

Com o título “*Na Baixada Maranhense*”, em *O Imparcial* publicou uma ampla matéria, tratando de temáticas variadas, particularmente concernentes a aspectos do território situado entre São Vicente Ferrer e Viana. Inicialmente, o veículo de comunicação anunciou a formação de um canal natural de grande utilidade para a Baixada Maranhense (o igarapé do Ambude), beneficiando uma localidade próspera (São João Batista) e focando também nas “aspirações de um município que vivia esquecido” (São Vicente Ferrer)<sup>264</sup>.

<sup>261</sup> O Imparcial, 17 de dezembro de 1931, p. 4.

<sup>262</sup> Rio do Peixe: provavelmente se refere ao Lago do Peixe, situado no território próximo à cidade de São João Batista.

<sup>263</sup> O Imparcial, 11 de setembro de 1932, p. 3.

<sup>264</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

Numa primeira visada, o autor da matéria se dedicou a tecer considerações concernentes a diversas transformações experimentadas à época pela geomorfologia da Baixada Maranhense. Nesse sentido, o texto foi construído com ênfase em ocorrências verificadas na área mais próxima do entorno estuarino do rio Mearim, consignando-a como uma “terra ainda não de todo modelada e destinada a surpreendentes mutações”. Po e excelência, essa fração territorial tinha por tecido constitutivo “seus campos, baixas e lagos, seus estuários e igarapés, suas porórcas, seus conchaes, seus vestígios de antiga civilização lacustre”. Uma dessas mutações, aquela que dava sustentação à matéria, era tratada como “uma das cousas mais interessantes da geografia actual da Baixada Maranhense” e dizia respeito à “formação desse canal que ligou, quasi do dia para a noite, os lagos da região do Maracu, tributarios do Pindaré, ao estuario do Mearim, nas proximidades do porto do Ambude”<sup>265</sup>.

A emergência desse canal desnudava a carência de oportunidades de viabilização de transporte eficiente entre a capital maranhense e essas zonas estuarinas e suas contrapartes em terra firme, bem como com outros locais com os quais se projetavam possibilidades de intercâmbio. Por essa razão, o surgimento e a utilização desse novo canal foi saudado como uma ocorrência que potencializava um futuro regional auspicioso, “porque abreviará a navegação para a riquissima bacia lacustre viannense”, desviando-a dos “seccos estuários do Pindaré, entre a foz deste rio e a Cachoeira”, oferecendo, àquela altura, “franca passagem aos barcos do Mearim para os mencionados lagos, através da Baixa Grande”. A projeção feita era de que esse canal, em tempo breve, se constituiria como uma segura e estratégica “via de comunicação, quer de inverno, quer de verão, collocando a produção dos municipios de Vianna e Penalva, sem falar em S. Vicente Ferrer e Cajapió, a poucas horas da capital”<sup>266</sup>.

Desde épocas recuadas da colonização portuguesa nas terras de Maracu, os jesuítas enfrentaram vigorosos problemas para montar conexões eficientes entre suas propriedades, em torno do engenho de São Bonifácio, e a capital maranhense ou outras áreas de interesse. Quando retornavam de suas incursões em São Luís, caso fosse por ocasião das cheias, os inacianos montavam um itinerário pleno de dificuldades. Desse modo, assim que ultrapassavam o “igarapé da Samaumeira, tinham como porto de desembarque o igarapé do Carnaubal”, de onde “faziam outra longa viagem de canoa até o final da Baixa Grande” e se preparavam para enfrentar “as fortes correntezas do temível

---

<sup>265</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4. Parece exagero de quem conhecia esparsamente essa área.

<sup>266</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

e traiçoeiro igarapé da Mutuca, para alcançarem, finalmente, o igarapé do Engenho”. Caso optassem por transitar por outro percurso, poderiam vencer a pé o trajeto compreendido entre o “final da Baixa Grande até a fazenda, margeando o igarapé do Engenho”, transportando as cargas em trânsito “em lombos de animais ou nas costas dos negros” (RAPOSO, 2012, p. 162).

Para mitigar esses inconvenientes, os jesuítas mandaram construir um fojo, consistente numa escavação de cerca de 3 km de extensão, ligando a Baixa Grande às cercanias do igarapé do Engenho. Ao longo de dilatado tempo, esse canal cumpriu um importante papel na promoção de articulação fluviomarítima com Viana. Quando a rota privilegiada passou a ser aquela efetivada por meio do leito do rio Pindaré, “de setembro a dezembro, quando o estio chegava ao seu apogeu, o nível das águas do rio baixava de tal modo que submetia o tráfego das lanchas ao ritmo das marés”. Por essa razão, quando se verificava a regência das marés de quarto crescente e de quarto minguante, que não proporcionava volume de água suficiente para a navegação fluente, “as embarcações só conseguiam chegar até o porto da Beira da Baixa, onde desembarcavam passageiros e mercadorias”. Desse ponto até o local de finalização da viagem, em Viana, o percurso “era feito em animais de montaria que cortavam caminho pelo histórico fojo”, tal como passou a ser feito também pelos caminhões que passaram a ser utilizados a partir dos últimos anos da década de 1940 (RAPOSO, 2012, p. 162).

Promover a interligação efetiva e eficiente dessa hinterlândia ocidental com centros mais dinâmicos da economia maranhense era uma busca constante e sôfrega de produtores, negociantes, armadores, navegadores, passageiros e muitos outros profissionais interessados. Ao longo de sua trajetória, essa região se debatia com entraves seculares. Esses obstáculos acabavam por reduzir a circulação de bens e de pessoas a patamares desprezíveis de valores econômicos, bem como fragilizar os níveis de conexão com outros locais na região e de fora dela.

Na área em que a natureza foi modelando os meandros formadores do canal aludido “demora S. João, uma das mais novas localidades maranhenses, senão a mais recente”. A identificação dessa povoação como uma jovem promessa de conexão positiva da área com o mundo exterior era um ponto destacável no texto. Afinal, o povoado joanino tinha a seu serviço um “porto que já é a chave de uma via de comunicação muito promissora”. Esse era o porto da Raposa, mesmo que esse povoado portuário à margem do canal mencionado não passasse, “há bem pouco tempo, de um humilde arraial de meia dúzia de ranchos de pescadores”. Tendo passado a se constituir progressivamente

como um ponto de conexão importante com muitos outros pontos, a povoação de São João era, naquela conjuntura, “uma localidade prospera, com activa e numerosa população, commercio influído, numa intensa vontade de progredir”, o que demandaria, “como é natural, ... suas exigências”<sup>267</sup>. Dito por outras palavras, que os poderes públicos, em contrapartida, dessem solução a necessidades regionais inolvidáveis, por meio de ações concretas, como será apresentado adiante.

Naquele contexto, a nascente povoação de São João se configurava, pois, como um lugar estratégico no âmbito do território vicentino. Com efeito, esse recente agregado urbano, que se formava em torno da ponta de mesmo nome, estava situado “nas cabeceiras do igarapé do Ambude”. Essa circunstância vantajosa potencializava sua importância, à medida que desfrutava de condições de possibilidade para se transformar, progressivamente, em polo concentrador dos circuitos de movimentação da parte exportável da produção regional e de pessoas para destinos cada vez mais amplos, como a capital maranhense, por exemplo. São João era uma povoação compreendida na circunscrição jurídico-política do município de São Vicente Ferrer. Vale consignar, esta sede municipal fora elevada à categoria vila criada ainda no século XIX, mas, por falta de meios de ativação de suas potencialidades, não passava de “uma comuna que até hoje tem vivido esquecida”. Aliás, segundo os termos utilizados pelo redator da matéria, os indicadores disponíveis, com os quais ele manejava, davam conta de que “S. Vicente parecia um municipio cahido definitivamente em letargia”. Todavia, já na conjuntura em apreço, essa comuna passou a vislumbrar uma atuação embasada em novas perspectivas para a consecução de meios de crescimento efetivo e constante, “quando começou a compreender o que significa a feracíssima Baixada Maranhense, com suas riquezas latentes”. Essa detecção tinha a ver com o fato de ela estar localizada numa “zona de transição entre o litoral e campos de S. Bento e Cajapió e a região dos lagos do baixo Pindaré”, além de imensas faixas ocidentais de floresta pré-amazônica, hinterlândia essa que se apresentava estratégica, por serem “consideráveis suas possibilidades na agricultura, na pecuária e nas industrias extractivas, que tem por objecto productos vegetaes”<sup>268</sup>.

Foi manejando essas potencialidades como trunfo que a comuna vicentina, por intermédio de seus dirigentes, aproveitou a passagem do interventor Lourival Seroa da Motta (1931-1933) pelo município e reclamou a atenção do poder público para “varias

---

<sup>267</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

<sup>268</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

medidas que julgam necessárias ao desenvolvimento local”, tais como “telefone, posto vaccinico, barragens em algumas enseadas, para proteger o gado nas longas estiadas, melhoramentos das estradas carroçáveis, escola”, entre outros cometimentos <sup>269</sup>. Provavelmente, essa viagem foi concluída no fim do ano de 1931, posto que há registro de o interventor federal ter chegado a São Luís, viajando de lancha, quando “regressou de Cajapió”<sup>270</sup>.

Ao que parece, valeu a pena a cobrança vicentina, pois o resultado conquistado à autoridade governamental foi positivo, considerando que “o governo do Estado conseguiu a linha telephonica e providencia no sentido de satisfazer as outras solicitações do povo de S. Vicente”. O compromisso comportava a previsão de instalação imediata dessa importante obra, cuja consecução mobilizava o aporte de recursos de origem tripartite, pois que seria “construída pelo governo da União com auxilio do Estado e municipio”. Incontinenti, adotando algumas das providências que lhe eram pertinentes, a municipalidade vicentina “deu certa importancia em dinheiro e os seus habitantes comprometteram-se a favorecer os postos necessários á colocação da linha, que ligará S. Vicente a S. João, hoje o seu porto ou entreposto commercial”<sup>271</sup>. Como fica explicitado, essa era uma obra que atendia também a demandas da comunidade estabelecida no lugar São João, cujo florescimento era notório e estratégico e prefigurava uma das poucas saídas a que poderiam recorrer os vicentinos, em geral, para dar substância a suas potencialidades e forças materiais.

Em verdade, o potencial de riquezas da “feracíssima Baixada Maranhense”, particularmente na área mais imediata ao território vicentino, levava a que “os habitantes de S. Vicente, Vianna e Penalva” compreendessem as possibilidades de crescimento que poderia ter, doravante, o lugar de São João<sup>272</sup>. Essa compreensão tinha por móvel a posição privilegiada de que desfrutava a localidade, estrategicamente situada num ponto de conexão entre imensas áreas rurais de produção de gêneros agrícolas e pecuários e mercados mais ativos e atrativos, como o da capital maranhense, mediado pela existência de um canal articulado ao igarapé do Ambude, com porto disponível para trânsito náutico a cada maré. Essa circunstância facilitava a navegação, mesmo precária, da povoação do

<sup>269</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

<sup>270</sup> O Combate, 4 de dezembro de 1931, p. 4. Meireles (2015, p. 405) assinalou que Seroa da Mota assumiu suas funções no dia 8/9/1931 “e logo viajaria para o interior, a pretexto de melhor se assenhorear da situação do Estado”.

<sup>271</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

<sup>272</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

mesmo nome até a foz desse importante fluxo d'água, onde funcionava o porto do Ambude, um ancoradouro, de certa forma tradicional, movimentado pela frequência mais ou menos regular de vapores, lanchas e barcos, cuja atuação oferecia indicadores de prospecção de melhores cenários para a ampliação dos negócios náuticos na área.

A detecção dos habitantes desses municípios ganhava substância, entre outros, por que em parte do território vianense existia Matinha, que se constituía como um dos principais centros agrícolas regionais. Por isso, os habitantes dessa gleba, principalmente os produtores, manifestaram suas aspirações junto ao governo estadual, objetivando a construção de uma via para a circulação de bens e de pessoas, consistente numa estrada que permitisse a comunicação desse centro com o porto de São João, “onde terá de se concentrar, para escoamento no rumo da praça de S. Luis, a produção de toda uma longa faixa da Baixada Maranhense”<sup>273</sup>.

Educador e escritor no foro de São Luís, Acrísio Figueiredo, um vicentino, nascido na área da Ponta de São João, era reputado pelo redator da matéria como um dos que mais intensamente desenvolvia “actividade que vem sustentando em prol dos desejos de progresso da população de S. Vicente”, na expectativa de ser ela traduzida num “surto de melhoramentos nesse trecho da Baixada Maranhense”, com potência para promover “o soerguimento de um municipio assás rico [São Vicente Ferrer] e, entretanto, vivendo, ha muito, quasi esquecido”. Redator e educador concordavam que fosse elevada à categoria de objeto de mais ampla discussão um ponto considerado de “alto interesse para a prosperidade economica e financeira do Maranhão”, qual seja “a urgente necessidade de valorizar a Baixada Maranhense”. Para esses personagens, urgia que o poder público estadual devotasse um olhar conseqüente à importância que a região baixadeira vinha conquistando a cada passo. Para tanto, devia a Baixada Maranhense ser contemplada com o financiamento público de ações nas mais diversas áreas, principalmente “dando instrucções aos seus habitantes, facilitando-lhe meios de transporte, cuidando da sua agricultura e pecuaria e, em geral, das suas pequenas industrias regionaes”<sup>274</sup>.

Como ficou ressaltado, educação, transporte, agricultura, pecuária e indústrias de pequeno porte eram deficiências que condenavam a Baixada Maranhense a prosseguir vegetando no âmbito do isolamento experimentado historicamente, razão pela qual esses interlocutores elegeram essas áreas para terem suporte da ação do poder público. Tais escribas aduziam, finalmente, ser desnecessário lembrar: a região situada a oeste da baía

---

<sup>273</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

<sup>274</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.



de São Marcos e do vale do Mearim, por onde se estende a maioria do território da Baixada Maranhense, era “uma das unicas zonas cujo commercio não corre o perigo de se tornar tributario de algum dos Estados limitrophes com o Maranhão”, visto que as relações comerciais e de outra sorte dessa área eram realizadas fundamentalmente com a praça de São Luís. Logo, essa era uma questão que exigia ser dimensionada com maior profundidade pelo poder público maranhense, visto que desse relacionamento poderiam ser auferidos rendimentos para ambos os lados, principalmente para a Baixada <sup>275</sup>.

Por essa época, em anúncio estampado em *O Imparcial*, de 9 de fevereiro de 1933, foi consignado que a “lancha motor” Santa Rita tinha viagem agendada para o dia 10 com destino a Cajapió e a São João, com retorno previsto para o dia 12, “contornando a parte sul da bahia de S. Marcos”. Essa era uma jornada náutica classificada como viagem de recreio, tendo sido organizada para o atendimento de demanda relativa às festividades concernentes à “inauguração do telefone público entre S. João e S. Vicente Ferrer”. Considerando o trajeto anunciado para a viagem de retorno, a embarcação cumpriria um itinerário em que singraria o canal à direita da Ilha dos Caranguejos, próximo ao litoral de Anajatuba até chegar a São Luís, passando pelo Itaqui. Esse era o chamado “Canal de Cima”, como classificava a marinhagem contemporânea. A republicação do anúncio, no dia seguinte, acrescentou informações mais precisas, indicando, por exemplo, que a lancha sairia “da rampa do Palacio, sábado, 11, às 3 horas officiaes (amanhecer de sexta para sabbado) com destino a Cajapió – Ambude (S. João) – Cajapió – S. Luiz”, oferecendo a venda de “passagens a bordo” e anunciando também que a referida jornada náutica confirmada previa o regresso da embarcação para São Luís “segunda feira de manhã”<sup>276</sup>.

No ano seguinte, no dia 28 de setembro, a *Pacotilha* deu destaque ao objeto de uma demanda contida em documento formulado pelas “populações servidas pelo porto de ‘S. João’, municipio de S. Vicente Ferrer, representados por vários commerciantes e lavradores daquela região”. O jornal se reportava ao fato de que tais sujeitos estavam articulando a formulação de um veemente apelo “ao proprietario da Empreza de Navegação S. Luis”, no sentido de convencê-lo a “ampliar o raio das viagens das chatas-motor ‘Estrella do Mar’ e ‘Santa-Ritta’, até lá [porto de São João], a exemplo do que fazem para S. Bento e para Cajapió”. Segundo acreditavam seus defensores, essa era uma aspiração que, caso fosse atendida, concorreria sobremaneira para maximizar as

---

<sup>275</sup> O Imparcial, 5 de dezembro de 1932, p. 4.

<sup>276</sup> O Imparcial, 19 de fevereiro de 1933, p. 6.

possibilidades de ampliação do movimento econômico naquela área. Com efeito, aqueles que propugnavam pela expansão dos serviços náuticos regulares até aquela referência portuária conceituavam o senhor Aracaty Campos, o proprietário da referida empresa, como uma “energia posta ao serviço do levantamento economico do Maranhão”. Por outro lado, conforme aduziam essas mesmas pessoas, o empresário, por meio de sua empresa de navegação, dispunha das condições necessárias e suficientes para “atender ao justo aneio dos Vicentinos que moram e que trabalham naquelles bellos campos da grande zona creadora de gados vaccum, cavallar, muar e suino do Estado”. Para tanto, os proponentes indicavam que bastava ele ampliar a atuação da empresa para outros portos regionais, visto que praticava a navegação comercial, como de costume, quase exclusivamente, para destinos como São Bento e Cajapió. Todavia, como esses eram “portos distantes da zona em apreço”, além funcionarem desafiando obstáculos históricos, já mencionados, conclamavam o empresário a estabelecer uma escala direta de embarcações para “o porto de São João”. Em linhas gerais, os proponentes instavam o empresário a estabelecer fluxos náuticos regulares para essa localidade, que se afirmava a cada dia como uma possibilidade portuária importante e estratégica para os interesses vicentinos. Sem embargo, tendo em consideração este último ponto, tais produtores regionais alertavam para a circunstância de que “privadas ficam as populações vicentinas de auferir os beneficios que lhes possa facultar a Empreza, com um transporte relativamente facil e prompto”<sup>277</sup>.

Efetivamente, a conexão sistemática que pudesse vir a ser articulada por intermédio do porto vicentino de São João era projetada como uma ação primordial para animar essa parte da Baixada Maranhense e fortalecer “a actividade daquella gente trabalhadora”, a qual, certamente, “esmorecerá se lhe não forem ao encontro aquelles que se propõem a uma tarefa nobilitante” (isto é, uma empresa como a do Aracaty Campos), “como a de aproximar os nucleos produtores da praça de S. Luiz”. Essa era uma prática costumeira da Empresa de Navegação São Luís, cuja atividade “tem servido a outras zonas, com os seus vazos-motores”, donde, acreditava essa “gente trabalhadora”, estaria a empresa em condições de “attender ao aneio dos moradores da baixada que se servem do porto de ‘S. João’, onde se adunam lavradores que se mais não fossem é por temer desperdiçados fiquem os seus esforços”<sup>278</sup>.

---

<sup>277</sup> Pacotilha, 28 de setembro de 1934, p. 4.

<sup>278</sup> Pacotilha, 28 de setembro de 1934, p. 4.

Conforme inscreveram no documento transmitido à empresa, “o porto de São João” estava estrategicamente situado numa posição territorial a partir da qual poderia vir a cumprir a função de um amplo portal escancarado para os “inúmeros campos da maior zona creadora de gado vaccum, cavallar, muar e suino do Maranhão”, bem como para a “preferida enseada da região de matta de lavoura em commum com o noroésté maranhense”. Essa posição fundamental do porto para o escoamento da produção das “industrias agricollas e pecuarias” regionais seria potencializada, caso a empresa de Aracaty Campos passasse a operar regularmente para aquele destino, vindo, pois, a cumprir um papel de empreendimento atuante “em nome da salvação econômica do Maranhão”. Enfim, essa prospectiva dos formuladores do documento era sustentada com base na consideração de que “o porto S. João, Valle do Mearim, serve a uma zona populosa e rica”. Logo, o fortalecimento desse porto com viagens regulares praticadas por uma empresa competente no ramo náutico seria uma iniciativa que, atendendo às expectativas regionais, complementaria outras ações contemporâneas efetivadas com a finalidade precípua de fortalecer o desenvolvimento econômico maranhense<sup>279</sup>.

Entrementes, surtiu efeito positivo a estratégia adotada por integrantes da comunidade vicentina para convencer o empresário Aracaty Campos da necessidade de mandar proceder os estudos necessários de modo a fortalecer a definição de que sua Empresa de Navegação São Luiz passasse a realizar serviços náuticos que conectassem o porto de São João Batista ao de São Luís. Por conseguinte, conforme foi anunciado pela *Pacotilha*, logo no fim de novembro de 1934, a chefia da empresa deliberou pela organização de uma visita ao porto em referência. Com efeito, a empresa agendou sem demora uma viagem para esse destino. Para tanto, mandaria, “no proximo mes de dezembro, a confortavel lancha Estrella do Mar, que conduzirá grande numero de comerciantes e pessoas que desejam conhecer esse importante núcleo da Baixada, reinando grande entusiasmo por essa viagem”. A deliberação pela viagem animou a expectativa dos interessados em “tornar conhecido um logar tão prospero e de real desenvolvimento”. Não foi possível encontrar referências acerca dos resultados dessa viagem em específico<sup>280</sup>.

Como já foi anteriormente antecipado, esse lugar, a ponta de São João Batista, era uma ocorrência urbana estrategicamente estabelecida “num prolongamento de Oeste para Este, do municipio de S. Vicente Ferrer, em uma elevação pitoresca”, em cujas

---

<sup>279</sup> Pacotilha, 28 de setembro de 1934, p. 4.

<sup>280</sup> Pacotilha, 25 de novembro de 1934, p. 3.

margens orientais, setentrionais e meridionais eram dominadas por “grandes campos de criar”. Em tais margens se conformava uma miscelânea de enseadas, das quais partiam inumeráveis e precárias veredas, caminhos e estradas, orientadas para atingir e conectar os centros de produção agrícola encravados nas mais ermas profundezas das matas ocidentais do território circundante<sup>281</sup>.

Então, segundo prospectavam segmentos expressivos dos vicentinos, urgia que fosse estabelecida uma conexão fluente com essa “povoação de clima adorável que, pela condição de seu desenvolvimento, ocupa lugar de destaque entre os nucleos agrícolas e comerciais da Baixada Maranhense”. Esse lugar foi se projetando como uma povoação proeminente naquela área. Primeiro, em razão de desfrutar da “vantagem de ser um porto próximo da Capital, distando quatro horas a vapor, no máximo”; e, segundo, por se constituir como uma “porta de comunicação directa com todos os grandes centros de lavoura dos municípios de S. Vicente Ferrer, Vianna, Pinheiro, S. Bento e Penalva até as cabeceiras do Gurupy, na zona aurífera”. Em outros termos, a conclamação vicentina era de que essa ocorrência portuária deveria ser fortalecida pelos poderes públicos e privados mediante a organização de fluxos de trânsito náutico programado com base na regularidade natural, ou seja, em obediência ao balanço ordinário das marés, a cada intervalo de 12 horas, e de práticas humanas, isto é, assentada em calendário previamente acertado e divulgado para conhecimento do público interessado, pelas formas possíveis de comunicação<sup>282</sup>.

As constantes reclamações de habitantes regionais, para que o governo estadual adotasse medidas que fortalecessem o funcionamento regular do porto de São João, carregavam em si a prospecção de que a articulação de itinerários entre os longínquos centros de produção agrícola e centros comerciais mais dinâmicos, como o da capital estadual, passando necessariamente pela povoação de São João Batista, levava em consideração a abrangência da área que acabaria por ser influenciada pelo funcionamento regular e seguro do porto. Essa articulação alcançaria amplos e longínquos territórios ocidentais maranhenses, situados nos mais distantes e recônditos vales altos de importantes exemplares da hidrografia maranhense, como os rios Pericumã, Turiaçu, Maracaçumé e os afluentes de cada qual.

As demandas regionais, visando estimular “um grande surto de desenvolvimento”, por meio da implantação de modais de transporte mais dinâmicos,

---

<sup>281</sup> Pacotilha, 25 de novembro de 1934, p. 3.

<sup>282</sup> Pacotilha, 25 de novembro de 1934, p. 3.

aventavam “o estabelecimento de uma estrada de ferro ou mesmo de rodagem, varando o grande interland noroestino”. Um cometimento desse porte tinha por finalidade promover a ativação de possibilidades de conexão entre várias áreas importantes dos rincões mais a oeste do território maranhense, a partir da baía de São Marcos. Uma dessas projeções indicava a articulação com a “zona do ouro, atravessando riquíssimas regiões”, constituídas por “bellos campos de paisagem natural, onde a industria pecuaria, devidamente systematizada, se desenvolveria”, da mesma forma que por “terras fertilissimas para a lavoura organizada e lagos abundantíssimos de peixe, que já vae mesmo rotineiramente constituindo regular fonte de renda, pela exportação para os Estados nordestinos”, sem contar a diversidade e a quantidade de “madeiras de construcções, fibras, oleoginosas”, que perfazem “riqueza latente que ainda não foi de todo devorada pelo fogo, no primitivo processo de lavoura rotineira”<sup>283</sup>.

Como se verifica, o diagnóstico comportava a projeção de que “toda essa grande zona da Baixada, pela sua condição geográfica” seria substancialmente impactada caso fosse facilitada “a sua comunicação com a Capital, pelo porto de S. João Batista”, ancoradouro este antevisto como uma ocorrência estratégica “que, em futuro não remoto, será um grande empório comercial, dada a sua comunicação direta com todos os centros produtores da região”. Entretanto, vale consignar, as especulações tendentes a dotar essa região de estrutura viária que minimamente viesse a atender as expectativas dos habitantes regionais, por essa época e nas três décadas seguintes, não faziam parte do portfólio de projetos e de realizações emanadas do poder público estadual para dinamizar as comunicações terrestres nessas áreas de imensas potencialidades de produção agrícola, pecuária, piscicultura e mineral. Logo, nesse lapso temporal, o cenário viário dominante perdurou sendo definido pela existência de vias de comunicação de consistência sofrível em qualquer estação do ano, particularmente na quadra marcada pelas cheias, em que, por vários trechos dos trajetos, veredas, caminhos e estradas se transformavam em atoleiros de difícil ultrapassagem sem maiores esforços. Ora, uma situação assim configurada prejudicava sensivelmente a fluência das jornadas de transeuntes, de animálias e de veículos que se ocupavam com a realização do transporte de bens das zonas produtoras em direção a centros urbanos e, em sentido contrário, com produtos manufaturados<sup>284</sup>.

Com efeito, no âmbito do território municipal vicentino, com repercussões em territórios circunvizinhos, mas igualmente ou mais forte na capital maranhense,

---

<sup>283</sup> Pacotilha, 25 de novembro de 1934, p. 3.

<sup>284</sup> Pacotilha, 25 de novembro de 1934, p. 3.

proliferavam ações de cidadãos comuns ou de grupos organizados, visando demandar do poder público estadual a adoção de medidas que viessem a beneficiar os habitantes da Baixada Maranhense. Esse foi o caso de uma Associação Vicentina, fundada em São Luís, por sujeitos naturais ou adotivos de São Vicente Ferrer, no segundo semestre de 1934. Associados dessa instituição redigiram um alentado memorial, direcionado ao Interventor Federal no Maranhão, no qual foram discriminadas “as riquezas naturaes daquela prospera unidade administrativa do Estado”, se posicionando igualmente “sobre as medidas a tomar para que S. Vicente de Ferrer satisfaça as finalidades de progresso, concorrendo, tambem, para o levantamento economico do Estado”<sup>285</sup>.

O referido memorial traçou um alentado panorama acerca das conformações territoriais em paralelo com as potencialidades municipais de São Vicente Ferrer. Por outro viés, o documento também consignou a baixa cobertura de serviços públicos proporcionada pelo Estado. Esse texto foi estruturado de modo a bem configurar a espacialidade e a potência agrícola vicentinas. Dessa maneira, num primeiro plano a escrita do memorial estava assentada na localização do município de São Vicente Ferrer, em relação aos de Viana e São Bento, seus similares regionais. Ou seja, nessa parte era ressaltado o fato de ser o território vicentino limítrofe dessas duas referências municipais naquela conjuntura. Por outro lado, São Vicente Ferrer foi destacado como um município fundamentalmente assentado na atividade agrícola, cuja produção mais expressiva recaía sobre gêneros clássicos da produção maranhense, como algodão, arroz, milho, farinha de mandioca e açúcar. Como parte do território era formado por extensas faixas de campos, que se estendiam também pelo território dos municípios vizinhos, também foi ressaltado que nesse ambiente natural se desenvolvia, com ponderáveis resultados, “a industria pecuaria, cujas principaes producções são as de gado suino e bovino, de que se abastece esta capital”<sup>286</sup>.

A outra contraparte territorial vicentina era constituída por inumeráveis centros, nos quais floresciam importantes núcleos populacionais devotados fundamentalmente a atividades agrícolas. Tais núcleos se conectavam entre si por meio de veredas, caminhos e eventualmente estradas, construídas (bem ou mal) em conformidade segundo a orientação das necessidades mais imediatas dessas populações, adstritas a amplos e fecundos territórios “sem vias de comunicações faceis”, posto que relegados ao ostracismo viário que atestava a atuação do poder público estadual na região. Como já

---

<sup>285</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.

<sup>286</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.

mencionado e outras seções, era expressiva a diversidade de núcleos de lavoura, alguns estabelecidos em torno de povoados situados em beiras de campo conformadas por enseadas, além de outros localizados em ambientes mais recônditos das matas ocidentais desse território. Entre outros, alguns desses centros de produção agrícola eram São Jerônimo, São Marcos, Guarapiranga, Santa Rosa, Cantagalo, Santa Isabel, Bomfim, São Francisco, Alagoinha, Buenos Aires, Lagoa do Braz, Sororoca, Curva, Juçaral (este com importante engenho a vapor), Santa Rita, Nova Iorque, Filadélfia, Itaparica, Teles, Belém, Olinda, Pedras, Cruzeiro, São Raimundo, Juçara, Romana e Capim Açú - este contando com “regular população de lavradores, convindo notar que somente o denominado Capim-Assu, possui uma escola estadual”<sup>287</sup>.

O território vicentino contava ainda com uma expressiva parte disposta no sentido oeste para leste, prolongada até alcançar “a margem do estuário do rio Mearim”. Na extremidade ocidental dessa faixa “está situado o povoado S. João Batista”. Àquela altura, se tratava de uma povoação formada por “regular população e commercio, ruas alinhadas e espaçosas”, constituindo-se como um considerável “ponto de concentração do commercio do município com directa comunicação com a séde do mesmo”, por meio de sofrível estrada carroçável. Um problema angustiante registrado no memorial consignava um ponderável conjunto de dificuldades com que se debatia a sede municipal, principalmente no que concerne à “falta de vias de comunicações faceis com os nucleos de lavoura citados”. A proposição era de que deveriam ser acionadas medidas para a consecução imediata de soluções viárias naquele território, posto que, à medida que elas fossem “estabelecidas, trariam a vantagem de concentrar a exportação por um porto proprio”. Segundo a perspectiva dos memorialistas, a adoção de intervenções viárias dessa natureza pelo poder público poderia redundar em vantagem estratégica que contribuiria sensivelmente para a melhoria dos indicadores da “cobrança das rendas” estaduais, a partir da municipalidade vicentina. A exação fiscal era um problema substantivo nesse documento, pois que, em grande medida, em decorrência da inexistência de vias de comunicação fluentes e eficientes entre as localidades, e mesmo da precariedade das poucas que cumpriam essa função, era notório que expressiva “parte da produção se desloca pelos centros, para os municípios de Vianna e S. Bento”. Essa circunstância reforçava a reclamação corrente de que a evasão de receita eventual concorria para que São Vicente Ferrer não apresentasse “o verdadeiro coeficiente de sua

---

<sup>287</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.

produção, na balança econômica do Estado”, o que impactava na definição dos montantes de receita estadual distraída para socorrer os erários municipais<sup>288</sup>.

Ainda com base no mencionado memorial, isolados em meio aos extensos manguezais que conformavam as fraldas orientais do litoral meridional do município vicentino, para além dos campos de criatório, existia um considerável número de pequenos portos, dentre os quais sobressaíam o de Pirapindiba e o de Igarapé Novo. Todavia, em comum, essas referências portuárias estavam localizadas em áreas isoladas, com acesso problemático, tanto para a conexão daqueles que chegavam, conforme à regularidade das marés, quanto dos que almejavam trafegar para fora da região. Em ambos os casos, o transeunte haveria de cumprir uma sofrível trajetória de ida e volta, conforme a época, em meio à lama e às águas características dos campos inundados ou às torroadas inflexíveis que obstaculizavam o trânsito ordinário e eficiente de animais e de humanos, de acordo com a conformação do terreno campesino. Essa era uma circunstância que redundava em inúmeras vantagens “para os que vivem de contrabandos e roubos de gado, que em larga escala se verifica” na região. Tais contrabandistas orientavam e concentravam seus ardilosos negócios de modo a que fossem concretizados por meio da utilização de embarcações que, ordinária ou extraordinariamente, utilizavam esses ambientes portuários. Talvez, por essa razão, o porto de Pirapindiba fosse costumeiramente considerado “como porto de onde é exportada a maior quantidade de carne secca, e salgada, tanto de gado bovino como suino”. Essa produção trafegava tanto em conformidade com os registros ordinários da exação fiscal quanto circulava pelas vias obscuras de práticas ilegais arranjadas e alimentadas no mundo paralelo da compra e venda de produtos pecuários<sup>289</sup>.

A Associação Vicentina apresentava também a proposição de que fosse estabelecida uma colônia agrícola em São Vicente Ferrer. A justificativa articulada definia que esse era um melhoramento cuja qualidade concorreria para direcionar alentados benefícios para o município, principalmente no tocante à promoção de instrução para os “filhos dos lavradores nos misteres de sua profissão”. Por outro lado, a iniciativa colonial estava conjugada ao fato de ela vir a se transformar num “centro de distribuição de sementes e necessária fiscalização de plantio”. Para o sucesso da iniciativa, eram levadas em consideração as vantagens advindas da “condição territorial do município, que é constituído de extensa planície de comunicação directa com os centros produtores

---

<sup>288</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.

<sup>289</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.



da Baixada Maranhense”. Assim, conforme projetava a Associação, em decorrência de ser “localizada a colônia” em algum ponto adequado do território vicentino, uma medida assertiva seria o estabelecimento dela em lugar que permitisse “a sua comunicação com o porto de S. João Baptista”. A adoção da providência nesses termos atuaria no sentido de facilitar “a comunicação com esta capital [São Luís], cuja travessia em vapor é feita apenas em quatro horas, no maximo”. Portanto, essa era uma vantagem competitiva que não deveria ser desprezada pelo poder público, pelas forças econômicas e quaisquer outros proponentes de melhorias, pelo menos nessa parte do território da Baixada Maranhense. Duas outras vantagens identificadas para estabelecer a colônia em território de São Vicente Ferrer atendiam a imperativos ligados à salubridade municipal. De um lado, na generalidade, a população municipal desfrutava de clima amplamente agradável e de outro contava com muitas facilidades para a obtenção da alimentação necessária, dada a “abundancia de peixe e caça fornecidos pelos lagos dos Fugidos, Laguinho, Jacaré, Getiba, Lago do Peixe e Capão”, complementada pela oferta de produtos alimentares oriundos dos “campos criadores de gado bovino e suino”<sup>290</sup>.

Enfim, ao propugnar pelo estabelecimento de uma unidade colonial agrícola no município de São Vicente Ferrer, a Associação Vicentina justificava a pertinência do pleito, reforçando o papel e a importância daquela unidade municipal no cenário baixadeiro, “visto ser este municipio um grande fator da produção agricola e pecuaria do Estado”, que tinha “com toda a Baixada o seu commercio inteiramente vehiculado para esta cidade, de que é também um dos principaes fornecedores”. Então, atuando desde São Luís, os associados vicentinos objetivavam concitar o governo estadual a atender à reivindicação de implantação de uma instituição devotada ao ensino agrícola na área, tal como procederam seus conterrâneos domiciliados no município quando solicitaram ao interventor estadual outros benefícios públicos, como telefone, posto de vacinação, barragens de contenção de águas das enseadas, estradas, escolas, entre outros<sup>291</sup>.

Em artigo veiculado na *Pacotilha*, reproduzido do jornal *Cidade de Pinheiro*, de 20 de setembro de 1936, intitulado *Obreiros da sombra*, Ribamar Pereira concitava o governador Paulo Ramos a envidar esforços no sentido de “trabalhar pelo engrandecimento da terra maranhense e pela felicidade do povo do Maranhão”, aproveitando a “oportunidade de cumprir sua palavra de governante bem-intencionado”. Para que o governante pudesse demonstrar suas positivas intenções, o articulista se propôs

---

<sup>290</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.

<sup>291</sup> Pacotilha, 29 de setembro de 1934, p. 3.

a mostrar-lhe, nesse documento, “um pedaço da nossa gleba, que clama pelo auxílio dos poderes públicos para melhor prosperar”<sup>292</sup>.

O pedaço da gleba a que se reportava o jornalista Ribamar Pereira era “o futuroso povoado de S. João Batista”. Tratava-se de um aglomerado urbano, em formação, “situado num prolongamento do município de S. Vicente Ferrer, na direção de oeste para leste”, que apresentava como vantagem significativa o fato de ser localizado “bem proximo do estuario do Mearim e a este ligado por um canal artificial, que encabeça o igarapé Ambude”, vindo a constituir-se estrategicamente como “o único porto de S. Vicente Ferrer”<sup>293</sup>.

Segundo o olhar desenvolvido por Ribamar Pereira, esse era um povoado que, “pequeno embora, mal começando a viver”, mas, amparado e “tonificado por um ótimo clima, que recorda os melhores centros de veraneio”, apresentava motivos substantivos para que fossem realizados investimentos públicos, de modo a fortalecer suas potencialidades, que se prenunciavam capazes de transformá-lo num centro importante no cenário econômico maranhense, pois “tem lavoura intensa e desenvolve um commercio de grande actividade”. Além disso, o universo populacional do povoado, que montava em cerca de três mil habitantes, estava profundamente aplicado à “faina constante”, como querendo fazer parecer “que aquelle sólo fecundo se transforme em celeiro farto de toda a zona productora”<sup>294</sup>.

Desfrutando da qualidade de servir como a principal referência portuária vicentina, a povoação de São João estava conectada, por óbvio, ao mundo exterior, por meio da navegação possível de ser articulada em rotas para centros de consumo de produtos regionais como São Luís, mas se conectava também “aos centros de cultivo e criação da baixada por uma rede telephonica”. Isto é, a jovem urbe joanina (e sua área de entorno) estava se afirmando como uma faixa territorial vicentina relativamente mais dinâmica, muito em decorrência de contar com a indução proporcionada pela progressiva importância conferida ao porto de que desfrutava. Essa vantagem competitiva, como é nossa crença, provavelmente fortalecia o papel das lideranças locais nas ocasiões em que cobravam do poder público estadual a adoção de melhorias de que a região carecia, como ocorreu, por exemplo, durante a breve Interventoria de Seroa da Mota, que investiu “a importancia de seiscentos mil réis apenas dos cofres públicos”, para que fosse realizada

---

<sup>292</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

<sup>293</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

<sup>294</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

uma “obra grandiosa” consistente na instalação de uma rede telefônica, que, enfim, conectasse por essa via o povoado de São João. Como tais recursos não eram suficientes para a conclusão da obra, foram aproveitados os “velhos rumos conservados e melhorados por José Maria de Araujo, Raymundo Figueiredo e Anthero Costa, que concorreram com postes, madeiras e caminhões de carga”<sup>295</sup>.

Àquela altura, a prospecção realizada por Ribamar Pereira intuía que “S. João Batista tem o seu destino certo através dos tempos”, para se transformar em localidade importante e estratégica em nível regional. Ele alicerçava essa assertiva tomando por base ser esse incipiente aglomerado urbano, por excelência, um “caminho mais curto”, por meio do qual “vae-se á zona aurifera”, de sorte que, “quando mais utilizável meio de transporte houver, centralizará ele todo o commercio do ouro, evitando, de modo efficiente, o constante contrabando do precioso metal”. Em outras palavras, tendo por referência a localização estratégica da povoação de São João, Ribamar Pereira prospectava, por exemplo, uma conexão, de algum modo mais eficiente e rápida de São Luís com a extensa área à margem do rio Turi, na qual o lavradio do ouro era uma prática recorrente. Todavia, essa era uma atividade cuja riqueza extraída das entranhas da terra transitava praticamente por fora do olhar fiscalizador do Estado<sup>296</sup>.

Ao que parece, tendo por norte a crônica deficiência de modais de transporte, para o estabelecimento de conexões necessárias, seguras e minimamente eficientes com outras regiões, lideranças da nascente povoação de São João, com o sentimento de que viviam desamparadas, atiravam-se “a fortes commetimentos, como esse de querer um campo de aviação militar, já conseguido perante as altas auctoridades do paiz e em véspera de ser iniciado”. Todavia, a autorização para a consecução de um campo de aviação não significava que ele fosse construído, pois nem sempre os recursos públicos eram orçados de maneira a fazer face às despesas totais demandadas pela obra. Assim, como era bem possível que não houvesse recursos suficientes para a construção de um ambiente aeroportuário na povoação de São João, imediatamente “já se pomptificou o negociante local Clodomir Costa, a partilhar das despesas que beneficiam a terra comum”. Como fica explicitado, havia uma predisposição de lideranças locais para atuar em parceria com o Estado com a finalidade de dar concretude a obras públicas que se faziam objeto recorrente de demandas comunitárias vicentino-joaninas<sup>297</sup>.

---

<sup>295</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

<sup>296</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

<sup>297</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

Com alguma substância, Pereira augurava que “S. João Batista, assim, vae ser um centro de intenso movimento, mantendo intercambio constante e rápido com os mais progressistas municipios do Maranhão”. A premissa a partir da qual fundamentava o seu raciocínio não residia necessariamente na “fertilidade assombrosa da terra que pertence a este incomparavel torrão”, mas na “intransigente boa vontade e energia civica de alguns pioneiros do Progresso, que alli assentaram a tenda do trabalho e aspiram transmudar num verdadeiro El-Dourado o pequenino centro maranhense”. Segundo esse articulista, muitos de tais pioneiros atuavam com elevado denodo e sem maiores alardes, como “obreiros da sombra”, de modo que, “sem fadigas e sem treguas”, conjugavam esforços “pela prosperidade de S. João Batista, dando a todos os brasileiros, do norte e ao sul, um bello exemplo de operosidade, digno de applausos e imitações”. Na capital maranhense, enfatizava o periodista, entre outros conterrâneos e simpatizantes da região e da povoação, se destacava a atuação de Acrísio Figueiredo, “um espirito tenaz e abnegado”, em prol “daquelle centro futuroso”, desenvolvendo intensamente “uma propaganda proveitosa a todos os maranhenses que sinceramente amam o Maranhão”<sup>298</sup>.

Comungando com os mais auspiciosos anseios daquela “gente boa de S. João Batista”, Ribamar Pereira declarara que, como “jornalista, militante, para quem não existe melhor terra que o Maranhão, nem melhor povo do que o maranhense”, se dispunha a “bater á porta do palácio dos Leões para dizer ao dr. Paulo Ramos que S. João Baptista merece suas valiosas atencções porque o destino da nossa terra tem alli seu vacticinio melhor e mais esperançoso”. Segundo aduzia Pereira, para fazer chegar suas opiniões e proposições ao dirigente máximo maranhense não hesitaria em acionar preitos de amizade e de solidariedades acadêmicas, já que o ora interventor fora “meu contemporaneo de estudos na Faculdade de Direito do Pará e meu dilecto amigo”. Caso fosse recebido em palácio, afirmou, prestaria as mais variadas informações que levassem o dr. Paulo Ramos<sup>299</sup> a compreender a importância da povoação de São João Batista. A expectativa do articulista e dos “obreiros da sombra” era de que “o novel povoado vicentino” fosse incluído no “soberbo programma de realizações que o dr. Paulo Ramos se traçou para corresponder assim, á illimitada esperança que nelle depositaram todos os maranhenses”. Sem embargo, de esperança em esperança, habitantes da Baixada Maranhense

---

<sup>298</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

<sup>299</sup> Paulo Martins de Souza Ramos. Foi governador do Maranhão no período de 1936 a 1937 e interventor federal de 1937 a 1945.

aguardavam a disponibilização de recursos públicos para serem concretizados em obras pelas quais se debatiam, visando ao atendimento de necessidades prementes da região<sup>300</sup>.

Em artigo publicado em jornal ludovicense, intitulado *Fluvial*, Alfredo Benna, diretor técnico da Associação Comercial do Maranhão, sintetizou as preocupações das chamadas classes conservadoras (comerciantes e industriais) no tocante ao estado preocupante da “navegação fluvial do Maranhão”. Segundo registrou o analista, essa área “nunca atravessou uma fase de dificuldades como agora”, de modo que formulou a seguinte pergunta: “Não haverá, no Maranhão quem olhe para os nossos problemas, que são de vida ou morte para a nossa economia?”. Na avaliação desse técnico, a problemática dos transportes aquaviários teria sido resolvida em tempos antecedentes “por uma frota de embarcações a vapor” e, em sequência, “com as embarcações motorizadas e bastante aumentadas em seu número, procurou-se melhorar esse importante serviço de escoamento de nossa produção dos municípios ribeirinhos”. Contudo, naquela conjuntura, a avaliação era de que “a frota de armadores dos transportes nos caminhos fluviais ficou de muito reduzida”, além de estar “resumida a velhas embarcações, em sua maioria consideradas ferro velho”<sup>301</sup>.

Em vista do cenário assim configurado, o Maranhão estava “na iminência de ficarmos sem transporte aquático”, situação essa que alcançava “proporções alarmantes” e preocupava sobremaneira “as classes conservadoras, devido suas condições precárias, que se agravam dia a dia”. Por outro lado, era patente a elevação das taxas gerais de transporte, principalmente os fretes, e as despesas com a estiva terrestre e marítima, na carga e na descarga, que, com outras incidências, concorriam para descontinuar a circulação ordinária de produtos no mercado consumidor da capital, fragilizando o produtor, que praticamente não sabia “a quem reclamar, diante da celeuma da carestia da vida”<sup>302</sup>.

Os problemas ganhavam contornos mais agudos tendo em conta que “os armadores vão diminuindo cada dia, devido os dificultosos negócios de navegação”, alguns deles representados pelo “regulamento da Capitania dos Portos, aplicado à navegação fluvial do Maranhão”, o qual carecia de “ser reformado” com urgência, de maneira que pudesse ser adaptado “à realidade das condições geográficas e regionais”, devido a incongruência de aplicar na “navegação fluvial as mesmas medidas de ordem

---

<sup>300</sup> Pacotilha, 10 de outubro de 1936, p. 2.

<sup>301</sup> Diário de São Luiz, 21 de maio de 1947, p. 3

<sup>302</sup> Diário de São Luiz, 21 de maio de 1947, p. 3

governamental, adotadas pela navegação costeira ou de alto mar”. Uma medida que poderia oxigenar a área seria a “a criação do Ministério da Marinha Mercante”, para atuar no estudo das “questões atinentes á navegação geral destinadas a responder pela planificação, fortalecimento, remodelação, aparelhamento e expansão de nosso vasto e indispensável sistema de condução sobre águas”<sup>303</sup>.

Na área de transportes aquaviário, a situação maranhense cobrava a organização de “um programa á altura das reais necessidades de navegação fluvial, especialmente no que diz respeito aos nossos pequenos rios”, que levasse em consideração “a desobstrução dos rios e igarapés [que] ainda continua no regime do papel”, em virtude de que “entre nós, tudo teve começo e nada ficou realizado”. A esse respeito, os casos eram os mais distintos: a situação do rio Mearim era de que “mal tiveram início os trabalhos de desobstrução”; no tocante à vala de São Bento, “a draga que foi mandada desobstruir o igarapé, há dois anos, ficou abandonada no mangal e hoje lá está obstruindo o velho canal”; e em Caxias ocorria algo semelhante, pois “há seis meses, encontra-se ancorada naquele porto uma pequena draga para desobstruir o alto Itapecurú, sem ter dado começo a trabalho algum”<sup>304</sup>.

Por essa época, tendo por mote o acompanhamento de uma excursão do governador Archer da Silva, para vistoriar parte da estrutura viária estadual, o jornal *Maranhão* realizou ampla reportagem na qual dava conta do estágio em que se encontravam os serviços rodoviários maranhenses, ao longo da rodovia tronco que ligava a capital com o interior. Um croqui elaborado pelo DER (Departamento de Estradas de Rodagem) mostrava as linhas gerais do traçado do sistema rodoviário central do Maranhão, identificando os trechos ora em construção e acabamento, bem como aqueles cujos estudos haviam sido concluídos e estavam prestes a serem iniciados. A estrada tronco antes referida estava localizada numa área intermediária aos vales dos rios Mearim e Itapecuru, relativamente próxima ao leito da Estrada de Ferro, esta que foi construída próxima às margens deste último rio até Caxias, quando cruza com ele e segue em direção a Timon. De acordo como as informações do croqui, esse eixo central da rodovia (que mais tarde foi federalizada e passou a ter a denominação de BR 135) foi indicado como ainda em construção ou já acabado. Essa estrada-tronco partia de São Luís e alcançava a povoação Peritoró, a meia distância entre Coroatá e Pedreiras. Nesse trecho da reportagem, foram mencionados vários ramais, igualmente tidos com construídos ou

---

<sup>303</sup> Diário de São Luiz, 21 de maio de 1947, p. 3

<sup>304</sup> Diário de São Luiz, 21 de maio de 1947, p. 3

acabados, que promoviam as seguintes ligações: São Luís a Ribamar; a rodovia a Rosário, a Kelrú, a Itapecuru e a Bacabal; Coroatá a Pedreiras, passando por Peritoró<sup>305</sup>.

Em Peritoró, o leito da rodovia bifurcava-se: por um lado, seguia um trecho da rodovia rumo a Caxias/Timon, cuja previsão de pavimento de rodagem indicava ser também próximo ao leito do rio Itapecuru, devendo ultrapassá-lo em Caxias. Para este trecho já teriam sido realizados os estudos necessários para dar início às obras. O outro trecho da bifurcação, a partir de Peritoró, seguia em direção a Grajaú, passando por Barra do Corda, constando ser esse um trecho já construído, exceto no intervalo entre Dom Pedro e Curador (Presidente Dutra), que no croqui se via um registro pontilhado, demarcando ser uma obra por construir. Em Dom Pedro, confluía para essa estrada um trecho do leito rodoviário já construído, originado em Codó, município à época com ponderável influência por essa região<sup>306</sup>.

Após o café da manhã, a comitiva governamental partiu do Palácio dos Leões para a Estiva, onde foi inaugurada uma escola construída pelo DER e doada ao município de São Luís. Sem demora, a expedição transpôs o estreito dos Mosquitos, utilizando a “majestosa ponte metálica Benedito Leite”, percorrendo “o excelente trecho dos Campos de Perizes” em carros cuja velocidade máxima alcançava “noventa quilômetros”. A seguir, a parada foi na “importante jazida de granito explorada pelo DER no povoado Peris”, onde “gigantescos monólitos que a picareta está fragmentando para aproveitar na construção de numerosas obras d’arte”. Depois, a comitiva seguiu para Bacabeira e mais tarde para o “lugar Santa Rita”, onde encontrava-se uma “poderosa máquina escavando o solo”, visto que ali jazia “uma grande mina de piçarra”, na qual “o trabalho todo é feito por processos mecânicos e práticos”<sup>307</sup>.

Após terem sido feitos esclarecimentos pelos técnicos responsáveis sobre as condições em que se encontravam os trechos seguintes da estrada até Peritoró, os “excursionistas” retornaram, passando por Rosário, onde foi visitada a Fábrica de Tubos de Concreto Armado e Tijolos, unidade projetada pelo DER para “consolidar em espaço de tempo muito curto as nossas rodovias, dando-lhe acabamento definitivo. Para completar aquela organização, será ali instalada brevemente uma serraria”<sup>308</sup>.

---

<sup>305</sup> Maranhão, 22 de agosto de 1948, p. 8.

<sup>306</sup> Maranhão, 22 de agosto de 1948, p. 8.

<sup>307</sup> Maranhão, 22 de agosto de 1948, p. 8.

<sup>308</sup> Maranhão, 22 de agosto de 1948, p. 8.

Durante um almoço organizado em Rosário, os jornalistas presentes entrevistaram “os visitantes e figuras de projeção social pública”, dos quais colheram importantes depoimentos, como o do prof. José Augustinis (grande industrial em Caxias e Presidente da Sociedade de Amigos de Dias Carneiro), que avaliou como “ótima excursão. A estrada pode-se chamar de bôa estrada”, de maneira que, após serem finalizadas as necessárias obras de arte, ter-se-ia “uma excelente estrada tronco, de onde se irradiam os ramais que proporcionam ao interior, o desenvolvimento do seu progresso pelo rápido escoamento dos seus produtos”. Já para Antonio Brandão, comerciante e presidente da Associação Rural de Caxias, a conclusão dessa obra viária seria a “garantia de que, muito breve, os municípios de nosso Estado estarão com o seu intercâmbio comercial, industrial e agrícola entrelaçados para a grandeza do Maranhão”<sup>309</sup>.

Segundo a avaliação daqueles que compunham a excursão, o avanço das obras e a projeção de que não demoraria a conclusão delas permitia a eles “acalantar as mais justas esperanças do soerguimento econômico do Estado, pelo aceleração do progresso que lhe fará o sistema rodoviário ora em construção”. As premissas para a ativação econômica proporcionada pela implantação dessa malha viária troncal puderam ser antevistas ao longo da excursão, quando “cruzamo-nos com dezenas de caminhões e automóveis que cruzam, já o nosso sertão, em diversas direções”. Esse indicador objetivo indicaria que “o ritmo da vida maranhense” estava em vias de transformação “à proporção que avançam as tangentes que as possantes máquinas do DER rasgam no meio da mata virgem, encurtando as distâncias e aproximando as populações das zonas mais afastadas”. O reflexo dessa nova ordem poderia ser observado na “própria Capital, a dolente S. Luiz, habituada somente ao movimento marítimo e ao precário serviço de nossa única ferrovia”. Com efeito, os indicadores indicavam que a cidade ia “modificando a sua feição, acelerando o seu movimento, intensificando o seu comércio com o interior”, à medida que “novas empresas lhe vão surgindo, novos postos de lubrificação e novas oficinas, tudo isto lhe dando um aspecto novo de vida e de progresso”<sup>310</sup>.

Em rápida entrevista à imprensa, o engenheiro Domingos Freitas Diniz Neto, secretário de Viação e Obras Públicas, no governo Newton Bello (1961-1966), fez um breve resumo das atividades desenvolvidas no “setor rodoviário” maranhense, consistente na “construção imediata de várias rodovias integrantes do Plano Trienal, de modo a promover o “fortalecimento econômico de regiões compreendidas nos seus traçados”.

---

<sup>309</sup> Maranhão, 22 de agosto de 1948, p. 8

<sup>310</sup> Maranhão, 22 de agosto de 1948, p. 8.



Encerrando a entrevista, o secretário prometeu à imprensa que, por ocasião do terceiro aniversário da gestão estadual, no fim do mês de janeiro, daria publicidade a “tudo o que tem feito na sua pasta”. O secretário “salientou que o volume dos trabalhos concluídos pelo DER em 1963, o vulto dos serviços em andamento e das obras projetadas” atestariam a “capacidade do órgão rodoviário e do esforço dos seus técnicos, animados do espírito de bem servir, para alcançar o bem comum da terra maranhense”<sup>311</sup>.

Por fim, o dirigente estatal relacionou o andamento das obras desenvolvidas em várias rodovias no território maranhense. Nesse sentido, no item *Construção*, ele consignou estarem em nível acelerado os serviços nas seguintes estradas: MA-23 (Chapadinha-Brejo, 64 km); MA-24 (Caxias-Presidente Dutra); MA-31; MA-51 (Bacabal-Lago da Pedra); MA-53 (São José dos Índios-Ponta de São Francisco=Trecho Olho d'Água-São Marcos); MA-61 (BR 22-Olho d'Água das Cunhãs); MA-63 e MA-74 (BR 22-Pio XII). Ao prosseguir, o secretário asseverou, no item *Conservação e Rodovias Pioneiras*, que, “além dos trabalhos normais de manutenção da chapa de rolamento das rodovias em tráfego, num total de 650 km, o DER/MA recuperou e conservou 13.000 km de estradas de penetração, de jurisdição municipal”. No concernente ao item *Novas Rodovias: estudos*, “referindo-se às atividades do DER no setôr de estudos e projetos”, a autoridade rodoviária “destacava o volume de serviços realizados pela DV-2 (DER), entregue hoje à competência técnico-profissional do Engenheiro Orlando Bandeira de Melo”, bem como enfatizava que “dentro das linhas do plano trienal, foram estudados, projetos (projetados) e locados 800 km de novas rodovias nos seguintes trechos, todos de importância vital e indiscutível interesse econômico para o Estado: MA 1 [sic] trecho Serra Negra-BR 24, com 120.500 km estudados”<sup>312</sup>.

Na mesma data e no mesmo jornal, outra matéria deu amplo destaque à atuação do 15º Distrito Rodoviário Federal, sediado em São Luís, sob a liderança do engenheiro Michel Guériot. O foco da matéria foi centrado na atuação federal na área viária do Maranhão, consignando, principalmente, que essa repartição estava “construindo uma obra de arte que só pode encher de orgulho, por ficar implantada na periferia local, a alma de todos os maranhenses ansiosos de progresso e melhoramento”. Em verdade, o objeto da euforia tratava-se “de uma ponte de 456,4 metros, toda de concreto, por sobre as águas plácidas do Estreito dos Mosquitos, ali na região da Estiva e bem ao lado da ‘Benedito Leite’, metálica e estreita, por onde escoava, simultaneamente e desde muitos anos, entre

---

<sup>311</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro de 1963, p. 9.

<sup>312</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro de 1963, p. 9.

problemas e riscos, o crescente e intensivo tráfego ferroviário e rodoviário, entre a Capital e o Interior do Estado”<sup>313</sup>.

É que por essa época, se consolidava um crescente coro daqueles que defendiam a “necessidade imperiosa da construção da nova ponte”. E não eram “apenas os maquinismos [maquinistas] de trem e os motoristas dos caminhões do sertão, que se enfileiram entre os que manifestam esse ponto de vista”, pois a esses personagens somava-se ponderável fração da população, “principalmente aquêles muitos que, dia a dia, hora a hora, como passageiros dos comboios e dos ônibus do Nordeste e do Sul do país, se vêem obrigados a ir ou vir através da ‘Benedito Leite’, onde a parada é obrigatória enquanto a sinalização não entra em atividade”. Para além do cerceamento do trânsito ordinário, em circunstâncias tais, “avançar o sinal é projetar-se em risco iminente e certo, de chocar-se com outro comboio da RFFSA ou com algum FNM supercarregado, procedente dos mais longínquos empórios comerciais e industriais do país”. Agravante também era o fato de que a velha ponte metálica carregava o inconveniente perigoso de proporcionar desastres, diante da possibilidade sempre à espreita de os “pneus dos transportes motorizados” escorregarem “lateralmente para o abismo, dada a escassa e esboroante margem que resta para o tráfego ali perto”. Portanto, naquela conjuntura, a deliberação pela construção da nova ponte permitia “separar o joio do trigo”, de modo que fosse eliminada aquela renitente ocorrência “engarrafante e escorregadia, sobre o Estreito dos Mosquitos, entre a Capital e o Continente”. A aludida separação do “joio do trigo” consistia na preparação do cenário que possibilitaria o definitivo “equacionamento do problema rodoviário naquela região, deixando-se a ponte ‘Benedito Leite’ totalmente entregue às suas responsabilidades para com o tráfego ferroviário”<sup>314</sup>.

O conteúdo jornalístico prosseguiu apontando atividades do 15º DRF no território maranhense. O registro positivo para a construção, em 1963, de, no mínimo, 60 quilômetros de estradas, além de serviços de pavimentação e de projeção da construção de mais de uma dezena de novos km de estradas. Outro destaque nesse registro foi a ênfase dada ao recebimento da “maior partida de asfalto a granel até hoje chegada ao Maranhão”. Em termos quantitativos, chegaram “900 toneladas daquele produto, do tipo RC 2, proporcionando, além disso, uma economia de 60 milhões de cruzeiros para os

---

<sup>313</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro de 1963, p. 11.

<sup>314</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro de 1963, p. 11.

recursos às rodovias do Maranhão, pois custou, tão somente, essa partida, a bagatela de 36 milhões e pouco”<sup>315</sup>.

Tão necessário em tempos de expansão rodoviária, a chegada desse produto permitiu ser apontada outra importante obra em curso no Maranhão, qual seja a construção “do Terminal do Itaqui, de propriedade do Estado, que cooperou e permitiu que o Distrito depositasse todo aquele carregamento nos gigantescos tanques que se erguem naquela orla do Atlântico”. Segundo o texto da matéria, “o porto do Itaqui ainda está longe de ser concluído”, todavia, como houve decisão do governo estadual vigente (Newton Bello), “de erigir, ali, o Terminal Oceânico de Asfalto, bem que já se encontra produzindo resultados que, antes de mais nada, só servem para não se esmorecer jamais, nessa obsessão sadia de se concretizar, de uma vês por todas e o mais breve possível, a construção do tão sonhado porto”. A ação da governadoria maranhense foi saudada como estratégica, posto que teria compreendido e sentido “a necessidade de um Terminal ali, tanto que o construiu de fato e o pôs em funcionamento integral”. Tal cometimento estadual redundava em cooperação e estímulo “para que o governo federal aja de maneira idêntica e nos entregue, em tempo hábil, o porto de que tanto necessitamos”. A implantação do referido terminal “representa um grande marco no serviço de pavimentação de nossas rodovias” (tal como vinha sendo efetivada pelo DER), de tal maneira “que, de conformidade com os cálculos, tem possibilidade de proporcionar uma economia superior a 1 bilhão de cruzeiros, nos serviços de pavimentação que se tem em vista fazer, desde São Luís, passando por Peritoró, até chegar em Teresina, no Estado do Piauí”<sup>316</sup>.

Três anos depois, o mesmo jornal continua propagandeando: “Cumpridas, fielmente, as Metas do DER, no quinquênio 1961-1965”. A essa altura, o secretário de Viação e Obras Públicas voltara a conceder uma entrevista substancial, discorrendo sobre assuntos variados ligados a essa pasta, em especial, a respeito de atividades atinentes à responsabilidade do DER, como “Construções-Conservação-Pavimentação-Obras de Arte-Projetos e Estudos-Aquisição de Máquinas-Terminal de Asfalto, do Itaqui-Financiamento”. Em certo trecho, o secretário, Freitas Diniz, “destacou que o DER não se descuidou, também dos recursos existentes na USAID, para a construção de rodovias e sua manutenção”. Dessa maneira, articulou seus técnicos para a elaboração de “projetos, no montante, aproximadamente, de 10 milhões e 300 mil dólares”, rateados para financiar

---

<sup>315</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro de 1963, p. 11.

<sup>316</sup> Jornal do Maranhão, 25 de dezembro de 1963, p. 11.

os serviços em trechos e sub-trechos de rodovias maranhenses. Assim, foram destinados “3 milhões e meio, para as rodovias MA-15 (sub-trecho Miranda-Arari-Pindaré), e MA-51 (trecho Bacabal-Lago da Pedra)”, da mesma forma que outros “3 milhões e meio, sempre em dólares, para a MA-22, trecho Alcântara-Pinheiro-Santa Helena. Além disso, outro montante de 3 milhões e meio de dólares foram destinados para a “aquisição de equipamento rodoviário e para a manutenção não só das rodovias estaduais já implantadas, como também para as chamadas rodovias de penetração, isto é, ligações que nos levam aos centros produtores”<sup>317</sup>.

No conjunto da ampla reportagem, foram amplamente ressaltados alguns dos números das intervenções realizadas de modo a alterar o quadro rodoviário estadual vigente. Todavia, não foi constatado nenhum registro relativo à previsão de construção de estradas no território da atual Baixada Maranhense, excetuando-se desse quadro a intervenção relativa à MA 22, no trecho Alcântara-Pinheiro-Santa Helena e de Santa Helena ao Rio Gurupi. Há também um registro relativo à rodovia MA-15 (sub-trecho Miranda-Arari-Pindaré)<sup>318</sup>. A constatação decorrente é de que as regiões mais bem contempladas com rodovias e estradas de penetração estavam situadas nos vales dos principais rios maranhenses (Itapecuru, Mearim, Munim, Pindaré), áreas em que o avanço da malha rodoviária, mesmo precária, concorria para o fencimento da atividade do modal fluviomarítimo.

Entrementes, em abril do mesmo ano, na página principal, o mesmo jornal produziu ácida matéria intitulada “Só no Maranhão não há estradas”, em meio à qual teceu considerações agudas e sarcásticas acerca do estado geral das rodovias maranhenses, estaduais ou federais. Para o autor do texto, se a estação das chuvas tivesse sido prolongada naquele ano “o comércio teria entrado num regime de bancarrota em massa, pelo descaso evidente do governo no trato das nossas rodovias, atualmente em situação lamentável”, constatável por aquele que carecesse de transitar pelo território maranhense, principalmente pela BR-21. Essa planta rodoviária, em que pese ser considerada aquela de maior importância, “é uma calamidade, apesar dos bilhões que nela já têm sido aplicados. Por ser estrada federal vive abandonada também do governo estadual, que se acomoda nessa fácil escusa, sem remover uma pá de terra”<sup>319</sup>.

---

<sup>317</sup> Jornal do Maranhão, 23 de janeiro de 1966, p. 5.

<sup>318</sup> Jornal do Maranhão, 23 de janeiro de 1966, p. 5.

<sup>319</sup> Jornal do Maranhão, 17 de abril de 1966, p. 1.

O descaso apontado ganhava proporções maiores quando à medida que fosse traçado um quadro comparativo com obras semelhantes erigidas em cidades de estados vizinhos como Fortaleza, Belém e Teresina, onde “há melhores estradas e boa pavimentação”. Com efeito, foi tomando por base essa constatação que o articulista asseverou que não precisaria “ir muito longe, para se constatar a incompetência técnica ou a desonestidade administrativa que entram como poderosos ingredientes na confecção dos novos serviços de asfaltamento”. Um exemplo dessa prática nefasta para a constituição de uma malha viária em dia com as necessidades dos usuários, “de ano a ano, as pistas asfaltadas, dentro desta ilha, ficam intransitáveis, pelo desgaste do material”<sup>320</sup>.

A Baixada do Maranhão chegou ao fim da década de 1970 sem contar com uma estrutura rodoviária competente para permitir um fluxo de trânsito ordinário e minimamente cômodo de transeuntes. Como noticiou o *Jornal do Maranhão*, em outubro de 1970, em matéria intitulada *Estrada Viana-Arari na Mira do Pres. Médici*, ainda era miragem a conexão fluente da Baixada Maranhense com outras paragens maranhenses por via rodoviária, senão após serem dispendidos esforços inauditos e vencidos obstáculos de toda sorte. Assim, a esperança não desfalecia, posto que “a população que habita as regiões vizinhas aos Municípios de Viana e Arari tem manifestado vivo interesse na construção da Estrada VIANA-ARARI”. Aliás, esse era um projeto acalentado desde muitos anos, pois “já no Governo de Eugênio de Barros [1951-1956] existia, sem, contudo, ter sido encarado como de importância para o Estado do Maranhão”<sup>321</sup>.

A estratégia de luta de boa parcela dos habitantes da Baixada foi acionar mecanismos distintos de ação e de convencimento. Pela massificação de “telegramas, cartas e insistentes pedidos de todas as formas, conseguiu chamar a atenção do Presidente da República”, que teria feito chegar ao diretor do DER seu “interesse na construção da referida estrada”. Informações procedentes da Baixada indicavam “que a juventude vianense, grande batalhadora nessa conquista”, instava o prefeito municipal a atuar para que “a rodovia VIANA-BANDEIRANTE não perca tantos anos, como a VIANA-ARARI, em projetos, atrasando o progresso do Estado e o desenvolvimento do povo do Maranhão”. Sem contar que a adoção de providências para a efetiva “construção das Rodovias VIANA-ARARI e VIANA-BANDEIRANTE” concorreria para que o

---

<sup>320</sup> *Jornal do Maranhão*, 17 de abril de 1966, p. 1.

<sup>321</sup> *Jornal do Maranhão*, 4 de dezembro de 1970, p. 1.

Maranhão entrasse “com valiosa parcela de contribuição para a integração do território nacional”<sup>322</sup>.

Em suma, parece ter ficado demonstrado a debilidade da Baixada do Maranhão no que concerne à existência de uma malha viária que permitisse a conexão positiva com as mais distintas áreas territoriais regionais. Desde os tempos coloniais até o fim da década de 1930, a Baixada do Maranhão se comunicou com o mundo que lhe é externo exclusivamente por meio do transporte fluviomarítimo, passando a contar também com o transporte aeroviário a partir da década de 1940, quando foram sendo, inicialmente, implantadas linhas quase sempre com destino a cidades e povoados localizados na parte norte maranhense e em sequência para regiões mais distantes do território central e do sul do estado. Todavia, vale registrar, o volume de passageiros transportados por via aérea era ínfimo em relação ao que era possível ser transportado pelo modal fluviomarítimo, em virtude tanto dos espaços de acomodação disponíveis nas aeronaves quanto pelos valores cobrados pelas passagens. A lentidão para vencer os trajetos, o estado quase sempre deficiente das embarcações, os perigos do relevo submarino, por um lado, e o quantitativo de passageiros possível de ser transportado pelos pequenos aviões monomotores disponíveis, tudo isso concorreu para que o transporte rodoviário passasse a se constituir como o meio de transporte por excelência para a maioria dos usuários maranhenses, decretando a falência dos demais modais.

## **II. OS FRUTOS DA TERRA, A RAPOSA E AS UVAS - UM ELO CHAMADO RAPOSA: UM PORTO EM MOVIMENTO E SEUS LIMITES**

### **1. A CAMINHO DO PORTO**

#### **1.1. De terra e de terreiros: gêneros em demanda**

Esta seção do capítulo tem por objeto remontar o universo de produção de gêneros de origem as mais distintas, os quais alimentavam ponderáveis fluxos de circulação tanto no mercado regional quanto em mercados mais exigentes e abrangentes, como o da capital estadual. Para uma compreensão mais aguçada desses processos, o

---

<sup>322</sup> Jornal do Maranhão, 4 de dezembro de 1970, p. 1.

texto foi construído com base em depoimentos de personagens envolvidos com práticas agrícolas, com criatório de animais, com a coleta de crustáceos e com a caça de ofídios, esta última que se constituiu em atividade praticada por expressivos contingentes de habitantes dos territórios campestres joaninos e vianenses, por excelência, e matinhenses, em volume menos expressivos.

Um dos depoimentos utilizados foi o de Raimundo Sousa Martins, apelidado como Mundé. Em primeiro plano, ele se qualificou, em essência, como um lavrador: “já me entendi nesse ramo, na roça, com meu pai, meus irmãos, meus parentes e trabalhadores que papai contratava e pagava a diária ou que nós ia ganhando dia<sup>323</sup>, nossa turma de irmãos não ficava parada”. Na condição de trabalhador rural, Mundé fez questão de ressaltar o desempenho, sem maiores sobressaltos e com eficiência, de quaisquer das tarefas consequentes ao exercício do trato de um campo agrícola, desde o agenciamento da derrubada da mata até os processos por meios dos quais eram ultimados os produtos dessa lavoura, isto é, aqueles atinentes à colheita<sup>324</sup>.

Nos tempos mais remotos de sua vida, no povoado Romana<sup>325</sup>, “quando eu me entendi, meu pai<sup>326</sup> ainda era vivo” e exercitava sua liderança por sobre o grupo familiar, a qual, por essa época, podia ser traduzida pela asserção de “que ele domesticava o serviço prá gente”. Isto é, era o pai que coordenava o estoque de mão de obra dos filhos. Assim estabelecidas as relações familiares, à medida que sobreveio um percalço paterno, os filhos assumiram completamente o cumprimento das atividades laborativas antes determinadas pelo pai. Em outras palavras, quando “ele adoeceu, aí, nós não deixamos mais ele trabalhar” e o intimaram a exercer a gerência dos serviços e se responsabilizar pelo abastecimento alimentar ordinário: “pai, agora você só vai domesticar o serviço prá nós ... só vai dizer como é, e a comida é com você”. Em virtude da nova situação, “nós não deixamos mais ele trabalhar e ele ficou uma pessoa de muito valor, porque nós que demos o valor prá ele, prá ele não trabalhar mais”<sup>327</sup>.

O trabalho realizado pela prole do pai do depoente consistia no estabelecimento anual de vários eitos, de várias linhas de roças<sup>328</sup>, para a lavoura de gêneros distintos.

---

<sup>323</sup> Ganhando dia: por trabalhar ganhando dia entenda-se a prática corrente à época de um trabalhador atuar durante um dia no eito de outro rurícola, o qual ficava obrigado a pagar com idêntica jornada laboral quando aquele organizasse um dia de trabalho em cultivos de sua propriedade.

<sup>324</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>325</sup> Romana: à época, povoado pertencente ao município de São Vicente Ferrer, depois a São João Batista.

<sup>326</sup> Francisco de Assis Martins. Chico Martins.

<sup>327</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>328</sup> Linhas de roça: equivalente a 25 braças quadradas ou 55 metros quadrados ou 3.025 m.

Assim, “nós fazia sete canaviais lá no Cruzeiro”<sup>329</sup>, onde existia o engenho de João Dominici<sup>330</sup>, com quem Francisco Martins tinha obrigações contratuais, mesmo informais<sup>331</sup>, para o fornecimento de cana para moagem. Além disso, o grupo familiar estabelecia outras roças destinadas à plantação, principalmente, de mandioca e de arroz. Neste caso, era comum esse núcleo familiar ter como resultado da atividade na lavoura a produção de expressiva quantidade de farinha d’água<sup>332</sup> e de farinha seca<sup>333</sup>. Mundé rememorou uma dessas safras, ao fim da qual “eu mexi 80 paneiros<sup>334</sup> de farinha seca”, isto é, foi produzido um quantitativo de cerca de 2.400 quilos desse produto. Para a obtenção de um montante de quilos de farinha dessa ordem, haveria de ser mobilizado um contingente igualmente expressivo de pessoas para a preparação da tarefa<sup>335</sup>, eventualmente chamada farinhada<sup>336</sup>.

As atividades de preparação da tarefa ficavam sob a responsabilidade do proprietário da roça. Quando deveria ser feita uma tarefa para a fabricação de farinha d’água, era o dono da roça o organizador das pessoas que deveriam desenvolver as atividades distintas de arrancar os tubérculos da mandioca na roça, acondicioná-las em cofos feitos para essa finalidade, transportá-la para as proximidades da casa de forno, onde seria fabricada a farinha, submergir os cofos numa lâmina de água adequada para amolecer as mandiocas, diretamente no campo ou em poços costumeiros. Uma vez amolecidas as mandiocas, essas pessoas continuavam as atividades de descascá-las, para que fossem raladas em rodas de madeira recobertas por material de estanho apropriado e a massa fosse espremida em tapitis<sup>337</sup>, para depois ser peneirada em urupemas<sup>338</sup>, de sorte que a massa fosse torrada e obtida a farinha. Essas atividades eram semelhantes quando a tarefa tinha por objetivo a produção de farinha seca, exceto, é óbvio, a deposição da

---

<sup>329</sup> Cruzeiro: à época, povoado pertencente ao município de São Vicente Ferrer/São João Batista.

<sup>330</sup> Engenho Cruzeiro: no povoado de mesmo nome, de propriedade de João Furtado Dominici.

<sup>331</sup> Não firmavam contratos formais, ajustavam as obrigações de cada qual sem a necessidade de documento.

<sup>332</sup> Farinha d’água: farinha de mandioca, geralmente de cor amarelada, preparada mediante o amolecimento das raízes por submersão em água por cerca de três dias. Depois a massa é ralada, espremida, peneirada e torrada.

<sup>333</sup> Farinha seca: farinha de mandioca, de cor branca, obtida após as raízes serem arrancadas do solo e raladas. A massa obtida é espremida, peneirada e torrada.

<sup>334</sup> Paneiro: cesto confeccionado com folhas de pindoba com capacidade para acondicionar 30 quilos farinha ou de grãos. Volume contendo 30 quilos. É também chamado alqueire.

<sup>335</sup> Tarefa: cada jornada para a fabricação de farinha. Cada uma delas geralmente previa o beneficiamento de 10 a 12 cofos de mandioca, que redundava em mais ou menos 300 quilos de farinha ou 10 paneiros.

<sup>336</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>337</sup> Tapitis ou tipiti: cesto cilíndrico, comprido, feito principalmente com fibras de titara, utilizado para espremer massa de mandioca ralada durante uma farinhada.

<sup>338</sup> Urupemas ou urupembas: peneira quadrada feita principalmente com fibras de titara, para crivar a massa de mandioca espremida durante uma farinhada; utilizada também em atividades domésticas.



mandioca para amolecer em água adequada e a raspagem da casca de cada mandioca para ser ralada. Em ambos os casos, essas pessoas, como as mencionadas anteriormente ou outras destacadas para tanto, deveriam aprontar a lenha seca necessária para servir de combustível e ser consumida durante a tarefa. Essas eram atividades preparatórias de responsabilidade preliminar dos donos da tarefa, para que o mexedor de farinha executasse sua atividade sem ser requisitado em nenhuma das fases anteriores de preparação da tarefa. Ao cabo de tais atividades, a farinha era acondicionada em cofos produzidos para essa finalidade. Para melhor acondicionamento da farinha, a proteção interna dos cofos era feita por meio da utilização de folhas vegetais adequadas, colhidas no entorno ambiental mais imediato, como as de guarimã e, principalmente, as de cauçu<sup>339</sup>. Geralmente, cada cofo era concebido para comportar 30 quilos de farinha, volume esse que era denominado como um paneiro ou um alqueire, podendo ser também utilizados cofos confeccionados para suportar a quantidade de um paneiro e meio, isto é, 45 quilos. Era esse o produto das tarefas de farinha que o proprietário consumia prioritariamente na unidade familiar ou na parentela mais imediata, ofertando, quando possível, as parcelas do excedente no mercado regional ou em mercados mais amplos<sup>340</sup>.

Mundé salienta que compartilhava recorrentemente as tarefas da faina agrícola, principalmente a de mexer farinha, com um companheiro contumaz: o irmão Antônio Martins. Segundo ele assevera, a preferência por esse trabalhador decorria do fato de que “nós trabalhava muito, junto”, por que “ele era muito bom de serviço e nós nos dava bem, um confiava no outro”. Nessas tarefas grandes, fisicamente extenuantes, “eu mexia esses 80 paneiros de farinha, eu acho mais ou menos nuns sete dias”, isto é, alcançava um patamar produtivo de “mais de 10 paneiros por dia”, em torno de 300 quilos diários. Tratava-se, pois, de um trabalho duro, que carecia de força, preparo físico e destreza, mas “eu era novo, sempre dei conta e era por isso que me chamavam muitas vezes”<sup>341</sup>.

Como alguns outros núcleos familiares domiciliares naqueles territórios, a família de Mundé, coordenada pelo pai, estruturava suas roças quase sempre em terras próprias, o que não era o ordinário para a maioria das famílias daquele povoado, que recorriam ao aforamento em terras disponíveis para “botar suas roças”. Essa condição era possível na medida em que “a terra de papai era grande” no povoado de Romana, o que permitia a esse chefe familiar e seus filhos não enfrentassem maiores obstáculos para a

---

<sup>339</sup> Cauçu: planta arbustiva das famílias das marantáceas, das poligonáceas e das rubiáceas.

<sup>340</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>341</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

organização ordinária de seus cultivos em área próxima às suas residências. Além dessas, com o tempo, a família ampliou o estoque de terras disponíveis para o estabelecimento de novas realizações agrícolas ao adquirindo ainda mais: “nós compremos um horror de terra no Quindão”<sup>342</sup>. Este era um centro de exploração agrícola relativamente distante da residência dos Martins, na adjacência do qual também operavam muitos outros lavradores, geralmente por aforamento de terras. As terras do Quindão foram adquiridas de Antero Dominici e estavam situadas numa área circundada por vários povoados em que seus habitantes se dedicavam fundamentalmente à lavoura, tendo em vista o quantitativo e a uberdade dos terrenos disponíveis. Como proprietários de ponderável estoque de terras agricultáveis, os Martins geralmente não demandavam terras para aforamento, em outras palavras, “com isso nós não afurava, assim, era difícil nós afurar um mato, e com isso, nós levamos muito tempo fazendo nossas plantação nas terra da gente”. Por isso, essa família recorria esporadicamente ao aforamento de terras vizinhas. Essa era uma prática exercida somente em certas condições especiais, por exemplo, “quando as capoeira<sup>343</sup> ainda não tava boa prá roçar de novo”, isto é, quando a mata ainda não havia se restabelecido de modo a possibilitar novos roçados<sup>344</sup>.

No que concerne ao destino da produção de farinha e de arroz nas lavouras promovidas pelos Martins, Mundé informou que geralmente “nós não vendia”. A produção agrícola auferida anualmente, quase tudo “era pra comer”, visto que “a despesa em casa era enorme, era 13 pessoas”, ou seja, um expressivo contingente familiar, para cujas necessidades de consumo, “pouca coisa não acomodava”. Ademais, em contraposição à prática costumeira naqueles territórios, mesmo para consumo próprio e considerando que a farinha d’água alcançava maior aceitação e remuneração no mercado regional, o chefe familiar produzia esse tipo de farinha em menor quantidade. Atuando mais no sentido de abastecer prioritariamente o ambiente familiar, Chico Martins tinha predileção pela produção do outro tipo de farinha: “ele gostava mais de fazer farinha seca, que nós não gostava muito”, ou seja, ela pouco apetezia ao paladar dos membros da família. Essa circunstância oferecia oportunidade para que alguns dos filhos adotassem estratégias para garantir o consumo de farinha d’água, de tal sorte que “tinha vez, [que] nós tirava escondido dele, e ia lá na vizinhança trocar”. Geralmente quando se

---

<sup>342</sup> Quindão: povoado com população esparsa, visto que suas terras eram utilizadas para exploração agrícola por trabalhadores oriundos de outros povoados.

<sup>343</sup> Capoeira: terreno cuja cobertura vegetal foi roçada ou queimada em preparativos para usos agrícolas ou pecuários; mato germinado em virtude da derrubada da mata virgem.

<sup>344</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

apresentavam situações alimentares em que a farinha seca não era considerada como complemento desejável, alguns familiares arquitetavam planos para a obtenção da farinha d'água. Assim, por exemplo, “nós fazia isso quando a gente ia comer uma carne assada”. Em tais momentos, “nós saía daqui escondidinho, trocava uma cuinha de farinha”, para satisfazer o paladar e não despertar suspeita dessa prática nebulosa. No entanto, essa ocorrência despertava a cobiça de certos vizinhos, que já aguardavam serem demandados para a realização de trocas, de modo que “tinha uns que já diziam: ah, quando tu tiver, trás, por que nós não mexe a farinha seca aqui, mas nós quer”. A produção de farinha seca pelos Martins era uma prática tradicional, consuetudinária mesmo, repassada ao longo de gerações, como deixa antever o depoente: “quando me entendi, já era muito mais farinha seca”. Assim, em época adequada, esse grupo familiar formava as plantações de mandioca, em consequência “nós mexia três, quatro, cinco tarefa só da pura farinha seca”. Para compor uma tarefa eram necessários 10 a 12 cofos de mandioca, dos quais eram obtidos mais ou menos 10 paneiros, em torno de 300 quilos, o que possibilita a antevisão da extensão naquela comunidade da exploração agrícola baseada no cultivo de mandioca<sup>345</sup>.

A atividade desse grupo familiar no eito pode ser exemplificada por uma plantação, uma roça de arroz, que os Martins estabeleceram no já referido centro agrícola chamado Quindão. Conforme salienta Mundé, essa era uma roça imensa, “maior de que as que a gente naquelas bandas”. Essa circunstância exigia a mobilização de um maciço contingente de mão de obra, para dar cumprimento exitoso das necessidades operacionais, que permitissem uma safra positiva. De sorte que, “nós fizemos essa baixa<sup>346</sup>, plantemos arroz, aí nós cortamos [colhemos] esse arroz”. Como a produção foi superlativa, tendo superado em muito as expectativas ordinárias, “nós fizemos um tijupá<sup>347</sup> quase cumo daqui aí na bicha [naquele lugar] lá”, equivalente a uma distância por ele arbitrada em 10 m. Por conseguinte, um imóvel provisório de proporções desmesuradas, em relação aos tijupás normalmente construídos pelos agricultores para proteger e acondicionar momentaneamente sua produção. Para efetuar o corte do arroz produzido, isto é, para realizar a colheita, “ia tanta gente da Romana cortar arroz com nós”, que, após a finalização dessa etapa, o volume de arroz cortado “encheu [o tijupá] até na palha [ou

---

<sup>345</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>346</sup> Baixa: nome pelo qual era comumente conhecido um roçado destinado à plantação de arroz.

<sup>347</sup> Tijupá: palhoça construída nas roças ou no entorno delas pelos trabalhadores agrícolas, para guardar utensílios usuais no dia a dia e armazenar a produção em tempo de colheita.

seja, na cobertura] em cima”. Vale consignar, a mão de obra feminina era aquela que, por excelência, formava o quantitativo maior do total daquela empregada para o cumprimento dessa atividade. Para acompanhar o processo produtivo dessa roça, “nós se mudemos para lá”. Essa circunstância foi aproveitada para o estabelecimento também de uma alentada criação de animais de terreiro: “nós criemos pato, galinha, que eu acho que dava mais de 200 cabeças de pato com galinha, e era tudo muito gordo”, pois essa atividade complementar contava com um requisito fundamental, qual seja, “o que não faltava era comida prá eles”. Neste caso também, se expressava uma das características relativas à destinação da produção agrícola realizada pela família dos Martins: o arroz produzido “era só para nós comer, não vendia”, e quando vendia era pouco, tendo em vista que “nós era muita gente, e aí, nós num vendia”, por que “na hora que esse arroz terminava, pronto, aí, nós não ia comer arroz tão cedo”<sup>348</sup>.

Quanto à plantação de mandioca operacionalizada por esse grupo familiar, “nós tinha era muita mandioca”. Tendo em consideração essa prodigalidade e em virtude do alto consumo ordinário da família, “nós não botava negócio [isto é, um quantitativo] de 2 cofos de mandioca na água, pra fazer farinha, não, era de 6 [cofos] pra frente, pra dar pro consumo de casa”. Da mesma forma que o arroz, a produção de farinha de mandioca, d’água ou seca, também não era destinada necessariamente ao mercado, “nós não vendia, não”. Apenas em situações excepcionais, uma pequena parte dessa produção era direcionada para o mercado, geralmente quando os filhos da família careciam de recursos monetários suficientes para a satisfação, por exemplo, de necessidades no que tange à aquisição de indumentária e de oportunidades de diversão, eventualmente ocorrente no povoado ou nas cercanias. Como resumiu Mundé, “nós era tudo novo e gostava das festas”, e para isso precisava de roupa adequada. Logo, o grosso da produção não era mobilizado para a circulação normal no mercado possível<sup>349</sup>.

Parte da renda de que dispunha para produzir a sua vida, Mundé auferia do exercício de atividades externas ao ambiente familiar (este intimamente vocacionado para a agricultura), como as de vareiro<sup>350</sup>, de estivador e de mexedor de farinha para terceiros. Em decorrência da prática desses labores, “um dinheirinho mais abusado que a gente garrava [adquiria] era esse”. Esse era um dinheiro extra que passava a complementar o

---

<sup>348</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>349</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>350</sup> Vareiro (canoeiro): aquele que impele as canoas e cascos com remos e principalmente com varas ou marás pelos campos, rios, lagos ou igarapés.

orçamento de sua família nuclear. Para o caso da produção de farinha, os termos informais de contratos firmados por Mundé com terceiros era na ordem de 10% do montante produzido. Dessa maneira, “a gente cobrava por paneiro”, de modo que, “se a gente mexia 10 paneiros”, em decorrência do trabalho dispendido, “a gente cobrava um paneiro”. Em outras palavras, era cobrado um valor em dinheiro equivalente ao valor de mercado de um paneiro de farinha, logo “eu cobrava o dinheiro, por exemplo, de 100 paneiros [produzidos], eu cobrava o dinheiro de 10 paneiros”<sup>351</sup>.

No período das secas, mexer farinha era uma atividade ordinária que se apresentava como ocupação possível para boa parte da mão de obra disponível nos povoados, mesmo porque, no caso de Mundé, “não tinha como barquear”, isto é, não era momento propício para desenvolver a atividade de vareiro por ele praticada em época das cheias. Desde quando se iniciava a estação das secas, as roças eram desmanchadas<sup>352</sup> progressivamente e realizadas tantas tarefas quanto fossem necessárias para transformar o quantitativo de mandioca produzido em farinha d’água ou farinha seca. Na generalidade, a produção em geral era destinada tanto para o consumo comunitário quanto para o mercado mais imediato. Nesse sentido, a produção de farinha voltada para o atendimento das demandas do mercado era feita fundamentalmente no segundo semestre. Nesse lapso de tempo, “na seca, era só mexer farinha”<sup>353</sup>. Isto é, era quando a maioria dos agricultores de mandioca colhia as raízes necessárias para formar as tarefas que projetava. As tarefas eram recorrentes, fazendo com que as casas de forno ficassem animadas, com uma algaravia de pessoas desempenhando as atividades necessárias para a produção da farinha.

Cumprindo contratos com terceiros, Mundé desenvolveu uma relação de trabalho mais ou menos ordinária com Zé de Cândido Dominici<sup>354</sup>, a qual extrapolava o serviço esporádico executado na condição de vareiro para esse proprietário. Em verdade, tratava-se de relação de alguma forma consistente, por ele assim simplificada: “nós fizemo cumo um contrato de boca, prá eu mexer farinha prá ele”. Desse modo, por um intervalo considerável de tempo, após a morte do patriarca familiar, ele trabalhou com esse proprietário na fabricação de farinha d’água, exclusivamente mexendo “farinha prá

---

<sup>351</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>352</sup> Roças desmanchadas: roças abertas para a efetivação da colheita.

<sup>353</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>354</sup> José Dominici: residente no povoado Romana, era filho de Cândido Dominici; agricultor; fazendeiro; proprietário de terras e de muitos animais para transporte de cargas e de passageiros.

Zé de Cândido, no cabo do rodo<sup>355</sup>, exercitando uma função sobranceira, qual seja, “mandando no poia [poial] do forno<sup>356</sup>”, isto é, comandando o processo produtivo das tarefas de farinha, das farinhadas. A grande maioria desse produto era “a farinha que eu mesmo barqueava”, para o porto da Raposa, cumprindo “a outra parte do nosso combinado”. Por outras palavras, na época da seca, quando era temporada da colheita da mandioca, o trabalho dele consistia em mexer a massa de mandioca até transformá-la em farinha, d’água ou seca, em tarefas que às vezes transcorriam em até mais de uma semana. Como já foi antecipado, uma tarefa de mandioca significava o beneficiamento diário de 10 a 12 cofos de mandioca, que, em geral, redundavam em 10 paneiros de farinha, ou mais ou menos 300 quilos. Um exemplo da conjugação dos interesses do mexedor de farinha e do contratante ficou explícito quando “Zé de Cândido comprou 300 paneiro de farinha” de um produtor e comprador avulso<sup>357</sup> de farinha chamado Caburé, residente em centro de produção agrícola mais entranhado nas matas, com quem esse proprietário matinha relacionamento comercial. Nesse caso, o comprador armazenou “essa farinha lá, na casa dele”, até ele decidir pelo transporte de parte ou do inteiro do quantitativo do produto. Geralmente, após a decisão do proprietário, como era de costume, “eu tinha que trazer essa farinha, pra Raposa, toda terça feira e todo sábado”<sup>358</sup>.

Ao se reportar à atuação que desempenhou em torno das casas de forno, Mundé declinou que era um trabalhador requisitado para dar conta de tarefas de vários agricultores mais próximos, como um primo José Costa ou como Zé Dominici. Tal como asseverou esse trabalhador, em tempos anteriores, “eu não mexia farinha com Zé” Dominici, mas passou a trabalhar para ele após ser observado durante o trabalho realizado em tarefa de Zé Costa. Esse produtor ficou interessado em contar com Mundé como trabalhador, quando “ele passou um dia e eu mexia farinha com compadre Zé Costa, num forinho dele que era dessa fundura, daqui pro chão”, isto é, bem raso. Por conseguinte, esse era um forno incapaz de permitir a realização de tarefas de monta e a fabricação de elevado quantitativo de farinha em tempo mais adequado. Todavia, ele ficou espantado “quando um dia ele chegou, era umas 4 horas [16 horas], eu já tinha mexido dez cofos de mandioca”, o que redundou num quantitativo de cerca de 8 paneiros de farinha,

---

<sup>355</sup> Rodos: instrumento utilizado para movimentar a massa de mandioca no forno quente até que ela seja torrada.

<sup>356</sup> Poial do forno: local construído para assentar o forno em que é torrada a farinha de mandioca.

<sup>357</sup> Negociante ambulante: vendedor ou comprador cujo exercício da profissão ocorre pelo seu deslocamento constante até os pontos em que pode encontrar compradores e vendedores de produtos de sua atividade comercial.

<sup>358</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

equivalentes a 240 quilos. O espanto se deveu ao fato de o trabalhador ter dado conta daquela atividade, extrapolando o tempo ordinário dispensado para o fabrico de farinha, a partir de uma carga de 10 cofos de mandioca, apesar de utilizar um forno inapropriado para cometimentos dessa magnitude, em tempo abreviado. Desde então, após instâncias de Zé Costa, Mundé passou a trabalhar com regularidade para Dominici<sup>359</sup>.

Uma detecção inicial de Mundé na nova relação de trabalho foi a de que esse proprietário exorbitava ao realizar o preenchimento dos cofos com as cargas de mandioca em suas roças para a produção de farinha em uma tarefa. Desse modo, considerando que a prática costumeira dos demais agricultores era colher 10 cofos de mandioca para a obtenção de 8 paneiros de farinha, na ótica de Dominici, quando “ele botava 10 cofos, era [para obter] 10 paneiros”, pois “os cofo dele era só cofo medonho”, isto é, eram cofos enormes, maiores do que o costumeiro uso feito nessas situações. Apesar de ter claro que “mexer farinha com Zé não é muito bom”, pois tratava-se de um encargo pesado, extenuante, Mundé aquiesceu e aceitou o trabalho, solicitando ao primo e compadre, Zé Costa, que informasse a esse produtor o seu aceite, experimental, de início. Como assim se desenhava a relação de trabalho, pediu ao primo que dissesse ao contratante para que “ele botasse duas tarefas” de mandioca n’água e avisou: “eu vou exprementar”. Adicionalmente, reiterava o trabalhador: “compadre, diz prá ele que eu gosto de ir cedo, eu não gosto de ir prá mexer farinha de duas horas, três horas. Eu gosto de ir cedo”. Dando sequência ao trabalho relativo à primeira tarefa contratada, consistente em 10 cofos de mandioca, a atividade na casa de forno foi finalizada por volta das 16 horas. Em ato contínuo, passaram a fase seguinte, de arremate da jornada, que residia em proceder à pesagem do produto: quando “eles foram pesar essa farinha, deu 10 paneiros e uns quebrados”. Esse excelente desempenho do trabalhador pavimentou a relação de trabalho entre eles. Dominici teria dito: - “de hoje em diante, é você que vai ser meu mexidor de farinha, prá mim. De hoje em diante, a tarefa que eu botar na água, o tanto de tempo que eu ir mexer farinha, é você” quem vai mexer farinha<sup>360</sup>.

A força de trabalho necessária para a realização de uma tarefa de farinha d’água era composta por um mexedor, um espremador, que também eram os raladores, e algumas pessoas envolvidas com a atividade de descascar as raízes amolecidas. Caso fosse uma tarefa para a produção de farinha seca, apenas o espremador e o mexedor poderiam ser os

---

<sup>359</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>360</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

responsáveis pelo trabalho de raspar e ralar o volume de mandiocas disponíveis, podendo ser auxiliados por outras pessoas. Essas atividades eram organizadas de modo seguinte: “por exemplo, nós raspava hoje e ralava, e aí amanhã a gente ia mexer essa farinha”. Em alguns casos, as duplas se formavam por afinidades que animavam ainda mais as casas de forno, como era o caso do entrosamento na execução de toadas que Mundé relatou ter com seu irmão Antonio. Isso fez com que, durante muitas jornadas, formassem uma dupla muito requisitada para esse tipo de trabalho. Com efeito, “nós era os preferido de ralar mandioca, por que tinha as toadas”. Às vezes, como ocorreu numa tarefa para Raimundo Barros, eles haviam sido contratados para ralar 24 cofos de mandioca em dois dias, porém, só ralaram 4, pois, no primeiro dia, “nós chegemo, butemo a mandioca, cumeçamos ralar e cumeçamo cantar”. Eles estavam organizados de modo seguinte: “eu sentei dum lado do veio da roda<sup>361</sup>, do lado do banco, e ele sentou do outro”, dando conta do trabalho e cantando toadas conhecidas. Em pouco tempo, progressivamente, o cenário foi sendo modificado e “a casa do forno foi enchendo” de pessoas que vinham apreciar o canto desses trabalhadores. A animação dessa plateia chegou ao ponto de alguns dos presentes praticarem o trabalho no lugar dos contratados, para que eles cantassem com mais destreza e expansão, resultando que “não deixaram nós tirar, ralar mais nim um cofo. Eles queriam que nós só cantasse”<sup>362</sup>.

As cantigas de trabalho eram uma constante na vida laborativa de Mundé. Essa forma de expressão era comum quando ele atuava, principalmente, nas tarefas de fabricação de farinha, nos eitos de roça, nas jornadas como vareiro ou como catador de caranguejos. Durante o exercício da atividade de vareiro, a cantoria ocorria principalmente quando Antônio Martins fazia parte da tripulação da canoa. Nas demais atividades, era ordinária a reunião de vários parceiros e a cantoria ganhava corpo e envolvia a quase todos. Quando enfrentavam a dura faina de catar caranguejos na ilha do mesmo nome, esses trabalhadores exercitavam a cantoria para amainar os rigores experimentados na jornada diária, de modo que “quando nós banhava, que nós descia lá pro fundo do barco, nós ia cantar. Cantava até quando nós ia dormir”. Numa dessas jornadas de coleta de tais crustáceos na ilha dos Caranguejos, a fartura deles foi tanta que num só dia encheram os cofos que haviam levado para acondicionar a produção extrativa.

---

<sup>361</sup> Veio da roda: eixo de ferro componente da roda usada instalada sobre cavalete apropriado para ralar mandioca. Tem pegadores laterais para os raladores movimentarem a roda.

<sup>362</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.



Como havia uma grande quantidade de caranguejos em período de andada<sup>363</sup>, sem muito esforço o grupo de catadores, de que participava Mundé, realizou investidas sucessivas para o cumprimento de seus objetivos. Num primeiro momento, “nós enchimos esses três cofos só numa bolinha assim”, num pequeno espaço, “aí fumo embora pro barco, lavemo esse caranguejo bem lavadinho, enchimos os cofos que nós levemo pra trazer esse caranguejo”. Após adotarem os preparativos necessários, “raspemo [voltamos] prá lá de novo”, para aquele lugar em que abundava o número de caranguejos, de modo que “tiremo esse caranguejo só num dia”.

Essa não era uma situação corriqueira para dar cabo dessa atividade de coleta, pois “às vez a coisa tava vasqueira<sup>364</sup> que a gente num encontrava os bichos, aí passava mais dias”. Considerando a brevidade com que foi realizada a atividade, o grupo preparou o retorno imediato para seu lugar de origem, o povoado Romana. Durante a viagem de retorno, esses trabalhadores entoavam inúmeras cantigas criadas no calor do momento ou velhas e conhecidas toadas, as quais serviam como lenitivo tanto para vencer a dureza da faina extrativa quanto para alimentar a alma criadora. Para eles, essa era uma prática costumeira e identitária. Segundo Mundé, as cantigas faziam parte da maioria das jornadas de trabalho, “nós só andava cantando”, principalmente “eu mas compadre Antonio” Martins, seu irmão. Desse modo, navegando em várias canoas pelos campos do entorno, ao alcançarem relativa distância do povoado originário, os conterrâneos em terra firme já reconheciam as vozes dos cantores e as cantigas emanadas de seus iguais. Dessa maneira, quando “eles ouviram nós ir cantando, eles diziam, rapaz, isso aí é Mundé, mas Antonio”, visto que era muito comum nesses casos “nós ir cantando, cantando, um puxava e o outro entoava, e os outros acompanhava”. Quanto aos resultados da coleta de crustáceos realizada na ilha dos Caranguejos, “era prá dar, ninguém vendia, era só prá dar. Quando chegamo em casa, rapaz, mas era caranguejo, e era só medonho<sup>365</sup> os caranguejo”<sup>366</sup>.

A produção sistemática de farinha d’água para comercialização fora da área municipal originária exigia uma ampla mobilização de força de trabalho direta, desde o arrancamento das raízes, passando pelo transporte até a área destinada à submersão dos

---

<sup>363</sup> Andada: período de acasalamento dos caranguejos, quando saem das tocas e caminham em busca de parceiros, facilitando a ação de catadores e de animais predadores, visto que formam grandes grupos em pequena área.

<sup>364</sup> Vasqueira: difícil.

<sup>365</sup> Medonho: graúdo, enorme, grande.

<sup>366</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

cofos, para amolecer as raízes, em locais apropriados para essa finalidade, como em campo aberto, em tanques ou poços. Além da necessidade de manejar animais de carga suficientes para o transporte da mandioca que compunham uma tarefa, precedente era a exigência de cofos com capacidade para o acondicionamento apropriado do produto, facilitando a condução até as imediações das casas de forno. Após a farinha torrada, em vias de ingresso no mercado, a demanda por cofos persistia. Agora, a requisição era proceder ao acondicionamento da farinha torrada (d'água ou seca) em paneiro (30 quilos) ou paneiro e meio (45 quilos), unidades ordinárias para circulação no universo da mercancia. Assim, era crescente a necessidade de cofos confeccionados para comportar adequadamente tais volumes do produto. Logo, no entorno mediato ou imediato da produção de farinha atuavam inúmeros sujeitos, geralmente homens, especializados na produção desses recipientes. Essa produção poderia ser voltada tanto para o atendimento de demandas familiares mais imediatas quanto para o atendimento de encomendas supervenientes de produtores de farinha<sup>367</sup>.

Existiam famílias cuja atividade principal consistia em confeccionar a tralha de produtos componentes do universo das casas de forno, como cofos, peneiras, tapitis e mais objetos, demandados por encomenda por aqueles que não conseguiam produzir por si os quantitativos de tais objetos para o atendimento de suas necessidades. Desse modo, “tinha gente que vivia de fazer cofo pra vender pra outras pessoas”, que precisavam desses recipientes para embalar muitos dos gêneros da sua produção. Quanto aos cofos, à medida que um proprietário processava uma tarefa de farinha, ele haveria de se abastecer de cofos em quantidade e capacidade para empaneirar o produto torrado: “se foi ele que mexeu da roça dele, ele fez ou pagou alguém prá fazer”. Em verdade, os sujeitos que se dedicavam a confeccionar cofos para terceiros davam conta das demandas segundo as especificações de tamanho de tais recipientes ditadas pelo contratante. Assim é que “a marca certa era paneiro, agora esses deles, acho que prá encurtecer mais as coisas, eles fizeram de arqueire e meio, era só cofo medonho”. Um paneiro com tais dimensões extraordinárias dificultava sobremaneira o manejo humano até ser depositado em meio de transporte adequado para vencer as distâncias que os separava dos pontos de venda, dos portos e dos consumidores finais. Nesse sentido, referindo-se à prática extenuante de sua atividade de vareiro, Mundé destacou: “Tu já viu que era prá mim agarrar um cofo desse, 45 quilos,

---

<sup>367</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

pra botar dentro da canoa! Era uma trabalhadeira danada, muita força, era serviço muito pesado”<sup>368</sup>.

Mundé se vangloriava de ser eficiente durante a realização de trabalhos fatigantes e penosos, a ele cometidos: “eu fui um homem que, acho que não teve no mundo, outro homem prá trabalhar do meu tanto. Eu trabalhei demais. Eu trabalhei, e eu só gostava do serviço pesado”. Em se tratando de trabalho penoso, extenuante, dentre essas atividades, outra por ele executada era aquela referente ao “tempo de cova de cana lá no Cruzeiro”, isto é, ao plantio de cana de açúcar demandado por João Dominici, proprietário do engenho Cruzeiro. Nesse momento, trabalhadores como ele eram contratados para fazer o plantio de cana para o abastecimento da unidade agroindustrial existente nesse povoado. Como esse era um trabalho igualmente pesado, Mundé asseverou que “cortava logo o cabo da minha enxada”, de modo que “eu ficava só desse tamanhinho, assim, pro chão”. Isto é, ele preparava o utensílio agrícola para permitir melhores condições ergométricas de atuação e um desempenho mais eficiente como trabalhador. Trabalhadores como ele recebiam em dinheiro o equivalente a diárias, as quais eram superiores àquelas eventualmente pagas durante a execução de farinhadas, por exemplo. Tal remuneração em dinheiro “era mais um pouquinho. O dinheiro que a gente pegava da cova de cana, era maior, por que o serviço era grande, era um serviço pesado” e requeria uma metodologia diferente daquela empregada no plantio de mandioca, por exemplo, que “a gente vai cavando assim e vai andando prá frente e a cana é prá trás; cava essa cova aqui, já vai cavando outra aqui, vai vindo é prá trás, não é pra lá, pra frente”. Todavia, quando se tratava do plantio de cana em lavouras comandadas pelo chefe da família Martins, era manejada a mão de obra disponível formada pelo conjunto dos filhos. Portanto, não era necessário o pagamento de diárias costumeiras recebidas por eles ao efetuarem atividades para terceiros<sup>369</sup>.

Num primeiro momento, o engenho do Cruzeiro beneficiava a produção oriunda dos canaviais de seu proprietário, visando prioritariamente a obtenção de açúcar e de aguardente, de modo a atender as demandas comerciais estabelecidas com clientes do entorno, “lá pros comércio lá perto”, posto que “ele ia vendendo pros comércio, tinha muitos comércio” em São João Batista e São Vicente Ferrer, e eventualmente em lugares mais distantes<sup>370</sup>. Por conseguinte, havia um mercado em áreas adjacentes que consumia

---

<sup>368</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>369</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>370</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

a produção desses gêneros obtida e disponibilizada para a mercancia tanto pelo engenho do Cruzeiro quanto por vários similares existentes no território vicentino-joanino. A esse tempo, tais engenhos ainda dominavam o mercado inclusivo, portanto, e experimentavam pequena concorrência de produtores industriais de açúcar de outras plagas.

Quanto ao processamento pelo engenho em referência dos canaviais de lavradores adjacentes, como Chico Martins, o produto obtido nem sempre ingressava no circuito comercial conhecido. Esse lavrador optava pela produção sistemática de açúcar e em menor quantitativo de mel, para consumo da família nuclear e do entorno familiar mais próximo em Romana ou em povoados em que se localizava sua parentela ou parceiros imediatos. Assim, o armazenamento do produto era uma necessidade pensada em detalhes, para evitar a infestação de agentes biológicos que viessem a comprometer o produto. Para tanto, o proprietário da casa separava do movimento cotidiano e preparava uma parte ponderável da cozinha, “limpava bem limpinho; botava, fazia o jirau, prá botar os cofos de açúcar, botava, enchia, enfileirava numa banda a outra de cofo de açúcar, era aquele desespero<sup>371</sup> de cofo de açúcar”. Essa fartura de açúcar proporcionava a que a juventude familiar saciasse seu apetite, ingerindo receitas inusitadas e baseadas em açúcar: “nós cumia tanto ovo de pata batido, era pato prá disgranha, era cada um ovo de pata, quebrava um ovo, enchia na cuia de açúcar”<sup>372</sup>.

Em maio de 1957 ocorreu o falecimento do pai de Mundé, Chico Martins, após convalescer de hérnia inguinal por vários anos. Como “nesse tempo doutor era difícil no interior”, em 1956 ele viajou para São Luís, onde foi submetido a uma cirurgia revestida de sucesso, “por um Zé, de Maria Antônia, parece que era o doutor que tinha de lá [São João Batista] aqui”, em São Luís. Porém, desde que voltou ao seu domicílio, não praticou a convalescência com a devida regularidade e previdência que deveria, posto que “ele não se aquietou, não teve cautela, continuou a fazer as coisas que sempre fazia”. Pelo exposto, como não praticou as recomendações médicas ordinárias, voltou a sofrer da mesma afecção: a hérnia inguinal. Tendo em consideração que “nesse tempo não tinha hospital [em São João Batista], prá dizer assim, vou te internar”, o paciente “foi adoecendo, foi arruinando, foi arruinando, até o dia que ele morreu”. Dada a projeção local desse chefe familiar, nos dias antecedentes ao falecimento, a movimentação em torno do paciente era

---

<sup>371</sup> Desespero: tem o sentido de grande quantidade, de volume alto de um bem.

<sup>372</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

notória, “enchia a casa de gente, fazendo quarto”<sup>373</sup>, até que “nesse dia que ele morreu”. Momentos antes de efetivamente falecer, esse chefe familiar “procurou pelos filhos, tudinho”, para conversar, não comparecendo apenas dois, “Domingos e Tomásia”, que mantinham domicílio na região dos campos, em Coroatá. Então, foi necessária a mobilização de um parente para se deslocar até a zona campesina de modo a avisar esses familiares do ocorrido<sup>374</sup>.

A morte do patriarca impôs uma nova ordem à família. Então, como resumiu Mundé, “nós fumos se virar, nós ficamos se domesticando”, com outra direção, pois “tinha os mais velhos”, dos quais se destacava Preto Martins<sup>375</sup>. Com a aquiescência do grupo familiar, a partir “desse tempo ele era o governante, e com isso nós ficamos se governando, até hoje”. A irmandade “continuou todo mundo trabalhando em roça”. E nessa conjuntura, com maior afinco ainda, visto que não fazia muito tempo que Chico Martins “tinha comprado essas terras no Quindão”, nas quais “nós ia [trabalhar], só os novos”, exceto Miguel Martins, que “trabalhava com esse pessoal de lancha”, com João Câncio, concunhado do falecido Martins. A necessidade de incrementar o trabalho nas terras do Quindão derivava da constatação de que “a terra da Romana não era muito boa, assim prá roça”. Então, por esse motivo um expressivo contingente de mão de obra jovem seguia de Romana para esse ponto, objetivando praticar a lavoura. Esse grupo de trabalhadores era oriundo tanto da unidade familiar quanto de parentes e moradores outros desse povoado matricial. Por conseguinte, para a realização das tarefas já mencionadas, “iam só os novos, ia só uma catrevagem de novo”<sup>376</sup>, mas trabalhava, meu compadre”. Como assevera Mundé, esses trabalhadores não comungavam com a ideia de que atuavam como mandriões ao longo das jornadas em que eram envolvidos, visto que “nós não brincava”, ou, por outras palavras, “nós só brincava a hora que tinha o tempo de brincar, mas dizer, nós vamos, essa turma nova, prá trabalhar pouco, não, era só trabalhando na certa”, isto é, trabalhando com afinco<sup>377</sup>.

Enquanto gerenciou o grupo familiar, a residência de Francisco Martins era abastada com o essencial que poderia permitir a lida com a lavoura, a criação de terreiro (galináceos), a criação eventual de gado suíno (principalmente), bovino, equino, caprino

---

<sup>373</sup> Fazer quarto: prática costumeira de acompanhamento feito por familiares e amigos a enfermo em sua casa durante uma convalescência.

<sup>374</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>375</sup> José Sousa Martins

<sup>376</sup> Catrevagem de novo: um grupo de pessoas mais jovens.

<sup>377</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

e ovino. Aliás, a criação de animais domésticos para consumo imediato era uma atividade relevante praticada por membros desse aglomerado familiar, da qual poderiam, eventualmente, ser destinados alguns exemplares do criatório para a comercialização com terceiros. Mundé revelou sinais de fartura oriunda do terreiro quando asseverou que “lá em casa, quando era de 4 horas [16 horas] em diante, ia chegando aqueles porco, desse tamanho assim”, eram suínos corpulentos, “aqueles de ganzepe”<sup>378</sup>, que “iam chegando e deitando”, de sorte que “4 horas, 5 horas [17 horas], o terreiro era cheio de porco, de criação própria”. O consumo familiar de tais suínos ocorria quando o patriarca “tava com vontade de comer a carne do porco”. Nessa oportunidade, ele exercia a proeminência familiar e determinava: “Garrote”<sup>379</sup>, mata um porco desse, e mostrava o maior, dizendo prá matar o maior”. Uma vez abatido o animal, a carne verde ou salgada era destinada “prá comer em casa mesmo”, podendo ser ainda distribuída para filhos e outros familiares, para o consumo em outros momentos. Mundé reforçou ainda atitudes de benemerência e providência em outra prática costumeira de Chico Martins, registrando que “todo mês de maio, ele matava um boi”, tendo em vista “que ficava mais ruim a comida”. Em outros termos, essa providência era acionada em períodos em que “ficava ruim a comida, tanto de peixe como dessas outras coisas”, quando o abate de um bovino se fazia necessário, para atender às necessidades alimentares mais imediatas do entorno familiar. Nessas ocasiões, Chico Martins requisitava a presença de um açougueiro profissional com quem mantinha relações amistosas. Por essa razão, “ele mandava nós chamar Bibiano Barros”<sup>380</sup>, para matar e beneficiar um boi, que previamente havia sido escolhido e aprisionado. Após essa fase, a família tratava a carne do boi, “salgava, botava no sol e ficava comendo, ficava comendo”, durante o tempo que fosse possível, conforme a demanda familiar<sup>381</sup>.

Outra alternativa acionada pelo líder desse núcleo familiar para o atendimento das necessidades alimentares era, no fim do período de seca, “antes de secar tudo”, entre novembro e janeiro, organizar uma comitiva sob sua chefia e geralmente dois dos filhos mais velhos, para se deslocar até localidades como “Picada e Jabutim”, situadas no município de Cajari, no vale do rio Pindaré, portanto, muito distantes de Romana, com o objetivo de realizar a compra de peixes de água doce “empilhados”, isto é, bem salgados.

---

<sup>378</sup> Porcos ganzepe: na expressão popular, aqueles bem grandes, bem proporcionados.

<sup>379</sup> Expressão utilizada por esse patriarca para tratar filhos, parentes e conhecidos.

<sup>380</sup> Lavrador, criador e açougueiro residente no povoado Boticário.

<sup>381</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

A viagem para essa região era feita “numa canoa grande que nós tinha, que pegava uns 30 paneiros”. Nesses povoados residia um grupo de habitantes com quem mantinham estreitos laços de boas relações, constituído a partir de antigos moradores de Romana, que haviam migrado para essa região, onde se fixaram e, em geral, viviam da faina agrícola, principalmente como “plantadores de fumo”, de tabaco, o qual era beneficiado “prá fazer fumo de molho”. Tais personagens cajarienses e os naturais de Romana eram relativamente entrosados e mantinham frequentes contatos comerciais, como os relativos à compra de peixes, e culturais, por exemplo, como os que visavam a realização de bailes de São Gonçalo<sup>382</sup>. Neste último caso, os moradores de tais povoados cajarienses foram conhecendo e praticando essa manifestação popular com os adventícios joaninos, de tal sorte que “ficavam muito contentes, quando nós chegava lá, prá comprar peixe ou prá dançar algum balho de São Gonçalo”, pesando para esse comportamento a circunstância de que “era tudo nossos pariceiros<sup>383</sup> lá da Romana”. Nessas jornadas culturais, os cajarienses aguardavam ansiosos a presença de Preto Martins, visto ser este considerado “um guia que eles gostavam muito e representou uma porção de baile por lá, prá eles”. Por conseguinte, além dos compradores de peixes, em diversas ocasiões em que ocorriam as representações gonçalinas, iam de também de Romana “alguns dançantes nossos”, dos mais experimentados ou por convites especiais, para completar os pares nos bailes de São Gonçalo realizados em tais povoados cajarienses<sup>384</sup>.

Em meados da década de 1960, a maioria da população da região de São João Batista e do entorno mais imediato sofreu com a falta de farinha de mandioca, d’água ou seca, para o consumo tradicional em quase todas as refeições que realizava diariamente. Com efeito, por diversas razões, os centros agrícolas tradicionalmente devotados ao cultivo de mandioca não produziram esse gênero em quantitativos suficientes para alimentar o mercado regional, de tal sorte que “nesse tempo da falta de farinha, naqueles lugares tudinho, ninguém tinha”. Mundé não encontrou elementos objetivos para definir as razões para que ocorresse essa trágica falta de farinha: “eu lá sei o que foi isso; foi uma coisa que eu não sei”. Essa situação inusitada intimou as famílias a buscarem outras possibilidades para a satisfação das necessidades alimentares que requisitavam a

---

<sup>382</sup> Baile de São Gonçalo ou Dança de São Gonçalo: auto religioso muito comum na Baixada Maranhense realizado por um devoto a São Gonçalo (santo português nascido em Amarante), em cumprimento de uma promessa em virtude de uma graça recebido. É realizado em muitos estados brasileiros nos quais recebe as mais distintas denominações.

<sup>383</sup> Pariceiros: aparentados.

<sup>384</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

utilização de farinha. Provavelmente, como inúmeras famílias domiciliadas naquela hinterlândia, a família de Mundé resolveu sair à procura do precioso alimento em lugares em que houvesse oferta. A essa época comandando a família, a matriarca reuniu os filhos e tomou a seguinte deliberação: “meus filhos, nós não vamos morrer com fome de farinha, tem que ver onde tem e procurar comprar farinha, nós tá precisano, e muito”. A estratégia adotada foi autorizar um dos filhos a proceder a venda de uma “uma vaquinha preta, caretinha”, que compunha o rebanho familiar, determinando: “ó, panha essa vaca, vende e vão lá na Raposa vê se acham uns pacará de farinha”. Assim, integrantes do grupo familiar se deslocaram até esse porto, visando “comprar farinha”, pois numa quadra com essa configuração, “nós não pode morrer de fome de farinha”. Em vista disso, se organizaram e “foram, compraram, um tanto; era muito pacará, muito, eles compraram o que deu, aí, o dinheiro da vaquinha foi todinho”<sup>385</sup>.

Praticamente a única disponível no mercado, a farinha de pacará era de baixa qualidade. Tratava-se de um produto repugnante ao paladar baixadeiro, acostumado a deglutir farinha de excelente qualidade, atestada tanto no mercado consumidor regional quanto em mercados mais exigentes, como o da capital estadual, onde eram comercializados os maiores quantitativos de farinha oriundos da Baixada do Maranhão. A desqualificação do produto acondicionado em pacarás era uma atitude corrente vinda dos consumidores. Mundé resumiu a questão ao descrever uma situação regular de consumo desse produto: “a gente botava um punhadinho de farinha num prato, assim, rapaz, ficava um pirão muito grande, que Ave Maria, cruz credo, aquele monte de pirão”. Além disso, a farinha era “tão azeda que deixava o dente da gente molinho, num tinha outro jeito, a gente comia por que num tinha outra”. Por conseguinte, a proposição de mandar emissários familiares diretamente ao porto da Raposa, com o objetivo de promover a aquisição do produto, se constituía uma estratégia considerada acertada, pois, fundamentalmente, era por esse porto que chegavam embarcações carregadas com esse gênero, para fins de comercialização, oriundos da região de Bragança, no Pará, e de municípios litorâneos maranhenses, como Alcântara, Cururupu e Guimarães<sup>386</sup>.

Atuando como um dos maiores comerciantes da Baixada, a partir do povoado Santa Maria, situado no município de Matinha, Eugênio Furtado foi um dos agentes regionais que, por muito tempo, utilizou o porto da Raposa como o ponto de conexão primordial para fazer circular produtos de sua mercancia com o mundo exterior. Esse

---

<sup>385</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>386</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.



povoado jazia situado às margens do lago do Coqueiro<sup>387</sup>, que, em tempos de cheias, formava uma imensa massa líquida interligada a lagos contíguos como os de Itans<sup>388</sup>, do Aquiri<sup>389</sup> e de Viana<sup>390</sup>, posição que permitia a circulação fluente de canoeiros pela vastidão dos campos conectados a essas bacias lacustres. Era por meio do ancoradouro à beira campo de Santa Maria que Eugenio Furtado efetuava a circulação do maior volume de uma variedade expressiva de produtos primários e industrializados com os quais trabalhava em seu estabelecimento comercial. Um volume menor dos demais produtos envolvidos no exercício comercial desse empresário era transportado por intermédio de portos intermitentes, como Coivaras, Capim Açu, entre outros de menor porte, situados em áreas litorâneas no fundo do Golfão Maranhense, pertencentes ao município de Viana. Ao longo do ano, estes últimos portos apresentavam problemas insolúveis de conexão ordinária com as áreas de terra firme, por exemplo, onde estavam fincados os negócios de Furtado. Desse modo, no inverno, somente com dificuldades inauditas as canoas conseguiam transportar passageiros e mercadorias aos destinos preestabelecidos, após vencerem campos cuja lâmina d'água exígua não permitia o franco tráfego desses cascos náuticos. No verão, os obstáculos eram de outra monta. Nessa época eles tinham a ver com as longas distâncias que haveria de ser percorridas pela animália empregada no transporte de mercadorias. Nessas jornadas, os condutores de tais animais deveriam ultrapassar, particularmente, muitas áreas com dificuldade, inclusive, para a aquisição de água potável para consumo próprio e dos animais em deslocamento.

As dificuldades de manutenção de trânsito efetivo para a conexão com esses portos concorriam positivamente para a eleição do porto da Raposa como aquele que oferecia melhores vantagens, de modo a estimular a concentração do escoamento da maior parte do produto da atividade comercial de Eugênio Furtado. Com efeito, em sua atuação ordinária, esse comerciante controlava, comprava e “produzia muito babaçu e arroz”, produção essa que “vinha em caminhões e caminhões cheios, para a Raposa, para trazer de Raposa para São Luís”, quando a estação seca predominava, isso por que, em tempos de cheias, o trânsito de canoas, a partir de enseadas matinhenses, como Santa

---

<sup>387</sup> Lago do Coqueiro: lago situado entre São João Batista e Olinda Nova do Maranhão. Muito piscoso. Antigamente era denominado Lago dos Fugidos.

<sup>388</sup> Lago de Itans: localizado entre os municípios de Matinha e Viana, forma um grande lençol lacustre com outros lagos vizinhos, como Gitiba, Jacaré e Laguiño.

<sup>389</sup> Lago do Aquiri: localizado entre os municípios de Matinha e Viana, é um dos grandes lagos regionais, interligado ao lago de Viana pelo rio Maracu.

<sup>390</sup> Lago de Viana: situada entre Cajari e Viana, esse lago forma com outros uma bacia rendilhada com ecossistema delicado e exuberante, cujas características nominam o chamado rosário de lagos da Baixada Maranhense.

Maria, se dirigia por inumeráveis veredas abertas nos campos cheios, visando alcançar o igarapé da Raposa, quando cessava a prevalência de tais campos<sup>391</sup>.

Tomando outra referência, durante oito anos em que praticaram a atividade de comerciantes de secos e molhados em São João Batista, como sócios, Domingos Bolo Grosso<sup>392</sup> e Domingos Lindoso firmaram parcerias com dois fornecedores principais em São Luís: “Ribamar Pinheiro e Marciano Castelo Branco”, este último oriundo de São João Batista. Estes dois comerciantes eram estabelecidos no bairro do Portinho, a partir de onde, como um adensado número de seus pares fixados no entorno da área portuária, atendiam um sem número de comerciantes oriundos do interior do estado, especialmente da Baixada do Maranhão, perfazendo relacionamentos ordinários dessa ordem travados em lugares distintos e interativos. Em tais circunstâncias, os sócios joaninos engatilharam inúmeros relacionamentos comerciais com tais fornecedores, adquirindo acentuado volume de produtos, “compramos muita mercadoria deles”, bem como de alguns outros comerciantes de São Luís. Uma vez transportadas até a sede joanina, quase sempre por meio de lanchas, essas mercadorias eram comercializadas “tanto a varejo quanto vendia a grosso”, atendendo a comerciantes estabelecidos com empreendimentos de menor volume em inúmeros povoados de São João Batista, como Quiá, Bom Viver, além de um bom número de pequenos comerciantes radicados no território de municípios próximos, como Matinha e, principalmente, São Vicente Ferrer. Tendo por padrões na capital os comerciantes já mencionados e outros com negócios de menor volume de produtos, o estabelecimento comercial formado pela sociedade de Lindoso com seu sogro abastecia tais comerciantes do entorno com uma expressiva variedade de mercadorias industrializadas importadas de São Luís<sup>393</sup>.

Esse relacionamento comercial praticado nas entranhas municipais mais imediatas engendrava diversas formas de pagamento, conforme as condições de possibilidades financeiras dos adquirentes dos produtos. Nesse caso, quase sempre os fregueses “compravam à vista”. Todavia, quando a situação econômica de um comerciante não lhe permitia saldar uma dívida, isto é, quando “não dava para pagar tudo”, as operações eram realizadas após a assunção do compromisso de quitação das pendências em tempo vindouro, de modo que, geralmente, “com uma semana já estava repondo o débito”. Esse pagamento poderia ser efetuado tanto em espécie monetária

---

<sup>391</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>392</sup> Domingos Leopoldo Cordeiro.

<sup>393</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

quanto em produtos, como arroz, farinha e até suínos. Os comerciantes com quem tinham relações e eram estabelecidos mais próximos dos centros de produção de gêneros nativos, necessários ao comércio com a sede municipal e com a capital do estado, adquiriam esses gêneros e os revendiam aos seus clientes dos povoados onde estavam estabelecidos ou de outros no entorno. Quase sempre esses produtos nativos adquiridos de comerciantes fixados em povoados como os já mencionados “vinham no cavalo”, montando partidas de cargas em torno de “30 a 40 paneiros, que a gente comprava de uma pancada”<sup>394</sup>. A movimentação de tais gêneros dos centros de produção era direcionada fundamentalmente para o cumprimento contratual a que se submetiam com comerciantes alçados à condição de patrões em São João Batista. Durante o percurso entre o povoado de origem e o destino comercial na sede, não raro o produtor sofria enorme assédio movido pela concorrência de outros comerciantes, que também objetivavam a aquisição de tais gêneros<sup>395</sup>.

Por essa época, “os comerciantes daqui é que de novo estavam no pé, aqui em São João, para, por exemplo, comprar as mercadorias que vinham dos centros” agrícolas. Eles estavam minimamente organizados em São João Batista “para monopolizar o material que vinham do centro”, expresso em qualquer dos produtos mais abundantes do manejo agrícola, como arroz, babaçu e farinha d’água, mas também tucum, feijão, farinha seca entre outros de menor cotação e volume no mercado regional e extra regional. Arroz e farinha d’água eram os produtos principais que animavam o comércio joanino, “a farinha era mais, o arroz era menos”, sequenciados pelo babaçu<sup>396</sup>. Quando chegava em São João Batista, oriundo das zonas de produção agrícola, das roças, o arroz ainda estava em casca, passando a movimentar um significativo setor de beneficiamento do produto.

Considerando que no âmbito da cultura rizicultora “a produção era grande”, existia em torno de uma dezena de usinas de beneficiamento, as piladoras de arroz, atuando diariamente naquela praça, particularmente quando era período de safra, com o objetivo de preparar o produto para fins de comercialização local, mas também e principalmente visando a exportação para mercados como São Luís, que monopolizava as compras do produto oriundo de terras matinhenses, vicentinas e joaninas. No intuito de controlar as ações no mercado rizicultor, alguns “comerciantes e beneficiadores se articulavam [desde São João Batista] com os centros de roça para comprar todinho,

---

<sup>394</sup> Comprar de uma pancada: comprar de uma só vez.

<sup>395</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>396</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

comprar toda a produção”, da mesma forma que “outros pagavam até adiantado para obter o arroz”. Essa era uma prática muito recorrente naquelas paragens e funcionava de modo seguinte: “o produtor plantava o arroz, para receber o adiantamento”. Ao tempo da safra, o comprador “vinha e recebia tantos alqueires”, como ressarcimento do empréstimo dispendido para realizar a “compra na palha; tinha muito isso”. Assim, o que “sobrava era lucro”, pois que “ele fazia o empreendimento, pedindo dinheiro adiantado, porque ele gastava para o que ele precisava exatamente”. Dessa maneira, “o comerciante aqui também ganhava porque tinha aquele” arroz, “ele tinha aquele garantido, aquele arroz daquela pessoa”, razão pela qual “ele não teria que tá indo tentar contratar arroz”, pois “ele já tinha pelo menos aqueles” quantitativos do produto adquirido, conforme as tratativas comerciais fundamentadas na prática de comprar o arroz na palha<sup>397</sup>.

Lindoso asseverou que, quando atuava em sociedade com o sogro (Domingos Bolo Grosso), como já foi antecipado, o abastecimento da casa comercial situada na praça da Matriz, em São João Batista, era feito por meio de dois fornecedores principais de São Luís com quem realizavam negócios. O relacionamento comercial era feito com base na troca de mensagens por meio de bilhetes, telegramas e recados por pessoa acreditada ou pela própria presença física de um dos sócios. Assim, quando esses comerciantes interioranos demandavam produtos comercializados por esses fornecedores e não podiam se deslocar até São Luís eram confeccionadas listas discriminando cada mercadoria, as quais acompanhavam os bilhetes ou vinham simplesmente em mãos de pessoa conhecida em trânsito para São Luís. Em alguns momentos, eram utilizados telegramas para anunciar a chegada de tais listas em tempo próximo, por uma das formas indicadas, ou a própria chegada de um dos comerciantes. Uma vez chegada a lista com a relação de mercadorias solicitadas, o fornecedor atendia à demanda e mandava depositar na embarcação (barco ou lancha) que o comerciante interiorano indicava. O atendimento feito nessas circunstâncias demonstrava o nível de imbricamento das relações que articulavam comerciantes interioranos a comerciantes de São Luís<sup>398</sup>.

Em muitas ocasiões, era o próprio comerciante interiorano que comparecia ao estabelecimento comercial em São Luís. Lindoso registrou que o sogro e sócio fazia regularmente a viagem até São Luís, para providenciar aviamento de mercadorias de que necessitava a casa comercial joanina, oportunidade em que transportava, principalmente, a carga de farinha que tinha em estoque, quase sempre na ordem de 20 a 30 paneiros, para

---

<sup>397</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>398</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

comercializar em São Luís e ampliar os recursos necessários que fizessem face às despesas com a aquisição de produtos industrializados em geral de que carecia para movimentar seus negócios em São João Batista<sup>399</sup>.

Ao rememorar o mundo do trabalho configurado nos centros de roça em que eram produzidos arroz, farinha e feijão, por exemplo, Lindoso concentrou suas referências à produção do arroz. Este produto “era plantado a mão, cavado por sachinho e as plantadeiras botavam três, quatro caroços em cada cova”. Vários povoados do município de São João Batista, como Bom Viver, Olinda, Romana, entre outros, eram grandes produtores de arroz, “tudo tem muita roça de arroz”. A rizicultura tem a vantagem de ser realizada a colheita ao cabo de metade de um ano. Com efeito, “o arroz daqui a cinco meses, ele já tá pronto para a colheita”. Uma vez colhido esse produto, geralmente o produtor adotava a estratégia seguinte: “deixava ali no paiol, no paneiro de pindoba, que era paneiro de arroz de 30 kg. Deixava empaneirado [acondicionado em paneiro], às vezes passava de uma fase para outra. Aí, depois resolvia pilar”. Nesta última operação, eram necessários três paneiros de arroz com casca para a obtenção de uma saca de sessenta quilos de arroz pilado. Ou seja, um paneiro gerava em média 20 kg de arroz pilado<sup>400</sup>.

Na verdade, esses povoados também produziam muitos alqueires de farinha e sacos de feijão. Para esse comerciante, a Baixada Maranhense era um grande polo de produção de arroz, existindo regiões em que esse cultivar era abundante e abastecia tanto mercados regionais como o de São Luís. Efetivamente, “na nossa Baixada, por exemplo, o maior produtor de arroz foi o Pindaré”. Essa avantajada produção requeria a articulação de embarcações para proceder a circulação da produção acumulada em direção à atividade comercial. Desse modo, era comum as embarcações em geral realizarem viagens com a carga máxima suportada. Havia casos em que “a lancha vinha de pau n’água”. Por outras palavras, a superlotação de produtos (e conseqüentemente de peso) era tanta que a água alcançava ou até mesmo ultrapassava os marcadores constantes na lateral dos cascos de lanchas e de barcos, denunciando o potencial perigo para a ocorrência de sinistros indesejáveis e, às vezes, traumáticos, pela possibilidade de perdas materiais e de vítimas fatais, em decorrência da fragilidade da maioria das embarcações<sup>401</sup>.

---

<sup>399</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>400</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>401</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

A expressiva produção de arroz exigia a instalação de unidades fabris de pilar o arroz. Desse modo, em São João Batista e nos municípios do entorno, lideranças do empresariado local mobilizaram capitais suficientes para a implantação de “fábricas” de pilar arroz, para elevar a qualidade do produto em circulação tanto no mercado local como externo à região. Dentre os empresários com investimentos em piladores de arroz na sede municipal destacavam-se figuras como Marciano Castelo Branco, [Francisco] Chiquinho Soares, Neco Binga [Manoel Ferreira], Raimundo [Ferreira] Acará, Osmar Dominici, Antônio Marques e Lourival Rodrigues<sup>402</sup>.

Visando a promoção do ingresso do produto no mercado, os produtores acionavam algumas estratégias para alcançar sucesso com suas lavouras. Sem embargo, boa parte dos comerciantes ou agroindustriais, exploradores ou não do ramo de pilar arroz, realizavam contratos de exclusividade de venda com produtores, “os donos de roça”, financiando a produção por meio do sistema conhecido como “compra na palha”. Neste caso, esses financiadores adiantavam recursos para o agricultor custear as despesas necessárias de sorte a garantir a produção dos gêneros a que se dedicava com base em projeção de colheita futura com preço estipulado na oportunidade em que foi contratado o financiamento. Ao tempo em que era efetuada a colheita, o produtor quitava seus débitos, entregando a quantidade de produtos consequentes ao valor do financiamento. Em muitos casos, quando o produtor ainda conseguia um saldo de produtos após o saneamento de suas dívidas, procurava em outros compradores possibilidades de melhor oferta no mercado municipal para seus bens. Esse saldo de produção tanto podia ser comercializado pelos produtores com os proprietários das fábricas ou com seus gerentes quanto com compradores independentes, como Lindoso e seus familiares, que “compravam um paneiro de arroz, levavam para o campo para socar no pilão”<sup>403</sup>. A aquisição de arroz com casca por esses compradores livres acionava a necessidade de o produto ser pilado pelo tradicional sistema de socar no pilão pelo manejo articulado das onipresentes mãos de pilão, igualmente de madeira. Aliás, o depoente considera que “era gostoso demais” tanto executar a atividade de socar o arroz quanto o seu consumo, puro e saboroso<sup>404</sup>.

---

<sup>402</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>403</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021. Esse trecho se refere ao tempo em que o depoente residia na região dos campos de Coroatá.

<sup>404</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

Estabelecido no povoado Santa Maria, em Matinha, Eugênio Furtado foi um dos maiores negociantes e piladores de arroz, gênero esse oriundo tanto de produção própria como da compra efetuada de uma miríade de pequenos produtores. O estabelecimento comercial por ele montado nesse povoado, situado numa beira de campo matinhense, articulava, por diversas modalidades de relacionamentos comerciais, uma vasta área de produção dos gêneros demandados pelo mercado regional, com a capital do estado e até com o exterior, como o babaçu e tucum. A área de influência das ações comerciais de Eugênio Furtado alcançava as longínquas e ubérrimas terras fertilizadas pelos vales dos rios Turiaçu e Pericumã e de seus afluentes, que correm a oeste, noroeste e sudoeste de Matinha<sup>405</sup>.

Antes de atuar como comerciante fixo em São João Batista, Domingos Bolo Grosso “foi um grande lavrador e produziu muito arroz e farinha, produziu muito”. Ponderável volume dessa produção era decorrente do aforamento, por ele contratado, de terrenos agricultáveis com densa mata, pertencente ao proprietário Fernando Pinheiro, no lugar Juçara, situados a meio caminho entre as zonas urbanas de São João Batista e de São Vicente Ferrer. Tais faixas de terras se constituíam como uma área privilegiada, em termos de cobertura vegetal, e, portanto, propícia para o desenvolvimento positivo de práticas agrícolas, principalmente, de gêneros como o arroz e a mandioca, posto que “lá era uma mata medonha, que era escuro, só mato velho”, logo, plena de nutrientes para o estabelecimento alvissareiro de tais cultivos. A exploração agrícola encetada por Domingos Bolo Grosso “deu muita produção, deu muito produto”; foi, pois, uma atividade que redundou em muito bons resultados. No dizer de Lindoso, “ele foi um valente”, considerando que em pouco tempo, esse agricultor dominou a mata e fê-la produzir quantitativos substanciais dos gêneros mencionados, os quais permitiram a ele auferir recursos econômicos suficientes para suplantar as despesas decorrentes e proporcionar a ele a obtenção de lucro. A quase totalidade dessa produção era destinada a movimentar o mercado desses gêneros em territórios como o joanino, o vicentino e o ludovicense, este que geralmente recebia as maiores ofertas. O arroz produzido por tal agricultor, ele “vendia muito, para (...) São Luís”. Para tanto, ele “pilava o arroz e já trazia pilado”, isto é, já que não era proprietário de máquina piladora, mandava beneficiar sua produção em estabelecimentos piladores implantados em São João Batista. Durante largo tempo em que transitou por esses mercados, Domingos Bolo Grosso cumpriu ao menos

---

<sup>405</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

dois papéis: foi lavrador e comerciante ambulante. Em seguida, ele passou a atuar como comerciante fixo em São João Batista, ao tempo em que, mesmo de forma esporádica, ainda praticava a atividade de ambulante. Como produtor agrícola, ele “sempre trabalhou na roça, com muita produção de arroz e farinha”, a qual era orientada prioritariamente para o mundo comercial local, regional ou da capital estadual. Vale registrar, segundo asseverou Lindoso, esse personagem era analfabeto, como muitos dos seus pares. Todavia, ele atuava com destreza no mundo comercial, ambulante ou fixo, tendo por arma eficiente a memória matemática privilegiada de que dispunha. Essa competência lhe permitia realizar somatórios complexos em poucos minutos e, conseqüentemente, encaminhar a rápida finalização da contabilidade mnemônica dos negócios que realizava, nos ramos em que atuava. Assim, era possível acompanhá-lo durante as tratativas de um negócio até que “quando terminava de relacionar os produtos e os preços, ele dava o valor total”, da compra ou da venda em que se envolvera naquele instante<sup>406</sup>.

Como ele, existiam vários outros cidadãos que também praticavam concomitantemente as atividades de lavrador e de comerciante ambulante, embora houvesse um elevado número de comerciantes essencialmente ambulantes. Estes articulavam seus negócios tanto com os produtores diretos quanto com os comerciantes estabelecidos em ambientes mais próximos das zonas de produção ou os que exploravam a atividade comercial fixa em sedes municipais, como São João Batista<sup>407</sup>.

Para os habitantes de várias áreas do território joanino e vicentino, a coleta de caranguejos era uma atividade relativamente dinâmica o ano inteiro, no entanto, ganhava dimensão superlativa em tempos devotados à Semana Santa. Com efeito, essa era uma atividade que, para o atendimento da grande demanda momentânea, movimentava sobremaneira os dois principais portos joaninos: o da Raposa e o da Beira<sup>408</sup>, na sede. Por ambos os portos trilhavam veteranos coletores, interessados em reunir o maior número de caranguejos para a comercialização, e trabalhadores rurais mobilizados para a realização dessa atividade, de modo a satisfazer a demanda familiar nesse período simbólico do universo cristão católico, que prescrevia restrições referentes ao consumo de carne vermelha. Um ponto de encontro desses coletores era o porto da Raposa. Dessa localidade portuária partia quase a totalidade das embarcações mobilizadas para a cata do crustáceo

---

<sup>406</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>407</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>408</sup> Porto da Beira: porto situado na parte frontal sudeste da sede municipal, onde começava a vala escavada a partir da confluência do igarapé de São João, procedente da área de São Benedito, no sentido oeste/leste, e do igarapé das Flores, procedente da região da Ilha das Flores, no sentido norte/sul.



na ilha dos Caranguejos, quer sob a forma de expedição coordenada pelo proprietário da embarcação, quer formando grupos de pessoas que se cotizavam para a satisfação do aluguel de uma embarcação, que lhes permita se deslocarem até a ilha para a realização de seus objetivos. Efetuada a coleta pretendida, os “tiradores” de caranguejo retornavam à Raposa. Desse porto subiam em comboios pelo leito do igarapé de mesmo nome até o alcançarem o lugar Ponte. Nesse local cada grupo rumava em direção distinta, seguindo os cursos d’água formados a partir da bifurcação, nesse povoado: uns seguiam o curso líquido à esquerda, que se destinava ao porto da Beira, na sede municipal; outros, à direita, sulcavam as águas oriundas dos vastos campos em direção às inúmeras enseadas que conformavam as beiras de mato muito comuns no território de municípios como Viana, Matinha, São Vicente Ferrer e São João Batista.

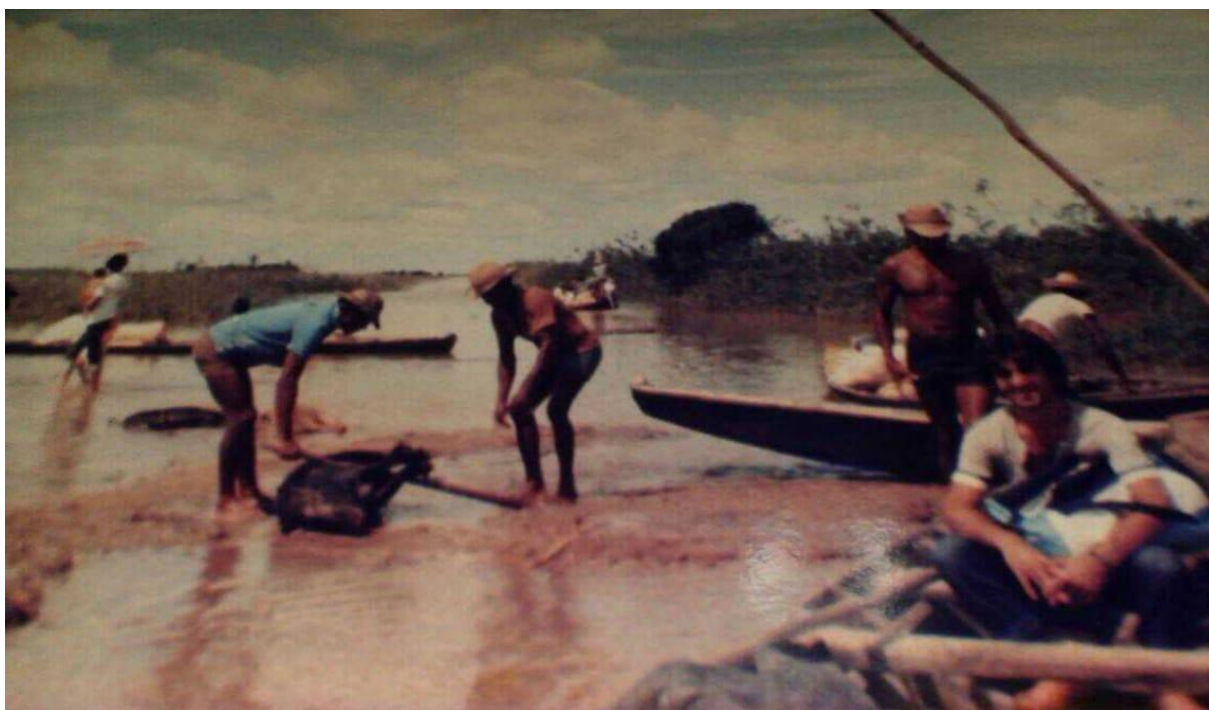


Figura 1 - Porto da Beira, em São João Batista – Acervo Herbeth Figueiredo

Geralmente, o produto da coleta que chegava ao porto da Beira era comercializado integralmente. Era prática ordinária a chegada de grandes contingentes de pessoas procedentes dos mais variados centros de produção agrícolas espalhados pelos municípios circunvizinhos. Assim é que “o pessoal vinha do mato nos burros comprar caranguejo”. Para tanto, ficavam a “esperar na Beira” as cargas de caranguejos procedentes da ilha, por longos períodos, que às vezes podia ultrapassar as “seis horas”<sup>409</sup>.

---

<sup>409</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

Provavelmente, essa defasagem de tempo de espera decorria do fato de os rurícolas chegarem à sede municipal em tempo antecipado para efetuar outras compras de que careciam ou por terem pouca intimidade com o intervalo de 12 horas que perfaz a regência ordinária das marés, associado ao tempo necessário para que os coletores de crustáceos vencessem a correnteza do igarapé da Raposa e chegassem à Beira.

Ao longo do período invernos, o porto da Beira era um lugar amplamente movimentado, principalmente nos dias de terças e quintas feiras. Nesses dias, ocorria tanto o fluxo costumeiro de passageiros e de mercadorias procedentes das viagens das lanchas, finalizadas no porto da Raposa, quanto aquele originado na Beira com destino à Raposa, proporcionando a constituição de um diversificado conjunto de vendedores de uma miscelânea de produtos (cocadas, cafés, bolos, picolés, entre outros). Literalmente, nesse pequeno ambiente portuário se formava uma feira intermitente, muito movimentada, contudo, em tempos de semana santa, o porto da Beira alcançava uma movimentação desmesurada, posto que fervilhava um elevado quantitativo de animais e de pessoas em exíguo espaço. Desse modo, sem que se incorra em exagero, mas guardadas as devidas proporções populacionais, o lugar do porto se transformava num emaranhado formigueiro humano, que se movimentava numa reduzida fralda territorial disposta na parte frontal da urbe joanina. Como nesses dias o movimento era superlativo, a área esplanada em torno do ponto de carga e de descarga das canoas ganhava um cenário inusitado para os parâmetros cotidianos, posto que “naquela época, tinha as barracas arrumadas lá”, para as quais acorriam pessoas das zonas urbana e rural com objetivos os mais distintos. O trânsito sistemático de pessoas no lugar concorria para deixar o terreno em péssimas condições, conformando uma realidade destoante dos parâmetros urbanos desejáveis, posto que “na Beira atolava prá porra, quando chovia”<sup>410</sup>. Essa situação dificultava a movimentação de tantos quanto buscavam resolver suas necessidades naquele ponto importante para inúmeras conexões de que carecia a vida joanina.

Como foi mencionado, para ali acorriam pessoas de lugares os mais distintos, principalmente da hinterlândia ocidental circunvizinha, movimentando o comércio joanino, tanto para a compra de produtos regionais quanto para a venda de produtos industrializados em geral. Com efeito, esses produtores aproveitavam a oportunidade e “vinha[m] dos centros, trazia[m] milho, arroz, farinha, babaçu”, objetivando vendê-los para os comerciantes estabelecidos em São João Batista, se deslocando a seguir para o

---

<sup>410</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

porto da Beira, onde adquiriam as dúzias de caranguejos de que careciam para o abastecimento de demandas familiares e, às vezes, comunitárias. Desse modo, era notória a presença desses sujeitos nos estabelecimentos comerciais fixos ordinários e na Beira, de onde, após a aquisição do produto, “enchia[m] os cofo, botava[m] as carga e passava[m] com os burros lotado[s] prá ir pro centro”<sup>411</sup>.

Além da compra de caranguejos, tais rurícolas adquiriam os mais diversos produtos de origem industrial de que dispunham para venda os comerciantes joaninos, os quais geralmente não eram encontrados em quantidade e preço adequados nos pontos comerciais mais avançados no interior, como as famosas quitandas, cujo sortimento nem sempre permitia a disponibilidade de ampla variedade de produtos. Tendo em consideração a excepcional movimentação de clientes, os proprietários dos “comércios se organizavam” para realizar o máximo de vendas. Dessa maneira, “naquela época, o pessoal [isto é, os comerciantes], antes dos dias” de ampla movimentação, “começava a fazer o embrulho das coisas” nas quantidades costumeiras de venda, para os auxiliares de balcão atuarem com a agilidade possível, conforme requeria o correto aviamento dos fregueses. Essa providência era estratégica, pois como eram muitos demandantes por mercadorias num mesmo momento, não restava tempo adequado para que os balconistas pesassem ou medissem os produtos durante o atendimento. Ademais, esse procedimento era estratégico para a agilidade das vendas, “por que nesse tempo era tudo no embrulho”, isto é, as mercadorias deveriam ser previamente embrulhadas de modo a propiciar a condução segura pelo adquirente. Então, nessas circunstâncias, como “o movimento era grande”, os comerciantes deveriam se antecipar e “deixar tudo embrulhado, tinha que pesar arroz, açúcar” e muitas outras mercadorias usuais nesse processo mercantil<sup>412</sup>.

Não raro acompanhado por seu irmão Antônio Martins, ocasionalmente, Mundé também praticava outra atividade cujo desenvolvimento ensejava larga conexão com o porto da Raposa: a realização da coleta de caranguejo ou “tirar caranguejo”, efetuada nos manguezais situados tanto na costa mais ao sul, próxima ao igarapé da Raposa, quanto no território mais povoado por esses crustáceos, a ilha dos Caranguejos. Assim, sempre que a necessidade se impunha, “nós vinha junto tirar caranguejo na ilha dos Caranguejos, nós vinha lá da Romana tirar”, assim como pessoas originárias de outros povoados, pois “vinha gente de muitos lugar, das beiras de mato e de mais longe, das mata mesmo”, de centros agrícolas mais afastados. Nessas ocasiões, era articulado um conjunto de

---

<sup>411</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>412</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

tratativas para que a viagem para a ilha dos Caranguejos fosse realizada com o sucesso desejado. Para tanto, se impunha a necessidade de ser contratada na Raposa uma embarcação que levasse a comitiva formada ao lugar de destino: “tinha vez que nós ia prá ilha num guarité [igarité] dum menino daqueles lá da Raposa que tinha um garité, aí nós ia cum ele bem aí [na referida ilha] tirar caranguejo”<sup>413</sup>. Em outros termos, a Raposa era um entreposto necessário para a viabilização de cometimentos como o extrativismo de caranguejo, tendo em conta ter estoque de embarcações que poderiam ser alienadas para essa finalidade. Como registra também o depoente, quando os membros da comitiva retornavam para suas residências, com ponderáveis cargas desses braquiúros<sup>414</sup>, geralmente a trajetória da volta era embalada por cantigas de trabalho, de conhecimento comunitário, entoadas pelos seus integrantes. De modo que tais cantigas, ao serem cantadas em proximidade suficiente para a recepção audível, funcionavam como uma senha comunitária “quando nós ia pra casa”. Com efeito, os familiares e a vizinhança, tão logo “eles ouvia de longe” o som das cantigas, reconheciam os cantos e os cantadores e sintetizavam: “ó, são eles, já vêm!”, o que detonava momentos de alegria, tanto pela volta dos entes queridos como pela fartura momentânea de crustáceos<sup>415</sup>.

Em que pese a coleta de caranguejos ser uma prática recorrente durante o ano inteiro, para moradores de áreas mais próximas das faixas litorâneas da baía de São Marcos, expedições como as acima caracterizadas, organizadas para a coleta de caranguejo na ilha de mesmo nome, eram realizadas “só por Semana Santa, só esses tempos”. Esse era um costume que anualmente enredava expressivo contingente “do pessoal dos centros de roças e dos lugar das beiras de mato”, irmanados no objetivo de “vir tirar caranguejo” e reforçar o cardápio da temporada marcada pelo simbolismo religioso. Efetivamente, havia uma mobilização de muita gente, principalmente das regiões beiras de mato e dos centros de roça para a coleta de caranguejo na ilha, “e vinha muito”, pessoas oriundas dos mais distintos lugares<sup>416</sup>.

A coleta de caranguejo na ilha de mesmo nome, realizada por trabalhadores rurais sem maiores intimidades com esse mister, acabava por se constituir como uma atividade carregada de grandes dificuldades e sobressaltos inusitados. Para alguns, a ilha dos Caranguejos era uma ilha traiçoeira, que requeria muitos cuidados com a segurança

---

<sup>413</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>414</sup> Braquiúros: são animais como siris e caranguejos, de abdome atrofiado, curto e escondido sob o tórax.

<sup>415</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>416</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

dos coletores. Numa dessas expedições formadas nas proximidades temporais de determinada Semana Santa “ainda morreu um pequeno, sumiu um pequeno lá, de Raimunda de Felix”, residente em Romana. Como admitiu Mundé, “esse pequeno sumiu”, num momento em que “ele já estava para sair prá lá”, quer dizer, para a orla da ilha onde estava ancorada a embarcação que levava o grupo, de modo que “eu não sei o que foi que aconteceu com ele, e ele sumiu”<sup>417</sup>.

Nem todas as viagens originadas da Raposa com destino à ilha dos Caranguejos, realizadas com a finalidade de coletar caranguejos, era feita em igarités, mas em barcos maiores, com capacidade para carregar muitos coletores e com o respectivo produto da coleta, na volta. Tais barcos eram alugados nesse porto junto a proprietários que se dispunham a receber o aluguel contratado em espécie, conforme a seguinte equação: “nós vinha, nós pagava o barco, pois todo tirador do caranguejo dava um cofo de caranguejo pro dono” do barco. Com esse tipo de negociação, esse proprietário obtinha vantagem, ele “lavava a burra”, isto é, lucrava muito, pois “quando ele chegava lá”, no fim da jornada dos coletores, “ele ficava com tanto caranguejo” que extrapolava em muito o quantitativo particular de cada coletor. Esse cálculo decorre do fato de que em cada cofo destinado por cada coletor para pagar o frete do barco estavam acondicionadas “mais ou menos umas oito dúzias, mais ou menos”, de caranguejo. De qualquer modo, “era bom” negócio, visto que geralmente os coletores conseguiam encher em torno de quatro a cinco cofos apinhados de caranguejo, para além daquele cofo destinado para o cumprimento do aluguel do barco. Todavia, vale reter uma pertinente observação de Mundé. Ele relativizou a percepção possível de que sempre havia fartura plena nessas ocasiões de coleta, enfatizando que “isso também não era assim”. Em outros termos, nem sempre era possível coletar os quantitativos de caranguejo já mencionados, “porque tinha anos que tinha mais”, já em outros “tinha menos”. Em alguns momentos, para mitigar as agruras verificadas no ambiente da coleta, esses sujeitos recorriam a práticas costumeiras em outras atividades a que estavam acostumados. Nesse caso, era constante a ingestão de aguardente de cana durante esse trabalho, de maneira semelhante ao que era corrente durante a lida no eito, nas roças. Como exemplo dessa prática, Mundé registrou o seguinte: “quando foi um ano, nós fumo”, então, Domingos [Sousa Martins – Minguinho, seu irmão] foi com nós e ele levou uma cachaça”. Cada qual ingeriu o produto de acordo com sua avaliação, de modo que tais coletores, como ele, movidos pela ação da

---

<sup>417</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

aguardente, adentraram pelo inculto dos mangues à cata dos crustáceos. Com efeito, “nós chegamos, bebimos cachaça, e se impurremo dento do mangue” [isto é, penetraram as áreas de mangue plenas de caranguejos], e em tempo menor que o de costume, “olha, tiremos caranguejo, tanto caranguejo”, uma quantidade superlativa desses crustáceos, que “só um dia tiremos os cofo tudinho”, isto é, encheram os cofos que haviam trazido<sup>418</sup>.

Como já foi mencionado, os quantitativos de caranguejos coletados nessas jornadas, “tirando o do barco”, alcançava um patamar entre 40 a 50 dúzias. Normalmente, em situações em que era pródiga a coleta, “a gente ficava com quatro, a cinco cofos grande, daqueles cofos do maior”, nos quais, em cada um, era possível armazenar “umas 10 dúzias, mais ou menos”, de caranguejo. Pelo menos no que diz respeito a Mundé e a seus familiares, envolvidos nessa atividade, o quantitativo de caranguejos coletados não era destinado para a comercialização no mercado, pois “nós não vendia, nós não vendia uma unha, nós só fazia era dar, era só prá dar, nós dava pra nosso pessoal lá, pro pessoal da gente, de lá [do povoado de origem], que tinha muita gente”. Nessas oportunidades, a parentela mais imediata se reunia na residência dos principais coletores de caranguejo, onde recebiam algumas unidades do crustáceo. Havia casos em que alguns parentes também eram convidados para apreciar tortas e outras iguarias feitas para consumo imediato, tendo por base a momentânea fartura de caranguejo<sup>419</sup>.

Com alguma frequência, Mundé também praticava a pesca de camarão branco, de água salgada, no igarapé da Raposa. Esse era um produto inexistente na região de origem, nas beiras de campo e nos centros de roça, nos quais alcançava elevados preços, levando em consideração o universo dos produtos alimentares, quando oferecido. Assim, realizar a pesca direta desse crustáceo se materializava como uma oportunidade ímpar para o atendimento de demandas ordinárias, sem, contudo, desfalcar o erário do ambiente familiar, principalmente em períodos como a Semana Santa, quando motivações consuetudinárias ampliavam o consumo do crustáceo pelas famílias baixadeiras. A pesca em referência era feita por ele quando estava em trânsito no povoado de Raposa, realizando a atividade de vareiro, o que ocorria quase sempre nas oportunidades em que chegava ao porto em tempo antecipado ao da chegada das lanchas. Nessas ocasiões, já vinha com a premeditação de realizar uma pescaria desse fruto do mar, de sorte que “eu vinha prá casa de Preto Martins, meu irmão, e eu chegava era cedo e botava a canoa prá fora, mais pro canto”, pois essa modalidade de pesca exigia algumas providências

---

<sup>418</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>419</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

antecipadas, como marcar e preparar um ponto adequado para tarrafeiar<sup>420</sup>, num remanso do igarapé, “uma mela, mas assim para trás”, mais acomodada em relação à correnteza das águas do igarapé. Após isso, a técnica escolhida era distribuir pitadas de isca em quantidades suficientes pelo pesqueiro para atrair camarões e peixes. Com efeito, a gente “chegava, bazugava [jogava] um cú [cuim] de farinha” no pesqueiro e aguardava a chegada dos crustáceos e de peixes. Ao cabo de um intervalo de tempo de espera, a fartura era tanta que, “sem demora, o camarão tava batendo prá todo lado, que a gente ouvia a zoadá”<sup>421</sup>. Então, quando se apresentavam as condições propícias para a realização da pescaria, “a gente dava uma tarrafeada”, geralmente com sucesso, de modo que “rapaz, era camarão, muito, e era só medonho”, isto é, só exemplares grandes e bonitos. Como a pescaria em geral era farta, não se apresentava mais a necessidade de ser providenciada a alimentação para consumo durante a viagem de retorno para a Romana. Em outros termos, “com isso, na volta, a gente não tava mais ligando prá balaio<sup>422</sup>, era só de olho nos camarãozão”<sup>423</sup> que eram preparados para consumo durante o retorno para casa.

Em outra dimensão, a produção da vida nos campos situados nos territórios da Baixada Maranhense, pertencentes aos municípios de Viana, Matinha, São João Batista, São Vicente Ferrer e Cajapió, de algum modo, também estava conectada com os fluxos de circulação engendrados pelo porto da Raposa. Com efeito, quando Domingos Lindoso alcançou idade de mais ou menos 12 anos, a família dele, que havia circulado entre São Luís e Romana, voltou a fixar residência na área de Coroatá, em campos joaninos, quando o padraço passou a atuar como vaqueiro de um criador. A partir de então, ele narrou que foi crescendo e “se habituando no que era para fazer: tirar caranguejo [para consumo próprio e para venda em povoados nas beiras de mato], empurrar canoa, tirar quadra no campo<sup>424</sup>, fazer frete em canoa [transportando passageiros e mercadorias, para a Raposa ou para outros destinos contratados] e tirar mangue” [na Ilha dos Caranguejos ou na cortina de mangue existente na costa oeste da baía de São Marcos e nas partes estuarinas do rio Mearim, para abastecer o mercado de São Luís ou do entorno baixadeiro]. A esse

---

<sup>420</sup> Tarrafeiar: manejar a tarrafa em ocasião de pescaria com esse instrumento.

<sup>421</sup> Ao pronunciar “ouvir a zoadá”, o depoente praticou uma onomatopeia correspondente a barulho de camarão no pesqueiro.

<sup>422</sup> Balaio: refeição preparada para consumo durante uma viagem; merenda; farnel.

<sup>423</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>424</sup> Tirar quadra no campo: consistia em escavar o barro dos campos, em dimensão definida em cerca de um metro quadrado, para construir açudes e tanques.

tempo, “quando a gente viajava era ... no barco de [João] Câncio [a partir do porto da Carnaubeirinha] ou pela Raposa”<sup>425</sup>.

Originário da região dos campos inundáveis, para sobreviver sem maiores sobressaltos, Lindoso informou que pessoas como ele desenvolviam um conjunto variado de atividades, via de regra, ligadas ao extrativismo vegetal, à criação de animais, à caça, à pesca ou como vaqueiros, canoeiros, vareiros, marinheiros e eventualmente como catadores de ofídios. O produto dessa atividade era destinado para a alimentação do comércio em mercados regionais, estaduais e nacionais. Assim, por exemplo, os quantitativos decorrentes da exploração da atividade de “tirar caranguejo durante uma semana” serviam para dinamizar a venda desse produto em inúmeras povoações situadas no território baixadeiro circundante, em beiras de mato, como “na vila (São João Batista), Viana, Matinha, [e povoados como] Santa Maria, Bamburral, Estrela, Olinda dos Castro”, entre outros na mesma área<sup>426</sup>.

Costumeiramente, o habitante dos campos se constituía como um criador de animais por excelência. O manejo cotidiano de animais se destinava fundamentalmente para a cria, para o corte e para a venda em pé. O produto dessa criação era orientado tanto para o atendimento das necessidades alimentares mais imediatas como para a venda. Neste caso, os destinos mais visados eram tanto as regiões mais próximas quanto São Luís. Dessa maneira, Lindoso, seus familiares e vizinhos campeiros, por exemplo, transacionavam seus produtos do criatório com adquirentes originários dos municípios de Viana, Matinha, São Vicente Ferrer, São João Batista, e eventualmente de Cajapió e de São Bento. Tais compradores adquiriam esses produtos para as necessidades mais imediatas, todavia, existiam outros que o faziam para fazer girar a roda do comércio, eram os ambulantes, que articulavam a circulação desses produtos de modo que eles chegassem a destinos inusitados, dificilmente alcançados pelo raio de visão do campeiro<sup>427</sup>.

Os campeiros comercializavam seus produtos e com a remuneração advinda compravam os produtos de que careciam cotidianamente e inexistentes naquelas cercanias, tais como, entre outros, farinha, arroz, açúcar, sabão, fumo. Quando essas compras eram feitas na sede do município de São João Batista, geralmente o faziam nos estabelecimentos de grandes comerciantes locais, como “Raimundo Castelo, Manoel Castelo, Raimundo Acará, Matias Barros, João Castelo, Marciano Araújo, Raimundo de

---

<sup>425</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>426</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>427</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.



Sinhá Costa, Milton Araújo, Marciano Castelo Branco, Antônio Marques, Nhozinho Figueiredo, Zé Martins, Pedro de Geraldo, Carrinho Martins”, além de Dão, João Sousa, Marcolino Bacute, Domingos Bolo Grosso, entre outros de menor porte. A aquisição sistemática de gêneros de que carecia o campeiro nesses pontos de mercancia na sede municipal decorria do fato de que “no campo não tinha comércio” ou os poucos que existiam, conforme a época, geralmente não conseguiam suprir completamente as necessidades dos campeiros<sup>428</sup>.

Mesmo residindo em Coroatá, Lindoso salientou o fato de ter tido um relacionamento comercial particularmente ativo com uma clientela que conseguiu conquistar na sede municipal. Ele exemplificou essa sua articulação comercial, registrando que “leite [de vaca], tudo eu vendia em São João Batista. Levava no litro, leite, para vender em São João Batista. Litro de vidro”, que ele considerava mais higiênico. Considerando a pouca distância que separava Coroatá de São João Batista, em torno de dez quilômetros, essa produção leiteira geralmente era vendida *in natura*, isto é, sem passar pelo corriqueiro processo de cozimento. Dessa maneira, o leite vendido era “purinho (...), o leite era puro, chegava no mesmo dia em São João”. Como a distância era pequena e o fornecimento desse produto era regular, quando Lindoso, na qualidade de vendedor de leite de vaca, puro, chegava a São João Batista, “já tinha os fregueses” aguardando o seu produto, pois “o leite de Nanã [sua mãe] era gostoso, leite puro”<sup>429</sup>.

O peixe era outro produto da região dos campos que também acabava por ser orientado preponderantemente para o mercado da sede municipal e alcançava boa reputação. A produção da pesca era obtida por meio de duas formas complementares: uma provinda dos açudes construídos para o represamento de água para o consumo próprio na estação em que a seca era a tônica, bem como para o encarceramento de peixes para o consumo imediato e para a venda; a outra forma era aquela praticada diretamente nos próprios campos abertos, nas áreas inundadas chamadas baixas, onde se constituía extraordinária a proliferação de peixes para usufruto comunitário. Assim, por essas formas, os campeiros exploravam sistematicamente a piscicultura extensiva visando ampliar as possibilidades de formar alguma reserva de capital, para fazer face a necessidades de aquisição de produtos de outras origens e dos quais dependiam aqueles

---

<sup>428</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>429</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

moradores de uma região desfalcada da produção ordinária da maioria dos produtos de que careciam para a manutenção da sobrevivência<sup>430</sup>.

Lindoso rememorou sua vida nos campos como um momento muito “gostoso”, idílico. Ali, “fui crescendo, crescendo, e sempre trabalhando com meus pais de criação”. Estes foram bons criadores, “tiveram muito porco, mas nunca souberam aproveitar”. Na sua concepção, os pais poderiam ter adotado outras posturas no gerenciamento dos bens que conseguiam explorando a atividade criatória. Para ele, seus pais deveria ter optado por realizar a criação, vender a produção do criatório e investir o montante arrecadado na “compra de casa em São Luís”. Por terem adotado uma perspectiva mais tradicional a esse respeito, foram perdendo oportunidades e a atividade criatória foi definhando, à medida que ambos envelheciam e o filho ter formado sua própria família<sup>431</sup>.

Quando voltou a rememorar a época em que o porto da Raposa alcançou relevante importância no contexto regional, Domingos Lindoso registrou: “fico muito grato por ter passado por isso. Vi muitas coisas boas. Lembro do meu campo, eu tirando leite de uma vaca, Mamãe mandava botar farinha na cuia preta e mandava lá no peito da vaca, que era muito forte um leite tirado na cuia, no peito da vaca, de manhã cedo. Era gostoso demais. Acho que por isso que a gente ainda está aqui”<sup>432</sup>.

Tradicionalmente, a criação de suínos foi uma atividade superlativa na região campeira. Em linhas gerais, essa era uma atividade praticada pela grande maioria das famílias campeiras e envolvia quase todos os componentes dos arranjos familiares locais. A produção sistemática de suínos era estimulada pela existência de um ativo mercado consumidor regional e em São Luís. Em primeiro lugar, o produto suíno era largamente consumido pelos criadores e pela população regional, constituindo-se mesmo como um dos pratos mais utilizados no cardápio campeiro e de seus conterrâneos e circunvizinhos, para os quais era dirigida uma parcela considerável desses animais. Em segundo lugar, a produção suína campeira era também direcionada ao atendimento do exigente mercado de São Luís. Neste caso, o campeiro a ele se articulava conduzindo seus animais até fechar negócio com o comprador final ou estabelecendo relações comerciais com uma miríade de ambulantes que circulavam pelos campos, de criador em criador, buscando a conquista de parcerias duradouras que lhes rendessem o abastecimento com exemplares de suínos ao longo do ano. De qualquer forma, a vara suína em demanda para o mercado

---

<sup>430</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>431</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>432</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

consumidor ludovicense geralmente era conduzido a pé em direção aos portos de conexão com o destino final. Em situações dessa natureza, os animais eram tangidos por itinerários fundados no ermo dos campos pelos proprietários, por ambulantes ou por sujeitos outros contratados com a missão de realizarem o cumprimento dessa tarefa. Quando era pequeno o número de animais em circulação, proprietários ou compradores manietavam os suínos por meio de peias fixadas por nós resistentes (os chamados nós de pé de porco), que raramente oferecia oportunidade de os animais virem a fugir pelo desenlace de tais nós<sup>433</sup>.

O criatório de bovinos era outra atividade que envolvia o habitante dos campos baixadeiros. Em verdade, essa era uma atividade marcante na cultura campeira, de tal sorte que, para significativas parcelas de habitantes de outras regiões, o campeiro era tido como sinônimo de criador de gado bovino. Apesar de existirem famílias campesinas totalmente divorciadas da atividade com o gado vacum, atuando mais dedicadamente com a criação de suínos e de aves, essa era uma ocupação substantiva para a maioria das famílias. Algumas dessas famílias, por meio dos seus vaqueiros, gerenciavam expressivas manadas de bovinos, compostas por centenas de exemplares dessa espécie (alguns na casa de milhar). O manejo de bovinos nessas unidades produtivas era parte de um cenário criatório muito comum nos campos dos mais distintos municípios da Baixada do Maranhão, que criavam um dos maiores rebanhos maranhenses. Os bovinos assim criados movimentavam uma alentada e dinâmica rede comercial em âmbito regional e direcionada, principalmente, para São Luís. A condução desses animais para o mercado de São Luís mobilizava a utilização de meios de transporte adequados para a circulação até o destino final. Nesse momento, era exigida a utilização das tradicionais gabarras, isto é, embarcações especializadas para o transporte desse tipo de produto. Assim, os portos regionais, geralmente situados em áreas próximas das faixas de mangues que ornavam o litoral meridional da baía de São Marcos, davam vazão à demanda de bovinos em trânsito. Esse era o caso do porto de Raposa, no qual operavam sistematicamente várias gabarras<sup>434</sup>, bem como as lanchas que faziam linha regular para essa matriz portuária, as quais eventualmente faziam viagens em datas específicas para o embarque de bovinos com destino a São Luís, neste caso em dias de quinta feira<sup>435</sup>.

---

<sup>433</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>434</sup> Como as de Raimundo Joaquim Costa, o Mundico Pirão, que operava sistematicamente em duas embarcações dessa natureza.

<sup>435</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

No correr das décadas de 1960 e de 1970, a caça e a coleta de cobras, das espécies cascavel<sup>436</sup> e jararaca (ou rabo seco)<sup>437</sup>, para fins de comercialização, foi uma prática muito disseminada entre os habitantes de extensas áreas dos campos constituintes do território de municípios como São João Batista e Viana, por exemplo, onde essas espécies de ofídios eram muito comuns, infelicitando a vida cotidiana dos moradores em decorrência das constantes picadas em humanos e animais. Essas ocorrências, em casos extremos, levavam à morte de uns e de outros, visto que nem sempre era possível a prestação de socorro imediato, com a aplicação tempestiva da medicação adequada, o competente soro antiofídico.

Nesse intervalo de tempo, um percentual ponderável dos camponeses das áreas mencionadas se articularam com o objetivo de participarem de uma oportunidade de trabalho adventício que se apresentava, a caças e a coleta de cobras, para atendimento de demanda externa que reclamava progressivamente maiores quantitativos do produto oriundo dessa atividade: as cobras das espécies acima mencionadas. Conforme acentuou Raimundo Martiniano Nunes, em povoados de um expressivo entorno campeiro, formado por tesos e baixas, como Coroatá, Ervanço, Pirapendiba, Beira da Baixa, Manguari, Corões, Tesozinho, Jurubeba, Tororoma, Algodoeiro, Madeira, Malva, Malhada Alta, Cajazeiras, Besouro, Tamatatiua, Tabaréu e Canelas residiam os maiores contingentes de “pegadores de cobra”, bem como os compradores imediatos do produto dessa atividade de coleta, como ele. Com efeito, “pegadores [de cobras] tinham muitos” naquelas cercanias. Assim é que, “na região do campo, quase todo mundo pegava cobras. Olha, prá muitos, passou ser quase um meio de vida. Dava um dinheirinho. Aí, o pessoal caía em campo, ia pegar cobra”. Em outras palavras, a novidade laboral incentivava o deslocamento circunstancial de contingentes de mão de obra das atividades ordinárias, para a obtenção desse novo produto, objeto de mercancia em nível regional<sup>438</sup>.

Nos campos gerais da Baixada do Maranhão, por onde quer que proliferassem, em consonância com a especificidade do meio ambiente, cascavéis e jararacas, via de regra, eram espécies de ofídios que escolhiam determinados e mais adequados lugares para seu habitat e para a reprodução. Por essa lógica, as cascavéis “não habitam na baixa<sup>439</sup>. Elas ficam nos tesos altos, onde não alaga. E tem o mesmo hábito da jararaca:

---

<sup>436</sup> Cascavel: ofídio venenoso, presente em áreas secas, caracterizado por apresentar um corpo escuro ornado por losangos amarelados e ostentar na ponta da cauda um chocalho.

<sup>437</sup> Jararaca: regionalmente conhecida como Rabo Seco.

<sup>438</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

<sup>439</sup> Baixa: neste caso, nas áreas mais fundas do campo no período das cheias.

só sai à noite”. Por outro lado, a jararaca “fica mais na baixa. Durante o dia ela se aloja em ninho de rato ou em cima de qualquer mato acamado. Elas só saem à noite para procurar comida, às 18 horas elas já estão saindo da toca”. Como nos tempos da estiagem “as baixas secam, elas ficam debaixo do mato seco, rasteiro no chão”. Ambas também utilizavam os manguezais como local de moradia, onde “todas elas habitam e gostam”. Nesse ambiente, “elas ficam nas raízes do mangueiro<sup>440</sup>. No inverno, se alagar no pé do mangueiro, elas sobem para os galhos”<sup>441</sup>.

Segundo a informação de Nunes, a captura das cobras passou a ser uma atividade frequentemente coletiva, ensejando a constituição de vários grupos de caçadores. A metodologia de atuação desses grupos consistia em saírem palmilhando os mais variados espaços dos campos escolhidos, visando identificar a localização do maior número dos répteis desejados. Assim organizados, “às vezes, a gente saía 5, 6, 8 pessoas procurando as cobras”. No fim de uma jornada matutina, “a gente pegava 20, 30 cobras”, considerando “que eu e meus companheiros só íamos pela manhã”, pois “na parte da tarde ela [a cobra] é muito agressiva”. Dessa maneira, quando era possível ao grupo de Nunes ter por resultado uma boa colheita, o quantitativo de ofídios apreendidos variava em torno de duas a três dezenas das espécies já mencionadas, redundando, pois, num volume superlativo em relação à maioria dos demais “pegadores de cobra”, que, durante sua atividade, conseguia realizar a captura, em média, “de 12, 15 cobras, às vezes mais, às vezes menos”. Os manguezais eram locais pouco explorados pelos preadores de cobras do grupo de Nunes, pois lá “nunca fomos pegar”<sup>442</sup>.

Nunes era um dos campesinos que atuava tanto como caçador quanto como comprador. Em verdade, seus negócios nesse ramo o conceituavam mais propriamente como um pequeno comprador. Segundo informou, ele chegava a vender “uma média de 40 a 60 cobras por semana”. Esse quantitativo de ofídios redundava tanto da caça por ele praticada como da compra de parte ou de toda a produção realizada pelos seus companheiros de labuta pelos campos infestados por cobras. Como ele, outros “pegadores de cobra” também compravam tais mercadorias de seus parceiros preadores com menores possibilidades econômicas. Para realizarem a venda da produção auferida, os compradores imediatos se articulavam a compradores existentes em âmbito regional com capacidade econômica de mobilização de faixas mais elevadas de recursos monetários

---

<sup>440</sup> Mangueiro: um exemplar da árvore mangue.

<sup>441</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

<sup>442</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

para a compra de partidas maiores desses animais, como era o caso do “pessoal que comprava cobra e que vinha do lado das Coivaras, eram muitos de Coivaras”, área pertencente aos campos de Viana, próxima ao acesso fluviomarítimo para São Luís, bem como de “Tororoma, já neste município” de São João Batista. Além desses, existiam “muitos outros que compravam ali e passavam para compradores de maior porte”. Importante ressaltar na fala de Nunes que, mesmo sendo um porto movimentado e por onde circulavam expressivos montantes de recursos, “em Raposa não tinha compradores de cobras, na sede do município, também não”. Em contrapartida, por essa referência portuária era escoado o maior volume dos ofídios capturados e feitos circular como bens valorados, tanto no campo como na cidade; quantitativos menores eram transportados pelos portos de Coivaras e Capim Açú, no município de Viana, bem de acordo com a importância de cada um deles no universo portuário regional. Esses portos mantinham linhas de navegação regular com São Luís, por meio de barcos e de lanchas, utilizados para o transporte de toda sorte de produtos regionais, mas também de passageiros. O adventício transporte de cobras adicionou mais um problema ao precário sistema de transportes náuticos em operação nesses portos. Grande parte dos passageiros viajava incomodada com a presença, a proximidade e o barulho renitente das cobras, pois tratava-se de uma mercadoria que inusitada e perigosa, caso ocorresse alguma avaria nas caixas em que estavam depositadas<sup>443</sup>.

Os compradores regionais, como os acima mencionados, se articulavam a grandes compradores estabelecidos principalmente em São Luís. Alguns compradores imediatos, em situações eventuais, também se deslocavam até aos pontos de compra organizados pelos grandes compradores definitivos em São Luís, furando o bloqueio de atravessadores como os de Coivaras, por exemplo. Todavia, essa era uma empreitada sujeita a muitos inconvenientes. Nunes destacou que “no ano de 1973, eu comprei muito e peguei também muita cobra; eu comprava e pegava”. Nessa ocasião, “levei para São Luís somente duas vezes”, muito em decorrência do fato de que “nos transportes elas não eram bem recebidas”<sup>444</sup>. Como o transporte dos ofídios era realizado principalmente nas lanchas, eram corriqueiras as reclamações de muitos passageiros por essa proximidade indesejada. Nesse sentido, alguns pequenos negociantes de cobras, como Nunes, não se sentiam confortáveis em despachar partidas de caixas com esse produto para São Luís, o mercado principal de comercialização definitiva, e, durante a viagem, enfrentar a

---

<sup>443</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

<sup>444</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

desconfiança e a irritação de passageiros em face do perigo iminente, para o caso de tais víboras fugirem das caixas.

As caixas para armazenamento das cobras durante a captura e o transporte até o destino final se constituíam como um atestado de toda sorte de precariedades. Grande parte das caixas utilizadas eram “aquelas, umas caixinhas de sabão, era de madeira, que era feita prá botar o Sabão Martins”. Como fica explicitado, as caixas construídas para o acondicionamento de produtos como sabão eram feitas de madeiras comuns, em geral moles e pouco resistentes, e não eram fortalecidas com maiores refinamentos em quesitos de segurança, por terem sido pensadas para serem empregadas na condução de carga morta, como o sabão. Como diz Nunes, era nessas caixinhas “que a gente conduzia elas”, [as cobras], inclusive “levava pro campo, prá pegar”. Como as caixas eram frágeis, os “pegadores de cobra” haveriam de desenvolver competências e habilidades para aproveitar os períodos em que os animais estivessem mais dóceis, de modo a efetuar algumas tarefas com a devida segurança. Assim, em horários que variavam entre a “manhã até 4 horas da tarde era uma beleza prá gente trabalhar com ela, passar duma caixa prá outra”, mais ou menos “8 horas da manhã até 4 da tarde era fácil demais prá gente trabalhar com elas, porque ela se sossega, ela não corre, ela se enrola, mas onde a gente bota ela se enrola”. De modo contrário, “de 5 horas da tarde em diante não se trabalha com ela”, pois, considerando a aproximação do tempo em que deveriam realizar seus hábitos noturnos, elas ficavam absolutamente agitadas, de sorte que “se a gente deixa ela na caixa, a gente em cima, por que as casas do campo era tudo de jirau, a gente só vê o rabo delas taratataratata [onomatopeia], a noite todinha, doidas com vontade de sair”, o que provocava acentuado incômodo para as famílias residentes nesses lares<sup>445</sup>.

Além dessas frágeis caixas concebidas para o transporte de sabão, existiam compradores de cobra que mandavam confeccionar caixas maiores e mais seguras, tanto para atender a requisitos mínimos de segurança quanto para conseguirem armazenamento do maior número desses ofídios, dado que “as caixinhas de sabão comportavam poucas cobras, mais ou menos umas 40, 50”. Logo, era contraproducente para muitos a confecção de caixas maiores. Também existiam preadores de cobras que corriam riscos inauditos ao acondicionarem-nas em simples cofos tecidos com pindobas. Tosco também era o instrumento utilizado para pegar a cobra: “era uma tesoura de pau”. Construída a partir do entrelaçamento de duas varas, “a gente faz uma tesoura comprida e pega ela”,

---

<sup>445</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

providência eficiente para “ela não alcançar a gente. Olha, tem cobra que é velhaca, é braba pra xuxu” e picavam as pessoas com alguma gravidade a qualquer descuido<sup>446</sup>.

O mercado de comercialização de tais animais funcionava com base em regras formatadas ao longo das relações travadas entre vendedores e compradores, imediatos ou mediatos. Nesse sentido, as cobras “eram classificadas lá onde a gente vendia”. O valor de mercado alcançado pelos comerciantes era projetado segundo a classificação levada a efeito nesse momento. Dessa maneira, “as cobras maiores eram as preferidas, e eram mais caras; já as menores, eram de segunda, eram mais baratas”<sup>447</sup>. Essa definição de mercado tinha por fundamento as potencialidades de extração do líquido venenoso de cada cobra.

O mercado de São Luís era aquele para onde era destinada a totalidade das cobras capturadas nos campos da Baixada. A produção alcançada pela captura desses répteis nos campos de São João Batista e de Viana era drenada para a capital estadual, onde havia negociantes com capacidade econômica para a realização de compra de grandes quantitativos de cobras. Nunes consignou que, na capital, existiam muitos compradores definitivos. Essa circunstância proporcionava que cada fornecedor de ofídios exercesse algum poder de barganha ao definir com qual deles estabelecia negócios momentâneos ou duradouros, momento a partir do qual “botava prá um representante lá em São Luís”. Por isso, Nunes discorreu sobre o seu caso particular, como “pegador” e comprador primário desses répteis, transformados em mercadorias, nos campos circunvizinhos à sua residência. Todavia, como vendedor de cobra, asseverou: “só fui duas vezes lá em São Luís levar cobras. Botei para um senhor idoso lá no Tirirical”. Por essa ocasião, esse campeiro abandonou a atividade primária de captura, ocupando outra posição naquele mercado, na qual ficava bem caracterizado o papel de atravessador: “eu passava as cobras para os compradores de fora, lá; comprava e passava prá eles”<sup>448</sup>.

Na generalidade, como prática costumeira, atinente a tornar efetiva a manutenção dos parceiros comerciais, os compradores definitivos “davam uma caixa de soro [antiofídico] prá a pessoa trazer”, com o objetivo de remediar o mal, para o caso de “a cobra morder alguém; era prá pessoa aplicar”, não cobrando por esse produto, o qual “não era vendido, era dado”. O soro antiofídico ofertado era um produto da indústria farmacêutica manipulado com as substâncias constituintes do veneno de tais cobras, utilizado para debelar afecções causadas pela picada de cobra. Entretanto, os vendedores

---

<sup>446</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

<sup>447</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

<sup>448</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.



de cobras nem sempre tinham conhecimento mais amplo do destino dado ao conjunto das cobras após serem vendidas para a extração do veneno. Em certa ocasião, Nunes comentou: no serpentário do comprador definitivo com quem mantinha negócios, foi informado que “o veneno [extraído] ia pro Butantã, acho que é São Paulo, prá fazer medicamento”. Por outro lado, tendo estado uma vez naquele “serpentário, vi que lá tinha um rapaz que trabalhava com as cobras”. O procedimento por ele utilizado era o seguinte: “ele pegava um gancho, como eles trabalham com a cobra, e mais um outro negócio que eu não sei se era de borracha ou de madeira”. Dessa forma, manejando esses materiais, “ele vinha com um recipiente, assim tipo um pires, pegava a cobra, botava a cabeça dela dentro daquilo ali; ele agarrava bem no pescoço dela e apertava ali, saía um pouquinho de veneno”. Essa porção de veneno extraída “ele botava debaixo de uma lâmpada”. A metodologia utilizada por esse funcionário do serpentário visava secar o veneno e transformá-lo “num pó, não sei se era beneficiado aí em São Luís ou se mandava prá lá pro Butantã”<sup>449</sup>.

Como ficou demonstrado, a caça, a coleta, o transporte e o comércio de ofídios constituiu um universo adventício naquelas paragens, enredando um conjunto de sujeitos que momentaneamente foram distraídos de suas atividades ordinárias e se imiscuíram nesse novo mister, de alguma forma rentável, que se lhes apresentava.

## **1.2. Do forno às paredes e telhados: olarias em ato**

Ao longo da quadra temporal adotada neste trabalho, a fabricação de produtos cerâmicos, como tijolos e telhas, se constituiu como uma das atividades de ponderável importância em vários municípios da Baixada, como São João Batista, por exemplo. Por esse tempo, existia um grande número de olarias espalhadas pelo rendilhado das enseadas que conformam as beiras de mato ou beiras de campo características dos municípios da Baixada. São dignos de menção os muitos empreendimentos oleiros localizados em São João Batista. Eles cumpriam um papel importante na economia municipal. A produção alcançada por essas olarias era tipicamente artesanal. As telhas e os tijolos fabricados nessas olarias alcançavam boa aceitação no mercado municipal. Entretanto, o foco principal da produção oleira era a circulação para o atendimento de demandas no mercado de São Luís, onde habitava uma grande população formada por nativos da Baixada (e de

---

<sup>449</sup> Nunes, R. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de dezembro de 2022.

São João Batista, especificamente) e seus descendentes, os quais demandavam semelhantes produtos, geralmente mais baratos que seus similares originários de sistemas de produção mais avançados. De certa forma comuns na imprensa maranhense, anúncios como o veiculado na Folha do Povo indica a existência de relacionamentos de longo curso entre fabricantes de produtos cerâmicos localizados na Baixada do Maranhão e revendedores estabelecidos em São Luís. Nesse sentido, J. Brenha informava que “autorizado por fabricante de Bacurytuba contrata-se a produção [tijolos de 4 furos] deste anno á Rua Nina Rodrigues, 12-B”<sup>450</sup>.

Desde tempos mais remotos, a indústria cerâmica no âmbito do município joanino estava profundamente enraizada numa área em torno da zona urbana e de povoados relativamente próximos a ela. Na orla das enseadas que circundavam os campos contíguos ao território da sede de São João Batista, principalmente em suas porções setentrionais, meridionais e ocidentais, proliferavam empreendimentos oleiros, manejados quase sempre por iniciativas familiares. Em outras palavras, as unidades oleiras estavam assentadas numa “região de maior fluxo, de maior potência de produção, que era essa região aqui de Enseada dos Bezerros, Cazumba, Arrebenta, São Benedito, Beirada, na enseada lá atrás do cemitério” de São João Batista, entre outros<sup>451</sup>. Sem dúvida, nessa área estavam situadas olarias de grande e de pequeno porte, nas quais ganhava destaque ponderável o trabalho de produção de telhas e tijolos no período de estiagem.

Com efeito, as olarias eram presença dominante na cena cotidiana dessas paragens. Essas unidades fabris produziam cotidianamente telhas e tijolos, que abasteciam o mercado não só de São João Batista, mas principalmente atendiam ao mercado de São Luís, animando o ramo de transporte fluviomarítimo explorado para essa finalidade por barcos e eventualmente por lanchas entre os portos da Raposa e de São Luís. Tijolos e telhas eram os produtos básicos para a construção de casas nesses mercados por aquelas pessoas que detinham condições econômicas e conseguiam realizar o sonho da moradia própria, para além da generalidade das habitações finalizadas em taipa e palhas, características das residências da maioria dos habitantes de São João Batista e das áreas periféricas da capital do estado.

Pela qualidade dos produtos que forjavam, alguns oleiros, explorando esse ramo, ganharam notoriedade regional e até em São Luís, como foi o caso da família Belo, que

---

<sup>450</sup> Folha do Povo, 3 de junho de 1925, p. 3

<sup>451</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

tinha olaria numa enseada situada na parte ocidental da cidade de São João Batista. Nesse município, era voz corrente que “o melhor tijolo e telha que tinha era dos Belo”. Particularmente, a olaria dos Belo se destacava no quesito relativo à fabricação de telhas, cuja reputação foi lembrada por Lindoso ao creditar que “a telha dele era respeitada”. Por essa razão, “era a mais cara” no jogo das relações de mercado que se estabeleciam em São João Batista e, por extensão, em São Luís, mercados esses nos quais eram comercializados volumes consideráveis desse produto, tanto desse como de outros oleiros<sup>452</sup>.

Dependendo da época, a maior parte dessa produção era transportada em carros de boi, carroças, jipes, caminhões e caçambas, para o porto da Raposa, de onde seguia fundamentalmente para o destino principal: São Luís. O transporte desses produtos para São Luís era feito principalmente em barcos e subsidiariamente em lanchas. Os barcos faziam viagens com essas cargas sempre que as havia em volume suficiente para a capacidade da embarcação. Isto é, costumeiramente os proprietários ou comandantes dessas embarcações não obedeciam a um calendário específico com datas marcadas para singrar em direção a São Luís ou outros destinos transportando esses produtos, bastava ter carga que completasse a capacidade operacional de seus barcos, para que eles definissem uma nova viagem. As lanchas também recebiam tijolos e telhas para serem transportadas em direção a São Luís e a outros portos, mas geralmente em volumes bem menores e esporádicos, sempre nos dias convencionais de viagens regulares que operavam, terças feiras e sábados, e eventualmente às quintas feiras, visto que as cargas principais que elas transportavam eram outras. Com efeito, “elas tinham muita farinha, arroz, babaçu, porco e boi, para trazer”<sup>453</sup>, além de frutas, cabritos, ovelhas, galinhas, patos, ovos e muitos outros frutos da terra. Em outros termos, essas embarcações operavam com o transporte de uma ampla variedade de outros produtos oriundos das profundezas daquelas terras. Para as lanchas, o produto das olarias significava frete certo para épocas de menor fluxo de transporte de produtos regionais, em geral. Para os barcos, o transporte de tijolos e telhas era oportunidade de frete principal e seguro para motivar a organização da maioria das viagens que conseguiam fazer.

Nas unidades de produção oleira, a força de trabalho prioritária era constituída por adultos, adolescentes e crianças. A grande maioria da força de trabalho mobilizada era formada sujeitos masculinos. Eventualmente, as mulheres participavam da atividade

---

<sup>452</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>453</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

oleira, posto que a requisição de braços femininos ocorria basicamente quando o volume de produção era muito elevado e a demanda suplantava o número de braços masculinos disponíveis, porém, em proporção, a presença feminina diretamente na lida era diminuta. Quando era o caso, quase sempre as mulheres desempenhavam funções auxiliares como carregar pequenos lotes de telhas e de tijolos para os lugares destinados ao empilhamento prévio ao transporte ou como limpar o salão das olarias dos montículos de cacos desses produtos que se formavam oriundos da quebra muito comum durante o manejo pós-fabricação<sup>454</sup>.

A produção dessas olarias joaninas era fundamentalmente destinada ao atendimento do mercado da capital maranhense. Quase todas as olarias “vendia só prá ir, a maioria, prá São Luís”. Dessa maneira, os tijolos e telhas produzidos eram conduzidos por carros de boi, carroças e caminhões para o porto da Raposa, onde estivadores arrumavam tais produtos aos milheiros em barcos e lanchas, de modo a serem transportados até os portos mais próximos dos destinatários finais, geralmente habitantes de bairros em formação em São Luís. Durante toda a estação estival, a produção oleira joanina fomentava um intenso trânsito de caminhões durante toda a semana, transportando telhas e tijolos para o porto da Raposa e lenha nas viagens de retorno. Entretanto, vale registrar, havia uma parte da referida produção cujo destino comercial eram adquirentes estabelecidos em municípios próximos, como São Vicente Ferrer, Matinha e Viana, além de vários povoados joaninos, à época, como Olinda dos Castro, onde se destacava “aquele Zé Raimundo de Roma”, cujo “caminhão que ia buscar” na olaria na qual contratava tais produtos. Esse comerciante “comprava prá revender”, atividade essa que atingia um amplo território, pois “ele vendia prá Baixada, Viana e por perto”<sup>455</sup>.

A capacidade de produção de cada olaria era variável. Considerando as precárias condições técnicas que ostentavam, a maioria das olarias produzia em torno de um milheiro de tijolos ou de telhas por dia. Entretanto, existiam inúmeros estabelecimentos de menor porte cujo produto da atividade diária não ultrapassavam a meio milheiro.

A produção diária de tijolos poderia ser duplicada, caso o oleiro trabalhasse com dois lastros ou duas bancadas, o que não era o caso da maioria dos proprietários de olarias. De qualquer modo, a fabricação de tijolos era promovida por processos mais simples que os dedicados à confecção de telhas, bastando que fossem adotadas as medidas preventivas

---

<sup>454</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>455</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

adequadas. Dada a facilidade maior para ultimar os procedimentos preliminares ao assamento dos tijolos, uma medida indispensável era definir a forma como seriam assados. No assamento em forno, “o segredo era fazer o forno, por que o forno era uma ciência doida, tinha que fazer os arcos tudinho, fazer aquelas coisas prá quando o fogo chegar, subir certinho”. Isto é, confeccionar um forno requeria o manejo de tecnologia delicada, para que esse instrumento não soçobrasse durante as primeiras investidas de uso. O esperado era que o desempenho do forno proporcionasse uma queimação uniforme e um assamento integral, o que conferiria maior qualidade ao produto. Por outro lado, o assamento realizado no chamado “boi”, era mais fácil”, mas poderia comprometer a qualidade do produto. A engenharia de construção de um “boi” era mais simples: “o boi, só fazia o arco, aí, fazia a base e levantava”. Uma vez pronta essa estrutura simplória, os tijolos crus eram armazenados como de costume. Então, “largava fogo nele e queimava com tudo”. O assamento de tijolos nessas condições poderia resultar em alguns exemplares saírem do “boi” aparentando estarem vitrificados. Em muitos desses tijolos as bordas ficavam tão assadas que representavam perigo constante para quem os manuseasse, posto que “aquilo criava um vinco” capaz de ferir as pessoas. Com efeito, essa possibilidade se concretizava em muitas ocasiões, quando “a gente ia tirar o tijolo, errava, cortava a perna. O corte era medonho”, visto que cada tijolo “era como um vidro, um vidro mesmo”<sup>456</sup>.

No caso da fabricação de telhas, a produção diária em cada olaria situava-se na faixa de um milheiro, com um adicional de 10% de tara, para compensar eventuais quebras. Do ponto de vista da metodologia aplicada no assamento das telhas, não havia diferenças de monta em relação ao assamento dos tijolos. O “boi” era utilizado sistematicamente, dada a simplicidade operacional desse instrumento: “fazia o ‘boi’, botava o tijolo cru, no fundo, colocava a telha crua, fechava e assava”. Todavia, caso não fossem adotadas medidas diferentes daquelas indicadas para a queima de tijolos, “a telha não podia fazer isso, pois ela espocava”. Efetivamente, “tinha uma ciência” diferente a ser aplicada nessa matéria. Quando era utilizado o forno, “ele tinha que fazer o lastro, prá poder enforar”. Era um imperativo a necessidade de adoção de medidas adequadas para que fosse bem-sucedido o assamento de quantitativos significativos de telhas, posto que “uma fornada de telha eram 5.000 telhas”. Para a construção de um “boi”, necessário ao

---

<sup>456</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

assamento de 5 milheiros de telhas, deveriam ser disponibilizados os materiais competentes, pois, logo de saída, na base, “pegava 800 tijolos no lastro”<sup>457</sup>.

Mesmo sem apresentar dados quantitativos para uma melhor compreensão, ao se reportar acerca do universo das olarias e da força de trabalho necessária para movimentá-las, Santos Jacinto destacou que a indefinição da força de trabalho se verificava por que “era muita gente, muito pessoal, era muita gente que trabalhava em olaria”, tendo em consideração as variadas atividades necessárias para o funcionamento regular desses empreendimentos. Por exemplo, se revestia de muita importância a extração da matéria prima ordinária para a fabricação de tijolos e telhas. O barro dos campos era extraído geralmente em tempo de seca, oportunidade em que, para consegui-lo, necessitava dar conta do cumprimento positivo de várias atividades convergentes: “tem que tirar a terra, tem que molhar a terra, tem que transportar a terra”, operações essas promovidas “a partir de julho e até dezembro”, antes que se iniciasse a temporalidade regular das chuvas, que levariam às cheias aos campos. Essas ações preliminares à fabricação efetiva de telhas e de tijolos se constituíam um imperativo, posto que a produção cerâmica “não tinha como fazer lá em cima mesmo do campo”, mas em ambientes devidamente organizados para essa finalidade<sup>458</sup>.

Como já referido, a produção de tijolos e de telhas dessas olarias era direcionada para atender a demandas do mercado de São Luís, “tudo para São Luís, um pouco para os que compravam aqui, prá fazer suas casas”. Existia um grupo relativamente expressivo de compradores da produção das olarias “aqui em São João, que comprava, que não tinha olaria, mas vivia de comprar”. Esses compravam o “que produziam os donos das olarias”, para cumprirem seus contratos na região ou em São Luís. Quase sempre os produtores dessas cerâmicas não vendiam seus produtos diretamente aos consumidores finais, exceto para interessados situados no mercado local. Na generalidade, o produtor oleiro “vendia era para um terceiro, que comprava dele e levava” até o destinatário final adquirente de tais bens. Ou seja, esse intermediário era o agente responsável pela circulação de tais produtos no mercado de bens cerâmicos em nível regional ou fora dele<sup>459</sup>.

Tijolos e telhas da Baixada Maranhense foram produtos amplamente utilizados para a construção de imóveis em São Luís. Américo Araújo informou que tinha “uma casa na Liberdade, que foi construída toda com esses tijolos de São João Batista e as

---

<sup>457</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>458</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>459</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

telhas também trazia de lá”. Durante o lapso de tempo definido neste trabalho, São Luís passou por um período de franca atividade de expansão de unidades de imóveis residenciais, principalmente nos bairros periféricos, advindos da ampliação do fluxo de migrantes decorrentes do êxodo rural<sup>460</sup>.

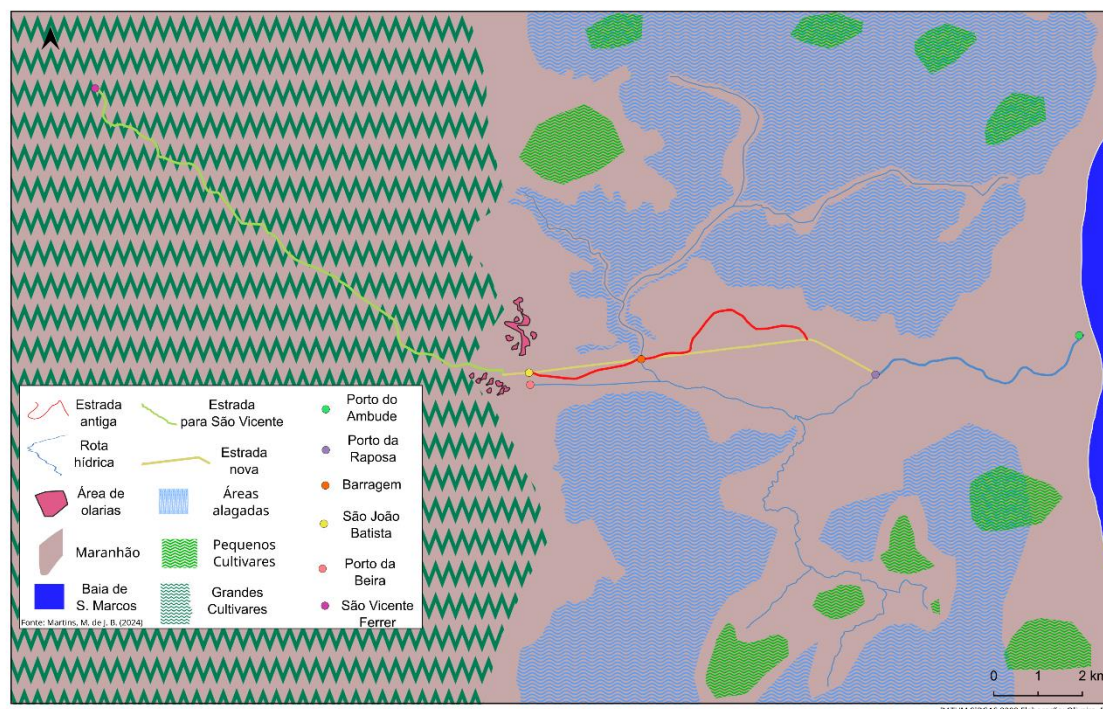
### **1.3. Entre veredas e caminhos de terra: zorras, animálias, burragens e veículos**

Até por volta da década de 1940, apesar das inúmeras dificuldades interpostas para a franca circulação dos modais utilizados pelos usuários desse porto, o porto do Ambude era aquele que reunia as melhores condições para a efetivação das conexões fluviomarítimas de que careciam os transeuntes estabelecidos na hinterlândia circunvizinha. Situado bem próximo ao litoral da baía de São Marcos, à margem do igarapé da Raposa, o tradicional ancoradouro do Ambude, progressivamente, estava sendo destituído de sua condição de referência portuária mais importante no território vicentino. É que, por essa época, o povoado de Raposa, antes habitado, fundamentalmente, por pescadores, lenhadores, marítimos e outros personagens conectados com atividades fluviomarítimas, passava por um crescente processo de fortalecimento, pela ampliação da ancoragem regular de embarcações como barcos e lanchas. Essa nova circunstância culminou com a definição desse ancoradouro como um dos destinos com maior poder de atração para a convergência de inúmeras tropas de animais, vulgarmente chamadas de “burragens”, e carros de boi carregados com os mais diversos frutos da terra mobilizados para o abastecimento dos mercados aos quais a ação comercial os conectava.

---

<sup>460</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

## CAMINHOS PARA O PORTO DA RAPOSA



Mapa 7 - Caminhos para o Porto da Raposa

Nessa temporalidade, os animais de carga, os carros de bois e, eventualmente, as carroças pontificavam como os meios de transporte, por excelência, para a promoção das operações responsáveis pela circulação de bens e de passageiros. Com efeito, nos primórdios da operação franca do porto da Raposa, afora a utilização de canoas oriundas dos mais diversos pontos das áreas de beira de mato da região, em tempo das cheias, a conexão com esse ancoradouro era também realizada por intermédio de carros de boi, de carroças e de comboios de animais, como cavalos, burros e jumentos, as populares “burragens”, que se deslocavam diariamente transportando mercadorias em trânsito para destinos pré-determinados<sup>461</sup>. Uma ocorrência característica da movimentação de carros de boi, carroças, burragens, cavalos e, mais tarde, automóveis, em direção ao porto da Raposa, ou em torna viagem, era que quase todos esses veículos deveriam transitar pelas ruas de São João Batista, principalmente pela rua principal, que atravessava toda a urbe joanina e, mais adiante, se transformava em estrada carroçável que, radiculada, fazia a conexão da hinterlândia ocidental mais imediata com essa referência portuária.

<sup>461</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.





Figura 2 - Porto da Raposa - Chegada de animais com carga - Filme Nova Estrela

Tomando em consideração o tempo em que residiu no porto da Raposa, Rosa Barros rememorou o nível de grandeza do movimento que tinha aquele porto, por se estabelecer como uma conexão elementar para uma área geográfica bem ampla, a partir do igarapé da Raposa, que enlaçava essa área com o mundo exterior. Ali “era um movimento grande”, que circulava numa área relativamente pequena. Em dois dias de cada semana (terça feira e sábado), esse lugar ficava inflamado pela convergência superlativa de pessoas e de produtos, passando por ele. Na verdade, “tudo tinha que passar por lá, pela Raposa”. Essa circunstância imprimia àquele porto a condição de o ancoradouro mais destacado dentre os que serviam a Baixada Maranhense, durante o lapso de tempo eleito por este trabalho<sup>462</sup>.

Como sistematicamente vem sendo demonstrado, o porto da Raposa era o responsável primordial pela conexão de centros de produção de produtos industrializados, como São Luís e outras cidades brasileiras, americanas e europeias, a centros de produção de gêneros primários, como expressivos territórios da hinterlândia situada a oeste da baía de São Marcos, pois “pela Raposa vem muita coisa, passa muita coisa boa, vem muita coisa ruim”. Como nó conector de passagem de gente e de coisas boas ou ruins, esse porto foi se constituindo como uma territorialidade de mão dupla, como um elo fundamental

<sup>462</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

entre lugares os mais díspares, como um nó por meio do qual vidas eram conectadas. Como um circuito virtuoso, essa referência portuária imantava a ambos os polos com a intensidade e as condições de possibilidades em cada temporalidade dada<sup>463</sup>.

Casos como o dr. Cipriano Santos Neto eram muito comuns. Esse conceituado médico “morava parece que na rua do Passeio, por ali assim”, em São Luís. Entretanto, como o dr. Santos Neto também tinha propriedade na Ilha Grande<sup>464</sup>, quando ele “ia daqui [de São Luís] e chegava na Raposa, já o carro de boi tava esperando ele lá, para ir no carro” até sua residência, assim como procediam vários outros habitantes da região, que se serviam do carro de boi como transporte de passageiros e de cargas. Pela condição de figura originária da/e muito conhecida na região, como médico e como pessoa de perfil físico corpulento (“ele era gordo, muito gordo”), esse passageiro não passava incólume ao olhar daqueles que transitavam pelo porto, sendo comum as pessoas dele se acercarem ou apontarem: - “lá vai o dr. Santos Neto”, quando o médico se deslocava em qualquer dos sentidos. Tal como procedia o dr. Santos Neto, era muito comum que pessoas da região mandassem emissários “esperar na Raposa gente que ia daqui”, de São Luís, ou eventualmente procedente de outro porto. Nessas ocasiões, eles “ficavam ali esperando a lancha chegar”, se movimentando nos estreitos espaços do cais do porto até se apresentarem “para levar as pessoas que iam daqui de São Luís”<sup>465</sup>.

Em sentido contrário, “muita gente vinha trazer dos povoados, nos cavalos de sela e cangalhas, trazer prá embarcar” na Raposa, tanto aqueles que se deslocavam de seus povoados de origem para a capital do estado como as cargas que conduziam. Costumeiramente, no tempo em que “não tinha esse movimento de carro que tem agora”, esses animais eram utilizados para o transporte de passageiros e de mercadorias em trânsito pelo porto. Todavia, essa equação de transporte baseada em montarias, para passeio e para carga, não resistiu à operação dos vetores da nova ordem que se projetava, sendo suplantada “depois que foi entrando os carros, depois que foi ajeitando” essa nova possibilidade de promover a circulação de passageiros e cargas, a partir do porto da Raposa<sup>466</sup>.

Mesmo adotando uma posição superlativa, Américo Araújo, seguindo outros entrevistados, asseverou que, progressivamente, “toda a produção da Baixada passava por

---

<sup>463</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>464</sup> Ilha Grande: povoado situado a meio caminho à margem da estrada que liga a sede municipal de São João Batista ao porto da Raposa.

<sup>465</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>466</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

São João Batista e chegava até a Raposa”, de onde era transportada para os destinos definidos. O transporte de gêneros e de passageiros para o porto obedecia à regência ditada pelas condições de possibilidades de cada estação do ano. Assim, a circulação era basicamente “de caminhão, no verão”, conectando zonas urbanas de municípios como São João Batista, São Vicente Ferrer e Matinha com as mais variadas zonas de produção agrícola. Porém, quando mudavam as condições mesológicas, preponderantemente o deslocamento era possível mediante a utilização de canoas, visto que “no inverno vinha até o porto de São João Batista [o porto da Beira], onde ia de canoas, as pessoas pegava aquele monte de canoa e ia em cima de carga e levava pra Raposa, onde era passada para as lanchas”. Por outro lado, repletas de cargas variadas, também se dirigiam à Raposa canoas oriundas de uma infinidade de enseadas dentre aquelas que conformavam os territórios dos municípios circunvizinhos situadas nas extremidades dos campos gerais. Eventualmente, sempre na estação das cheias, uma ou outra lancha ultrapassava o porto da Raposa e atracava no “porto de Alípio, que era entre Raposa e São João Batista”, no lugar denominado Ponte, encravado na confluência de dois cursos d’água: um, o que drena as águas dos campos localizados em torno da sede municipal; e outro, o que vasculariza as águas de vastíssimos campos componentes dos atuais territórios joaninos, olindenses, matinhenses e vianenses<sup>467</sup>.

Uma avaliação contemporânea de Lindoso indica que até o início da década de 1970, apesar da importância do ancoradouro, o acesso para o porto da Raposa era muito problemático e ritmado pelas condições de possibilidade próprias das estações primordiais: o nominado inverno, correspondente à época das cheias, advindas da intensa pluviosidade ocorrente na Baixada Maranhense, e o chamado verão, como dominado o período das severas estiagens, pelas secas. Na temporalidade das cheias, uma quantidade expressiva de canoas, impelidas pelo mará<sup>468</sup> hábeis e vigorosos vareiros, dominavam a circulação de pessoas e cargas em direção ao porto e em torna viagem. Esse meio de transporte era secundado por animais adestrados para a finalidade do transporte de cargas e de passageiros (cavalos, bois, burros e jumentos), além da possibilidade eventual de algum carro de boi realizar esses serviços, já que frenados em decorrência das condições naturais do terreno que deveria ser vencido em meio aos campos situados entre o porto e as áreas de terra firme. No tempo das secas, o transporte era feito por meio de caminhões, caçambas, caminhonetes, jipes (estes a partir do início do abaixamento, por volta do mês

---

<sup>467</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>468</sup> Mará. Ver nota antecedente a esse respeito.

de julho), carroças, carros de boi, “burragens” e animais destinados para tanto. Neste lapso de tempo, o transporte em canoas era intimamente praticado. Quem assim o necessitasse, utilizava o leito do igarapé da Raposa e eventualmente seus afluentes mais expressivos<sup>469</sup>.

Os centros de produção agrícola, espalhados em torno de povoados situados principalmente na hinterlândia ocidental de São João Batista, se “articulavam com a Raposa por meio do transporte em “caminhão, por exemplo, e pelas canoas”. Essa articulação não podia ser realizada em qualquer tempo do ano, “porque o [transporte por meio de] caminhão era [possível] só numa época do ano”, mesmo assim, essa oferta de serviço não durava mais que “três meses, por aí, porque tinha que esperar secar tudinho para chegar lá na Raposa de caminhão”<sup>470</sup>. Em suma, não haviam condições viárias suficientes e eficientes para a manutenção anual do transporte ordinário por via terrestre das mais diversas origens em terra firme para o porto da Raposa, posto que, de São João Batista até o porto, somente em tempos de estiagem era possível a movimentação plena de automóveis, carroças, carros de bois e animais pela precária estrada carroçável, de cerca de 8 km, que sulcava os campos existentes entre esses dois lugares fundamentais naquelas cercanias.

A movimentação engendrada e direcionada para o porto foi progressivamente se modificando “depois que começaram vim os caminhões, [depois] que eles começaram a entrar, [depois] que já vinham os caminhões”. A partir desse momento, passou a ser observável a seguinte situação: à medida que aumentava o movimento proporcionado pelos caminhões, fazendo circular os mais variados tipos de produtos, “aí já foi mais terminando o negócio de animal, assim muito, e também carroça, carro de boi, que vinha no carro de boi, né, era no carro de boi que vinha muita coisa”<sup>471</sup>. Logo, desde que os caminhões passaram a ser presença cotidiana no porto da Raposa, ocasião em que “traziam telha, tijolo” e outros produtos, foi diminuindo a oferta de transporte pelas demais modalidades em direção ao porto, extinguindo algumas como os carros de boi.

Em face da movimentação crescente de bens e de pessoas por intermédio do porto da Raposa, em São João Batista foi se constituindo uma expressiva frota de caminhões, caminhonetes, jeeps, entre outros automóveis. Eriberto Costa, Zezi Pinheiro, Chiquinho Soares, Quidinho Pinto, Guel Serra, Dilvan Santos e Hidalgo Santo Jacinto

---

<sup>469</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>470</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>471</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

foram alguns dos nomes de profissionais do volante que, na condição de proprietários ou de trabalhadores de veículos automotores de terceiros, desempenharam o papel de responsáveis pela dinamização das atividades de circulação terrestre das mercadorias procedentes da hinterlândia da Baixada, tanto para portos externos à região, quanto em sentido inverso. Esses transportadores foram responsáveis pela identificação progressiva de itinerários que lhes permitisse alcançar os territórios em que eram produzidos os mais volumosos quantitativos de produção agrícola ou de produtos do extrativismo vegetal. Considerando que nessa região era ínfima a participação estatal para o estabelecimento de malha viária que fomentasse conexões eficientes para o escoamento de bens primários nela produzidos ou o ingresso de produtos industrializados, muitos desses empreendedores acabavam por vir a desempenhar o papel de efetivos construtores de precárias estradas carroçáveis, as quais permitiam algumas das poucas possibilidades de transporte para essa produção espalhada pela hinterlândia de conhecimento deles. Como “não tinha estrada”, tais vias articuladoras das zonas de produção agrícola com zonas consumidoras eram “cavadas na enxada, todo ano era feito na enxada, para poder chegar lá”, de modo a possibilitar que se estabelecesse algum fluxo de trânsito, mesmo precário<sup>472</sup>.

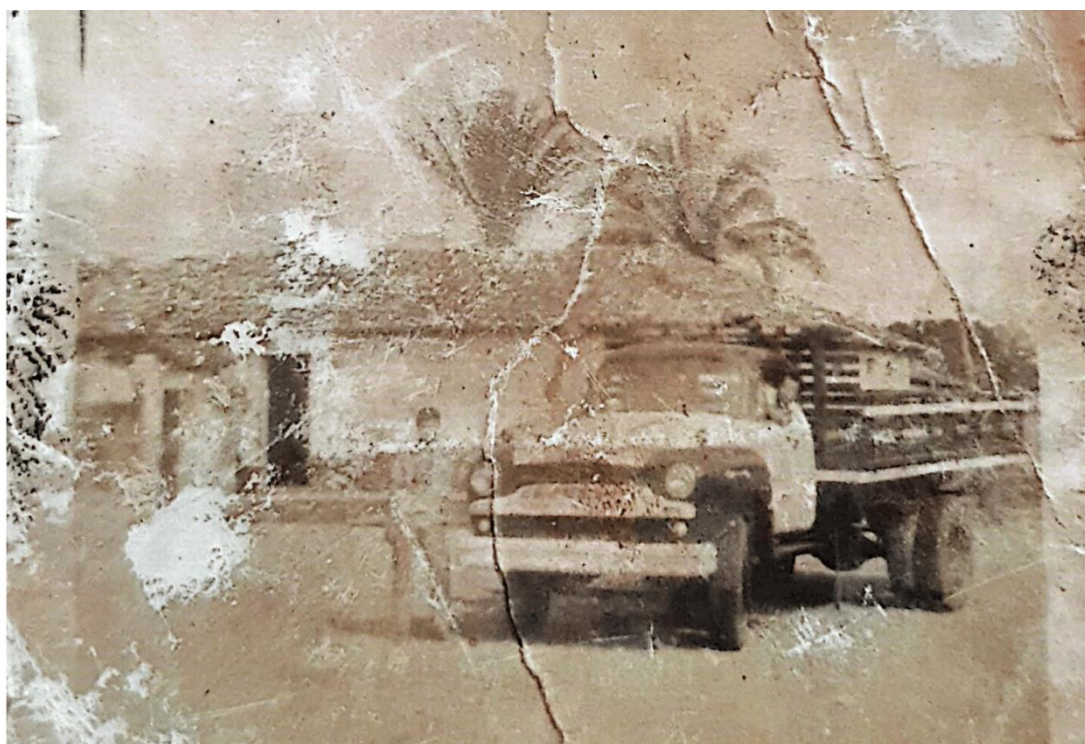


Figura 3 – Caminhão de Quidinho – Acervo de Euclides Pinto Filho

---

<sup>472</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

De qualquer maneira, essas intervenções viárias obtidas por processos construtivos amadores, mesmo precárias, proporcionaram a ampliação das possibilidades de conexão do principal porto regional com uma territorialidade bem ampla e praticamente imaculada no que tange à adoção de políticas públicas efetivas que oportunizassem a realização de fluxos ordinários e eficientes de escoamento da produção agrícola e extrativa dessa área ocidental maranhense. As estradas carroçáveis efetivamente construídas não pertenciam a um plano orquestrado para dotar esse espaço territorial de equipamentos viários consistentes, seguros, duradouros, de modo a perenizar relações entre ele e outros pontos de conexões possíveis e complementares. Ao contrário, eram produções viárias ultimadas com base em força de trabalho eventual, manual, cujo foco mais imediato consistia em vencer os obstáculos momentâneos que sustavam o avanço de automóveis como caminhões, caçambas, jeeps e, eventualmente, caminhonetes, que se aventuravam em direção a essas regiões. Os homens que deram concretude a essas vias eram fundamentalmente os “trabalhadores de caminhão”, os quais, desde o momento em que eram contratados, “antes de ter qualquer outro equipamento” apropriado para o exercício das atividades próprias de um automóvel destinado ao transporte de cargas, “tinha que ter uma enxada”, uma pá, um machado e uma foice’, como equipamentos indispensáveis à realização do desmatamento e das escavações e retificações de terrenos necessários para o estabelecimento do leito da estrada pretendida. O manejo de tais equipamentos também coadjuvava nos esforços necessários “para ajudar a retirar o veículo de atoleiros” fortuitos, quando “tinha que fazer alguma coisa para poder se suspender o carro”, de modo que ele desatolasse e prosseguisse viagem<sup>473</sup>.

Em suma, até pelo menos na conjuntura de meados dos anos de 1960, os principais construtores de estradas carroçáveis eram quase sempre os próprios proprietários de caminhões, por intermédio dos trabalhadores por eles contratados para a manipulação das cargas transportadas. Em tempos posteriores, inclusive, essa prática perdurou no trecho compreendido entre São João Batista e o porto da Raposa. Geralmente, após a cessação do regime pluvial rigoroso, quando se iniciava o abaixamento<sup>474</sup>, por volta do mês de julho, era recorrente os caminhoneiros joaninos

---

<sup>473</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>474</sup> Abaixamento: período compreendido entre julho e dezembro, também conhecido como o tempo das secas, quando as águas dos campos jorram sistematicamente em fluxo direcionado para igarapés e rios até alcançarem a baía de São Marcos.

passarem dias transportando sobras de telhas e de tijolos para serem depositados seletivamente nos trechos encharcados da estrada. Essa providência permitia o fortalecimento do solo nesses lugares e proporcionava condições mínimas para que tais veículos pudessem trafegar com alguma estabilidade, cumprindo as demandas recorrentes demandadas por proprietários no porto, nos centros agrícolas e nas cidades do entorno. Assim, quanto mais cedo dotassem a estrada de condições mínimas de trafegabilidade poderiam iniciar a atividade de transporte daquelas cargas que hibernaram armazenadas durante a estação chuvosa<sup>475</sup>.

Santos Jacinto rememorou que quando o pai, Achilles dos Santos Jacinto, foi prefeito de São João Batista (1964-1968), recorrendo a esse expediente, isto é, realizando as escavações e retificações de terrenos e a deposição de entulhos em trechos mais fragilizados, por meio da ação de proprietários de automóveis e de trabalhadores informais, “conseguiu levar a estrada até Olinda” dos Castro (hoje Olinda Nova). Em parte, a adoção dessa estratégia de contratação de trabalhadores regionais pela da Prefeitura tinha a ver com o fato de essa ser uma época que recursos oriundos do FPM (Fundo de Participação dos Municípios) ainda não faziam parte das rubricas constantes do orçamento municipal, recurso público que só foi possível no fim da administração desse prefeito, “nos dois últimos anos, que ele recebeu”, já no fim dessa década. Então, o município passou a auferir recursos novos no cenário orçamentário, podendo realizar obras que antes careciam de disponibilidade do erário público estadual. Essa nova ordem reservou um papel saliente ao organismo arrecadador montado no porto da Raposa. Doravante, passara a ser “fundamental a arrecadação na Raposa”, visto que parte dela poderia ser distraída do montante de modo a “financiar as obras públicas municipais, para sanear as contas públicas municipais”. A renda pública arrecadada na Raposa ampliou as possibilidades de fomento e construção de “obras públicas municipais”, posto que, doravante, à composição ordinária dos recursos passíveis de serem investidos em âmbito municipal haviam sido fortalecidos pelo ingresso de cotas do FPM. Talvez essa circunstância tenha sobrelevado o conceito superlativo do papel do porto e da arrecadação advinda da exação fiscal ali praticada, levando a ser chancelada como voz corrente a asserção de que “sem o porto da Raposa, São João Batista não existiria. Não teria vida ativa”, superior à que passou a desfrutar à medida que crescia a importância dessa referência portuária e de sua contraparte fazendária<sup>476</sup>.

---

<sup>475</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>476</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

Provavelmente, foi esse desafogo orçamentário momentâneo experimentado pela municipalidade joanina que permitiu ao governo de Luiz Figueiredo (1969-1972) a realização de ponderável investimento na área educacional, contratando professoras normalistas em número minimamente correspondente à demanda das disciplinas básicas do ensino primário. Considerando a novidade orçamentária, que concorria para subsidiar parte das despesas municipais, é que Santos Jacinto asseverou: “quem pagava esse pessoal era a produção da Raposa, a produção fiscal da Raposa”; era dela que também eram distraídos recursos para “fazer as estradas para ir para o interior” do município; bem como esse “era um dinheiro” eficiente para ultimar outras demandas supervenientes<sup>477</sup>.

Como reiteradamente mencionado, a estrutura viária regional em muito se deveu à ação dos proprietários de automóveis, como caminhões e caçambas, que às suas custas empreendiam a construção de precárias estradas carroçáveis em direção ao oeste maranhense, tendo por ponto inicial a sede municipal de São João Batista. Em virtude da falta de financiamento público estadual, essa ação viária consistia em “fazer as estradas no patacho<sup>478</sup>, na enxada”, isto é, os trabalhadores manejavam equipamentos inadequados, elementares, para a consecução de resultados duradouros, traduzidos em vias de comunicação consistentes e capazes de favorecer trânsito franco em meio às agruras implacáveis, principalmente as de natureza viária durante a estação chuvosa. De qualquer modo, mesmo tendo sido paulatinamente construída à base de muito suor e improviso, essa diáfana tessitura viária alcançou regiões ponderavelmente distantes do porto da Raposa, como por exemplo “as terras por perto do rio Turi”. A articulação com agentes domiciliados nessa área possibilitou a organização de um fluxo de transporte de madeiras de lei, “como fazia Zezi, muitas vezes” e outros caminhoneiros, para o abastecimento de mercados situados em áreas à margem dos campos inundáveis, como as sedes de São João Batista e de municípios vizinhos, onde a cobertura vegetal não proporcionava exemplares de madeira adequada para construções mais delicadas. Mesmo incipientes, tais vias terrestres acabavam por desempenhar a função de conexão das zonas produtoras possíveis nessa área e propiciar a formação de pontos de atração de rurícolas em áreas estratégicas ao longo delas, os quais foram sendo constituídos pelos produtores para “juntar produtos da lavoura, como arroz, farinha, babaçu, que aqui [São João Batista] se comprava e se exportava”<sup>479</sup>. Em outras palavras, na zona urbana joanina, de ordinário,

---

<sup>477</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>478</sup> Patacho: facão curto e largo, utilizado para o trabalho agrícola; também chamado de catana.

<sup>479</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.



os comerciantes se organizavam para adquirir no ambiente comercial inclusive os maiores quantitativos de produtos em trânsito daquelas regiões produtoras, visando tanto abastecer suas casas com semelhantes bens quanto organizar essas mercadorias para fazê-las circular em mercados mais amplos, como o de São Luís. Com o tempo, e em dia com a ampliação do movimento que passavam a experimentar, boa parte dessas localidades de atração de pessoas e de bens se transformaram em povoações importantes, dando maior dinamismo às conexões regionais que se imbricavam cada vez mais.

Vale registrar, a afluência desses modais para o porto da Raposa “era só na seca”, tendo em vista os inconvenientes impeditivos de viagens terrestres regulares durante a época das cheias. Um desses problemas era a barragem situada no igarapé do Moitinho<sup>480</sup>, próxima ao Pau Seco<sup>481</sup> e ao Carão<sup>482</sup>, pois essa “barragem não era adequada”, de modo que quando “chovia, não passava mais”, devido ao fato de que ela “era de barro”, isto é, construída com material inadequado para a pavimentação de um trecho como esse, de capital importância para o trânsito ordinário. Durante o período das secas, a trafegabilidade no trecho entre São João Batista e Raposa era efetivada após o cumprimento de um roteiro em que o trânsito ocorria em estrada carroçável deficiente por quase todo trajeto. A estrada saía da sede municipal em direção à área de campo fronteira, passando inicialmente pela Ilha do Pau e depois pelo Pau Seco, indo até o igarapé do Moitinho. Após ultrapassar a ponte sobre esse igarapé, chegava à terra firme da Ilha Grande, de onde, atravessando novamente o campo, passava por Morros<sup>483</sup> e daí chegava à Raposa. Algumas rotas alternativas eram utilizadas, mas sem a frequência de uso corriqueiro constatado no itinerário antes descrito. Um desses roteiros era o que, saindo do Moitinho, se dirigia ao porto passando ao largo da Ilha Grande, “quase na beira do igarapé” que procedia do porto da Beira, em São João Batista, e “passava quase perto da Ponte e depois seguia para a Raposa”. Eriberto Costa era um dos poucos motoristas de caminhão que utilizava com frequência essa estrada carroçável secundária, independentemente do estado de conservação dela. Mesmo em vários momentos da estação seca, ambas as estradas apresentavam algo em comum: por qualquer ocorrência superveniente, elas acabavam “por esbandalhar” em vários trechos, caracterizando o

---

<sup>480</sup> Igarapé do Moitinho: curso d’água oriundo da Baixa do Capão, que deságua no igarapé da Raposa, logo abaixo do povoado Ilha do Pau.

<sup>481</sup> Pau Seco: povoado próximo ao igarapé do Moitinho.

<sup>482</sup> Carão: à margem do igarapé da Raposa um pouco abaixo da foz do igarapé do Moitinho.

<sup>483</sup> Morros: pequeno povoado situado próximo ao porto da Raposa.

trânsito nessas circunstâncias como uma operação eivada de incômodos, tanto para automóveis quanto para outras modalidades de transporte terrestre<sup>484</sup>.

Em tempos mais recuados, o acesso terrestre de automóveis de São João Batista ao povoado de Raposa era feito por meio de uma sofrível estrada de rodagem que seguia conectando as ilhas situadas durante o percurso, quais sejam Ilha do Pau, Moitinho, Ilha Grande e Morros, até atingir o porto de Raposa. Para ultrapassar o fluxo de águas drenadas da Baixa do Capão e de seu entorno, no período das secas era construída uma ponte relativamente frágil (geralmente montada a partir do alinhamento de caules de palmeiras viçosas e maduras), que deveria permitir a passagem de automóveis de toda sorte, principalmente os caminhões, cuja atividade era fundamental para a agitar e garantir o movimento no porto da Raposa.

Em tempos mais recentes, no início dos anos 1970, após ter sido construído aterro e a conseqüente estrada carroçável sobre ele que fez a ligação ordinária entre a sede de São João Batista e o porto da Raposa, em linha reta da sede à Ilha Grande, no lugar denominado Moitinho, foi construída uma barragem de regularização<sup>485</sup>, de modo a controlar a passagem das águas do igarapé de mesmo nome, provenientes da Baixa do Capão. Apesar de a estrada, desde a inauguração, apresentar inúmeras deficiências para o trânsito acomodado de automóveis e de outros modais, ela proporcionou a possibilidade de ser executado um movimento contínuo durante o ano inteiro tendo por termo da viagem o porto da Raposa, conferindo maiores oportunidades de incremento de viagens dos automóveis e de transporte mais rápido para passageiros e para mercadorias, da mesma forma como o trânsito mais ativo (apesar de progressivamente em declínio, pela velocidade e constância dos automotores), de carroças, “burragens” e animais de carga e de sela, estes que também supriam as necessidades de transporte para seus proprietários ou para quem os animais eram cedidos ou alugados. Por essa época, ainda era possível registrar nessa nova e estratégica rota de trânsito a presença vagarosa e dolente de carros de boi (contrastante com a velocidade automotora), todavia a utilização desse modal já não era mais vista com a importância que conquistara em tempos precedentes à chegada dos automóveis, de sorte que a modalidade seguia em franco desaparecimento<sup>486</sup>.

---

<sup>484</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>485</sup> Barragem de regularização: aquela destinada a conter as variações do nível de um curso d'água, visando a retenção de água até certa altura, para o controle de possíveis inundações ou para melhorar as condições de navegabilidade.

<sup>486</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

De qualquer modo, no porto da Raposa, “era grande o movimento quando chegava a lancha, era um grande movimento para todo lado”. Sem embargo, configurava-se um cenário de muita efervescência: “quem ia de cavalo, ia; quem ia de carroça, ia; quem ia de carro, ia, que já tinha carro”. Quanto a esta circunstância, da presença de automóvel em circulação na área, Lindoso asseverou que “o primeiro jipe que teve em São João Batista foi de Chiquitinho, acho que pelos anos de 1950” (Francisco Ferreira Figueiredo). Em seguida a essa conquista, foram sendo introduzidos mais automóveis, considerando a necessidade cada vez maior de atendimento à demanda suscitada pelo porto da Raposa no que concerne à movimentação de cargas e de passageiros<sup>487</sup>.

A partir do momento em que foi finalizada a construção do aterro entre o porto da Raposa e a cidade de São João Batista, durante a gestão do prefeito Luiz Figueiredo [1969/1972], a fluência do transporte automotor passou a ser contínua. Como assevera Lindoso, “ficou mais fácil para ir [e vir da] para a Raposa”, contrastando com épocas em que a maioria das possibilidades de promoção do transporte de cargas e de passageiros se limitava à utilização “só da canoa”, ou de vencer as distâncias “de pé ou a cavalo”<sup>488</sup>.

Com o tempo, em São João Batista, principalmente, e em outros municípios no entorno, foi se formando um apreciável contingente de veículos automotores acionados para realizar a circulação de mercadorias e de passageiros em direção aos pontos de destino que lhes convinham, especialmente para o porto da Raposa. Assim, em São João Batista era possível contabilizar caminhões como os de “Quidinho (Euclides Pinto), Heriberto (Costa), Chiquinho Soares, Nhozinho, Guel de Alfredo, Zezi Figueiredo, Bahury, Zé Gordo (José Ferreira)”, Jorge Figueiredo e Dilvan. Esses proprietários “tudo tinham caminhão para levar carga e passageiros para a Raposa”. Além disso, a esse plantel automotivo também foram incorporadas caminhonetes especializadas principalmente para o transporte de passageiros, como as de “Hidalgo e Zequinha de Roque”<sup>489</sup>.

Esse contingente de automóveis organizava o fluxo entre o porto e os destinos situados nos municípios do entorno. Assim, em tempo de estiagem, logo que as lanchas atracavam no porto da Raposa, as mercadorias eram descarregadas, de maneira que a estiva as acomodava nas carrocerias desses automóveis, “jogava tudo em cima e cada um [passageiro ou proprietário de cargas] ia procurando seu destino”. A entrega desses produtos ia sendo feito conforme a chegada dos automóveis ao domicílio de seus

---

<sup>487</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>488</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>489</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

proprietários em lugares como “Santana, Bom Viver, Alegre, Olinda (dos Aranhas), Olinda dos Castro, Gameleira, Santa Rita” e em povoações de municípios como “São Vicente, São Bento, Pinheiro, Cajapió e assim sucessivamente”. Claro que as rotas por eles erigidas e sulcadas conectavam inúmeras outras povoações que participavam da intensa movimentação responsável pela proeminência do porto da Raposa em relação a seus similares na Baixada Maranhense<sup>490</sup>.

Se o transporte era necessário, em tempos de secas, e como não havia estradas de qualquer tipo na região dos campos gerais, o habitante desses territórios se servia de animais adestrados para essa função, como bovinos e equinos. Se não os tinham em número suficiente para transportar o volume de mercadorias que requeriam manejo, então recorria ao aluguel de animais no número desejado, tanto de um dono de “burragem” quanto de proprietários de pequeno número de animais que os disponibilizavam para esse modalidade de negócio<sup>491</sup>.

Como no tempo da estiagem era impossível, por meio de canoas, a efetivação do transporte de produtos diversos, como farinha, amêndoas de babaçu, arroz e outros, avultava a necessidade de serem utilizadas outras modalidades de transporte. Assim, na metade seca do ano transitavam ordinariamente animais domesticados para o serviço do transporte de bens e de pessoas pelos mais diversos itinerários das paragens baixadeiras. Operando a partir de sua residência em Romana, quase nos limites do povoado Cruzeiro, Zé de Cândido Dominici se transformou num dos mais influentes proprietários de “burragens”, com “mais de trinta animais”, compostas principalmente por muares e completadas por equinos e asininos. Tais “burragens” eram utilizadas de variadas formas: nos serviços agrícolas normais do proprietário; para o transporte de cargas próprias, bem como alugadas para quaisquer clientes com destino a São João Batista ou ao porto da Raposa; ou cedidas graciosamente para parentes e amigos. A preponderância de muares na tropa fortalecia a imagem costumeira de que naquela conjuntura o atendimento das necessidades de transporte de gêneros diversos “era burro que carregava”<sup>492</sup>.

O transporte de mercadorias nas “burragens” de Zé de Cândido Dominici para o porto da Raposa atendia a duas demandas: “as mercadorias dele, mas também de outras pessoas”. O maior fluxo desses comboios de animais ocorreu “quando da [ainda] não tinha o carro, da [ainda] não tinha o caminhão, da [ainda] não tinha essas coisas”. Esse

---

<sup>490</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>491</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>492</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

proprietário realizava o transporte de gêneros seus e por meio de aluguel em “burragem” composta por um quantitativo de “16 a 20 burros”. De ordinário, esses animais carregavam até 4 paneiros de farinha, “dois de cada lado”, redundando em cerca de 120 kg. Para esse transportador, não era excepcional uma carga com esse peso. Desse modo, “botar 4 paneiros era comum, prá eles era normal, agora só que pra gente que não era”. Todavia, nem todas as pessoas envolvidas com o carregamento de mercadorias em animais montava cargas com 4 paneiros, de sorte que “tinha gente que levava, tinha gente que não levava”, optando por levar uma carga menor, “o máximo era 3, botava dois [um de cada lado] e um no meio”<sup>493</sup>.

Mundé lembrou de certa ocasião em que Zé de Cândido “me deu os burros prá mim trazer uma murrada<sup>494</sup>, lá do Quindão” (lugar onde a família dele fazia roças), para a Romana, onde morava. Feitas as tratativas normais, “marcamos um dia, eu fui arranquei a mandioca”. Quando chegou à roça o responsável pela entrega dos animais para a realização do serviço disponibilizado, “eu já tava com os cofos amarrados”. Conforme a avaliação de Mundé, o preenchimento dos cofos de mandioca feito por ele estava um pouco além do normal, pois “o cocó dos cofos<sup>495</sup> tava medonho”. Todavia, o responsável momentâneo pelos animais discordou da carga de mandioca já depositada em cada cofo, proferindo: “isso lá é carga, tu fazer eu vim lá de casa, rapaz, prá mim levar esses nojo”, isto é, uma quantidade pequena para o conceito dele. Imediatamente, esse sujeito passou a orientar que fossem colhidas mais raízes para ampliar o volume da carga, tendo ele mesmo auxiliado nessa tarefa de colheita: “ele entrou para dentro da mandioca, foi arrancando, arrancando e bazugando [jogando] só prá um lado, aí, ficou uma ruma desse tamanho”. Por conseguinte, os cofos foram esvaziados e novamente preenchidos, de tal maneira que “ficou uma carga danada”, muito acima do peso normal de cada cofo. Essa circunstância concorreu para que, “quando chegou no caminho”, durante a viagem, “os burros vinham hum ... hum ... hum ...” [onomatopeia denunciando gemidos, por excesso de peso]. Então, Mundé, o proprietário das cargas de mandioca, reclamou do responsável pelos animais: “eles tão fazendo assim por que não sabem falar. Isso é só o peso que esses bicho vão sentindo, rapaz, é uma distância medonha de longe, do Quindão na Romana”. Como ficou demonstrado, a carga transportada pelos burros foi de tal maneira excessiva que “esses 12 cofos de mandioca que ele trouxe, deu 11 paneiro e fração”. Entrementes,

<sup>493</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>494</sup> Murrada: um quantitativo de cofos de mandioca suficientes para a realização de uma tarefa.

<sup>495</sup> Cocó dos cofos: a parte acima da boca do cofo, nesse caso ocupada por mandiocas.

uma carga normal de 12 cofos de mandioca era suficiente para a fabricação de, no máximo, 10 paneiros de farinha d'água<sup>496</sup>.

Em virtude do dinamismo que alcançara a cidade de São João Batista, muito em decorrência da ativação econômica proporcionada pela atividade cada vez crescente do porto da Raposa, foi possível se constituir, em nível municipal, especialmente, na sede, um alentado universo de carroças com seus profissionais carroceiros, geralmente na proporção de um por carro. Entre os anos de 1950 e 1960, atuavam em torno da urbe joanina “mais de dez carroceiros”, com a circunstância de que “todo mundo morava em São João Batista”<sup>497</sup>.

Esse meio de transporte cumpria um amplo espectro de demandas da população da zona urbana joanina, principalmente servindo a comerciantes, a outros profissionais e a moradores comuns, no que concerne ao deslocamento de bens de natureza as mais variadas. Os serviços eventuais de limpeza de dejetos de quintais ou de terrenos descontínuos às casas se destacavam como uma das demandas mais recorrentes, pois que ocupavam os profissionais das carroças em qualquer época do ano. Por outro lado, outra ocupação recorrente era o transporte sistemático de tijolos e de telhas, fabricados nas diversas olarias localizadas em proporção majoritária nas áreas circundantes da sede, para o porto da Raposa, incluindo-se também o transporte realizado para adquirentes desses bens no âmbito da cidade, em povoados circundantes e até em municípios vizinhos. Por outro lado, se configurava também como atividade exponencial dos carroceiros o transporte de gêneros procedentes tanto da sede como dos povoados situados nos centros produtores municipais, por meio do porto da Beira, no inverno, em direção ao porto da Raposa, para circulação em mercados mais amplos e distantes como São Luís. Vale consignar que “tinha aquelas carroças que era só pro dia a dia da rua”, executando os trabalhos mais comezinhos requeridos na sede municipal e eventualmente tendo por destino o porto da Raposa. Esses profissionais trabalhavam diariamente na sede, transportando toda sorte de produtos comercializáveis naquele universo econômico: “era farinha, arroz, babaçu e outros produtos, tanto pra Raposa quanto prá Beira”. Nesse sentido, eles levavam mercadorias “prá Beira e esperava o desembarque, né?, e também pra esperar os canoieiros chegar [da Raposa]”. Fora dessa atividade, os carroceiros “ficavam fazendo serviços lá perto, prá olaria, prá outros. O movimento deles era esse”<sup>498</sup>.

---

<sup>496</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>497</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>498</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

No verão, os carroceiros participavam de boa parte das ações de transporte de mercadorias para a Raposa. Nessa quadra temporal, as carroças perdiam terreno amplamente para a agilidade maior desenvolvidas por veículos automotores, que cada vez mais se tornavam predominantes, como os caminhões. Em ambos os casos, esses transportadores quase sempre retornavam carregados de mercadorias originárias de centros industriais de produção, chegados à região em lanchas e barcos que faziam linha ordinária ou eventual para o porto da Raposa. A velocidade possível desenvolvida pelas carroças inibia progressivamente a escolha desse modal pelos proprietários de carga para efetuar o transporte de seus bens para o porto e em torna viagem, passando os caminhões, jeeps e caminhonetes a dominarem a cena no âmbito de transporte de cargas (e de passageiros), em decorrência da brevidade de tempo de trânsito dos produtos em movimentação<sup>499</sup>.

Por isso, na sede joanina, as carroças ganhavam maior importância durante o período do inverno, cobrindo necessidades de transportes para povoados mais próximos. Em temporalidade invernal, as canoas davam sustentação de transporte a circuitos de movimentação de cargas oriundas de zonas produtoras situadas em regiões relativamente distantes, como algumas do município de Matinha, que, por excelência, tinha como local de reunião e de organização de inúmeros comboios de canoas o estabelecimento do comerciante Eugênio Furtado, em Santa Maria. Com efeito, a partir dessa referência comercial partiam inúmeras canoas carregadas de gêneros exportáveis oriundos dessa região com destino a São João Batista e a São Luís. Em direção à sede municipal joanina, o trajeto finalizava num porto simplório, na parte mais ao norte do Lago do Peixe, no qual ancorava também uma miríade de canoas originárias das mais diversas enseadas joaninas e matinhenses. Essa era uma rota que alcançava relativa atividade em tempos das cheias inverniais; por ela circulava boa parte da produção, pois que para “aqui vinha mercadoria lá de Eugênio Furtado. Vinha lá pro Lago do Peixe. Ali pro porto das Dedecas. Vinha arroz, vinha farinha, vinha babaçu, principalmente arroz, aí as carroças levava”<sup>500</sup>. O porto das Dedecas era um ancoradouro situado num dos pontos do lago mencionado mais aproximado da cidade de São João Batista, à qual se ligava por meio de caminhos carroçáveis precários, que, à força de enxadas e pás, se transformavam em estradas igualmente precárias, mas estabelecidas em terreno relativamente mais planos e seguros, porém atravessados em muitos lugares por minúsculos cursos d’água, os quais

---

<sup>499</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>500</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

concorriam para fragilizar ainda mais a fluência desse meio de transporte, principalmente quando transitavam carregados. Por essas ineptas estruturas viárias terrestres pululavam carroças carregando os gêneros transportados pelas canoas, sempre que a força da safra fazia proliferar os quantitativos dos gêneros principais da terra. Assim, o percurso era cumprido quando “as canoas, a maioria, iam buscar [mercadorias] no Eugenio Furtado e as carroças iam buscar lá nas Dedecas”, para levar até o destino mais imediato: os comerciantes de São João Batista, os quais tanto negociavam tais produtos no mercado local quanto revendiam para “os negociadores que compravam de São João Batista prá tirar [para outros mercados], prá refazer [os volumes], prá embalar de novo” e promover a venda em outros lugares em que havia demanda por semelhantes produtos<sup>501</sup>.

Por outro ângulo, as carroças eram meios de transporte bastante requisitados no ambiente das olarias. Ali, os carroceiros eram utilizados “mais prá pegar lenha”, mas eram importantes para “transportar também a telha e o tijolo”<sup>502</sup>, principalmente quando o destino desses produtos era algum contratante da sede municipal, que se situava em boa proximidade das olarias.

Em tempo de cheias, mesmo com a diminuição sistemática do transporte de tijolos e telhas feito por carroças para o porto da Raposa, era possível que um ou outro proprietário desse tipo de carga decidisse pelo transporte em carroças. Todavia, essa não era uma atividade de fácil consecução em virtude das condições físicas dos caminhos passíveis de serem trilhados até o destino, de sorte que “às vezes, a gente levava porque o caminho tava muito atolado, inverno grande, carroça ia”, mesmo com dificuldades. Entretanto, nessas épocas, “iam poucas carroças”, só quem tinha burro bom”. Por essa razão, “eram poucas carroças que iam” dar conta de contratos com tal objetivo. Aquele carroceiro que se aventurava naquelas circunstâncias “tinha que ter burro resistente”. Todavia, quando ficavam diminuídas as atividades nas olarias, era prática ordinária de muitos carroceiros se deslocarem “pra rua, prá sede [de São João Batista], prá Beira [porto na sede], prá Raposa, entendeu, prá fazer frete”<sup>503</sup>.

Quando a estação invernal inviabilizava por completo a atividade dos carroceiros, não permitindo, por exemplo, a montagem de um fluxo de trânsito ordinário em direção à Raposa, a atividade desses profissionais ficava circunscrita a áreas urbanas mais próximas, bem como podia ser executada no âmbito mesmo das olarias. Era notório

---

<sup>501</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>502</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>503</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.



que olarias dispusesse de uma ou mais carroças próprias. Nesse caso, elas cumpriam a finalidade precípua de possibilitar o atendimento das necessidades cotidianas mais imediatas das unidades cerâmicas a que estavam vinculadas. Uma dessas atividades consistia em transportar “areia prá fazer telha”, principalmente a “areia fina do campo”<sup>504</sup>, recolhida com esse objetivo. No período de estiagem, apesar de a faina diária exigir o concurso das carroças por largos espaços de tempo, quando ocorriam momentos de diminuição das atividades ordinárias, principalmente em tempo mais próximo do período chuvoso, os carroceiros executavam a laboriosa tarefa de transportar barro do campo para lugar adequado, marcado pelo oleiro, de modo a propiciar a formação de estoque dessa matéria prima, em quantidade e qualidade suficiente para permitir a confecção de telhas e tijolos quando ocorresse novo período de verão.

A providência e o trabalho decorrente se davam em decorrência de ser o período do fim do verão caracterizado pelas condições favoráveis para a identificação do barro de qualidade que permitissem o trabalho pleno nas olarias. A atividade nos últimos meses do ano se justificava, “por que logo o campo enchia de água”. Os campos cheios recobriam as enseadas, circunscrevendo a atividade oleira dentro dos exíguos limites das olarias, ficando assim comprometida a secagem de tijolos e telhas, imediatamente após a confecção. Desta sorte, “quando era no verão, amassava o barro lá”, onde o material primário dos campos fora acamado, coletado, amontoado, até que ficasse em condições apropriadas para o manejo que o transformaria nos produtos mencionados. Chegando a esse estágio, “quando o barro já estava na liga” adequada, o oleiro “botava na carroça, trazia pra casinha”, onde os trabalhadores faziam “a telha, que era pra lançar durante a madrugada”<sup>505</sup>.

Eventualmente, se ofereciam oportunidades para que carroceiros firmassem contratos com o poder público para o cumprimento de jornadas de trabalho específicos. Assim ocorreu com um dos carroceiros joaninos, no caso Manuel Ferreira de Serra, que foi contratado pela SESP, para transportar kits de latrinas de São João Batista para São Vicente Ferrer, onde deveriam ser instalados esses equipamentos de prevenção de saúde pública<sup>506</sup>.

#### **1.4. Varando campos, baixas e igarapés: vareiros**

---

<sup>504</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>505</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>506</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

Durante a fração sazonal comumente denominada como estação “invernosa”, em que predominavam as cheias, a trajetória de passageiros e de mercadorias mudava radicalmente de modal e de itinerário percorrido, de acordo com as finalidades de circulação das regiões originárias para destinos prescritos pelos envolvidos. Em época assim configurada, o meio de transporte dominante nas demandas de circulação eram as popularíssimas canoas, também chamadas de cascos. Logo, assim que era possível dispor de lâmina de água suficiente para permitir o trânsito de tais embarcações, elas singravam pelas trilhas abertas nos campos, as quais conectavam o porto da Raposa com uma miríade de pequenos ancoradouros sazonais situados em povoados incrustados nas inúmeras beiras de campo características daquelas baixadas<sup>507</sup>.

Com efeito, nessa época de ocorrência das cheias, a articulação com o porto da Raposa, assim como com diversos portos conectados por águas campesinas, era promovida por meio de uma miscelânea de canoas, que originavam seus trajetos em pequenos pontos de ancoragem improvisados nas “beiras de mato”, estas constituídas por situações de terra firme formatadoras das incontáveis enseadas que aureolam a transição entre a mata e os campos. Esses modais transportavam tanto passageiros quanto toda sorte de mercadorias, principalmente farinha d’água, arroz e amêndoas de babaçu, além de tijolos e telhas, que, em tempos de estiagem, demandavam por meios de transporte terrestre para serem depositadas no porto<sup>508</sup>.

Efetivamente, em tempos de plenas águas invernais, via de regra, de janeiro a junho, o transporte de bens e de pessoas pelas áreas campesinas era feito em canoas de distintos calados, conseqüentes às lâminas de água disponíveis para o tráfego nessa parte do ano. Existiam proprietários de canoas que as possuíam em quantitativo que tanto atendia às suas necessidades mais imediatas quanto lhes permitia dispô-las a terceiros pela contratação de aluguel. Quase sempre os proprietários de canoas não eram aqueles que as impeliam como vareiros em cumprimento de trajetórias definidas para a realização de um contrato de transporte. Por outro lado, da mesma forma que existiam vareiros titulares de suas próprias canoas, havia um amplo conjunto deles que não as possuíam, de tal sorte que somente exercitavam essa atividade por intermédio da oferta de sua força de trabalho<sup>509</sup>.

---

<sup>507</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>508</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>509</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

Tal como consignado em outros momentos, em épocas de menor impacto das atividades agrícolas no seu cotidiano muitos trabalhadores, como Mundé, buscavam outras ocupações como alternativas para evitar a ociosidade momentânea. No caso do trabalhador mencionado, com alguma frequência ele se articulava com agentes posicionados em lugares de destaque para enveredar por atividades distintas, mas complementares àquelas engendradas em torno do porto da Raposa, como era o caso da estiva e do manejo de canoas durante o transporte de pessoas e de bens. Por conseguinte, uma dessas atividades na qual ele se intrometeu e praticou com muita constância, no período das cheias, grosso modo, de janeiro a junho, foi a de vareiro ou canoeiro, isto é, a de condutor de canoas impelidas e controladas por uma vara, comumente chamada de mará, principalmente no trecho entre o povoado Romana e o porto da Raposa<sup>510</sup>.



*Figura 4 - Porto da Raposa - Canoa carregada - Filme Nova Estrela*

No período das cheias, quando raramente as atividades agrícolas demandavam força de trabalho superlativa, bem como não era tempo de beneficiamento pleno da mandioca, tendo em vista a detecção de que era baixa a qualidade desse tubérculo, a disponibilidade de mão de obra antes empregada na faina agrícola poderia ser utilizada em outros ramos de atividade. Esse era o caso de um desses trabalhadores agrícolas, como Mundé, que fazia essa transição momentânea e passava a praticar com maior frequência a atividade de vareiro, no trecho Romana/Raposa, geralmente com regularidade semanal. Sem embargo, as viagens eram feitas quase sempre “toda semana, toda terça feira e

---

<sup>510</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

sábado”, dias esses em que o porto da Raposa alcançava um intenso movimento em virtude de lá estarem ancoradas, durante o intervalo das marés, as lanchas que faziam linha regular para esse destino. Nessas jornadas desenvolvidas pelo vareiro, uma tarefa ordinária era providenciar “o balaio”, que consistia em preparar a alimentação necessária para o consumo durante a viagem completa, tendo em vista as exigências físicas acionadas durante a realização do manejo da canoa carregada de bens e de passageiros<sup>511</sup>.



*Figura 5 - Porto da Raposa - Canoas esperando a chegada da lancha – Filme Nova Estrela*

Objeto de registro em outros trechos, as viagens dos vareiros com destino ao porto da Raposa ocorriam principalmente nos dias terça feira e de sábado. A finalidade estratégica dessa definição consistia em aproveitar a prodigalidade de passageiros e de produtos em trânsito pelo porto, quando se cumpriam as viagens regulares das lanchas para esse ancoradouro. Essas eram ocasiões oportunas para a concretização de negociações contratuais relativas ao transporte desses passageiros e dos produtos aos destinos pretendidos. No exercício da atividade de vareiro, o caso de Mundé não diferia desse cenário. Ele também “vinha no dia da lancha”. Então, se por acaso, “hoje era sábado [ou terça feira], eu só queria saber a hora da maré”, para providenciar a melhor organização possível dos preparativos, de modo a cumprir o trajeto até o porto em tempo condizente. Nesse sentido, se “a maré era tal hora e eu batia [seguia], chegava lá”, com tempo adequado para esperar a lancha com tranquilidade, antecipadamente. A meta era não chegar atrasado, pois isso redundaria na perda de potenciais oportunidades de

---

<sup>511</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

negócios. Às vezes, a viagem era programada para que chegasse em Raposa com bastante antecedência, de modo que sobrasse tempo para a efetivação de outras atividades. Assim, “tinha vez eu chegava e ainda dava tempo de eu dar uma tarrafeada no camarão”<sup>512</sup>.

Durante expressiva parte do tempo em que exercitou a atividade de vareiro, Mundé comandou uma embarcação, pertencente a Zé de Cândido Dominici, com capacidade para transportar peso equivalente a 1.300 quilos. Com efeito, nas oportunidades em que eram definidas viagens com destino ao porto da Raposa, “era 45 paneiros que o casco dele aguentava, eu levava essa farinha” ou em torno de 16 a 18 sacos contendo amêndoas de babaçu, considerando que um paneiro equivale ao peso de 30 quilos e um saco de babaçu pesava entre “70 ou 80 quilos”. O embarque dos produtos de propriedade de Dominici era feito em porto próprio em frente à sua residência, “lá na casa de Zé”, numa enseada da Romana nas proximidades do Cruzeiro. Para tanto, diz o vareiro, “eu saía de minha casa, aí eu ia para lá, enchia a canoa, e a canoa ficava uma distância boa da casa, e aí eu vinha” para a Raposa. Nessas “barcadas” eram transportados, fundamentalmente, farinha d’água e amêndoas de babaçu. Todavia, acomodar esses produtos na canoa era uma tarefa extenuante, que exigia um elevado dispêndio de força para carregar cada paneiro de farinha ou saco de amêndoas de coco babaçu até que fosse completada a carga ordinária da embarcação, principalmente “quando era babaçu, ah, esse é que era a desgrosa” [desgraça], de vez que “o saco de babaçu” continha peso elevado para ser carregado por uma pessoa<sup>513</sup>.

Sem embargo, essa era uma atividade que requeria considerável força, destreza e perícia do vareiro, para ultrapassar com sucesso as correntezas recorrentes e ampliadas pelas sinuosidades dos igarapés e os liames de vegetação típica dos campos que se espalhavam e formavam portentosos emaranhados sobre a lâmina d’água por onde navegava. Essas ocorrências duplicavam as dificuldades ordinárias com que se defrontava o vareiro para a execução desse trabalho. Em verdade, no limite, esse “era um serviço enorme, era um serviço bruto”, uma batalha extenuante travada ao longo horas. Em algumas oportunidades, o vareiro impelia a canoa em que mourejava sem contar com o concurso de algum ajudante ou de um passageiro para mitigar o considerável dispêndio físico ou para auxiliar com o cumprimento de alguma pequena atividade requerida durante a viagem, necessários para a execução satisfatória de sua jornada. Nessas viagens, qualquer percalço poderia redundar em naufrágios irreparáveis e prejuízos ponderáveis

---

<sup>512</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>513</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

para o vareiro, passageiros e proprietários de mercadorias em trânsito, principalmente quando singrava no leito dos igarapés. Exemplificando melhor o itinerário de sua atuação como vareiro, Mundé asseverou que, quando “eu barqueava”, a carga da canoa, “eu trazia da Romana” para embarcar na Raposa. Por um largo tempo, “eu barqueei no casco”, isto é, na canoa, de Zé de Cândido Dominici, “que eu levava, cheio, daí para lá”, ou seja, cumprindo o itinerário acima definido. No sentido inverso, da Raposa para Romana e/ou povoados circundantes, tal vareiro transportava tanto as cargas destinadas a esse proprietário quanto, eventualmente, pertencente a outros destinatários, que estavam em trânsito de São Luís para a hinterlândia regional próxima a Romana. Dito por outras palavras, “a carga que ia” de São Luís “para lá, eu levava da Raposa para lá”. Como era ponderável o movimento de cargas em direção a essas cercanias, quase sempre essa era uma atividade que mobilizava “muitos outros vareiros fazendo a mesma coisa”. Em algumas ocasiões, vareiros de Romana e de várias outras localidades da interlândia situada nas beiras de campo próximas formavam consideráveis comitivas em direção à Raposa<sup>514</sup>.

Complementando a atuação dos carroceiros que atuavam em rotas em terra firme, outro roteiro invernal regularmente acionado para o trânsito de mercadorias em geral e muito especialmente aquelas procedentes do estabelecimento comercial de Eugenio Furtado era aquele em que mourejavam os canoeiros, que transportavam tais produtos em direção ao porto da Raposa. Neste caso, os vareiros impeliam suas embarcações em meio a caminhos d’água sulcados nos campos baixos, nas baixas e nos tesos submersos, ermos, como Tamatatiua, Corões, Madeira e inúmeros outros, que constituíam a espacialidade de grande parte dos territórios joaninos, matinhenses e vianenses naqueles tempos, por meio dos quais esses profissionais transportavam as cargas contratadas e se destinavam ao porto mencionado. Costumeiramente, tais canoeiros retornavam com suas embarcações carregadas com mercadorias procedentes principalmente de São Luís, cujo destino era a casa comercial de Furtado, em Santa Maria<sup>515</sup>.

Antes de passarem a navegar nas águas do igarapé da Raposa, os vareiros oriundos de enseadas as mais diversas e distantes singravam por campos abertos em direção à ponta do Quiá, local de terra firme situado na extremidade mais oriental da municipalidade joanina, para onde convergiam as correntes de água vertentes dos

---

<sup>514</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>515</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

referidos campos. Nesse ambiente campesino dominado pelas águas, em busca de alcançarem seus destinos, tais vareiros construíam um caleidoscópio de trilhas com orientação vária, geralmente em consonância com a direção dos fluxos d'água observáveis naqueles campos, que permitissem a conclusão satisfatória dos trajetos. Aos canoeiros que trafegavam por tais circuitos campestres se impunha a passagem por esse ponto de convergência, “passar lá no gargalo de Mico” ou na barragem de Mico, como era conhecido o lugar. Esse era um ponto estreito no qual anualmente se impunha a construção de uma barragem com argila retirada do terreno circundante, para a retenção das águas campeiras sugadas pelo igarapé que corria em direção ao porto da Raposa. A barragem aludida estava situada entre a terra firme do Quiá e os vastos campos moldados por tesos que levavam a localidades como Ilha das Cobras, Carnaubal, Beira da Baixa, Manguari entre outros<sup>516</sup>.



*Figura 6 – Porto da Raposa - Canoas carregadas com bananas - Filme Nova Estrela*

Segundo o posicionamento de um vareiro experimentado no transporte de passageiros e de mercadorias no trajeto entre o povoado Romana e o porto da Raposa, a frequência de viagens de ida e de volta para esse porto permitia a reunião costumeira de grandes comboios de vareiros, procedentes de origens distintas, em pontos específicos daqueles campos intimamente conhecidos por eles. Conforme dimensionou em sua lembrança, ele formulou o seguinte quadro: “oh, nós era muito, vinha de todo lado, e nós

---

<sup>516</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021; Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

se encontrava onde se queria”. Para que o encontro fosse possível e efetivamente se realizasse, “às vezes a gente já marcava assim: Tu vai tal dia? Vou! Tu vai tal dia? Vou! Então vamos nos esperar lá naquele lugar de sempre, lá no meio do campo”, via de regra tendo por referência uma das localidades antes mencionadas. Essa providência guardava um sentido de proteção que esses profissionais buscavam um no outro, de modo a concatenar estratégias “pra descer junto prá Raposa, por conta do enchorro [forte no igarapé]. Era muito perigoso”<sup>517</sup>. Sem dúvida, principalmente a partir do povoado Ponte, situado no entroncamento entre esse igarapé e o curso d’água que procedia da sede municipal de São João Batista, a correnteza ficava cada vez mais acentuada em maré vazante, pela imposição de serem vencidos os variados meandros que constituíam o leito do igarapé da Raposa, levando-se em conta o grande volume d’água que escorria dos campos para ser depositado na baía de São Marcos.

Como ficou demonstrado, especialmente quando o destino era o porto da Raposa, o habitante do entorno circundante se deslocava em canoas pelos campos até atingir os igarapés convenientes para a sequência da viagem. Nesse tipo de transporte pontificava o vareiro, uma figura social exponencial nesse serviço, impelindo essas naus até o destino prefixado mediante o manejo vigoroso e hábil do mará (uma vara de madeira rígida de mais ou menos dois metros). Ao recordar sua atuação como vareiro, Lindoso consigna que ele “ia de canoa até na Raposa (com mercadoria e ou passageiros) para levar no barco. Eu gostava de levar para ganhar um frete”<sup>518</sup>. Com efeito, os vareiros eram profissionais especializados nessa prestação de serviço, pela qual eram remunerados mediante o expediente da contratação direta com os usuários. Segundo esse depoente, era normal estabelecer relações contratuais dessa natureza com clientes eventuais e ordinários. Os termos desses contratos eram geralmente muito simples e informais. Via de regra, ocorriam do seguinte modo: um contratante dizia Domingos “vai buscar 10 paneiros de farinha lá na Romana, para levar pra Raposa, eu ia buscar”; outro contratante comumente assim se expressava: “tem um passageiro, dois ou três para buscar em São João e deixar na Raposa, eu ia buscar”<sup>519</sup>. A demanda por tais serviços especializados ganhava maior intensidade nos dias de terça feira e de sábado, quando as lanchas faziam linha regular para o porto da Raposa. Nessas ocasiões, geralmente, os vareiros contratavam “barcadas” de ida e ou de volta do porto da Raposa, quer com mercadorias

---

<sup>517</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>518</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>519</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.



quer com passageiros ou com ambos, conforme a capacidade de suporte de peso da embarcação. Em datas como essa era possível ao vareiro conseguir arrecadar um montante monetário positivo, que lhe permitia fazer face às suas necessidades mais imediatas. Como a atividade de vareiro nem sempre era praticada sistematicamente, posto que ocorria com alentada fluência apenas nos tempos das cheias, isso não o impedia de realizar outras atividades que ordinariamente praticava. Com efeito, na exploração do transporte realizado tendo por base o porto da Raposa, nem sempre o vareiro conseguia contratar e organizar “barcadas” de passageiros e cargas para os dois dias da semana, e eventualmente três, em que as lanchas atuavam. Às vezes só conseguia contratar um fretamento em viagem de ida para a Raposa e “voltava batendo”, isto é, sem nenhum contrato para voltar com mercadoria ou com passageiros. Em casos extremos, era possível que não ocorresse nenhuma contratação, nem de ida nem de volta<sup>520</sup>.

Em alguns casos, os vareiros eram contratados por algum dos comerciantes existentes nos campos de Coroatá e circunvizinhanças, para procederem a circulação dos bens que controlavam ou compravam. Um caso que se enquadrava nesse suposto era o de Marciano Castelo Branco, que por tempo considerável operava o ramo comercial naquela área por meio de um pequeno estabelecimento comercial, uma quitanda. Quase sempre, a atuação desprendida para o cumprimento de contratos firmados para o transporte de “barcadas” acabava por promover o estabelecimento de relações virtuosas entre as partes e até entre membros do entorno dos envolvidos, de tal maneira que arrimava amizades duradouras e garantia novos contratos. Assim, como proclama Lindoso, “nessas viagens eu fiquei amigo das filhas de um grande fazendeiro, tinha confiança, que eu sempre fui respeitador. Eu tinha elas como umas irmãs”. Para profissionais como Lindoso, praticar sua atividade com respeito e afabilidade era um estalão de valor eficiente que concorria para ganhar a confiança dos contratantes, além de ampliar as possibilidades de atração de novos contratos exatamente pelo espraiamento da referência moral positiva e pela conceituação da prestação de serviço com níveis de qualidade reconhecida<sup>521</sup>.

Ao rememorar sua atuação como vareiro, impelindo canoas em direção tanto ao porto da Raposa quanto a outros destinos no território joanino, Lindoso registrou que era proprietário de uma canoa, por ele considerada grande, com capacidade para transportar até 30 paneiros, isto é, em torno de 900 quilos, na qual “nós levava barcada para Raposa e trazia” [mercadorias e passageiros]. Quando esse vareiro conduzia alguma barcada para

---

<sup>520</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>521</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

o porto da Raposa e não era possível conseguir carga de torna viagem, a canoa ficava ancorada nesse porto aos cuidados de morador confiável, de modo que “nós tinha uma no [porto de] seu Paulo [Santos], Preto [José Sousa Martins] era que tomava conta”<sup>522</sup>.

Como Lindoso, existiam inúmeros proprietários de canoas dedicadas ao suprimento das demandas de transporte por via fluvial no porto da Raposa. Algumas dessas canoas foram concebidas para suportar uma tonelagem bem maior daquela que conseguia transportar a embarcação pertencente a Lindoso e a muitos outros vareiros. Esse era o caso da grande canoa de propriedade de um morador do porto da Raposa, chamado Chico Ganha Muito<sup>523</sup>, que podia conduzir folgadoamente 40 paneiros de farinha, o equivalente a 1.200 quilos. Como ele, Antônio Souza Bastos, o Colojo, morador da cidade de São João Batista, também manejava canoa com idêntica capacidade<sup>524</sup>. Esses proprietários e vareiros de canoas conseguiam se relacionar com um amplo número de clientes, geralmente comerciantes estabelecidos na sede municipal de São João e em povoados situados em enseadas joaninas, matinhenses e vianenses. Essa circunstância demandava que eles realizassem um ponderável volume de transporte de mercadorias e de passageiros nos dias ordinários de chegadas e saídas das lanchas, ou seja, às terças feiras e sábados. Além disso, nos demais dias, muitos deles continuavam a fazer circular mercadorias do porto para a sede municipal e nas viagens de retorno. Para cumprirem os contratos firmados em tempo adequado e com a presteza devida, esses trabalhadores geralmente utilizavam a mão de obra de pelo menos um companheiro constante, que era igualmente um morador do porto (Rosalino com Chico Ganha Muito) ou da sede (Zé Cornixo com Antônio Colojo<sup>525</sup>), ou mesmo dos povoados, conforme o patrão. Além desse auxiliar, Chico Ganha Muito, por exemplo, acionava também o concurso de pelo menos dois de seus filhos, os mais velhos, que atuavam em diversos afazeres exigidos pelo manejo de sua grande canoa durante o transporte de passageiro e de mercadorias.

---

<sup>522</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>523</sup> Francisco Ferreira.

<sup>524</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>525</sup> Antonio Sousa Bastos.



*Figura 7 – Porto da Raposa - Canoas carregadas com passageiros e bagagens - Filme Nova Estrela*

A atuação desses profissionais como vareiros era sazonal. A ocorrência ordinária avultava, sem dúvida, no tempo das cheias, ou seja, de janeiro a junho. Na outra quadra temporal, qual seja, no tempo das secas, de julho a dezembro, Chico Ganha Muito e seus auxiliares executavam parte das exigências laborais que o porto exigia, como estivador, como lenhador, como catador de caranguejo ou outras. No caso de Antônio Colojó, que trabalhou com pelo menos dois caminhoneiros, Eriberto Costa e Quidinho (Euclides Pinto), assim que, no abaixamento, as condições do terreno suportavam o movimento de automóveis, este passava a atuar como trabalhador em caminhão. Nessa atividade sazonal, coordenava as operações de recebimento e entrega de cargas em geral, fazia a cobrança de passagens e fretes, gerenciava a mão de obra dos demais trabalhadores, além de, como os demais, manejar as mercadorias em trânsito, quase sempre sendo secundado no caminhão por Zé Cornixo, seu companheiro da época das canoas<sup>526</sup>.

O transporte de mercadorias para o porto da Raposa, em qualquer modal, alcançava os maiores indicadores de movimentação nos dias de viagens ordinárias das lanchas. Por conseguinte, nos dias de terça feira e de sábado “era aquele movimento (...), dia de terça feira mesmo era que o foco era grande”. Todavia, mesmo menos adensado, o trânsito em direção ao porto era comum nos demais dias da semana, “pelo menos, segunda

<sup>526</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

feira, já desde esse dia ia chegando coisas”, produtos de vários lugares, sob as mais variadas modalidades de transporte, conforme a época<sup>527</sup>.

No período das cheias, “no inverno”, o modal mais amplamente utilizado era aquele constituído pelas canoas. Nessa quadra temporal, o trânsito igualmente contínuo das canoas, descendo e subindo o igarapé, carregadas de uma diversidade de gêneros e de pessoas expunha a fragilidade recorrente desse modal. Nem sempre essas pequenas embarcações conseguiam suplantar os desígnios naturais, configurados pelas recorrentes e perigosas correntezas das vazantes, e a ganância ou a imprevidência de alguns vareiros, que as carregavam com excesso de peso, razão pela qual “diversas alagavam” antes do termo da viagem, ocasionando o perdimento de expressivos quantitativos de bens e eventualmente de algumas vidas. Com efeito, “aconteceu muitas vezes, alagar as canoas, alagar as canoas com as mercadorias, com paneiros de farinha” e outros produtos, acidente recorrente segundo o registro de muitos dos que transitavam pelo porto. Testemunhas desses infaustos acontecimentos relatavam a dolorosa circunstância de terem visto muitos que “vinham rolando” na correnteza do igarapé, numa cena deplorável: “assim, meu Deus do céu, era muita, muita coisa”<sup>528</sup>.



Figura 8 – Porto da Raposa - Canoas carregadas com suínos - Filme Nova Estrela

Essas canoas procediam de variados pontos do território influenciado pelo porto da Raposa. Muitas dessas embarcações realizavam viagens regulares entre o porto da

<sup>527</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>528</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

Beira, na ponta de São João, e o porto da Raposa. Alguns vareiros, como Zé Cornixo<sup>529</sup>, trabalhavam em suas canoas para atender a uma alentada clientela nesse trajeto entre a sede municipal e o porto. Existiam vários desses profissionais que “tinham umas canoas, que eram enormes”, circunstância essa que demandava “dois vareiros, para estar empurrando” as ditas canoas. Quase sempre esses vasos fluviais comportavam carga que remontava em cerca de “40 a 45 paneiros”, ou seja, mais ou menos 1,2 toneladas<sup>530</sup>.

Tal como vem sendo fartamente consignado, em tempos de cheias, a atividade dos vareiros era a tônica do trânsito entre a Raposa e a área de influência do porto, conectada por meio de uma variedade de campos e de igarapés. Nos dias em que se materializavam os maiores índices de movimento no porto da Raposa, proporcionado pelas viagens das lanchas, às terças feiras e sábados, os vareiros atuavam com desenvoltura, “iam buscar (passageiros e cargas) lá na lancha”, pois “quando a lancha chegava” e atracava no porto, quase sempre “vinha cheia de gente”, lotando as canoas, que se deslocavam em direção a São João e a outros pontos de contato por via aquática. Em movimento reverso, as canoas, “quando vinham de lá (São João e outros lugares), para vir prá lancha”, conseguiam expressiva lotação, vinham “cheinha também”, de modo que era muito comum a carregação ostentar um quadro visível de desordem dos produtos transportados, “vinha um por cima do outro”<sup>531</sup>, Em consonância com essa circunstância, os passageiros viajavam em ambiente desconfortável e se alojavam como podia por sobre a carga transportada.

O comboio de vareiros, que seguia da Raposa para seus destinos, era mais ou menos compacto ao longo da sinuosidade do igarapé. Todavia, o cortejo acabava por se dispersar ao chegar no povoado Ponte. Daí em diante, uma parte, carregada de mercadorias e de passageiros, seguia em direção à sede municipal, onde era o termo da viagem para muitos, e para as beiras de campo joaninas, vicentinas e cajapienses mediadas pela Baixa do Capão. Outro grupo direcionava suas viagens para os ancoradouros improvisados em beiras de campo, como “Coroatá, Romana, Santana, Olinda dos Castro, Olinda dos Aranha, Maravilha, Enseada Funda, Ponta do Engenho e outros”<sup>532</sup>, situadas em áreas joaninas, matinhenses e vianenses, mediadas pelos campos

---

<sup>529</sup> José dos Santos Pereira

<sup>530</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>531</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>532</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

gerais que ofereciam suas águas para a baía de São Marcos por meio do igarapé da Raposa.



*Figura 9 – Porto da Raposa - Descarga de caprinos (bodes) - Filme Nova Estrela*

Quando estavam em trânsito pelo porto da Raposa, os canoeiros desenvolviam um comportamento marcado por intensas expectativas. Em dias de movimento ordinário, às terça-feira e sábado, canoeiros oriundos de São João Batista e de uma infinidade de lugares situados nas proximidades ou bem distantes trilhavam pelo porto à espera da chegada das lanchas para iniciarem seu trabalho ordinário, consistente em transportar mercadorias e passageiros até os destinos combinados. Era comum a chegada desses profissionais no porto da Raposa em horário antecipado ao início da enchente da maré e, por conseguinte, igualmente antes da chegada das lanchas, de modo a acomodarem suas embarcações em condições vantajosas no porto. Essa providência propiciava alcançarem o porto sendo favorecidos pelo fluxo descendente das águas derradeiras da maré antecedente, além disso, evitava que enfrentassem a correnteza das águas da maré crescente. Quando as lanchas atracavam nesse ancoradouro joanino, eles “enchiam [as canoas] de gente e iam embora”, para seus destinos, conduzindo as mercadorias e passageiros que conseguiam contratar para efetuar o transporte até o destino requisitado. No retorno dessas viagens, os canoeiros “já traziam o que tinha de lá” [de onde

procediam], as mercadorias e passageiros contratados, “para vim prá lancha”, visto que no termo da viagem da navegação dessas canoas, ambos “já iam embarcar”<sup>533</sup>.

Com já foi antecipado, se “a lancha chegava de madrugada” no porto da Raposa, ela somente poderia retornar cerca de 12 horas depois, “na outra maré”. Durante esse intervalo de tempo era comum o movimento de canoas procedentes de lugares os mais diversos, geralmente carregadas de passageiros e de mercadorias, no limite da capacidade que cada qual poderia movimentar. Esse movimento somente cessava no período da estação seca, quando, conforme a época, animais, carros de boi, carroças e automóveis, cumpriam as mais variadas demandas por transportes ocorrentes em torno do porto da Raposa<sup>534</sup>.



Figura 10 – Porto da Raposa - Descarga de passageiros em geral - Filme Nova Estrela

### 1.5. Um porto, muitas portas: São Luís e suas conexões

Desde os primórdios coloniais, a porta principal, por meio da qual ingressavam pessoas e bens em São Luís, estava situada no território que se definiu como a Praia Grande. Era naquela espacialidade que foi sendo formatado o porto de São Luís, que historicamente era o promotor de conexões maranhenses marítimas e litorâneas com o mundo exterior e fluviomarítimas com a sua hinterlândia. Esta, por sua vez, era

<sup>533</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>534</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

interligada por vasta e perene rede hidrográfica que permitia a circulação de modais de transporte, os quais drenavam a riqueza haurida no seio da terra e as projetava no mercado mundial, regional e local.

Ambulantes ou não, os comerciantes que adquiriam produtos primários na hinterlândia da Baixada do Maranhão, com a finalidade de comercialização com seus clientes cativos ou informais no mercado de São Luís, haviam de “passar na Alfândega aqui”, isto é, na capital<sup>535</sup>. Aquela instância era responsável pela realização da supervisão suficiente, de modo a constatar, ao cabo da atividade, se as mercadorias em trânsito gozavam da regularidade fiscal que os seus proprietários deveriam ter praticado ao requisitarem despacho necessário no posto ou agência coletora de impostos na origem municipal dos bens.

Uma vez deslindada a questão fazendária na instância fiscal estadual, os produtos poderiam circular no interior do mercado consumidor da capital maranhense. No caso das cargas de paneiros de farinha d’água, transportados “em barcos e lanchas”, que “já vinha despachada, vinha pro Portinho”. Desse porto, o proprietário “ia pelas carroças entregando, só entregando”, pois que cada vendedor “já tinha fregueses, para entregar”. Assim era que, “10, 12, 15 paneiros [ou mais], botava numa carroça e ia embora”<sup>536</sup>, entregando para os clientes contatados. Todavia, vale registrar, não era somente pelo Portinho que eram escoados os quantitativos de farinha d’água e outros produtos oriundos do comércio com a Baixada do Maranhão e de outras áreas do interior do estado. Muitos proprietários desses produtos os retiravam logo que as embarcações ancoravam na “Praia Grande, na Rampa” [Campos Melo], principalmente se a chegada delas ocorresse durante o turno noturno. Geralmente, esse comportamento de muitos proprietários de mercadorias se devia à circunstância de transitarem eles com produtos que não haviam sido despachados, em parte ou integralmente, nos postos e agências fiscais pelos quais passaram. Por essa razão, esses mercadores buscavam toda a sorte de estratégias para proceder à evasão de tais produtos do olhar fiscalizatório. Uma dos mecanismos dissimulatórios da ação do erário era a utilização de pequenas canoas, motorizadas ou catraias<sup>537</sup>, que se dirigiam para lugares previamente combinados, transportando os produtos evadidos da fiscalização, de onde ingressavam subrepticamente no mercado ordinário ludovicense.

---

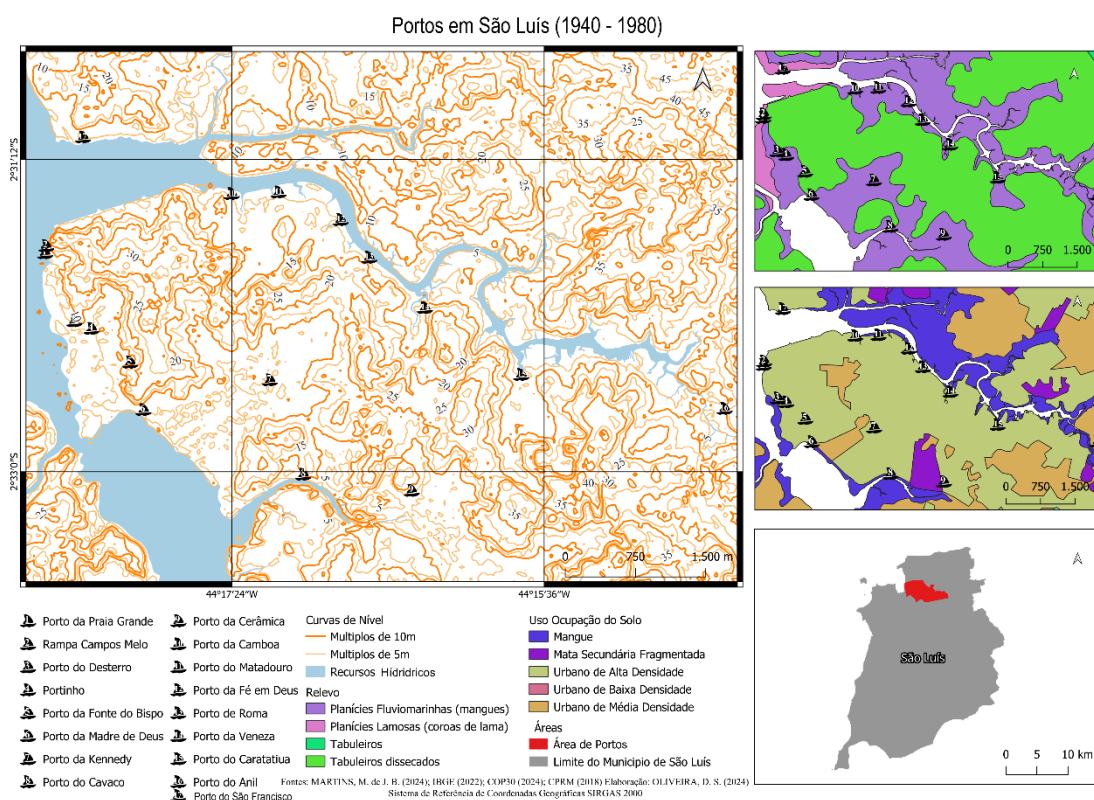
<sup>535</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>536</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>537</sup> Catraias: pequenas canoas impelidas por remos à popa.



Lindoso lembrou que, além da Praia Grande, do Desterro e do Portinho, existia um considerável número de portos situados na bacia dos rios Anil e Bacanga. Esses ancoradouros eram utilizados pelos comerciantes para a recepção e circulação de gêneros importados da hinterlândia maranhense. No caso do rio Anil, destacavam-se os portos da Ponta da Areia, São Francisco, Camboa, Matadouro, Fé em Deus e Roma, entre outros de menor relevância. Já no que concerne ao rio Bacanga, eram bem movimentados os portos da Fonte do Bispo, Madre Deus, além de Cavaco, Cerâmica, João Paulo e Barés, situados no vale do rio das Bicas, um afluente que vascularizava importante área em expansão em paralelo com a lado direito do Caminho Grande<sup>538</sup>.



Mapa 8 - Portos em São Luís

Para exemplificar as mais variadas possibilidades de conexões de mercancia entre a capital estadual e partes do interior do estado, Lindoso consignou ter finalizado suas viagens para São Luís, “muitas vezes, pelo porto de Roma”, por onde fazia circular principalmente “porco e farinha”, que combinava com parceiros e “tirava lá”. Para ele, esse ambiente portuário, situado na orla do rio Anil e próximo de bairros importantes como Fé em Deus e Monte Castelo, era um ponto estratégico para conseguir bons negócios para os produtos por ele comercializados, pois conseguira apoio nas imediações

<sup>538</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

do porto para a montagem de um posto de venda provisório. Esse ponto de venda permitia a ele que levasse o estoque de suínos oriundos do interior, “para a casa do Fiscal, para abater”, visando aproveitar a circunstância de “a casa bem de canto, da mãe dele, [ser um lugar] bom de vender carne que só”, possibilitando a ele a venda de “dois, três porcos, só numa manhã”. Ademais, não se constituía fato ordinário a oportunidade de o próprio criador conduzir sua vara de suínos e também proceder à venda de seu produto diretamente ao consumidor final. Então, essa excepcionalidade permitia que ele apurasse “mais dinheiro”, posto que “não vendia fiado”, ao contrário, “vendia” seu produto à vista, diretamente ao consumidor, e eliminava atravessadores eventuais, consistentes em avultado número de comerciantes ambulantes que circulavam entre os produtores regionais e os consumidores finais em São Luís. Com essa prática, Lindoso também podia e operava no âmbito do fornecimento de porcos para outros compradores em São Luís, como “Elias, no João Paulo, que comprava porco na minha mão, eu vendia prá ele inteiro”, isto é, o animal em pé. Elias era açougueiro e considerado como um dos importantes compradores de porcos nesse bairro, que contava com uma feira bem movimentada, além da circunstância de que ele dispunha de um espaçoso chiqueiro, no qual depositava os animais adquiridos e de outro “espaço grande para abater”, onde beneficiava os animais que “vendia na feira”<sup>539</sup>.

As lembranças de Américo Araújo também permitem configurar o trânsito costumeiro de embarcações por vias fluviais, especialmente no vale do rio Bacanga e de seu afluente, o rio das Bicas. Até o fim da década de 1960, enquanto não foi concluída a construção da Barragem do Bacanga, essa bacia hidrográfica proporcionava inúmeras possibilidades de conexões de toda sorte, forjadas por sujeitos oriundos de distintos pontos e portos da hinterlândia ocidental maranhense, imediatamente após a baía de São Marcos<sup>540</sup>.

Quando transita atualmente pelo Portinho e pela avenida dos Africanos, nas proximidades dos bairros do João Paulo e do Filipinho, esse depoente costuma salientar a interlocutores: “eu passei por aqui muitas vezes de lancha, para ir deixar carga, e até passageiros, bem ali no fim da rua da Cerâmica com Agostinho Torres”. Além de transitar por essa área, como embarcações, ele estabeleceu relações mais duradouras com aquela espacialidade urbana, registrando: “eu morei no Cavaco, ali no bairro de Fátima. Na época era Cavaco, não era bairro de Fátima, ainda”. O trânsito para aquela área “era feito

---

<sup>539</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>540</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

[principalmente] por embarcação”, pois esse era um porto movimentado, que “ficava ali defronte de onde é o Parque Amazonas, a gente embarcava ali, passava ali, fui muitas vezes ali”. Na área em que estava localizado o porto também abrigara, “na parte de cima, uma fábrica de arroz”, que desfrutava de posição estratégica para receber cargas desse produto *in natura*, que as beneficiava e fazia circular no mercado consumidor inclusivo. Por outro lado, as águas do rio das Bicas, que banhavam aquela área, proporcionavam oportunidades para que crianças, jovens, adolescentes e adultos delas se aproveitassem em íntima fruição, por meio de banhos e brincadeiras enquanto muitas mulheres as utilizavam para a lavagem de roupas próprias ou por encomenda em inumeráveis pequenos poços prenhes de água doce, que se formavam logo após a vazante da maré. Como arrematou Araújo, “eu banhei muitas vezes, ali embaixo, ali era um poço, e era fundo. Tinha ali um monte de menino, prá gente tomar banho ali”, principalmente quando a enchente da maré alcançava os maiores indicadores, em torno da preamar<sup>541</sup>.

Como registrado em outros momentos, existia um considerável número de portos localizados em torno da capital estadual, particularmente na orla das bacias dos rios Anil e Bacanga. Esses eram pontos de atração e de recepção de passageiros e de cargas em trânsito de São Luís para o interior e em sentido contrário. A movimentação de cargas mais ativa era aquela que se verificava em torno do porto da Praia Grande. Assim, quando as lanchas ancoravam nesse portal ludovicense, delas se acercava uma miríade de “catraieiros em suas catraias”, como o objetivo de contratar fretamentos para o transporte de cargas e de passageiros, para terra firme. Isto é, promover o manejo de menores quantitativos de cargas por meio “de catraieiro ou de barquinhos ou de canoa, que o pessoal ia buscar, o pessoal da Fonte do Bispo, por exemplo, ia buscar ali arroz, ali de canoa”.

---

<sup>541</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.



*Figura 11 – São Luís - Catraieiro em ação - Filme Nova Estrela*

Américo Araújo traçou um sugestivo quadro “comparativo das lanchas chegando na Raposa”, ocasião em que muitas “as canoas iam encostando para pegar o pessoal”, com o cenário composto por inúmeros “catraieiros chegando nas lanchas aqui na Praia Grande, para trazer os passageiros para saltar e pegar o transporte, ali, na rampa Campos Melo, por ali”<sup>542</sup>. De algum modo semelhante, bem que se configura o cenário da movimentação de canoas muito comuns na Raposa e de catraias em São Luís, em torno das lanchas, contudo, muito pouco se assemelha a dinâmica empreendida pelos profissionais da condução desses vasos aos destinos contratados. Neste caso, para além do transporte de passageiros para a Rampa Campos Melo, os catraieiros poderiam cumprir trajetos bem mais distantes, transportando cargas regulares perante o fisco, sem contar os que sorateiros conduziam outros quantitativos de produtos em flagrante delito fiscal. Por outro lado, após o contato com passageiros das lanchas, os canoeiros da Raposa contratavam as bases do fretamento para a condução de mercadorias e de seus proprietários do porto até localidades as mais distintas e distantes no território circunvizinho, sem a necessidade primária de demonstração da regularidade fiscal das mercadorias transportadas, visto que a ação fiscalizatória desenvolvida em São Luís inibia, apesar de não vedar, a circulação de gêneros em desacordo com as regras fiscais.

Reforçando, no que concerne à distribuição em São Luís de mercadorias provenientes de portos situados no entorno ocidental da baía de São Marcos, havia uma

---

<sup>542</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

rede de portos conectores espalhados em torno dos rios Anil e Bacanga, que possibilitava o ingresso de tais produtos no mercado consumidor instituído nos bairros da capital estadual. Desse modo, após o cumprimento das formalidades legais alfandegárias, uma parcela considerável dos bens em trânsito era desembarcada logo no porto da Praia Grande, ou seja, “saltava ali no Posto Fiscal, onde hoje é a Casa do Maranhão”, por meio da atividade de estivadores atuantes naquela parte do porto. As parcelas de bens que permaneciam no convés das lanchas eram descarregadas em portos objeto dos contratos formais ou informais de transporte assumidos por representantes das embarcações e proprietários das cargas em movimento. Nesse sentido, um dos pontos de destino de tais bens era o João Paulo, para onde eram dirigidos expressivos carregamentos de tijolos, telhas e porcos, bem como farinha d’água e arroz, tendo em consideração que naquele bairro existia “um pessoal que vendia porco, tinha uma porção deles que matava porco, vendia porco” no movimentado mercado desse bairro, a afamada feira do João Paulo. Esses açougueiros se articulavam com vendedores que “compravam lá [no interior], traziam e saltava ali”. Quanto a tijolos e telhas, ali existiam compradores como “o Lobato, que tinha depósito lá no fim da rua da Cerâmica”. Nesse local, que era um ancoradouro importante do bairro do João Paulo, “a gente deixava tijolo, telha”, em grandes quantidades, bem como alguns outros produtos como frutas, por exemplo<sup>543</sup>. Quanto às frutas, é importante frisar o papel da feira para a arregimentação dos mais distintos produtos interioranos nesse âmbito. No que concerne aos expressivos quantitativos de tijolo e telhas movimentados em direção a esse bairro, a probabilidade é que expressava a exigência de tais produtos em decorrência da ampliação do mercado de construção civil nesse bairro e em vários outros adjacentes, em vigoroso processo de expansão de habitações populares. Tudo isso concorria para a ampliação da movimentação em direção a essas ocorrências portuárias.

Outra área de intensa movimentação na capital era aquela que semanalmente recebia lotes de bovinos para o abastecimento de parte das necessidades alimentares da população da cidade. Com efeito, desde a década de 1920<sup>544</sup>, “o gado ia para o Matadouro”<sup>545</sup> situado em área portuária à margem do rio Anil, bem distante do centro da capital, onde foi construída uma unidade dotada com condições mínimas de higiene. Para

---

<sup>543</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>544</sup> Criação do Matadouro Modelo.

<sup>545</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

ali era dirigido o fluxo de gabarras e de lanchas carregadas de bovinos, oriundos, principalmente, dos campos da Baixada do Maranhão.

Na parte sul da zona urbana de São Luís estavam situados os portos do Desterro e do Portinho. Esses eram abrigos marítimos muito movimentados tanto pela concorrência comercial quanto pela presença cotidiana de uma algaravia de barcos e de lanchas neles ancorados. Tais embarcações utilizavam esses nichos portuários para a ancoragem por vários dias e para a promoção do recebimento de carregamentos de produtos destinados ao abastecimento de unidades comerciais interioranas. Américo Araújo lembra: “peguei a carga de Bacute”, no Portinho, para transportar até o porto da Raposa, na lancha Maria do Rosário. Com efeito, em 1971, esse comerciante se estabeleceu na praça central de comércio de São João Batista, com um grande armazém de secos e molhados, tendo adquirido, em São Luís, todo o sortimento de mercadorias necessário para a abertura e movimentação daquela unidade comercial no município. Assim, o empresário dessa lancha foi um dos contratados para a realização do transporte dessas mercadorias até o fim da linha por ela explorada, o porto da Raposa, a partir de onde outros modais de transporte completariam o trajeto até a cidade de destino<sup>546</sup>.



Figura 12 – São Luís - Lancha atracada no Porto do Desterro - Filme Nova Estrela

Em alguns dos momentos em que tais embarcações jaziam, entre uma viagem e outra, ancoradas em São Luís, principalmente nos portos do Desterro e do Portinho, vários

<sup>546</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

gerentes ou proprietários determinavam que a paralização momentânea deveria ser aproveitada para serem detectadas as necessidades de reparos e consertos de que careciam as embarcações sob suas responsabilidades. Em verdade, essa definição tinha a ver com o fato de que esses ancoradouros contavam com estruturas mínimas que ofertavam tais serviços demandados constantemente pelo expressivo número de embarcações em trânsito por São Luís.

### **1.6. Pelas ondas de rádio: avisos e outras conexões**

Na temporalidade adotada neste trabalho, foi se consolidando profundamente íntimo da população da Baixada do Maranhão o papel desempenhado pelas emissoras de rádio AM de São Luís, de outros estados brasileiros e de algumas partes do mundo. Em 1940, o governo do estado do Maranhão criou a Rádio Difusora do Estado, com o prefixo PRJ-9, que se constituiu como a estação radiofônica pioneira constituída no Maranhão, efetivamente ligada à estrutura administrativa do estado, à época sob a gestão do interventor Paulo Martins de Souza Ramos. A partir de 1944, essa emissora foi adquirida contratualmente por um dos maiores grupos comunicação brasileiros em operação nessa década, os Diários Associados, grupo liderado por Assis Chateaubriand. Após a definição do negócio, imediatamente o grupo após nova denominação à emissora, passando ela a ser intitulada como Rádio Timbira do Maranhão. A nova nomenclatura colocava a estação de rádio maranhense no universo de veículos de comunicação de propriedade desse grupo, que referenciava as emissoras do grupo com denominações originárias da expressão indígena brasileira. A seguir, foram sendo criados vários outros veículos de comunicação, como a Rádio Ribamar, em 1947 (13.06), a Rádio Difusora do Maranhão, em 1955 (29.10) [irmãos Bacelar], a Rádio Gurupi, em 1962 (02.01), e, mais tarde, a Rádio Educadora, em 1965 (12.06).

Nas grades de programação dessas emissoras ganhavam destaque os conteúdos de programas que tinham por objetivo a irradiação de textos de mensagens relativamente comuns, os chamados avisos para o interior. Esse conteúdo radiofônico permitia a conexão de habitantes do interior do estado com as novidades de São Luís, pelo menos para aqueles que detinham aparelhos receptores de rádio ou para aqueles que podiam ouvir os programas utilizando o rádio de algum vizinho. Por meio da audiência de programas como esses eram abertos espaços para a manifestação daqueles que desejavam promover contato com ouvintes da hinterlândia maranhense.

No que concerne à Baixada Maranhense, principalmente, boa parcela dos habitantes das áreas de influência dos portos que a conectava com a capital maranhense escutavam tais programas com expressiva regularidade, visto que por essa via lhes eram repassadas mensagens importantes que os orientavam a adotar posturas consequentes. Assim, considerando o universo formado por barcos e lanchas que articulavam São Luís com uma miríade de portos situados no entorno do Golfão e no extenso litoral maranhense, os avisos postados nas rádios era sinal de que a comunicação chegaria a destinatários localizados mesmo em remotas paragens, posto que quem ouvia um aviso fazia o esforço possível para que o destinatário tomasse conhecimento do conteúdo, às vezes, se deslocando por expressivas distâncias para repassar *in loco* o conteúdo que havia escutado na audiência a uma determinada estação de rádio.

As estações de rádio já mencionadas tinham programas com essa finalidade que desfrutavam de grandes audiências. Com o tempo, diz Lindoso, “a famosa era a Educadora. Os Avisos da Educadora”. Esse mecanismo de comunicação era constituído de forma a mais objetiva possível, para explicitar o que interessava ao emissor do aviso. Assim, os interessados “botavam os avisos” com teor muito semelhante a este exemplo paradigmático: “Atenção, Fulano de Tal, em tal lugar! Aviso que viajo tal dia, tal hora na lancha e levo tantas mercadorias; traz dois cavalos na cangalha e um na sela”. Era comum as pessoas se utilizarem desse tipo de aviso: “era comum, aviso era famoso na Educadora”<sup>547</sup>, mas também nas demais estações radiofônicas que exploravam esse tipo de serviço, via de regra, remunerado. Por outro lado, a proximidade das datas quando eram promovidas as viagens regulares das lanchas em demanda ao porto da Raposa ensejava uma avalanche de avisos disparados nos programas apropriados nas estações radiofônicas. Com as viagens de barcos para o mesmo porto obedeciam outra lógica de regularidade, a transmissão dos avisos era expandida em tais veículos de comunicação em qualquer data, necessariamente atrelada à proximidade da ocorrência das viagens dessas embarcações.

Quando ocorreu o naufrágio da lancha Proteção de São José, em 27 de outubro de 1965, houve uma profusão de avisos para o interior, geralmente buscando informações acerca da presença ou não de familiares ou conhecidos na fatídica viagem. Segundo Lindoso, esse foi o caso de um tio seu, chamado Zé Maria Barros. Por informações de terceiros, esse parente “soube que eu viajei na lancha”, razão pela qual “botou foi muito

---

<sup>547</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.



aviso”. Entrementes, “ele ficou muito contente”, em pleno regozijo, quando, por informações seguras, soube que o sobrinho não viajara naquela embarcação sinistrada, desistira da viagem em virtude da superlotação de passageiros que essa lancha abrigava<sup>548</sup>.

Os avisos cumpriam um papel exponencial de comunicação. Tais mensagens acabavam por se constituírem como uma forma eficiente de promover interação e organizar o movimento de pessoas e de embarcações e aviões entre partes da Baixada Maranhense e São Luís e vice-versa. Para Lindoso, os avisos eram muito eficientes, até “mais que telefone, graças a Deus”, e geravam um clima de expectativa e de cooperação entre os ouvintes. Assim, quando uma estação de rádio estava “dando um aviso”, o comportamento do ouvinte “era [de] antena ligada no rádio, no pé do rádio, por causa do aviso”<sup>549</sup>.

Sem embargo, durante o tempo em que o porto da Raposa esteve em efetivo funcionamento, uma instância que lhe era indissociável e lhe conferia destaque era o rádio, com as várias estações localizadas em São Luís. Sem embargo, por meio desse veículo de comunicação, os proprietários de lanchas e barcos expandiam informações referentes às viagens previstas para as embarcações sob suas responsabilidades. Uma categoria de material informativo de amplo sucesso eram os chamados avisos para o interior, cujo texto era preparado e mandado para serem veiculados nas rádios, de modo que “toda semana tinha aviso”. Essa tipologia de material informacional era dedicada a passageiros, comerciantes e produtores interessados em realizar deslocamentos próprios ou de produtos de sua propriedade ou sob a forma de agenciamento; era uma modalidade comunicação mobilizada por todos os proprietários ou gerentes de barcos e de lanchas. Os textos apresentavam muito poucas variações informacionais, visto que a finalidade era idêntica, variando apenas o concernente à nomenclatura da embarcação e as datas e horários arbitrados para realizarem os deslocamentos<sup>550</sup>.

Por exemplo, o texto dos avisos emitidos para anunciar as partidas e chegadas da lancha Maria do Rosário eram enviados fundamentalmente para a Rádio Educadora, para veiculação no Programa do Galinho, comandado pelo locutor Carlos Henrique [Cavalcante], desde a inauguração da emissora, em 1965. A escolha desse programa se devia ao fato de ser ele “interessante, assim, o que mais o pessoal ouvia na Baixada”. Essa

---

<sup>548</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>549</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>550</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

circunstância poderia concorrer para estimular passageiros a se decidirem em relação à escolha dessa lancha para a concretização de uma viagem pretendida. Por conseguinte, os avisos para o interior, relativos às viagens da lancha Maria do Rosário, “a gente mandava toda semana” com textos mais ou menos semelhantes: “Avisamos aos passageiros de São João Batista, Matinha, São Vicente Ferrer e seus povoados, que a lancha Maria do Rosário está se deslocando para o porto da Raposa, no dia tal, e saindo de lá, no dia tal, na hora tal”<sup>551</sup>.

Os avisos para o interior eram acionados não só pelos proprietários e gerentes de barcos e de lanchas, mas por quaisquer pessoas e para a produção de informação relativa ao anúncio de eventos e de sociabilidades as mais distintas. Em alguns casos, os avisos eram elaborados para consagrarem situações de efetiva comicidade, como uma em que envolveu Pio Gomes e Mamede Correia. Ambos eram comerciantes ambulantes joaninos que “negociavam com jaçanã e com ovos, essas coisas, traziam e vendiam”. Em certa ocasião, tendo Mamede viado para São Luís, Pio recomendou-lhe que observasse bem o mercado ludovicense e auscultasse “os preços da jaçanã, como é que tá, que é para gente não comprar, se tiver caro, barato, caindo o preço, pra saber como a gente compra aqui”, com a recomendação que transmitisse a apuração de preços por meio de um aviso cifrado, “mas não diz que é jaçanã, dá outra coisa”, para não despertar a atenção de eventuais concorrentes. O amigo se desincumbiu da empreitada e elaborou um aviso *sui generis*, de teor seguinte: “Atenção Pio Gomes, em Santana, São João Batista! Negócio mole, ovos baixando”. Esse aviso serviu para animar a gozação durante muito tempo, sempre que os personagens transitavam por ambientes propícios, como o porto da Raposa, onde às terças feiras e sábados se reuniam centenas de passageiros em demandas por viagens em ambos os sentidos<sup>552</sup>. Nessas ocasiões, sempre que se reuniam pessoas do mais próximo círculo de amizade de tais comerciantes, a troça corria solta.

Em termos de meios de comunicação de massa, para além das estações de rádio sediadas em São Luís, existiam nas sedes municipais as tradicionais vozes, os alto falantes. Em São João Batista existiram também algumas vozes, como as de propriedade de “Zé Brígido, João de Agenor, Benedito de Aleixo, Nila Aranha, que era farmacêutica famosa, era quase uma médica”. As vozes eram serviços de alto-falante que “funcionavam [para] botar música, às vezes mensagens para seus vizinhos”<sup>553</sup>. Sem

---

<sup>551</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>552</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>553</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

embargo, eram serviços que desempenhavam um destacado papel de agregação comunitária, amplificando notícias em geral sobre acontecimentos contemporâneos.

Desde que foi estabelecido, o transporte aeroviário era praticado com alguma improvisação, conectando as mais importantes cidades da Baixada, para as quais existiam linhas regulares, e algumas informais, operadas por diversas empresas de taxi-aéreo. No caso de São João Batista, essa era uma das sedes municipais que “tinha linha direto para cá”, porém, isso não significava que as aeronaves em deslocamento deveriam pousar necessariamente quando sobrevoavam essa localidade. Devido à precariedade dos meios de comunicação empregados na aeronavegação e para evitar maiores custos e inconvenientes, os operadores terrestres se comunicavam com os pilotos por simplórios sinais convencionais. Em muitos casos, “eles usavam o seguinte: quando tinha um passageiro”, o pessoal de terra acionava “uma vara com uma bandeirinha branca”, dando sinal para “o piloto, que passava, olhava, se ele não tivesse lotado, ele olhava a bandeirinha usava e levava passageiro”<sup>554</sup>. Por outro lado, caso a aeronave já viesse lotada, o piloto dava continuidade a sua viagem, ficando eventuais passageiros para outra oportunidade, se houvesse vaga ociosa em outro avião que viesse a aterrissar naquele campo de pouso. Para além da comunicação processada entre o pessoal do ar, o pessoal de terra e a agência de passagens era feita por meio do hasteamento de bandeirinha branca e de telegramas convencionais. Eventualmente, as agências se comunicavam com seus clientes por meio de avisos levados ao ar em programas veiculados em emissoras de rádio estabelecidas em São Luís<sup>555</sup>.

## **2. UM PORTO EM MOVIMENTO**

### **2.1. Veias abertas, mundos conectados: Ambude, Raposa, Ponte, Beira e portos de enseadas**

Entre a década de 1940, ou até um pouco antes, e a década de 1980 existia um rosário de portos incrustados na orla situada de Bacurituba a Viana. Na maioria deles, a movimentação mais acentuada era a de barcos a vela. Por excelência, essas embarcações efetuavam o transporte de cargas gerais costumeiramente disponíveis em cada um deles. Geralmente, transportavam também eventuais passageiros que porventura ali estivessem

---

<sup>554</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>555</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

em trânsito, quase sempre proprietários de mercadorias e seus familiares. Todavia, vale consignar, nenhum desses portos alcançou um patamar aproximado dos níveis de “movimentação que tinha o porto de Raposa, tanto levando passageiro quanto carga”<sup>556</sup>.

Américo Araújo salienta não ter condições de oferecer uma resposta objetiva acerca da transformação que culminou com a elevação do porto da Raposa para o patamar de porto efetivo para a circulação do maior volume de pessoas e de bens da Baixada. Em sua avaliação, apesar das deficiências objetivas, esse porto já funcionava regularmente bem antes dos “anos de 1950, por que eu nasci em 1943, eu tava com sete anos, quando eu voltei e vim para cá”. Por essa época, “a Raposa já tava funcionando com força” e, na medida do possível, com estabilidade e regularidade, que levava a supor ter sido constituído em tempo bem mais recuado que o apontado<sup>557</sup>.

Provavelmente, nos anos iniciais da vida de Américo Araújo estava em curso o processo que culminou com a progressiva transferência das atividades portuárias do porto do Ambude para o porto da Raposa, este situado cerca de 8 quilômetros acima. O novo local apresentava condições diferenciadas em relação ao Ambude, pois que distava somente 9 quilômetros da povoação e depois cidade de São João Batista. Tratava-se, pois, de uma excelente vantagem em relação ao porto anterior, dado que encurtava bastante os trajetos por meio dos quais se estabelecia a circulação terrestre e fluvial para os destinos dos usuários daquele porto mais antigo.

Apesar dos inumeráveis problemas que enfrentavam os passageiros e os transportadores de produtos ao longo do ano para realizarem os novos trajetos até o porto da Raposa, essas novas vias ofereciam melhores condições para a montagem de fluxos de comunicação mais fluentes desse elo portuário com seu entorno e/ou com outras regiões mais distantes. Durante as cheias ou nos tempos de estio, a circulação para o Ambude era uma aventura constante, fastidiosa e desgastante. Primeiro, por ser bem mais distante; segundo, por não haver estradas, mas caminhos precários sulcados na imensidão dos campos, trilhado em alguns momentos sob o sol escaldante e dominados por recorrentes lamaçais ou torroadas inclementes; e, terceiro, pelas distâncias incomparáveis com pontos de conexão nas enseadas situadas nas beiras de mato<sup>558</sup>.

Provavelmente, essas desvantagens concorreram bastante para que proprietários de embarcações, profissionais náuticos e habitantes percebessem as potencialidades do

---

<sup>556</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>557</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>558</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

porto da Raposa e o elegessem como uma referência portuária mais bem apropriada que o antigo porto do Ambude. Assim, à medida que esse processo foi se avolumando e as embarcações passavam ao largo do Ambude e se dirigiam à Raposa, os poucos moradores dessa povoação quase à beira da costa foram tomando a decisão de buscar novos locais para a fixação de moradia, de sorte que, como assevera Américo Araújo, “Satiro foi para a Raposa; meu avô foi para Cajapió; meu pai foi para o Janduaba, e se estabeleceu no campo chamado Carnaubal; João Araújo, veio para São Luís, e foi trabalhar na estiva”, além dos mais que migraram para outros lugares. Certamente, esse movimento de tendência exógena de tais famílias tinha a ver com as melhores possibilidades de inserção no mundo do trabalho que o porto da Raposa engendrava e com a oferta de oportunidades de ingresso em ambientes do qual o Ambude era privado, como o universo escolar. Sem dúvida, aquele antigo e pequeno povoado não contava com infraestrutura escolar para o atendimento da demanda por vaga em escola de que careciam as crianças lá residentes. Assim, como não havia escola no Ambude, contingentes de crianças em idade escolar eram matriculados em escola “lá na Raposa”, para onde “a gente ia descalço do Ambude para Raposa, por dentro do mangue, né, até chegar a Raposa”. Então, com o desfalque progressivo de moradores, o povoado, que não era tão denso, “praticamente sumiu, não tinha mais razão de ninguém querer ficar no Ambude”, inclusive porque, dado o vazio populacional objetivo que se consolidava, “não tinha nem por quem chamar”, em momento de extrema necessidade que viesse a ter um morador. Por conseguinte, com o esvaziamento populacional e com a definição de outro porto com capacidade para atender aos novos requisitos de reordenamento das comunicações fluviomarítimas regionais, “aí, acabou-se o Ambude, o Ambude automaticamente deixou de existir, inclusive como movimento de famílias”, como lugar de residência comunitária. Dessa maneira, a movimentação de passageiros e de cargas, antes direcionada para o Ambude, “concentrou-se em Raposa, Cajapió e em outros lugares próximos”, em outros portos regionais, conforme as necessidades e as possibilidades dos demandantes, se destacando o porto da Raposa<sup>559</sup>.

Na verdade, na proporção em que a Raposa foi se transformando numa realidade portuária tangível, ao proporcionar possibilidades efetivas de conexão com os mais variados processos constituintes do fluxo comercial regional, cada vez mais imbricados com a hinterlândia imediata e com o mundo exterior, para esse porto passou a convergir

---

<sup>559</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

grande parte do “movimento da Baixada, que era feito através de via marítimas, por falta de estradas” no território da região, cujos traçados pudessem interligar os mais variados espaços carentes de oferta rodoviária<sup>560</sup>.

Em conjunturas mais aproximadas ao início do século XX, o lugar que veio a se transformar no porto da Raposa se constituiu como um espaço, por excelência, de ancoragem de igarités, de gabarras e de barcos, em que os moradores do povoado tanto davam conta de suas demandas mais imediatas como também realizavam precariamente o transporte de bens comercializáveis em portos mais distantes e complexos como São Luís. Entretanto, na conjuntura situada entre o fim da década de 1930 e o início dos anos de 1940, as lanchas foram se constituindo como personagens centrais no novo cenário portuário em que se transformou a pequena povoação de Raposa. Vencendo os lerdos remansos das inúmeras voltas que desenhava o curso do igarapé da Raposa, “as lanchas que iam ao porto de Raposa” influenciaram a constituição de uma povoação cujos habitantes estavam essencialmente adstritos a atividades enredadas pelo universo náutico. Em virtude disso, proprietários, gerentes e mais responsáveis por tais embarcações, entre outros agentes, foram estabelecendo padrões de regularidade na exploração dessa atividade de prestação de serviços. Um exemplo foi a definição de dias da semana específicos, terça feira e sábado, para as viagens ordinárias entre esse porto e os portos de São Luís. Essa providência foi uma matriz eficiente para que outras definições fossem sendo adotadas e passassem a engendrar comportamentos consentâneos nessa nova ordem, em que a “Raposa era o foco”. Assim, os sujeitos vários, que tinham a Raposa com um lugar de trânsito ordinário para a consecução de muitos dos seus objetivos, foram moldando suas atuações ao ritmo exigido pelas atividades típicas daquele porto. A complexidade das atividades portuárias desenvolvidas transformou o porto da Raposa, ao longo do tempo, numa referência regional nesse ramo, fundamentalmente “porque os outros portos eram menos frequentados, no caso Cajapió, Bacurituba e outros”. A movimentação de cargas e de passageiros por essas estações portuárias não alcançava volume próximo àquela que convergia para o porto da Raposa. Inúmeras eram as circunstâncias que concorriam para que tais portos não se transformassem em pontos prioritários de circulação de passageiros e de bens, como a distância comparativa, as dificuldades para vencer os trajetos escolhidos e as acanhadas ofertas de acomodação, tanto para passageiros quanto para cargas, nos meios de transporte disponíveis<sup>561</sup>.

---

<sup>560</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>561</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Como mencionado alhures, de cada um dos lados meridionais do Golfão Maranhense, do porto de Baltazar, em Bacurituba, ao Porto das Gabarras, em Anajatuba, existia uma miscelânea de pequenos e expressivos ancoradouros que permitiam conexões da região com várias de suas similares estaduais e de outras partes do mundo atlântico. Dessa maneira, ao proceder a remontagem das ocorrências portuárias situadas nesse espaço territorial, Américo Araújo fez um esforço rememorativo e consignou que “de Cajapió até Viana, passado por Anajatuba, tinha um porto de Bacurituba [Baltazar], tinha Cajapió, tinha Ambude e depois Raposa, aí vinha Pirapindiba, Porto Velho, Coivaras, Beira da Baixa, Capim Açú”, afora outros de movimentação mais restrita, com o registro de que “na outra parte, tinha o porto das Gabarras, onde embarcava muito gado”, registrando ainda que “gabarras eram os barcos que iam buscar gado, naquela região, prá trazer para São Luís, de onde vem o nome desse porto”. Exceto o porto da Raposa, “que funcionava sempre, porque no verão era através da carga dos caminhões e no inverno através das canoas, mas não parava”, os demais cenários portuários eram “menos frequentados, porque tinha época” para funcionamento regular, pois que sua atividade maior “geralmente era só em época de verão, quando tinha caminhão, onde eles chegavam, mas não tinham essa frequência de passageiros, era mais só carga, algumas cargas de mais próximo, de lugares mais perto”. Em contraposição, esse não era o caso do porto regional mais importante: “a Raposa, não, lá era carga e passageiro, era permanente, era muito frequente”, durante o ano inteiro<sup>562</sup>.

De qualquer forma, esses portos realizavam operações náuticas semelhantes e coadjuvavam no processo de ativação das relações econômicas regionais, transportando mercadorias em geral daqueles confins maranhenses para São Luís e de torna viagem. Esse era o movimento ordinário de cada um desses portos. Alguns se destacavam por serem pontos com competência estrutural, mesmo carregadas de debilidades, para a circulação de grandes quantitativos de cargas; em outros, os volumes de mercadorias em trânsito eram bem mais restritos, em dia com as dificuldades de conexão desses ancoradouros com as regiões produtoras e de movimentação de modais terrestres e fluviais pelo território inclusivo<sup>563</sup>.

O funcionamento regular do porto da Raposa era um acontecimento replicado duas vezes por semana, nos dias de terças feiras e de sábado. Eram dias de intensas relações travadas no povoado, no porto e na hinterlândia de algum modo interagente com

---

<sup>562</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>563</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

aquela realidade portuária. Em meio a essa movimentação, sem precedentes em termos regionais, era possível serem diagnosticadas cenas inusitadas, registradas pelos sujeitos em trânsito. Araújo destaca uma dessas ocorrências, de lastro sobrenatural, “para quem crê e para quem não crê”, que às vezes intrigava ou mesmo incomodava parte daqueles sujeitos. Como a regularidade ditada pela ocorrência da maré era o elemento que definia a chegada e a partida das embarcações. Quando ocorriam as partidas, essa circunstância intimava aos transeuntes pelo porto, quer fossem passageiros ou trabalhadores em geral, a cumprirem suas atividades e se prepararem para embarcarem antes que o comandante da lancha desse o sinal de início da viagem. Como quase sempre as partidas originadas na Raposa ocorriam durante a noite, em certas ocasiões, “não era toda vez, mas tinha várias vezes que aconteceu, quando a lancha já tava quase na hora de sair, alguém falava: ‘lá vem o último caminhão! Vamos esperar que lá vem, tá vindo um caminhão’”. Todavia, por mais que o responsável pela lancha indicasse a necessidade de esperar o veículo, ele tinha que seguir as recomendações náuticas relativas à maré. Como não chegava ao porto o veículo sugerido por vários indicadores, o comandante determinava que se iniciasse a viagem, e “aí, ficava sem saber de quem era o caminhão”. Entrementes, Araújo testemunha: “eu, Américo Araújo, vi, não só uma vez, o foco do caminhão, vi até o reflexo das casas ... lá vem um caminhão”. Como, inclusive, outras pessoas corroboravam a possibilidade iminente da chegada de um caminhão, já que “tantas pessoas viram; parava, ficava esperando mais um pouco”. Daí, partia a deliberação de que fosse esperado o automóvel, “vamos esperar ver se o caminhão chega”. Em detrimento da expectativa, “esse caminhão nunca chegava na Raposa”, ao contrário, “o caminhão depois apagava a luz, nunca mais aparecia e nunca ninguém viu esse caminhão no prego no caminho da Raposa”. A constatação de que não houvera sinistro ou defeito mecânico impeditivos da finalização de uma viagem ganhava relevo, tendo em consideração serem muito conhecidos os caminhões que frequentemente circulavam em trajeto direcionado ao porto mencionado. Com efeito, se ocorresse algum problema com um dos veículos costumeiros, “em pouco tempo a gente ficava sabendo, de quem era o caminhão”, pois seus proprietários e/ou motoristas eram pessoas extremamente conhecidas por toda a região influenciada pelo porto da Raposa, como Brás Dominici, Guel Serra, Dilvan Santos, Chiquinho Soares, Quidinho Pinto, Jorge Figueiredo, Eriberto Costa, Zezi Pinheiro, além



de motoristas de Eugênio Furtado e de outros proprietários de automóveis como os residentes em São Vicente Ferrer<sup>564</sup>.

Ao rememorar as famílias residentes no povoado e porto da Raposa, Araújo relacionou um conjunto incompleto de moradores com imóveis situados na margem esquerda do igarapé e na parte central do porto ou no entorno mais imediato, assinalando como moradores dos mais antigos as famílias de Pedro Ribeiro e de Virgílio, depois moradores como Paulo Santos, Estevão Pinto, que morava próximo, em Teso Grande, Marciano Castelo Branco, Preto Martins, Dominginhos Martins, Rufino Maranhão, Tulengo, Berto Santos, Chico Ganha Muito, Rosalino, Benedito de Clara, Júlio Cutrim e seus irmãos, Laurindo Soares, Alteredo, a família Baiano (João, o pai, Manoel, Maria, Secundino), Mundico e Zé Maria Pirão, entre outros. Na margem oposta do igarapé, imediatamente em frente ao porto, estavam edificadas as residências de Raimundo Costa, o Baralhada, e de seu irmão Constantino Costa, o Quinho. Ambos praticavam atividades subsidiárias às necessidades do porto. O primeiro tinha por responsabilidade a promoção do abastecimento de víveres de determinadas embarcações, por força de contratos informais estabelecidos com os respectivos proprietários; o segundo, mantinha em torno de sua moradia um curral e um amplo chiqueiro os quais abrigavam bovinos e suínos em trânsito pelo porto em direção, principalmente, a São Luís<sup>565</sup>.



*Figura 13 – Porto da Raposa – Casa de Marciano Castelo Branco, barco ancorado e toras de mangue - Filme Nova Estrela*

<sup>564</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>565</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Essas pessoas viviam literalmente em torno do porto. Isto é, engendravam a sobrevivência familiar exercitando as mais distintas atividades acionadas pelo porto em movimento. Esse era um enredo eficiente para a tessitura da “história de Raposa, era a vida de Raposa”. Eram pessoas como essas que proporcionavam vida ativa às embarcações em operação naquele porto. A maioria dos membros dessas famílias estava ligada a atividades portuárias e náuticas, ora “trabalhavam no porto”, ora faziam “o trabalho das lanchas e dos barcos”, pois “quem carregava as cargas era esse pessoal”, como, por exemplo, vários membros da família Pinto, entre eles, “Osvaldo, Paulo e Zequinha de Estevão”, além de muitos outros sujeitos que compunham a força de trabalho responsável pela atividade de “estiva”. Como se diz, “era esse pessoal quem fazia a estiva da lancha da Raposa”. Moradores como Rufino Maranhão era daqueles que “trabalhava embarcado, inclusive eu trabalhei com ele embarcado na lancha Maria do Rosário, e passou por tudo que foi serviço nas lanchas e barcos”. Da mesma forma se alinhava “Tulengo, que também era a mesma coisa, era pau prá toda obra” na execução de atividades portuárias ou náuticas. Como eles, muitos outros trabalhadores animavam a labuta cotidiana nas embarcações e no porto, desempenhando atividades típicas naquele universo laboral. Por outras palavras, o porto em movimento proporcionava a que esses trabalhadores desenvolvessem alguma ou algumas das atividades engendradas naquele ambiente, de modo que, quase “sempre, esse pessoal tinha atividade prá dar conta, pra se ocupar. Eles não eram empregados, mas sempre tinha atividade para fazer a sua receita, para manter suas famílias”. Então, como fica demonstrado, o porto acabava por ativar o ambiente socioeconômico regional, sem, contudo, absorver essa mão de obra em tempo integral, nos demais dias da semana, que não fossem terça feira e sábado. Dessa maneira, esses homens podiam se ocupar de outras atividades, “quando não estavam fazendo esse trabalho ali no porto”. Por conseguinte, em geral, não ficavam de todo desocupados, podendo estar “ou pescando, ou tirando caranguejo, ou tirando lenha e achas de manguê, pra vender”<sup>566</sup>.

Tal como pressupõe Araújo, o porto da Raposa deve ser considerado como um elo exponencial por meio do qual eram geradas condições para o fortalecimento regional, “por que eu digo que São João Batista dependeu muito da Raposa, por dois aspectos: saída e chegada da produção que era gerada em toda essa região de São João Batista, incluindo, aí, a dos outros municípios vizinhos”. No contexto regional, a excelência desse

---

<sup>566</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

porto era substantivada pelo fato de que a maioria da produção agrícola, “obrigatoriamente, vinha para a Raposa, para embarcar, ou de caminhão, no verão, ou de canoa, no inverno”. A importância de Raposa também ganhava relevo quando entravam em trânsito “as mercadorias que iam de São Luís” para destinos situados em áreas influenciadas por esse porto. Era por meio desse lugar privilegiado que as novidades, em forma de produtos manufaturados, ingressavam em vastas áreas da hinterlândia do entorno. Como não poderia ser diferente, “os gêneros que iam de São Luís para a Raposa” eram produzidos em diversas plantas industriais, projetados que eram para o atendimento das mais diversas necessidades de populações que viessem a ser atingidas e enredadas por eles. De modo que, “ia de tudo, de um tudo” para a região, por que, dessa qualidade de produtos, ela “não tinha nada, não produzia nada”, pelo simples fato de nela não existirem unidades industriais semelhantes. Por conseguinte, em sua atividade cotidiana, por meio de lanchas e de barcos, o porto da Raposa testemunhava a passagem de produtos de várias naturezas: “era o querosene, era o açúcar, era um café, era tudo, tudo” o que era possível importar, que “ia por Raposa, para daí ser distribuído para São João Batista, para os outros povoados, para outros municípios mais de perto”<sup>567</sup>.

A ambiência do porto da Raposa, em dias de movimento, como terça feira e sábado, ganhava um colorido diferenciado em relação às demais ocorrências portuárias regionais, devido ao fato de a presença das lanchas tonificarem e ampliarem as relações ali travadas, dado que essas embarcações permaneciam por, no mínimo, 12 horas ancoradas, aguardando a maré plena, para a viagem de retorno, tempo em que atividades, relacionamentos e sociabilidades de toda sorte eram desempenhados por trabalhadores e transeuntes os mais distintos. Ao intentar uma configuração do porto da Raposa, em dia ordinário de movimento, Araújo adotou um procedimento “comparativo com o terminal do Cujupe”, onde, como lhe parece, estão contidos vários indicadores de um ambiente de “feira, ali no Cujupe”, quando ele averiguou “aquela coisa de cada chegada e de saída de ferry boat”, isto é, a algaravia de vozes e de movimentos praticados pelos usuários naquele terminal. Desde os primeiros tempos de operação, no porto da Raposa ocorria uma movimentação semelhante, que, “guardando as devidas proporções, seria mais ou menos assim”. Entretanto, esse entrevistado registra que, a “Raposa tem outro jeito, era mais importante, porque eram famílias que morava ali, não era só comerciante, era famílias que morava ali”, adicionalmente ainda consigna outra faceta do porto joanino,

---

<sup>567</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

consistente no fato de “que famílias iam de São João Batista para Raposa, para olhar o movimento”. Com efeito, em muitos casos, existiam familiares que “às vezes nem iam embarcar, nem esperar ninguém, nem iam levar mercadoria, mas iam pra lá, pras quitanda de lá, pro bar de Dominginhos, pra ficar ali tomando uma cervejinha, conversando, trocando ideia”. Então, o quadro comparativo traçado entre o Cajupe e a Raposa foi fundamentado na constituição de uma rede de sociabilidades mais profundas, mais consistentes, mais de raiz, possível de ser identificada em Raposa, as quais não se solidificavam no Cajupe, pois as possibilidades de interação nesse espaço eram mais tênues, visto que muito raramente ocorria o deslocamento de famílias como a finalidade exclusiva de fruição do lugar. Em suma, enquanto na Raposa circulavam famílias em busca de lazer e passageiros ordinários, no Cajupe, o público em trânsito era volátil, composto especialmente por passageiros<sup>568</sup>.

Então, o exíguo ambiente em que ocorriam as demandas ordinárias do porto da Raposa oferecia oportunidades para o desenvolvimento de largas possibilidades de concretização de relacionamentos de toda sorte. Nesse sentido, era comum circularem naquele espaço, sem maiores aparatos formais, agentes políticos diversos, como vereadores, prefeitos, deputados, entre outros, alguns dos quais acabavam por se transformar em habituais frequentadores. Um exemplo dessa premissa era “o deputado Zé Dominici, que frequentava sempre”, como também “vereadores que iam pra ali conversar, trocar ideia, fazer politicagem, politiquice e política, também”. Em outras palavras, tais frequentadores contumazes aproveitavam a oportunidade de reunião, forçada pelo intervalo de espera da maré seguinte, para realizarem prosélitos políticos e aprofundarem outros tipos de laços de coesão social. Por essas circunstâncias, o porto da Raposa se transformava num espaço de “concentração de ideias, de pensamentos, de uma forma muito mais importante do que hoje, porque essa época era tudo mais simples”. Provavelmente por isso, “as pessoas que iam prá ali, terminavam se familiarizando, era como se todo mundo ali fosse uma só família”, de tal maneira que, descontadas eventuais oportunidades de situações conflituosas, que culminavam em brigas de fato, em agressões físicas, “ali, todo mundo se conhecia, todo mundo se abraçava, todo mundo conversava, todo mundo trocava ideia, num relacionamento amigável”<sup>569</sup>.

Para Araújo, a movimentação que ocorria em dias regulares de embarque e de desembarque alcançava dimensões superlativas, consistentes naquela “quantidade de

---

<sup>568</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>569</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

canoas chegando, cheias de carga”. Sem embargo, nessas embarcações “vinha farinha, arroz, babaçu, bode, galinha, pato, cabrito, carneiro” e passageiros adremente acomodados por sobre esses bens. Enfim, “tudo vinha nessas canoas e embarcava nessas lanchas”. Ao chegar à Raposa, os vareiros condutores de tais canoas encerravam uma viagem cuja duração variava conforme o lugar de origem. Entrementes, ao longo dessas longas e entediantes viagens, cumpridas em minúsculo e desconfortante espaço, era possível que se iniciassem e/ou se concretizassem relacionamentos duradouros. Esse foi o caso da primeira oportunidade de conversação entre Américo Araújo e a passageira de uma dessas canoas e depois da lancha, que mais tarde evoluiu para namoro e casamento. O primeiro encontro ocorreu quando “a minha esposa”, terminou a viagem se deslocando de seu povoado natal até o porto da Raposa, “vindo numa canoa coberta de palha”, utilizada para proteção dos passageiros. Então, “eu a conheci na lancha” Maria do Rosário, quando ela utilizou essa embarcação como passageira, para seguir em direção à capital estadual. Dessa maneira, quando a canoa ancorou na lancha, como era de costume, “eu fui recebê-la, para embarcar da canoa para lancha e dali nasceu um namoro, depois de muito tempo, esse namoro terminou em casamento”<sup>570</sup>. Isto é, em que pese as debilidades superlativas constatáveis em cada uma dessas embarcações, as viagens por elas proporcionadas ofereciam oportunidades para serem travadas sociabilidades fortificadoras de relações duradouras de toda sorte.

Para além de passageiros e das chamadas cargas mortas (arroz, farinha, babaçu, frutas e outras) transportadas por meio do porto da Raposa, existiam oportunidades em que “as lanchas vinham cheinhas de gado”<sup>571</sup>, principalmente bovinos, suínos, caprinos e galináceos, assim como, também, em certa época, ofídios, como cascavéis e jararacas (rabo seco). O transporte de gado bovino nessas embarcações era aquele que dominava em relação aos demais, mas não se verificava em todas as viagens ordinárias, pois a demanda primária era aquela que se estabelecia com a concorrência de passageiros e de cargas, geralmente havidos no porto em quantitativos suficientes para ocupação da tonelagem normal de cada lancha. Ao contrário, em virtude da delicadeza da carga, carente de cuidados especiais durante as viagens, e da preocupação constante dos passageiros principalmente com questões de segurança, o transporte de suínos, de caprinos, de galináceos e de ofídios ocupava ponderáveis espaços nas lanchas, principalmente alguns dos lugares situados mais à proa, onde era um pouco mais reduzida

---

<sup>570</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>571</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

a movimentação de passageiros. O transporte destes últimos animais obedecia a métodos próprios para cada caso. Os suínos eram depositados diretamente de costelas sobre o convés<sup>572</sup> da embarcação, posto que antes foram manietados pelos pés por cordas devidamente ajustadas, para evitar fugas eventuais durante a viagem. Já os caprinos seguiam em pé, amarrados em suportes laterais normais da embarcação ou em estrutura de cerca construída para essa finalidade. Os galináceos eram conduzidos dentro de grandes cofos feitos para comportar um ponderável número de animais, em torno de 20 cabeças. Tais peças de armazenamento eram projetadas de modo a proporcionar algum espaço para permitir a movimentação desses animais, mínima que fosse. Esses cofos eram confeccionados por especialistas e armados por arcos de alguma planta de caule vergável, para conferir-lhes ergonomia interna de canal; eram vedados na parte superior por alguma estrutura tecida com cipós mais finos, fibras de embira, restos de antigas tarrafas e raramente, a esse tempo, de alguma substância à base de plásticos. Tal providência visava propiciar maiores possibilidades de ventilação para usufruto dos animais até seu destino final nas feiras de São Luís, principalmente.



*Figura 14 – Porto da Raposa - Arrumação de carga de suínos no convés da lancha - Filme Nova Estrela*

Quanto aos ofídios, esses eram transportados em caixas toscamente construídas com restos de madeiras frágeis rejeitadas em serrarias, para obras exigentes de maiores padrões de segurança. Em razão dessa circunstância, restava quase sempre a preocupação

---

<sup>572</sup> Convés: pavimento correspondente ao piso das embarcações, podem ser cobertos ou descobertos.

de parte substancial dos passageiros durante a viagem com a possibilidade de fuga desses animais peçonhentos. Em algumas dessas lanchas, o transporte de bovinos geralmente não ocorria nos dias ordinários de viagens da linha São Luís/Raposa (terças feiras e sábados), de tal sorte que, em muitas oportunidades, as quintas feiras passaram a ser uma opção para o transporte quase que exclusivo desses animais. Assim, as lanchas contratadas para a realização de fretamento quase específico para a condução de bovinos eram ataviadas com cercas envolvendo toda a lateral e alguns espaços centrais do convés inferior. Por conseguinte, os bovinos poderiam viajar soltos nessa parte da lancha. O piso do espaço de circulação de tais animais constava de um tapete feito à base de areia ou de pó de serragens obtidos em serrarias, cuja função também visava diminuir as situações de escorregamentos e catalisar a urina e as fezes produzidas pelos exemplares de bovinos transportados<sup>573</sup>.

Particularmente, a atividade de exportação de bovinos para São Luís, às quintas feiras ou eventualmente às terças e sábados, produzia oportunidades para a reunião de muitos criadores ou de comerciantes desses animais. Nessas ocasiões, esses ganadeiros aproveitavam para exercitar seus sentimentos de amizade, de companheirismo e de expansões de alma, como, por exemplo, a veia satírica, humorística. Neste último aspecto, entre muitos sujeitos atuantes em outras ocupações conectadas como o porto da Raposa, se destacavam criadores como “Santinho Gomes, Artur Gomes e Antônio Gomes”, que frequentemente se reuniam no porto da Raposa quando “vinham trazer gado” ou como passageiros eventuais. Em momentos assim, essas figuras, como inúmeros outros pares, “deitavam e rolavam, fazia a maior loucura ali na Raposa, assim de brincadeira, não é nada de maldade”, isto é, acabavam envolvidos em muitas situações de folgança, que animavam boa parte daqueles ali em trânsito, provocando muitos risos momentâneos, mas também de coesão grupal, que quem tinha aquele porto como elo de vivências. Como esses, inumeráveis eram os sujeitos que desfilavam pela Raposa em busca de seus objetivos em outras paragens estaduais ou mesmo por outras partes do Brasil ou fora dele. Então, em dado dia de viagem, em que essas pessoas buscavam alternativas para realizar alguma atividade no intervalo de tempo de cerca de 12 horas em que as lanchas permaneciam ancoradas, aguardando a vigência da maré subsequente à chegada para dar início à partida, aproveitavam para se desempenharem conforme os papéis sociais que cumpriam, inclusive no delicado âmbito humorístico<sup>574</sup>.

---

<sup>573</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>574</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Como foi consignado em outro trecho, Américo Araújo defende que “a Raposa era, realmente, o foco de São João Batista, foi a origem do crescimento de São João Batista, da sede do município, exatamente” por enfeixar um conjunto de vantagens consistentes no fato de que “tanto distribuía os produtos como recebia os produtos que iam de São Luís para Baixada - São Vicente, São Bento, Bacurituba, São Vicente de Ferrer, Matinha”. Tais produtos primários e secundários circulavam pela Raposa: “eles tudo, iam produtos de São Luís, através das lanchas, saltava em Raposa, para ser distribuído por esses municípios e voltava” a produção regional por esse porto para o abastecimento de São Luís e de outros portos similares<sup>575</sup>.

Conforme crê Santos Jacinto, e reiteradamente foi mencionado, o aumento contínuo do volume de gêneros nativos e de pessoas com passagem quase que obrigatória pelo espaço urbano de São João Batista, principalmente durante a estação seca, foi responsável pelo crescimento objetivo desse povoado ao ponto de suas forças políticas reivindicarem e obterem a emancipação, após o vencimento de renhidas disputas entre grupos políticos locais, que se enfrentavam desde a sede municipal em São Vicente Ferrer. Em virtude desse cenário de agitação econômica, foi se formando um vigoroso segmento comercial em São João Batista, sustentado pela importância adquirida ao longo do tempo pela concentração das atividades de circulação de bens pelo porto da Raposa<sup>576</sup>.

Com efeito, quando o porto da Raposa passou a experimentar um fluxo de funcionamento constante e crescente, principalmente a partir da década de 1940, e se transformou em referência portuária ponderável na região, embora assentado em padrões infraestruturais elementares, foi possível a produção de níveis de articulação cada vez mais efetivos com distantes localidades incrustadas em zonas produtivas de exploração agrícola tradicional. A circulação das riquezas originárias dessas zonas com destino ao porto joanino proporcionou que o desenvolvimento econômico auferido fosse direcionado para a povoação São João Batista, então um povoado de São Vicente Ferrer. A elevação progressiva dos níveis de relacionamento do porto com essa povoação e com as zonas de produção agrícola situadas em território vicentino foi eficiente para que, durante a década de 1950, fosse possível a articulação de movimentos políticos coordenados por representantes joaninos com o objetivo de produzir a emancipação de São João Batista. Num primeiro momento, em 1954, a emancipação foi comemorada por um grupo, em contrapartida os agrupamentos adversários recorreram a instâncias

---

<sup>575</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>576</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.



superiores e sustaram o processo. Mais tarde, esse último grupo conseguiu efetivar o processo definitivo de emancipação municipal em 1958. Então, o município de São João Batista passou a atuar como uma realidade jurídico-política autônoma. Não há como não creditar a importância do crescimento do porto da Raposa no concerto viário regional para que a povoação de São João Batista viesse a alcançar os foros de autonomia pelos quais pugnavam grupos políticos originários da área de influência dessa localidade, atuantes a partir de instâncias possíveis de inserção na sede municipal em São Vicente Ferrer<sup>577</sup>.

De acordo com a avaliação de Santos Jacinto, a criação do município de São João Batista, e a elevação do povoado de mesmo nome à condição de cidade, em 1958, em grande medida, foi tributária do progressivo crescimento experimentado por aquela povoação, desde quando o porto da Raposa passou a ser uma realidade tangível naquela seção meridional da baía de São Marcos. Isto é, a partir do momento em que esse porto, situado a 9 km de São João Batista, sobrepuiu, em movimentação de cargas e de passageiros, os portos com menor fluxo de partidas e chegadas de embarcações, situados naquelas áreas estuarinas do rio Mearim, e portos de grande porte, como São Luís, para onde convergia a quase totalidade dos itinerários das viagens realizadas. Esse informante aduz que os indicadores de crescimento de São João Batista ficavam cada dia mais destacados em virtude de “a produção da área passar aqui pelo porto da Raposa”. Em outras palavras, nessa conjuntura, era visível o aumento dos quantitativos de gêneros locais em demanda para mercados maiores, “porque, aí, vieram os produtos de São Vicente Ferrer, Matinha e essa região toda” em volta, que atingia alguns territórios também de Viana, de São Bento e de áreas situadas em distantes rincões do oeste maranhense, nos vales altos a montante dos rios Pericumã, Turiaçu e afluentes<sup>578</sup>.

Como fica antevisto, essa expressiva região, que jazia deficitária de interligações facilitadoras da dinamização de diversos modais na área de transporte ganhou outras possibilidades de engrenar novos rumos direcionados a mundos mais amplos, distintos e distantes, utilizando “o porto mais próximo, que era a Raposa”. Apesar das dificuldades e de outras agruras vivenciadas para vencer longos trajetos efetuados em trânsito a pé, em meios de transporte tradicionais (como animais e carros de bois) e em automóveis (desde que começaram a percorrer essas paragens), foram sendo estabelecidas inúmeras vias de comunicação com essa hinterlândia, enredando uma miríade de rotas, literalmente mais breves, enfeixadas num primeiro nó, posto que “tudo passava em São João Batista”,

---

<sup>577</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>578</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

sulcando o piso arenoso da rua principal do espaço urbano joanino e seguindo em direção ao porto da Raposa, o segundo e portentoso nó. Essa circunstância teria concorrido preponderantemente para a reordenação jurídico-política que ocorreu na região com a criação do município. A movimentação, que passava obrigatoriamente pela urbe joanina, ganhava novos ânimos semanais em virtude da passagem recorrente e de eventuais pousios (para negócios, descansos ou outras necessidades) de transeuntes, de comboios e de automóveis. Logo, como pensa Santos Jacinto, foi “por isso que a cidade cresceu e melhorou e passou para ser uma cidade”<sup>579</sup>.

Outro dos fluxos convergentes de pessoas e de cargas, cujo vetor era o porto da Raposa, se realizava por intermédio do igarapé do Moitinho, vaso líquido de conexão com a Baixa do Capão e povoados incrustados em enseadas adjacentes. Esse igarapé pontificava como uma importante via de articulação da hinterlândia oriental joanina e vicentina e meridional cajapioense. Com efeito, ao menos nos tempos das cheias, essa via líquida permitia o trânsito regular de canoas originárias de um rosário de povoados situados na orla dos campos, como Aningas, Candonga, Capim Açú, Cazumba, Enseada dos Bezerras, Ponta da Capoeira entre outros. Parte dessa movimentação de canoas era proveniente de áreas territoriais de Cajapió e de São Vicente Ferrer, que tinham por referência a Baixa do Capão.

Em verdade, tal igarapé, logo abaixo do povoado Pau Seco, desaguava “no igarapé que vinha da sede [de São João Batista], da Beira”. Este era um igarapé “que era reto”, da Beira até a confluência com o igarapé do Moitinho. Com efeito, a trajetória descrita por esse caminho d’água era retilínea até receber as águas oriundas da Baixa do Capão e do entorno campesino. A configuração desse trajeto ordinário do igarapé da “Beira” decorria do fato de esse trecho ter sido construído em decorrência da escavação de uma vala, a partir da década de 1920. Essa vala aprofundou o quanto possível o leito do igarapé primário que divagava por aquela área, após a confluência, no porto da Beira, de duas ocorrências hidrográficas: o igarapé de São João, isto é, aquele “igarapé que vinha do lado de Chiquitinho” [Francisco Ferreira Figueiredo], de São Benedito, e “o igarapé das Flores, que passava na frente de Lenço” [Sebastiana Sousa Assunção], o imóvel situado mais a leste da urbe joanina. Tais afluentes demarcavam os pontos de terra firme constituintes e adjacentes aos campos orientais fronteiriços à sede municipal joanina. Era na margem, na beira do território em que ocorria a confluência dos pequenos cursos

---

<sup>579</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

d'água acima denominados que estava situado o porto da Beira, como era denominado “o porto de São João”. Essa espacialidade era o lugar de conexão de significativas parcelas de tudo o que, no inverno, “vinha de canoa da Raposa para lá, até lá [São João Batista]”. Nos dias de terça feira e de sábado ocorria uma intensa circulação de passageiros e de mercadorias por aquela minúscula, inadequada, mas movimentada estrutura portuária. Com o formato de um funil, o ambiente “ficava cheinho ali na frente”, considerando que o passageiro “descia ali”, onde ordinariamente já “tinha gente também esperando”. Tal movimento no porto atraía a afluência de expressivo conjunto de vendedores de gêneros os mais diversos, especialmente os de natureza alimentar, como “bolo de tapioca com café, cocada, laranja e outros”. Todavia, aquela pequena faixa terreno utilizada como referência portuária também se prestava para que fossem efetuadas negociações com produtos de maior impacto na economia regional, como “farinha, arroz, coco babaçu e tucum, além de galinha, pato, porcos”, por exemplo<sup>580</sup>. Ali, também, pululavam negociantes ambulantes à cata de oportunidades de negócios vantajosos que ampliassem suas margens de lucratividade.

Rememorando os tempos mais recuados a respeito dos pontos de conexão da região em que morava com o mundo exterior, Lindoso teceu considerações acerca da existência estratégica do porto do Ambude. Esse era um dos portos que promoviam a interligação fluviomarítima com o vasto território constituinte, ao tempo, de municípios como São Vicente Ferrer, Cajapió, São Bento, Matinha e Viana. A proeminência dessa posição do porto do Ambude foi ativa desde tempos imperiais, nem sempre com a regularidade que carecia, pois que dependente dos contratos de prestação de serviço fluvial que o poder público estabelecia com empresas do ramo. O Ambude era um ancoradouro situado imediatamente após a foz e na margem esquerda do igarapé da Raposa. A localização a montante junto ao litoral permitia ao porto do Ambude relativa independência do fluxo das marés, o que facilitava as chegadas e partidas de embarcações a qualquer tempo, diferente do porto da Raposa, onde as embarcações aproveitavam o maior nível das marés para iniciarem ou finalizarem as viagens que cumpriam. Assim, a esse porto se somavam a inúmeros similares que humanizavam as conexões com as áreas mais meridionais da baía de São Marcos<sup>581</sup>.

Considerando o porto do Ambude e seguindo em direção à área meridional da baía de São Marcos, próxima à foz do rio Mearim, também existiam e operavam com

---

<sup>580</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>581</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

maior ou menor fluxo de cargas e passageiros os portos internos a caminhos de água como Janduaba, Carnaubeirinha, Encruzo, Ponta do Capim, Igarapé da Baixa Grande, Coivaras, e outros situados à margem da baía, “na beira da costa”, como Porto Velho, onde “a lancha chegava, só tinha uma casinha para os passageiros que levavam criação, porco, gado, embarcava e dali mesmo a lancha voltava”<sup>582</sup>.

Realizar as conexões do porto do Ambude com os povoados e sedes municipais por ele cobertos se constituía uma jornada inglória. Antes de tudo, a sazonalidade imperante de cheias e secas ditava o ritmo dos fluxos possíveis de ligação do porto com os destinos finais. Em tempos de secas, para seguir do Ambude em cumprimento dos roteiros necessários para alcançar os lugares vizinhos, os transeuntes não desfrutavam de estradas, mas de caminhos sulcados na devassidão dos campos e no intrincado dos matos. Por essas direções, “nesse tempo” que ainda “não tinha carro” [automóvel] transitavam os passageiros e profissionais em carros de boi, cavalos e a pé. Em outros termos, “da beira da costa”, onde estava situado o porto do Ambude, o trânsito se dirigia para pontos importantes como a ponta de São João, por um roteiro que passava por povoados campestres, como Teso Grande, Morros e Ilha Grande, e para São Vicente Ferrer, passando por povoados situados a leste da sede vicentina, nas beiras de campo<sup>583</sup>.

Em tempos de cheias, o fluxo seguia fundamentalmente pelo leito do igarapé da Raposa, aproveitando a trajetória da calha desse vaso aquático que se prolongava tanto em direção à ponta de São João quanto sulcava os campos gerais que vascularizavam (e ainda vascularizam) grande parte do território dos municípios de Cajapió, Matinha, São Bento, São Vicente Ferrer e Viana. Nessa estação, dominada por intensa precipitação atmosférica, que inundava as terras baixas, para além das beiras de mato, o meio de transporte usual eram pequenas e tradicionais embarcações denominadas canoas, de calados diversos, que singravam tais campos, as quais podiam alcançar capacidade para suportar o peso de até uma tonelada e meia e transportar, adrede, pessoas, animais e outras cargas.

Quando o porto do Ambude funcionava com a regularidade que podia ter, ainda não existia a Raposa enquanto realidade portuária importante para realizar conexões regulares e ativas com outras regiões maranhenses ou de fora do estado. Em verdade, o porto da Raposa não passava de um ponto à margem do igarapé do mesmo nome, utilizado, quase sempre, por pescadores, catadores de caranguejo, cortadores de manguê

---

<sup>582</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>583</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

e coletores de produtos silvestres oriundos dos manguezais. Esses profissionais cumpriam tais atividades em pequenas embarcações, as quais desenvolviam suas rotas de navegação geralmente em águas próximas ao litoral sul da baía de São Marcos, de Cajapió à foz do rio Mearim, e na ilha dos Caranguejos. Efetivamente, essas eram regiões dominadas por extensa cobertura vegetal, em que predominava o mangue, largamente explorado pelos habitantes das cercanias para comercialização com adquirentes vários como sitiantes, agricultores e criadores, para a confecção de cercas e currais, além de padeiros, oleiros e unidades industriais em São Luís, onde essa madeira era utilizada como combustível.

Com efeito, enquanto uma realidade portuária aberta para efetivar a conexão daquele ponto da Baixada Maranhense com o mundo exterior, o porto da Raposa “foi nascendo depois” do Ambude. Esse nascimento somente passou a ser efetivamente uma ocorrência tangível quando alguns proprietários de “barco, só barco” organizaram rotas tendo como marco de partida o povoado de Raposa, ponto situado no curso médio do igarapé da Raposa, num estirão mais ou menos longo e acomodado das correntes mais afoitas ocorrentes nas partes mais sinuosas desse vaso d’água. Esse lugar foi definido um ambiente postado entre dois dos afluentes do mencionado igarapé à margem esquerda: os pequenos igarapés de Laurindo e de Berto. Essa localidade foi firmando o nome de porto da Raposa à medida que crescia a fluência de barcos e de gabarras, que dali transitavam com destino a São Luís e a outros portos maranhenses e de outros estados próximos como Pará, Piauí e Ceará<sup>584</sup>.

Por esses tempos iniciais, o porto da Raposa não se constituía ainda como um lugar de embarque e desembarque utilizado por lanchas. Nas proximidades, essa modalidade de transporte por meio de lanchas era ofertada em linhas regulares para Cajapió e para o Ambude, bem como também para Viana, São Bento e outros portos estabelecidos nos vales dos rios Pindaré, Mearim e Grajaú. Esses portos recebiam barcos e lanchas, como o Porto Velho, que era um porto de passagem da rota em direção a Viana, este que era porto de destino. Cajapió também era outro porto importante da Baixada Maranhense. Esse ancoradouro apresentava uma especificidade: “a lancha encostava no porto, que é dentro da cidade”. Assim sendo, “a gente saltou da lancha, tá dentro da cidade, é o único porto da Baixada” que apresenta essa característica<sup>585</sup>.

Em tempos mais remotos, “a Raposa tinha ‘enes’ barcos, não tinha lancha na época, era só barco, barcos a vela”. Esse tipo de embarcação “demorava três, quatro, cinco

---

<sup>584</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>585</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

dias prá chegar a São Luís”. O porto da Raposa foi progressivamente se constituindo como “o porto mais tradicional” da região, à medida em que, simultaneamente, passou a receber barcos e lanchas<sup>586</sup>.

Enfim, nessa área, os portos de Cajapió e do Ambude “eram os portos mais importantes”, bem como o “Porto Velho, que fica perto de Coivaras, em Viana”. Lindoso registrou que, como morador de Coroatá, na área dos campos inundáveis, povoado relativamente próximo, conhecia bem esse lugar de conexão marinha: “eu fui muitas vezes de barco pelo Porto Velho, que ficava na beira da costa”. Ademais, consignou a beleza de viagens pelo mar em torno do porto em tela: “coisa mais linda vendo aquela brisa do mar quebrando na costa”. Porto Velho era um porto de destino para muitos barcos que demandavam passageiros e cargas de povoados mais ou menos circundantes; era também porto de passagem para as lanchas que seguiam para Viana: “a lancha que subia o rio, passava para Viana, encostava no Porto Velho”<sup>587</sup>.

Quanto ao crescimento do porto da Raposa, ele já era uma realidade significativa por volta dos anos 1940, de modo que nos anos 1950, a Raposa “foi crescendo aos poucos, foi crescendo, crescendo, ficou tipo uma cidade; a Raposa era forte”. Se num primeiro momento esse porto era utilizado fundamentalmente por barcos, seguiu-se o trânsito fluviomarítimo cada vez mais intenso, conjugando a exploração comercial de barcos e de lanchas<sup>588</sup>.

Dessa maneira, o porto da Raposa foi se constituindo como uma referência articuladora de considerável área territorial constituinte dos municípios de Viana, Matinha, São Vicente Ferrer, São João Batista, Cajapió e São Bento, principalmente com São Luís, mas também com outros pontos estaduais ou de fora do Maranhão, mediante um fluxo de movimento de ida e volta de embarcações, no caso das lanchas, realizado ordinariamente nos dias de terça feira e de sábado, movimento esse que também podia ser praticado, sem maior constância, nos dias de quinta feira. A dinâmica mencionada permitiu que esse porto adquirisse um conceito diferenciado dos demais, isto é, aqueles que também participavam dessa articulação regional com outras partes do Maranhão e de fora do estado. Com efeito, “a Raposa era um movimento que parecia uma cidade; era um movimento louco”. Essa posição do porto ensejava oportunidade para que se desenvolvessem diversos nichos profissionais, os quais concorriam para dar e garantir

---

<sup>586</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>587</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>588</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

movimento e consistência a essa referência importante para as conexões regionais. A Raposa era um lugar que “vendia muito, de um tudo”, nos dias de terça feira e de sábado (e eventualmente quinta feira)<sup>589</sup>.

Quando se reportou acerca do porto do Ambude, Lindoso asseverou que esse ancoradouro estava situado bem próximo à foz do igarapé da Raposa, à margem esquerda. Para a localização desse porto “era uns 50 metros da boca da costa, a gente chegava no Ambude, do lado direito de quem entrava”. Essa posição do porto do Ambude permitia ser ele um ponto de atracação das embarcações que, desde tempos remotos do século XIX, concretizavam a operação das rotas em demanda aos vales do rio Mearim e seus afluentes<sup>590</sup>.

Uma vez em terra firme, no Ambude, aos viajantes competia vencer as grandes distâncias e as agruras naturais dos caminhos utilizados para alcançar os destinos de cada qual. Tais caminhos ziguezagueavam pelo ermo dos campos, aproveitando a passagem por um ou outro teso, suplantando esta ou aquela parte do campo mais inundada, até alcançar áreas de terra firme e assim iniciar o trânsito por caminhos de mato mais ou menos seguros e cômodos. Entrementes, por volta dos anos de 1940, o porto do Ambude foi sendo suplantado pela ativação progressiva e crescente do porto da Raposa. Este foi deixando de receber apenas igarités e barcos e passou a ser demandado também por lanchas motorizadas, as quais possibilitavam a circulação mais rápida de passageiros e de mercadorias.

Muito mais tarde, além da Raposa, o ancoradouro da Ponte também passou a ser uma referência portuária de menor porte, visto que provisório, utilizado principalmente em tempos de fartura de águas proporcionadas tanto pela estação das cheias quanto pela ocorrência das grandes marés ocorrentes nessa quadra sazonal. A irregularidade da presença de embarcações de maior calado nesse lugar era a constante. Esse era um ponto de conexão situado a meio caminho da viagem de Raposa em direção à sede de São João Batista e de acesso aos campos abertos que se comunicavam com parte de São João Batista, Matinha e Viana. Por um lado, a circulação de canoas em direção a São João alcançava o pequeno e precaríssimo porto da Beira, localizado em frente à sede municipal e conectado por meio de um canal escavado em linha reta, passando pela Ilha do Pau até alcançar, no igarapé do Moitinho, o fluxo de água vindo dos campos situados a nordeste da ponta de São João. Por outro lado, essa movimentação de canoas, passando pela área

---

<sup>589</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>590</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

do Pau Seco, acabava atingindo tanto as áreas próximas como os povoados de Enseada dos Bezerros, Cazumba, entre outros, como áreas bem mais adiante situadas nos municípios de São Vicente Ferrer e Cajapió, pelos campos que se somavam à bacia aquática da Baixa do Capão<sup>591</sup>.

O porto da Raposa foi um lugar de passagem, um lugar de trânsito, um ponto de encontro, um nó articulador. Em ritmo frenético para os padrões regionais, ao menos nos dias de terça feira e de sábado, quando era superlativa a frequência de chegadas e de partidas de lanchas e de barcos. Por essa referência portuária circulava um apreciável quantitativo de pessoas e de bens. Acompanhavam esses transeuntes muitas marcas e ideias, características e identitárias, evidentemente, dos mundos de procedência. Tal como observou Rosa Barros, “a Raposa era essa coisa, esse movimento grande”, que promovia a articulação de “gente e de coisas que vinha de tudo que é lugar”<sup>592</sup>.

Para essa informante, Pedro Ribeiro foi um dos habitantes pioneiros do porto da Raposa. Durante o tempo de permanência no povoado, Ribeiro produziu condições necessárias para a sobrevivência familiar, explorando ramos de atividade que o porto poderia permitir: “ele trabalhava” em lancha de pequeno porte, de sua propriedade, conduzindo passageiros e mercadorias; por outro lado, “ele tinha restaurante lá”, provavelmente um dos primeiros que lá movimentou esse ramo de atividade. Mais tarde, nos anos 1960, Ribeiro transferiu seu domicílio para São Luís, momento em que o imóvel residencial de sua propriedade foi adquirido por Bartolomeu [Berto] Santos, que seguiu explorando o restaurante, ao lado do gerenciamento de vários barcos de que era proprietário<sup>593</sup>.

No lapso de tempo apontado neste trabalho, o porto da Raposa dominava a cena portuária do entorno sul do Golfão Maranhense. Essa proeminência derivava do fato de que portos como os de Cajapió, de Porto Velho, de Coivaras, entre outros, que conectavam essa região, não chegavam a fazer frente à movimentação de cargas, em geral, e de passageiros alcançada pelo porto da Raposa. Tais portos eram “muito mais fracos”, ainda mais se levarmos em conta que “em Porto Velho, em Coivaras, que era na beira da costa, era o movimento mais de gado, porco e gente”. O montante de produtos como babaçu, arroz e farinha transportado por esses portos era muito menos volumoso que aquele escoado costumeiramente pela Raposa. Na grande maioria dos portos de

---

<sup>591</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>592</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>593</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.



menor porte, a movimentação era realizada em espaço temporal abreviado, conseqüente ao tempo destinado ao preparo da carga e da descarga das mercadorias em trânsito num dia qualquer de uma semana. Não tinha um calendário semanal definido como o que era obedecido ordinariamente no porto da Raposa, nos dias de terça feira e de sábado. Em verdade, essa atividade consistia na atracação das embarcações em tempo suficiente para o desembarque dos bens importados e o embarque dos produtos exportados. Nessas ocasiões, em portos como aqueles por último mencionados, o comportamento era: “chegou, embarcou, saiu”. Alguns desses ancoradouros recebiam esporadicamente uma lancha, semanalmente. Esse era um cenário portuário muito diferente daquele persistente no porto da Raposa, que requeria, no mínimo, o concurso de duas lanchas em dois dias de cada semana, às terças feiras e sábados, podendo, inclusive, tais naus realizarem viagens eventuais às quintas feiras. Em tempos de grande afluxo de cargas e de passageiros pelo porto da Raposa, a movimentação de embarcações necessárias para dar conta da demanda exigia tanto a presença de mais lanchas, até cinco, nos dias já mencionados, quanto de um número superlativo de barcos. Como asseverou Lindoso, para esse porto se dirigiam “enes [sic] barcos”, de grande ou de pequeno calado<sup>594</sup>. Essa requisição colocava em ação um considerável plantel de barcos de proprietários residentes em Raposa e em outros povoados de São João Batista. Existiam algumas embarcações, com atividade no porto da Raposa, que eram procedentes de outras realidades portuárias maranhenses, operando por contrato direto com alguns comerciantes ou alugados para a realização de operações pontuais<sup>595</sup>.

No início dos anos de 1960, quando a família de Rosa Barros foi residir pela primeira vez no porto da Raposa, a povoação ainda não contava com um número expressivo de unidades domiciliares. Com efeito, no que tange ao número de casas, ela informou que “tinha pouco, não era assim muita não, aí, depois que foi chegando mais”. A informante fez uma enumeração dos imóveis que compunham a povoação, a partir dos quais era dada sustentação humana ao porto, tomando por referência o Armazém do Estado, que ocupava uma posição centralizada naquele ambiente portuário de cerca de 100 metros de área de atracação de embarcações, de manejo de mercadorias e de circulação de pessoas, de animais e de automóveis (estes, na estação seca). Assim, pela margem esquerda, no sentido crescente do igarapé da Raposa, a sequência de casas era a seguinte: João Cância (depois Preto Martins e mais tarde Domingos Martins), Preto

---

<sup>594</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>595</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

Martins (restaurante), Virgílio (depois Manoel Baiano e Alteredo Santos), Berto Santos [igarapé de Berto], Francisco Ferreira (Chico Ganha Muito), Benedito de Clara e Rosalino, e ainda mais adiante, no sentido do povoado Ponte, identificavam-se as casas dos irmãos Raimundo e José Maria (Mundico e Zé Maria Pirão). Ainda na mesma margem, mas no sentido decrescente, situavam-se os imóveis de Marciano Castelo Branco, [igarapé do Laurindo], Laurindo Soares, Paulo Santos, os irmãos Júlio, Avenina, Tibúrcio, João e Petronílio Cutrim. E bem mais adiante, em direção à cidade de Cajapió, no povoado Teso Grande, constavam as residências dos irmãos Estevão, Paulo e Osvaldo Pinto, além daquelas de mais alguns poucos parentes. Na orla direita existiam apenas dois imóveis fronteiros à área principal do porto: as residências dos irmãos Raimundo Costa (Baralhada) e Constantino Costa (Quinho). Esses irmãos acabavam por cumprir funções importantes para o serviço do porto. Imediatamente após a zona portuária, no sentido definido pela estrada que faz a conexão com a sede municipal, estavam situadas outras unidades residenciais como as de Satiro Loreto, Rufino Maranhão, Zezinho, filho de Andica Santos, Maria Madeira (Maria Socó), Preto Martins, João Baiano, Zé Baiano e a professora Sidneia, Secundino Baiano, Beira Branca. Além dessas referências domiciliares, compunham ainda o povoado da Raposa o açude de Virgílio, um poço artesiano com caixa d'água implantado pela CAEMA, a escola pública, situados em área relativamente próxima do cenário portuário, além do açude do Barbado, distando a meio caminho entre o porto da Raposa e o povoado Morros<sup>596</sup>.

Próximo ao porto da Raposa, o porto do Janduaba, situado à margem de igarapé de mesmo nome, o qual quase foi utilizado para o atendimento de necessidades náuticas corriqueiras regionais demandadas por povoados joaninos situados nas proximidades do seu leito, como Corões, Carnaubal, Manguari e Beira da Baixa. Tais povoações, aliás, incrustadas em terrenos mais seguros, como os tesos, compõem uma área intermediária entre os campos gerais e as cortinas de mangue que antecedem a beira mar (a “beira da costa”), ou seja, o litoral do trecho sul da baía de São Marcos. Por esse porto operavam fundamentalmente barcos e igarités, além de uma lancha de propriedade da família Costa (Manoel e Bebê), denominada Fátima, que por lá singrara por algum tempo, desempenhando atividade não muito duradoura, posto que a quase totalidade da massa de bens e passageiros provenientes dessas paragens afluía para o porto da Raposa, onde era regular a circulação de lanchas e de barcos, o que proporcionava maior dinamicidade aos

---

<sup>596</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

deslocamentos de que necessitavam os usuários para atingirem a capital do estado, por exemplo. Beto Costa, filho de Bebê, seguiu a tradição familiar e perdurou por largo espaço temporal, até o fim da década de 1980, atuando na exploração do transporte de passageiros e de cargas em lanchas alugadas para a circulação no itinerário, no mais das vezes, entre São Luís e portos como os de Raposa e de Cajapió. Esse pequeno empresário da navegação fluviomarítima permaneceu prospectando oportunidades de transporte de passageiros e cargas muito tempo após o encerramento da fase áurea do porto da Raposa, assim como alguns dos seus pares que operavam a partir de Capim Açú, Coivaras e Beira da Baixa. Tais personagens travavam numa luta inglória, visando proporcionar algum movimento a esses portos, que resistiam à ampliação das possibilidades cada vez maiores de oferta de transportes terrestres<sup>597</sup>.

Quando esteve em pleno funcionamento, o porto da Beira era situado na parte frontal sul da ponta de São João. Esse era, por excelência, nos tempos de cheias, o ponto de conexão da sede municipal com o porto da Raposa. Inicialmente, essa ligação umbilical era feita por meio de uma vala escavada para essa finalidade, que se conectava como o igarapé do Moitinho. Com o volume líquido ampliado, esse igarapé depositava suas águas no leito do igarapé da Raposa, no povoado Ponte.

Da Beira à Raposa e vice-versa circulavam mercadorias e pessoas em trânsito para São Luís ou de volta. Em atuação ordinária, as canoas utilizadas regularmente nessa movimentação chegavam a transportar cargas equivalentes a um peso em torno de 1.300 quilos, o equivalente a 45 paneiros de farinha, tomando por base que o paneiro de 30 quilos era uma medida de capacidade corriqueira na região.

Uma vez transportados nessas canoas até a Beira, os passageiros com seus pertences, “cada um procurava seu jeito”, de modo que “quem ia prá longe, pegava o cavalo, boi e assim”. Quanto às mercadorias, o transporte mais comum, para o caso de entrega na própria cidade de São João Batista, “era na carroça”, pois nos tempos mais recuados, “os caminhão não tinha ainda”<sup>598</sup>.

A coleta e a conseqüente venda de caranguejo se constituía como uma atividade relativamente dinâmica o ano inteiro, mas que ganhava dimensão superlativa em tempos devotados à chamada Semana Santa. Com efeito, a preação de caranguejos, com o objetivo de atendimento da grande demanda ocasional, movimentava sobremaneira os dois principais portos joaninos: o da Raposa e o da Beira, na sede. Por ambos os portos

---

<sup>597</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>598</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

trilhavam veteranos coletores, interessados em reunir o maior número de caranguejos para fins de comercialização, e habitantes de áreas rurais mobilizados para a realização dessa atividade, de modo a satisfazer demandas familiares nesse período simbólico em que havia restrição ao consumo de carne vermelha. Um ponto de encontro desses coletores era o porto da Raposa, de onde partia quase a totalidade das embarcações mobilizadas para o transporte de catadores do crustáceo na ilha dos Caranguejos, quer em expedição coordenada pelo próprio proprietário da embarcação, quer formando grupos de pessoas que se cotizavam para satisfazer o aluguel de uma embarcação e se deslocarem à ilha para a consecução de seus objetivos. Efetuada a coleta pretendida, os “tiradores” de caranguejo retornavam à Raposa e de lá subiam em comboios pelo leito do igarapé de mesmo nome até o lugar Ponte, quando cada grupo ganhava direção distinta, seguindo a bifurcação do curso d’água: uns seguiam o curso líquido à direita, que se destinava ao porto da Beira, na sede municipal; outros, à esquerda, sulcavam as águas oriundas dos campos gerais em direção às inúmeras enseadas que conformavam as beiras de mato muito comuns no território de municípios como Viana, Matinha, São Vicente Ferrer e São João Batista<sup>599</sup>.

Geralmente, o produto da coleta que chegava ao porto da Beira era comercializado integralmente. Era prática ordinária a chegada de grandes contingentes de pessoas, procedentes dos mais variados centros de produção agrícolas espalhados pelos municípios circunvizinhos. Assim é que “o pessoal vinha do mato nos burros comprar caranguejo”, para tanto, ficavam a “esperar na Beira” as cargas procedentes da ilha, por longos períodos, que às vezes podia ultrapassar as “seis horas”. Provavelmente, essa defasagem de tempo de espera decorria do fato de os rurícolas chegarem cedo para efetuar outras compras na sede municipal ou por terem pouca intimidade com a regência das marés, em intervalos de 12 horas, e o tempo necessário para os coletores de crustáceos vencerem a correnteza do igarapé e chegarem à Beira<sup>600</sup>.

Ao longo do período de inverno, o porto da Beira era um lugar amplamente movimentado, principalmente nos dias de terças e quintas feiras, quando ocorria o fluxo normal das viagens das lanchas para o porto da Raposa, proporcionando a constituição de um diversificado conjunto de vendedores de todo tipo de produtos, literalmente uma feira intermitente. Todavia, em tempos de semana santa, o porto da Beira fervia, se transformava num ponderável formigueiro urbano, guardadas as devidas proporções populacionais. Como o movimento era superlativo, a área esplanada em torno do ponto

---

<sup>599</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>600</sup> Lindoso. D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

de carga e descarga das canoas ganhava um cenário inusitado para os parâmetros cotidianos, posto que “naquela época, tinha as barracas arrumadas lá”, para as quais acorriam pessoas das zonas urbana e rural com objetivos os mais distintos. Essa movimentação humana concorria para deixar o terreno em péssimas condições e conformava uma realidade destoante dos parâmetros urbanos desejáveis, posto que “na Beira atolava prá porra, quando chovia”<sup>601</sup>, e dificultava a movimentação de tantos quanto buscavam resolver suas necessidades naquele ponto importante para inúmeras conexões de que carecia a vida joanina.

Como foi mencionado, para ali acorriam pessoas de lugares os mais distintos da hinterlândia ocidental circunvizinha, movimentando o comércio joanino, tanto para compra quanto para venda. Com efeito, esses produtores aproveitavam a oportunidade e “vinha dos centros, trazia milho, arroz, farinha, babaçu”, para venda em São João Batista, se deslocando a seguir para o porto da Beira, onde adquiriam as dúzias de caranguejos de que careciam para dar conta de demandas familiares e, às vezes, comunitárias. Desse modo, era notória a presença desses sujeitos no comércio local e na Beira, de onde, após a aquisição do produto, “enchia os cofo, botava as carga e passava com os burros lotado prá ir pro centro”<sup>602</sup>.

Além da compra de caranguejos, tais rurícolas adquiriam os mais diversos produtos manufaturados de que dispunham para venda os comerciantes joaninos, os quais geralmente não eram encontrados em quantidade e preço adequados nos pontos comerciais mais avançados no interior, como as famosas quitandas. Tendo em consideração a excepcional movimentação de clientes, os proprietários dos “comércios se organizavam” para realizar o máximo de vendas. Dessa maneira, “naquela época, o pessoal [isto é, os comerciantes], antes dos dias” de ampla movimentação, “começava a fazer o embrulho das coisas” nas quantidades costumeiras de venda, para os auxiliares de balcão atuarem com a agilidade possível conforme requeria o correto aviamento dos fregueses. Essa providência era estratégica, pois como eram muitos demandantes por mercadorias num mesmo momento, não restava muito tempo para os balconistas pesarem ou medirem produtos durante o atendimento. Com efeito, “por que nesse tempo era tudo no embrulho”, isto é, as mercadorias deveriam ser previamente embrulhadas para propiciar a condução segura pelo adquirente. Então, nessas circunstâncias, como o “o movimento era grande”, os comerciantes deveriam se antecipar e “deixar tudo

---

<sup>601</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>602</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

embrulhado, tinha que pesar arroz, açúcar”<sup>603</sup> e muitas outras mercadorias usuais nesse processo mercantil.

## **2.2. Marítimas naves: barcos, lanchas, igarités, canoas e outros**

Em tempos mais remotos, em relação ao marco temporal adotado neste trabalho, o porto do Ambude era o ponto articulador do trânsito entre São Luís e outros destinos e a hinterlândia vicentina. Dito por outras palavras, o Ambude era a ocorrência portuária que permitia a possibilidade de conexão mais dinâmica de outras localidades com o território de São Vicente Ferrer e entorno, mediato e imediato. Então, “antes de ter a Raposa”, isto é, de o porto da Raposa se transformar numa referência portuária naquelas cercanias, “tinha era o Ambude”, porto esse que estava localizado “quase na beira da costa”, à margem esquerda do igarapé da Raposa, bem próximo à foz dessa via líquida. Desde tempos bem recuados, vapores de companhias de navegação contratadas faziam linhas regulares para o porto do Ambude. Inclusive, por larga temporalidade, cumprindo a mesma rota, “as lanchas só vinham até lá”. A esse tempo, o porto da Raposa ainda não se constituía propriamente como um ancoradouro que permitisse um traquejo operacional mais estruturado de modo a sustentar maiores volumes de movimentação de passageiros e de cargas para os destinos recorrentemente mencionados. Tratava-se, ainda, de uma ocorrência portuária que servia de abrigo e base de operações para pescadores, lenhadores e catadores de caranguejo residentes ou não naquele povoado, contudo, progressivamente ia sendo arranjado e ganhando forma, num espaço de mais ou menos 100 metros, pendurado à margem esquerda do igarapé de mesmo nome. Somente por volta da metade dos anos de 1940, o porto da Raposa foi se afirmando como um ancoradouro de importância superlativa, incrustado naqueles confins imediatamente próximo à costa meridional do Golfão Maranhense. Antes desse marco temporal, “na Raposa não vinha lancha, só vinha barco, só vinham os barcos”, isto é, embarcações a vela dominavam o trânsito para aquele incipiente porto. A seguir, embarcações movidas a motor, como lanchas, “começaram a chegar até na Raposa”<sup>604</sup>.

Para parcela significativa de joaninos conhecedores das atividades do porto da Raposa, é notória a percepção de que João Câncio Barros Assunção foi um dos pioneiros

---

<sup>603</sup> Serra, M. F. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 12 de fevereiro de 2023.

<sup>604</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

naquela ambiência portuária, como empresário do ramo de transporte marítimo. Teria sido ele “quem veio primeiro” e se instalou comercialmente no porto; foi aquele “que botou um ponto de barco, de barco dele” na Raposa, isto é, preparou uma base operacional particular, com casa destinada a abrigar seus marinheiros e armazenar parte das mercadorias preparadas para o transporte. Outros proprietários de barcos foram se instalando com organização semelhante, geralmente com casa de residência: “e aí foi criando, aí todo mundo foi botando ali para carregar, também”, os produtos que passaram a circular por esse porto. A definição dos proprietários por esse lugar, para servir como base de operação de seus barcos a vela e a importância sempre crescente que o porto ganhava em decorrência da intensificação de chegadas e partidas de tais embarcações carregadas de produtos regionais, influenciou para que os empresários de lanchas também se decidissem por estabelecerem suas operações a partir daquele jovem porto. Por conseguinte, logo “depois vieram as lanchas”, isto é, essas embarcações passaram a cumprir novos trajetos, de modo que “saíram do Ambude e vieram para lá, para a Raposa”. Em decorrência dessa deliberação, “o Ambude morreu”, como referência portuária que fora em tempos pretéritos. Assim, à medida que “o Ambude foi se acabando”, o porto da Raposa foi experimentando uma movimentação cada vez mais ampliada. Esse trânsito mais dinâmico era feito não só pelos habituais barcos a vela, que foram os responsáveis pela definição do lugar como adequado e estratégico para o exercício da função portuária, mas também, e principalmente, por que “começaram as lanchas a vir para ali”, com o objetivo de realizarem a captação de passageiros e de mercadorias, que demandavam por transporte para destinos preferenciais, como São Luís, de cuja atividade seus proprietários ou fretantes arrecadavam expressivas quantias somas derivadas das passagens e fretes cobrados. Desse modo, progressivamente, a nova ocorrência de conexão de trânsito fluviomarítimo a partir daquele ambiente estuarino foi consolidando regularidade semanal, nos dias de terça-feira e de sábado, às viagens desses meios de transporte entre o porto da Raposa e portos como os da capital maranhense, entre outros, bem como foi conferindo importância a esse ancoradouro vicentino/joanino<sup>605</sup>.

As referidas viagens tinham como termo quase sempre os portos da Praia Grande, onde desembarcava a maioria dos passageiros e das mercadorias, e do Desterro e do Portinho, nos quais desembarcava a parte restante de mercadorias e de passageiros e

---

<sup>605</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

onde geralmente ficavam fundeadas as lanchas até que uma nova viagem requisitasse que elas entrassem em movimento. Todavia, além dos mencionados portos principais, era comum as lanchas realizarem pequenas viagens até alcançarem portos existentes às margens do rio Anil (como Jenipapeiro, Camboa, Matadouro, Roma e outros) e do rio Bacanga. Neste caso, além de portos como o do Tamancão e algum outro situado ao longo do afluente Itapicuruá, as lanchas, singrando por meio do afluente rio das Bicas, alcançavam portos como os do Cavaco, Cerâmica e outros. No caso da navegação por meio do rio Bacanga, vale ressaltar, ela foi sendo progressivamente fragilizada e diminuído o fluxo na mesma proporção em que as atividades de construção da barragem do Bacanga avançavam sobre o leito navegável do rio, tendo sido definitivamente obstada com a inauguração dessa obra em 1970.

Conforme acredita Rosa Barros, uma das lanchas que primeiro realizou a navegação regular para o porto da Raposa teria sido “uma lanchinha de um que chamava Gustavo, parece, o nome dele”. A embarcação dele “era a Santa Maria”, esse era “o nome da lancha, era pequenininha”. Ela lembrou que alguns passageiros ressaltavam: “eu vou na Santa Maria”. Mais tarde, outras lanchas, igualmente pequenas, como Santa Tereza e Maria do Rosário, também passaram a fazer linha regular para aquele porto<sup>606</sup>.

Apesar de não lembrar a denominação da embarcação, Lindoso arriscou em conjecturar: “a primeira lancha que fez linha para a Raposa foi João Cância [Barros Assunção] que levou”. Este era um empresário atuante “com barco, ‘enes’ barco ele tinha”. Na verdade, ele era proprietário de três barcos denominados Camponês, Gandola e Nauta, que transportavam regularmente produtos regionais típicos como arroz, farinha, babaçu, animais e frutos. Tais embarcações operavam tanto a partir de um porto próprio, denominado Carnaubeirinha, localizado em igarapé do mesmo nome situado no estuário do rio Mearim, como por meio do porto da Raposa. Nesses barcos, muitos dos que compunham a marinhagem faziam parte da parentela do casal Assunção, como os sobrinhos Miguel Martins e José Barros. No momento em que esteve baseado no porto da Raposa, ele ampliou sua participação na exploração de serviços náuticos, desde que, em parceria com Merval Figueiredo, alugou a lancha Cruzeiro,<sup>607</sup>.

Assim como João Cância, existia um ponderável contingente de empresários que exploravam o serviço náutico, por meio de barcos e de gabarras, a partir do porto da Raposa. Entre outros proprietários de barcos, destacavam-se Júlio Cutrim, Raimundo

---

<sup>606</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>607</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.



Costa [Mundico Pirão], [Bartolomeu] Berto Santos, Marciano Castelo Branco, Paulo Santos, quase todos eles tinham residência fixa em Raposa. Sem contar que boa parcela deles tinha dupla residência: em Raposa e São João Batista ou em Raposa e São Luís.

A atuação desses empresários no ramo aquaviário consistia em efetuar o transporte tanto de produtos cultivados, criados ou extraídos do seio do território baixadeiro (arroz, farinha, babaçu, tucum, bovinos, suínos, aves, ovos, frutas, mangue) quanto daquelas mercadorias originárias de procedência variada, externas à região (querosene, fósforo, eletrodomésticos, sal), geralmente obtidos em plantas industriais alienígenas. Em outros termos, tais proprietários se entregavam a promover a movimentação de frutos da terra para destinos regionais, nacionais e até internacionais, além de serem os responsáveis pelo ingresso de “uvas” alienígenas nas entranhas da Baixada do Maranhão, isto é, produtos industrializados procedentes de origens as mais distintas.

Alguns deles exploravam o ramo de transporte de bovinos para os matadouros de São Luís, principalmente, para o qual utilizavam embarcações típicas: as gabarras. Nesta atividade, um empresário destacado foi Raimundo Costa, que operava nesse ramo comercial especializado com relativo sucesso, para o qual chegou a utilizar até três embarcações, com regularidade semanal<sup>608</sup>.

A conexão do campeiro com o mundo exterior era feito fundamentalmente por duas referências portuárias: o porto da Carnaubeirinha, também chamado de o porto de Cândia, onde o transporte de passageiros e cargas somente era possível por meio da utilização dos barcos de João Cândia; e o porto da Raposa, onde era possível utilizar tanto os diversos barcos que para lá se destinavam quanto as lanchas que lá frequentavam ordinariamente nos dias de terça-feira e sábado, podendo, eventualmente, atracarem nesse porto nos dias de quinta-feira. Com menor afluxo, era possível identificar passageiros que se deslocavam para portos situados mais ao sul, em direção a Viana, como Pirapendiba, Porto Velho, Coivaras e Capim Açú, por exemplo<sup>609</sup>.

A movimentação provocada pela chegada das lanchas era continuada com a chegada ao porto de toda sorte de meios de transporte oriundos das entranhas dos municípios circundantes com cargas e passageiros em demanda a São Luís. Assim, “no dia do embarque era aquela mesma demanda”. As lanchas voltavam para São Luís com

---

<sup>608</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>609</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

grande fluxo de passageiros e com os carregamentos possíveis de “coco (babaçu), banana, porco, farinha, arroz, a saca de 60 quilos”<sup>610</sup>.

Outro universo destacável era aquele composto pelas lanchas que sustentavam rotas para o porto da Raposa, em dois dias da semana, terça feira e sábado, e variavelmente quinta feira. Ao longo do tempo, foram muitos os proprietários ou arrendatários que direcionaram seus negócios para operação a partir do porto da Raposa. No início, passaram a fazer linha para esse porto algumas poucas lanchas pequenas, que operavam sem obediência a um calendário preestabelecido, a uma pauta de regularidade de chegadas e saídas. Com o tempo e com a progressão dos negócios que passaram a utilizar o porto da Raposa como ponto estratégico para a consecução mais imediata de seus interesses, muitos empresários decidiram organizar seus negócios de exploração de serviços náuticos, tendo por base esse porto. Lindoso lembrou que após esse momento inicial, “veio a lancha de seu Dico [Campos], a Maria do Rosário”<sup>611</sup>.

Rosa Barros lembrou com riqueza de elementos da época em que sua família residiu na casa de João Cância e do movimento que dava vida a esse imóvel. Com efeito, como o proprietário chegou a ter três embarcações, dispunha de ambiente para reunir seus embarcadiços. Assim, “os trabalhadores do barco dele (João Cância) moravam nessa casa”, era ali que ficavam estacionados sempre que não havia atividade para cumprimento imediato, quer no interior das embarcações quer no ambiente do porto. De sorte que, quando o serviço exigia, “eles vinham” para onde eram requisitados. Por exemplo, se “o barco hoje vai carregar, eles estavam” prontos para executar as tarefas necessárias ao apresto da embarcação. Em resumo, esses embarcadiços “saíam” da casa, “quando eles vinham pro barco” dar conta de seus afazeres náuticos. Fora da faina laborativa nos barcos de João Cância, “eles estavam lá na casa” destinada pelo empresário para a finalidade prioritária de abrigar seus servidores nos intervalos de viagens pelas baías e, eventualmente, por mar aberto<sup>612</sup>.

O porto da Raposa foi um abrigo recorrente de acentuado número de barcos a vela, que articulavam esse ancoradouro com outros semelhantes espalhados pela costa atlântica, pelo Golfão Maranhense e pelas bacias fluviais maranhenses. A maioria dos barcos que atuavam na Raposa eram de propriedade de empresários residentes nesse porto ou na sede municipal; alguns poucos eram oriundos de outros portos. Os primeiros

---

<sup>610</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>611</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>612</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

navegavam regularmente entre os portos da Raposa e de São Luís, bem como outros portos maranhenses, transportando, na ida e na volta, conforme o caso, produtos regionais e alienígenas, via de regra, manufaturados. Nessas viagens, eventualmente era feito o transporte de passageiros. Quando essa ocorrência era praticada, quase sempre eram os proprietários das mercadorias transportadas com eventuais familiares que utilizavam os barcos a vela para conectar os locais de residência e de atividades negociais. Já os segundos navegavam em direção ao porto da Raposa com o objetivo de cumprir contratos específicos de transporte de mercadorias oriundas de pontos os mais distintos do Maranhão [e do Brasil e até do exterior] e realizar novos contratos para deslocar produtos da interlândia mais imediata em direção a portos situados no entorno do Golfão Maranhense e até mais adiante, no Maranhão e fora do estado.

Ao longo do lapso de tempo adotado neste trabalho, é expressivo o quantitativo de empresários de barcos a vela que operava a partir do porto da Raposa, destacando-se nomes como João Câncio Barros Assunção, Paulo Santos, Marciano Castelo Branco, Berto Santos, Júlio Cutrim, Raimundo Costa (Mundico Pirão – Gabarras) e muitos outros, como veremos adiante. João Câncio operava com os barcos Camponês, Nauta e Gandola. Marciano Castelo Branco com o barco Linda Batista, que “era um barco até grande”. Já Berto Santos “tinha era diversos barcos, que tinha lá”. Raimundo Costa, o Mundico Pirão, explorava a navegação fluvial utilizando duas gabarras, “era duas que ele tinha”, embarcações essas especializadas para o transporte de bovinos em direção ao mercado da capital maranhense. Em decorrência dessa movimentação entre esses dois pontos tinha uma casa residencial no bairro do Matadouro, em São Luís, bem como a sua residência matriz situada há mais ou menos um quilômetro do porto da Raposa, no sentido crescente do leito do igarapé<sup>613</sup>.

Américo Araújo destacou um relacionamento obrigatório que deveriam praticar os responsáveis pelas lanchas e barcos que singravam nos trajetos comerciais e de recreio entre São Luís e as entranhas estaduais litorâneas e fluviais. Para realizar cada uma das viagens sistemáticas que cobriam itinerários como o do porto da Raposa, em dias de terça-feira e de sábado, os gerentes e proprietários de embarcações deveriam comparecer à unidade da Capitania dos Portos em São Luís e requererem a devida licença, o chamado rol, que legalizava a viagem projetada, “toda vez tinha que tirar o que eles chamavam de rol”. Assim, um dever era fazer “esse histórico todinho, toda viagem eu fazia o rol da

---

<sup>613</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

viagem”. O rol era uma descrição geral das ocorrências havidas durante uma viagem: saída, chegada, quantitativos de passageiros e de cargas, além de outros eventos dignos de registro. Dessa maneira, assim que era dada como finalizada uma viagem, o gerente ou outro representante da embarcação deveria retornar à Capitania dos Portos e apresentar “esse rol” devidamente circunstanciado, pois só assim “eles liberavam [a embarcação] para a viagem seguinte”<sup>614</sup>.

Uma expressiva quantidade de barcos formava a frota de embarcações que partiam do porto da Raposa e navegava pelas estradas d’água familiares à marinhagem nela empregada, em cumprimento de contratos de transporte de bens e de passageiros, em direção a diversos portos regionais e também de estados mais próximos, mas principalmente de São Luís. À medida que o transporte de cargas e de passageiros passou a ser realizado principalmente por intermédio de lanchas, a navegação para essa referência portuária foi incrementada com indicadores como o de regularidade e de rapidez tecnicamente possível, por exemplo, posto que as chegadas e partidas eram feitas em dias e horários pré-determinados e em tempo ordinário não superior a quatro horas. Nessa nova conjuntura de oferta de serviços náuticos, “os barcos deixaram de ter mais importância, como era bem antes”, tendo em vista que os usuários contumazes foram desenvolvendo uma consciência de “que ninguém ia viajar de barco, de São João Batista para São Luís, que passava até três dias”, em muitas ocasiões, “tendo agora a lancha”, dado que a velocidade ordinária dessas embarcações a vela era regida pela qualidade dos ventos associada à ocorrência das marés a cada 12 horas. Assim, a imensa maioria do trânsito de passageiros migrou para o outro tipo de embarcação, de maneira que “vinha de lancha, que gastava só algumas horas”. Com essa transição do transporte de passageiros e de bens dos barcos para as lanchas, “praticamente os barcos deixaram de ter função, praticamente perderam a função os barcos”, contudo, a utilização dessas embarcações nesse mister persistiu por largo tempo ainda, fundamentalmente enredadas em fazer circular cada vez menores volumes de cargas<sup>615</sup>.

Com efeito, dos primórdios de sua existência à década de 1940, quando foi se consolidando a supremacia das lanchas como meio de transporte fundamental para aquela região, o porto da Raposa era abrigo conveniente para um importante número de barcos e de gabarras. Algumas dessas embarcações foram construídas em poucos e improvisados estaleiros armados em torno do porto. Nessas unidades construtivas foram arquitetados e

---

<sup>614</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>615</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

efetivamente postos em condições de navegabilidade “barcos grandes, barco de passageiro, como se chamava na época”, mas também “eram feitos outros, igarités, barquinhos menores” demandados por interessados regionais para serem utilizados em atividades correntes. As embarcações de menor calado e capacidade de carga eram geralmente importantes suportes em atividades como o extrativismo de manguê, cuja madeira servia para inúmeras finalidades, como a ereção de cercas, a construção de toscas casas, paióis, currais e chiqueiros, o consumo sob a forma de combustível para padarias, olarias, além de fábricas de diversos ramos existentes em São Luís. Dentre os barcos grandes, de maior calado e com maior capacidade para o transporte de cargas e de passageiros, “teve um barco famoso que foi construído todinho ali no porto da Raposa, do zero até o final, chamava Estandarte e foi construído por João de Deus”. Com essas dimensões, “esse foi o único totalmente construído lá”. Tratava-se de uma grande conquista da carpintaria naval local a consecução de “um barco lindo, muito grande, famoso na região”. Segundo informou Araújo, “meu tio foi mestre desse barco”, que, comparativamente a similares envolvidos com a navegação pelo porto da Raposa, desfrutava de inúmeras qualidades, uma delas consistente no fato de que “andava mais do que tudo que era barco”. Após atuar por vários anos tendo por base o porto da Raposa, o Estandarte “depois foi vendido para cá para essa baixada, pro lado de Guimarães”, onde foi reformado o projeto construtivo inicial “e aí botaram dois mastros nele e mudaram o nome”<sup>616</sup>.

Pode parecer que no porto da Raposa existissem armadores dedicados a dar vida ao ramo da construção de embarcações. Ao ser questionado acerca da existência de armadores nesse porto, Araújo foi enfático em asseverar que “não, o pior é que não tinha nada. Como é que se diz, tudo foi arranjado”. Em verdade, existiam rústicas tendas em que experimentados profissionais da carpintaria naval, como “João de Deus, que foi o profissional principal deles, com seus auxiliares”, efetuavam as ações de construção de tais embarcações<sup>617</sup>.

As lanchas em demanda para o porto da Raposa movimentavam também um importante nicho de cargas oriundos da área do entorno do porto para o mercado da construção civil em São Luís. Tratava-se do transporte de telhas e de tijolos fabricados em inúmeras olarias existentes nas beiras de campo na sede municipal de São João Batista e próximas a ela. Contudo, essas não eram cargas ordinárias transportadas pelas lanchas

---

<sup>616</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>617</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

em tempos de alta frequência de cargas típicas, como os produtos de origem agrícola. Telhas e tijolos foram cargas que passaram a ter relevância para a composição do fretamento das lanchas “já depois que foi diminuindo a carga” em geral. Em outras palavras, somente quando se manifestou uma recessão progressiva de cargas pelo porto da Raposa foi que os responsáveis pelas lanchas admitiram a possibilidade de efetuar carregamentos de “tijolo, telha e gado”, de modo que “tinha embarcação que vinha cheia só de gado”, no caso as lanchas, mas também as gabarras. Quando o transporte de bovinos passou a ser parte importante do fretamento das lanchas, embarcações como a Maria do Rosário organizaram os espaços disponíveis no convés inferior para abrigar os animais em trânsito. Essa lancha “tinha a parte de cima e a parte de baixo”, isto é, o convés e o toldo superior, onde estava localizado o posto de comando. De tal maneira, no convés inferior, “na parte da frente, vinha o gado; na parte de trás e na parte de cima, vinha os passageiros”. Essa era uma prática que foi sendo assumida pelas demais lanchas em operação no porto da Raposa. Já os carregamentos de tijolos e de telhas “vinham no porão, lá embaixo”, exceto algumas pequenas quantidades que eventualmente eram transportadas no convés, quando sobravam espaços ociosos. Quando a embarcação ancorava no porto de destino, esses produtos eram descarregados pela estiva nele atuante<sup>618</sup>.

As lanchas que navegavam sistematicamente no itinerário Raposa/São Luís acabavam por manter clientes privilegiados com os quais estabeleciam contratos formais e informais para o transporte de volumes em trânsito. Um cliente usual dos responsáveis pela lancha Maria do Rosário era o produtor e comerciante matinhense Eugênio Furtado, com o qual ou com seus agentes contratavam o transporte de mercadorias nativas e manufaturadas em circulação direcionada a ambos os polos das relações comerciais travadas. Com efeito, esse cliente “trazia e levava, ele trazia babaçu, arroz, e embarcava pela Raposa e levava produtos também daqui para lá”, com os quais movimentava o estabelecimento comercial que erigira no povoado Santa Maria, em Matinha. Entre outros clientes, havia um grande comerciante em São João Batista, oriundo de São Bento, Marcolino Jardim Aroucha, chamado Bacute, que, quando se estabeleceu naquela praça, adquiriu em São Luís os produtos que deveriam sortir a casa comercial que estava montando. Como salientou Araújo, a maioria dos produtos adquiridos naquela oportunidade foi transportada pela lancha Maria do Rosário, “eu só levei essa vez, com

---

<sup>618</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

essa carga dele, que eu me lembro assim de maior, mas muito, foi de só dessa vez”, mas perdurou transportando mercadorias em volumes menores, “de outras vezes, ia, mais com pouca coisa”<sup>619</sup>.

No ambiente da marinhagem atuante no porto da Raposa era comum que seus integrantes compusessem sequeentemente a mão de obra das lanchas, barcos e gabarras ali em operação. Américo Araújo ressaltou o fato de após ter deixado de trabalhar como gerente da lancha Maria do Rosário “fui trabalhar na [lancha] Fátima, com Bebê Costa, na época ele era fretante da lancha. Trabalhei um tempo com Bebê, que era casado com uma tia minha, irmã de minha mãe”<sup>620</sup>.



Figura 15 – Lancha Fátima – Acervo Raul Campos

No universo de lanchas em operação na linha originada no porto Raposa eram poucas aquelas cujos proprietários estavam à frente dos negócios náuticos, de modo que “só quem era dono era seu Dico Campos”, dono da Maria do Rosário, bem como “a Estrela do Mar, que era de Juju [Gomes]; já as outras, era tudo fretadas”. Com efeito, em tempos distintos, a grande maioria de tais embarcações era gerenciada por seus fretadores, como era o caso de uma das mais maiores e afamadas, a Estrela da “Aurora, que era fretada para Luís Cordeiro”. Os empresários proprietários ou fretantes dessas embarcações eram oriundos de Arari, como Wilson Salomão e Luís Cordeiro (Estrela da Aurora), de Capim Açú, como os irmãos Froz (Namar) e de São João Batista, como Dico

<sup>619</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>620</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Campos (Maria do Rosário), Juju Gomes (Estrela do Mar/Nova Estrela), os irmãos Ferreira (Vera Cruz), Carlos Pinto (Santa Tereza), os irmãos Juarez e Raimundo Diniz (Proteção de São José), entre outros. Muitas dessas lanchas foram projetadas e construídas em estaleiros estabelecidos em território estuarino do baixo Mearim, próximo à foz, principalmente em Arari. Aliás, a cidade de Arari e vários povoados ribeirinhos desse município se constituíam como centros estratégicos de convergência e disseminação de ponderável parte da movimentação náutica desenvolvida por intermédio do leito do rio Mearim e de seus afluentes, como os rios Pindaré e Grajaú<sup>621</sup>.



*Figura 16 – Porto da Raposa - Lancha Nova Estrela ancorada no trapiche - Filme Nova Estrela*

O ambiente proporcionado pela frequência semanal da operação de lanchas entre São Luís e Raposa, transportando bens diversos e passageiros de todas as faixas etárias, forjava relações amplamente variadas e percucientes entre os sujeitos habitantes desses polos interagentes. Tais relações ganhavam concretude mediante a intermediação da marinhagem envolvida com a condução das embarcações que animavam essa linha náutica de transporte. Américo Araújo dá conta de que era muito comum pessoas oriundas das áreas de influência do porto da Raposa solicitarem dos proprietários, gerentes e marinheiros das lanchas que realizassem em São Luís algumas demandas que momentaneamente se achavam impossibilitados de cumprir. Da mesma forma, outros residentes em São Luís também se utilizavam desses sujeitos marítimos visando concretizar negócios e enviar encomendas, documentos comunicacionais e recados

---

<sup>621</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.



verbais para conhecidos, parentes e parceiros. Em verdade, essa relação “sempre tinha. Às vezes, as pessoas iam lá pedir pra gente comprar alguma coisa que não queriam vir”. Então, a relação “era assim: às vezes tinha muita gente que comprava coisa e trazia, às vezes, trazia pra casa”. Em outras oportunidades, a requisição recaía sobre outras necessidades, como a condução de valores: “dinheiro se levava daqui [São Luís] pra lá, pra entregar”. O imbricamento dessas relações às vezes se configurava por meio da realização de favores de mão dupla, pois “tinha gente que mandava produto [do interior]” ou formulava um pedido, “rapaz, compra uma farinha lá prá mim, compra um arroz”, além disso “a gente levava dinheiro [de São Luís] pra entregar prá ele”. Havia ainda as demandas mais simbólicas consistentes no envio ou no recebimento de correspondência, “porque a carta, o pessoal trazia, mandava carta, mandavam correspondência pessoal, muita coisa, porque esse era o meio de comunicação mais fácil, era pessoal”. Geralmente, não era prática comum os proprietários e seus auxiliares no gerenciamento das lanchas se negarem a prestar esses serviços. Então, era pela ação desses sujeitos que também circulava um expressivo e variado universo de encomendas em ambos os sentidos das viagens, articulando interesses distintos por meio da confiança no cumprimento eficiente de cada demanda originada. Encomendas valiosas, quase sempre, eram requeridas diretamente aos proprietários, razão pela qual “dinheiro, seu Dico Campos cansou de levar”, tendo em vista a deficiência dos serviços postais disponíveis<sup>622</sup>.

A circulação de encomendas tal como caracterizada prescindia da presença do remetente e do destinatário durante as viagens. Todavia, em tempo distinto e em situações peculiares, esses dois polos da relação travavam contato com o intermediário, eleito por ambos com base em critérios de confiança incontestáveis, caso contrário a requisição de circulação da encomenda não era viabilizada. Quando os contatos eram efetuados, num ou noutro polo, se apresentavam condições para a ocorrência de situações de efetiva comicidade, geralmente protagonizada por alguns dos intermediários. Nesse caso se inclui um proprietário de lancha, seu Dico Campos, que, como diz Araújo, “atentava todo mundo” com brincadeiras, via de regra enunciando algum apelido do emissor ou do recebedor de encomenda. Em certa ocasião, parentes de Zé Araújo, conhecido como Zé Pichilinga” (apelido de que “ele não suportava ser chamado”), solicitaram a Campos que levasse certa quantia em dinheiro e a entregasse ao familiar quando ele fosse procurá-lo em Raposa. Assim que Pichilinga o encontrou travou o diálogo: “seu Dico, não mandaram

---

<sup>622</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

dinheiro para mim por ti”? Ao que o proprietário respondeu: “Não!” Pichilinga retrucou: “Rapaz, mas garantiram, me avisaram que tinha mandado por ti!” Ao que Campos brincou: “Rapaz, eles mandaram, mas não foi pra Zé Araújo. Eles mandaram prá Zé Pichilinga, é tu”? O destinatário disse: “seu Dico, deixa de ser atentado. Seu Dico, tu é atentado demais. Deixa de molecagem!” Enfim, após esses momentos cômicos, o proprietário da lancha cumpriu a confiança nele depositada e entregou os valores ao destinatário interiorano<sup>623</sup>.



*Figura 17 – Porto da Raposa - Redes limpas, pés nem tanto - Filme Nova Estrela*

O ambiente interno de uma lancha destinado ao abrigo de mercadorias e passageiros era composto pelo porão, pelo convés, pelo toldo superior, por camarotes montados no toldo, pela cozinha e pela cabine sanitária. O carregamento da generalidade de produtos em trânsito, principalmente as cargas mais pesadas, era arrumado pela estiva no porão, no convés e, eventualmente, na parte livre do toldo superior. Neste caso, quase sempre eram depositados cofos ou gradeados de madeira utilizados para o acondicionamento de aves. As exíguas áreas livres do convés inferior eram dispostas para a circulação dos passageiros sob um emaranhado de punhos de redes atadas nos dois lados da embarcação, usadas para descanso durante a viagem. Quanto aos camarotes, as lanchas dispunham de pelo menos dois, como era o caso da lancha Maria do Rosário. Em relação a essa dependência, Araújo assegura que nela “tinha duas camas, uma geralmente era do

<sup>623</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

dono e a outra do comandante”, além disso, “fora o camarote, tinha mais dois quatinhos, que se guardava coisa, era pequeno, dois biombos, que se guardava alguma coisa”. Todavia, o gerente da lancha “dormia no camarote quando seu Dico não tava ou quando o mestre não tava”. Os camarotes não eram disponibilizados para a serventia dos passageiros em geral, exceto “se houvesse uma pessoa doente, uma pessoa conhecida, um amigo, às vezes, com problema de saúde. Nesse caso, se colocava lá no camarote, para dar mais conforto”<sup>624</sup>.



Figura 18 – Porto da Raposa – Lancha Nova Estrela: toldo superior, passageiros e cofos com galinhas - Filme Nova Estrela

Na generalidade, os passageiros realizavam as viagens, nos dois sentidos, Raposa/São Luís e vice-versa, durante o dia e principalmente quando a navegação era noturna, quase sempre amparados por redes comuns atadas em ambos os lados das lanchas. Quando a lotação das lanchas era superlativa, as redes assim armadas formavam um colorido próprio, nas quais se aboletavam seus proprietários, os passageiros, via de regra até alcançarem o destino previsto. Durante a viagem, de ordinário, a maioria dormia por necessidade de recuperação física em face de desgastes e de agruras antecedentes ao embarque, todavia, uma minoria “dormitava” até o fim da viagem, pondo em ação essa estratégia com vistas a burlar a exigência dos cobradores das passagens pelo transporte. Com efeito, um dos momentos mais delicados do relacionamento da gerência das lanchas com os passageiros ocorria quando se verificava o momento da cobrança das passagens,

---

<sup>624</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

costumeiramente no quarto de tempo final da viagem. Américo Araújo salienta que, quando ele “fazia a cobrança das passagens” junto à clientela de passageiros em trânsito na lancha sob sua responsabilidade, utilizava-se de estratégia inusitada para resgatar do sono aquela pessoa que intentava metodologias semelhantes para se desviar da obrigação contatual informal, o pagamento de passagem. Então, nessas ocasiões, “eu batia na rede, aí o cara não acordava. Então, eu dizia assim: olha fogo na tua rede, rapaz! Aí, ele acordava de vez. E eu recebia o valor da passagem”. Eram situações recorrentes no universo das lanchas em movimento naquele porto, algumas carregadas de tensão, outras que acabavam por serem enredadas no âmbito do cômico. De qualquer forma, apesar das consumições individuais, dos infortúnios experimentados por quase todas as pessoas demandantes dessas jornadas náuticas, viajar nessas embarcações “era uma festa”<sup>625</sup>, em que pese os recorrentes momentos de apreensão, de agonia, de pavor, mas também de folga, de alívio e de alegria.



Figura 19 – Lancha Nova Estrela - Redes, passageiros - Filme Nova Estrela

Não era complexo o cenário da mão de obra disposta ao serviço ordinário de uma lancha. Na posição superior estava situado o mestre, coadjuvado pelo imediato. A eles competia a condução técnica da embarcação em face da complexidade de governá-la em meio às águas e à geomorfologia submarina da baía de São Marcos utilizadas para o cumprimento do trajeto entre a Raposa e São Luís. A seguir, ocupando posições

---

<sup>625</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

subalternas, “tinha os auxiliares, geralmente marinheiros, três, quatro, cinco, dependendo de cada uma” das lanchas, responsáveis pelas atividades desenvolvidas no convés e nos toldos, assim como um motorista (e, às vezes, um auxiliar). Por fim, existiam “um cozinheiro e um taifeiro”, responsáveis pelo manejo e pela distribuição da alimentação servida a bordo, de acordo com o período em que decorresse a viagem (café, almoço ou janta). O posto de taifeiro não existia na lancha Maria do Rosário, atividade que era desempenha pelo próprio cozinheiro. Um acentuado número de moradores da Raposa ocupava principalmente as ocupações de marinheiro, cozinheiro e taifeiro e eventualmente as de mestre, imediato e motorista, provavelmente por estes serem postos de trabalho em que a exigência técnica era preponderante<sup>626</sup>.



*Figura 20 – Porto da Raposa - Refeição na rede; balaio - Filme Nova Estrela*

A tipologia de embarcações mais empregada nesses fluxos náuticos era a de vasos comuns no trânsito fluviomarítimo da região, como barcos e lanchas, mas também gabarras e igarités. Era mais disseminado o cômputo de portos servidos essencialmente por barcos, como “Bacurituba, Coivaras, Carnaubeirinha, Pirapindiba, e Porto Velho”. Todavia, existiam outros portos cujo acesso regular era promovido principalmente por lanchas, como Cajapió, Raposa, Capim Açú, nos quais também era expressivo o quantitativo de barcos, gabarras e igarités em atuação. Araújo recordou ter passado boa parte de sua atuação como marítimo empregado em lancha que transitava no trecho

<sup>626</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Raposa/São Luís, mas também navegou no trecho Capim Açú/São Luís, onde esteve “várias vezes, na lancha que eu trabalhava, a Maria do Rosário, de Dico Campos”. Para esse porto “tinha também uma outra lancha, a Namar, que era do pessoal de Froz, fazendo linha para Capim Açú”<sup>627</sup>.

Em breve enumeração da propriedade de algumas dessas lanchas que operavam conectando os portos da Baixada meridional com São Luís, Araújo citou o caso da Namar, pertencente ao “pessoal de Froz, Raimundo Froz e Zózimo Froz, e bem mais recente a lancha Ribamar, que viajava para Capim Açú e portos circunvizinhos”. Por outro lado, haviam lanchas que navegavam frequentemente para a Raposa, como era o caso da “Maria do Rosário, que era de Dico Campos, mas antes tinha sido de Neném Lisboa”, assim como “a lancha Estrela da Aurora, que era desse pessoal de Salomão, família Salomão, de Arari”, tanto quanto “a Estrela do Mar, depois Nova Estrela, de Juju Gomes”, a Fátima, depois Imperatriz, a Vera Cruz, a Proteção de São José, a Santa Tereza e entre outras que navegavam com regularidade no trecho aludido<sup>628</sup>.

Sem contestação, eram as lanchas que davam sustentação para que houvesse uma movimentação considerável e regular no porto da Raposa. Segundo a percepção de Américo Araújo, que foi gerente da lancha Maria do Rosário, de Dico Campos, “no porto da Raposa era muito movimento, a gente tava ali, toda terça e todo sábado, era aquele movimento”, mensurado pelo expressivo número de lanchas operavam com linhas regulares entre o porto da Raposa e os diversos portos de São Luís e eventualmente de outros municípios. Em tempos de alta do movimento portuário, nos dias de terça feira e de sábado, “ancoravam ali no porto da Raposa quatro lanchas, ou mais, e vinham todas cheias de carga e de passageiro”, da mesma forma como realizavam as viagens de volta. A partir do momento em que o porto da Raposa se estabeleceu como o porto principal da região, em virtude do volume de passageiros e cargas que por lá circulavam, a frequência de chegadas e de partidas de lanchas para dar conta dessa demanda passou a se constituir como regularidade que ordenava uma infinidade de práticas, que normalmente ou não existiam ou eram promovidas adremente<sup>629</sup>.

### **2.3. Braços no porto: estivadores, embarcações, carpinteiros, calafates, cozinheiros, taifeiros e outros**

---

<sup>627</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>628</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>629</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.



Diversificado era o universo de personagens que contribuía para que o porto da Raposa ganhasse vida e se constituísse como um elo a enredar procedências as mais díspares possíveis. Era nesse contexto que se inscrevia a atuação dos profissionais estivadores, cuja força, destreza e tirocínio proporcionavam o arranjo adequado das mercadorias em movimento. Com efeito, assim que as lanchas ancoravam no porto e durante o tempo em que permaneciam atracadas, à espera da maré seguinte, quando essas embarcações zarpavam em viagem de regresso, esses profissionais ganhavam visibilidade distintiva devido ao trânsito saliente e ebuliente que desenvolviam na orla do porto, transportando cargas do interior das lanchas para as áreas disponíveis de terra firme e desta para as embarcações atadas nos trapiches disponíveis naquele porto. A grande maioria do efetivo desses profissionais atuantes no porto da Raposa era de moradores do porto da Raposa e de povoados próximo, como Teso Grande, mas era possível encontrar alguns estivadores originários de povoados relativamente distantes daquele ponto de exercício da faina estivadora.



Figura 21 - Porto da Raposa - Estivador carregando telhas para a lancha - Filme Nova Estrela

Na sua prática diária, os estivadores cobravam pelo exercício da atividade por eles realizada, a qual era consistente no manejo de mercadorias em trânsito pelo porto da Raposa. Essas operações obedeciam a uma pauta de preços estipulada para cada produto transportado, preços esses que eram aceitos pelas partes interagentes: proprietários de mercadorias e estivadores. Ao ser concluído o carregamento das mercadorias de um proprietário, os estivadores efetuavam a cobrança consequente ao trabalho realizado. Havia o caso de o embarque e o desembarque de mercadorias prescindir do serviço da

estiva. Assim ocorria quando os vareiros depositavam os produtos que conduziam diretamente no convés das lanchas, geralmente ajudados nessa tarefa pelos marinheiros disponíveis. Então, entregavam os produtos aos gerentes dessas embarcações, que adotavam os procedimentos necessários para registrar a quantidade e a propriedade dos volumes recebidos. Todavia, os produtos transportados pelos vareiros podiam ser manejados para embarque pela estiva quando chegavam com antecedência ao dia de viagem ordinária para São Luís e eram depositados, se fosse o caso, em residências ou no armazém estadual situados no porto. Normalmente, o itinerário dos produtos que chegavam ao porto por via terrestre era serem manipulados pela estiva, para fins de embarque, da mesma forma como eram manejados aqueles que chegavam nas lanchas e em barcos oriundos de portos da capital ou de outras paragens<sup>630</sup>.



Figura 22 - Filme Nova Estrela: Porto da Raposa - Carregadores avulsos em frente ao Armazém do Estado

Sendo o povoado da Raposa um ambiente dominado pela atividade portuária, os serviços de estiva eram amplamente requisitados. Com efeito, durante quase todos os dias da semana era possível surgir a necessidade de serem manejados produtos de diversa origem, para embarque ou desembarque. Essa era uma atividade em que atuavam vários membros da família Pinto, como José de Estevão, Paulo e Osvaldo. Normalmente, os irmãos Pinto se dedicavam à pecuária, principalmente como pequenos criadores de gado bovino nos campos do Teso Grande, um povoado contíguo ao da Raposa. Entretanto, eles eram também dos mais atuantes trabalhadores da estiva terrestre na Raposa. Como eles,

---

<sup>630</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.



um outro grupo familiar que também se destacava na atividade estivadora eram os irmãos Loreto, muito conhecidos igualmente pelos seus apelidos peculiares à fauna conhecida: Antônio Gato, Gatinho, Gavião e Cavalo Velho, este bem mais novo que os primeiros. Tais irmãos atuaram em várias outras atividades ligadas à faina portuária desenvolvida a partir do porto da Raposa. Além de estivadores, eles foram também embarcações em inúmeros barcos e lanchas, desempenhando funções as mais distintas, desde taifeiro a moço de convés. Por exemplo, Antônio Gato, o primogênito dos irmãos, teve vida longa dedicada a essa área. Tal circunstância permitiu a esse trabalhador oportunidades para desenvolver suas habilidades na maioria das atividades náuticas, encerrando a vida de marítimo no posto de mestre de lancha, situado no ápice da carreira marítima como a que era possível ser construída a partir do porto da Raposa e de portos outros regionais. Outro marinheiro digno de menção foi Rodolfo. Esse embarcação, de quem os depoentes não lembram o sobrenome, trabalhava “direto nas embarcações”, desempenhando as mais variadas ocupações: “tinha hora que era cozinheiro, ou moço de convés, ou taifeiro”, isto é, era requisitado para dar conta das mais variadas atividades ligadas ao porto e às embarcações. Esse marinheiro era respeitado como um exímio conhecedor das rotas por meio das quais era possível navegar com segurança pela baía de São Marcos. Por essa razão, passageiros e amigos costumavam fazer apostas para que ele adivinhasse o local exato por onde singrava determinada embarcação em que viajavam, após a partida do porto da Raposa e decorrido um tempo não estipulado previamente. Invariavelmente ele acertava o apostado e recolhia os valores contratados. Ele que, era tido como um bom moço de convés, era também identificado como um bom “moço de grogue”, de modo que esses recursos extraordinários, advindos de apostas eventuais, lhe permitiam a aquisição de boas doses de bebidas nos bares do entorno da zona portuária e principalmente da zona do meretrício em São Luís<sup>631</sup>.

Nas oportunidades em que atuou no porto da Raposa na condição de estivador, duas ordens de circunstâncias concorreram para que Mundé promovesse relacionamentos estáveis e estratégicos, os quais, mais tarde, lhe permitiram ingressar no relativamente fechado e coeso grupo de estivadores, que operava no porto e era manipulado por pessoas nativas ou residentes adventícios da Raposa, profundamente entranhados naquela ambiência portuária. Por um lado, em decorrência de sua atividade como vareiro, na época da estação invernos, ele circulava invariavelmente com regularidade semanal pelo

---

<sup>631</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

porto da Raposa, em dias de terça feira e de sábado, transportando cargas e passageiros. Por outro turno, uma vez em Raposa, ele desfrutava do apoio fundamental de dois irmãos, que moravam no povoado portuário, na residência dos quais ficava abrigado, tanto quando se antecipava aos dias ordinários de maior movimentação do porto ou quando chegava nos dias em que as lanchas estavam em franca operação, os já assinalados dias de terças feiras e de sábados<sup>632</sup>.

O movimento cotidiano engendrado na ambiência do porto da Raposa demandava um expressivo conjunto de profissionais, executores de atividades distintas que davam substância, relevância e importância a esse porto incrustado num ponto estratégico do território meridional da Baixada do Maranhão. Tal movimentação no porto propiciava oportunidades para que o grupo de estivadores nele atuante oferecessem sua mão de obra diariamente. Todavia, o volume de bens manejados por esses trabalhadores alcançava culminância “só nos dias da lancha”, ordinariamente “só sábado e terça feira”, ou seja, nos dias em que várias lanchas realizavam a rota São Luís/Raposa e vice-versa, atendendo a demandas de transporte de passageiros e de bens. Nos demais dias, a atuação da estiva estava direcionada ao carregamento de barcos a vela que também atendiam demandas semelhantes daquele porto, principalmente a de produtos cerâmicos regionais como tijolos e telhas. Ademais, o transporte de passageiros alcançava pouca atração nessas embarcações, tendo em vista as dimensões reduzidas delas para a oferta de condições mínimas de conforto aos sujeitos em trânsito<sup>633</sup>.

Enfim, os estivadores carregavam e descarregavam as embarcações ancoradas naquele porto. Ao se reportar sobre sua participação nesse universo de trabalho, Mundé circunstancia o labor dispensado: “nós botava e tirava as coisas daqui prá lá e de lá prá cá, nós levava era de tudo, aí, nós enchia os barcos e as lanchas com as cargas do porto e descarregava as coisas de fora”. Ao cabo da realização dessas atividades, “nós ganhava era por carga que a gente carregava, era por carga, por tanto de cofo de paneiro, de porco, de saco, ou de outras coisa que a gente botava lá”. Entretanto, como era uma atividade intensa realizada ao longo das 12 horas entre uma e outra maré, principalmente nos dias de terças e quintas feiras, o trabalho executado por cada estivador era controlado por um “mestre dos estivador”, pois “tinha o mestre, que era o da frente, era esse que fazia a cobrança”. Era esse mestre que realizava as tratativas das cargas por transportar, as anotações da carga transportada e a devida cobrança do equivalente ao trabalho realizado,

---

<sup>632</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>633</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

de modo que se “botava 20 porco, tomava nota, se botava 30 milheiro de tijolo, tomava nota, 10 paneiros de farinha, tomava nota, assim que era, aí, juntava tudo, né, depois, prá repartir pra cada um dos que trabalhou, tudo direitinho”<sup>634</sup>.

Mesmo que a atividade dos estivadores no porto da Raposa fosse desenvolvida com algum sentido de organização, como foi antecipado, era possível identificar a operação eventual de trabalhadores avulsos que se deslocavam até o porto para aventurar a oportunidade de também oferecer sua força de trabalho nesse universo de trabalho, embora essa prática fosse tida como desviante e objeto de combate por parte dos estivadores costumeiros. Quando já atuava como estivador integrante do grupo dominante no porto, Mundé relatou que, em certa ocasião, como chegara com um companheiro de trabalho em tempo posterior à chegada da lancha, isto é, quando as atividades da estiva já estavam em curso há várias horas, foi impedido de exercer o trabalho para o qual havia se deslocado, pois “eles não quiseram pra nós trabalhar”<sup>635</sup>. Em outras palavras, antes de entrar efetivamente em operação, o grupo de estivadores ordinários da Raposa exerceu a regra de composição preliminar dos seus membros, de modo a otimizar a distribuição da força de trabalho disponível para a realização dos serviços demandados.

Em vista da situação configurada, Mundé e seu companheiro desobedeceram às regras pactuadas informalmente pelo grupo de estivadores e passaram a atuar nos interstícios possíveis de oferta de mão de obra no mercado da estiva naquele porto. Desse modo, naquela ocasião, os dois tomaram por estratégia ficar à espreita da chegada de eventuais proprietários de cargas para embarcar, dado que “de vez em quando chegava dois, três paneiro, dois, três animal com carga”. Em oportunidades como essas, “nós garrava [executava o serviço], embarcava, botava esse dinheiro no bolso, tornava chegar outros dois, nós garrava, embarcava, botava no bolso”<sup>636</sup>. Como esse teria sido um dia de muita movimentação de bens e passageiros pelo porto, a atividade estivadora por eles desempenhada rendera boa remuneração pelo trabalho efetuado.

Em dado momento da tarde, chegara “um pessoal da Ilha das Cobras”<sup>637</sup>, com uma “uma fieira de porco pra embarcar, acho que tinha uns quase 100 porco”, que chegaram ao ambiente portuário viajando à pé. Eram muitos suínos que demandavam um manejo adequado para ser feito o embarque. Os proprietários contrataram esses

---

<sup>634</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>635</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>636</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>637</sup> Ilha das Cobras: lugar situado na região dos campos altos, os tesos, entre Carnaubal e a ponta do Quiá, não muito distante do porto da Raposa.

estivadores eventuais para realizarem a preparação e o embarque dos porcos, ajudando-os ao longo do trabalho, assim estabelecida a cooperação: “nós vamos ajudar vocês, nós vamos peando e vocês vão botando para dentro da lancha, que é muito porco”. A atuação desses estivadores haveria de ser a mais rápida possível, para evitar a ação fiscalizatória do grupo de estivadores ordinários. Nesse sentido, para o cumprimento desse objetivo, a metodologia de trabalho consistiu em definir quais porcos os estivadores levariam primeiro, e em sequência. Assim sendo, “os mais novo, os mais menor, nós levava de dois, de dois, os grande nós levava só um”. Entrementes, em virtude dessa prática considerada desviante, “quando nós começamos” [a realizar o trabalho informalmente contratado], “eles chegaram”, isto é, os estivadores do grupo, cobrando exclusividade no desempenho da atividade. Naquele dia, os estivadores eventuais objetaram: “não essa agora é nossa. Não senhor, vocês vão ficar cheirando [isto é, sem fazer esse serviço], prá vocês saber respeitar os outros”. Os dois estivadores desviantes foram fortalecidos pelo posicionamento dos proprietários da vara suína, que intervieram: “os porco são deles aqui, se eles der algum para vocês carregar tudo bem, mas se ele não der, é deles aqui”. Em verdade, eles atuaram assim objetivando se vingar da deliberação que não os incluiu no grupo de estivadores em operação naquela data. Por isso, os proscritos do trabalho ordinário na estiva naquele dia se aventuraram em busca de algum trabalho ocasional. Por isso, manifestaram a posição de não ceder: “não, eles não vão” participar do manejo dessa carga, pois “eles não quiseram, eles não quiseram pra nós trabalhar, por que nós chegemo atrasado. Eu digo: eles não vão querer, não vão garrar desses aí, nenhum”. Resolvida a beligerância momentânea, os dois partiram para a realização do serviço com brevidade. Então, “aí nós empurremos [fizeram o trabalho mais rápido], rapaz, acho que nós não gastemo hora e meia carregando esses porco, botando na lancha”. Por fim, os proprietários convocaram os dois estivadores para finalizarem as tratativas concernentes ao pagamento do serviço efetuado, “nós vamos fazer um preço com vocês: os porcos maior, nós vamos pagar o preço certo, agora, os menor nós vamos dar só tanto”. Em resposta, os estivadores eventuais disseram: “vocês é que sabe fazer o que vocês quiserem. Foi dinheiro prá disgranha, qui nós ganhemo”. Como ganharam um bom dinheiro atuando em paralelo àa vigilância do grupo de estivadores contumazes, trataram de identificar oportunidades de gastá-lo da melhor maneira possível: “vamos fazer o seguinte, vamos pegar esse dinheiro, botar no bolso” e utilizá-lo bem. Uma dessas oportunidades se apresentou quando eles detectaram que “ia ter uma festa dos Lobato [grupo musical à base de instrumentos de sopro], em casa de Paulo, no Boticário”,

próximo de Romana, onde morava Mundé, onde poderiam patrocinar diversão ao espírito, após as consumições da jornada de trabalho precário de que se desincumbiram na Raposa<sup>638</sup>.

Os estivadores habitantes do porto da Raposa e de povoados circunvizinhos, geralmente acompanhavam o movimento do porto, atuando também nos demais dias realizando a tarefa de movimentação das cargas em trânsito, sempre que alguma embarcação demandava o carregamento dos produtos para o que fora contratada, de modo a efetuar o transporte para destino preestabelecido. Por outro lado, aqueles oriundos de povoados mais distantes, como Romana, não ficavam necessariamente na Raposa para além dos dias de movimento ordinário das lanchas, às terças feiras e de sábados, exceto quando decidiam permanecer por mais dias para a execução de outra atividade, como a coleta de caranguejo e a pesca de camarão, por exemplo. Em suma, em geral, uma vez finalizado “o movimento da lancha, nós vinha era embora de lá”<sup>639</sup>.

Tais trabalhadores se preparavam visando chegar em Raposa em tempo adequado para estar em conformidade com as normas do grupo de estivadores domiciliados no porto, pelo que “nós vinha da Romana, pra nós chegar antes da lancha” aportar, para não ficar excluído da composição laboral disponível para a execução de atividades portuárias ordinárias. Uma jornada ordinária cumprida por quaisquer transeuntes entre os povoados Romana e Raposa, inclusive o trabalhador ora em apreciação, obedecia aos regimes contraditórios ditados pela natureza. Como testemunha Mundé, se era época das cheias, ou seja, “quando era no inverno, nós vinha pro São João, e do São João, nos vinha embora de pé, prá Raposa, prá nós chegar antes da lancha. Aí, nós chegava na Raposa e, aí, sim, nós ia trabalhar todo mundo”. Porém, “esse pessoal da Raposa, eles eram danado, se a gente chegasse atrasado nós não trabalhava, nós era os mais de longe que tinha”. Entretanto, no período do abaixamento e das secas, havia a facilidade de tais trabalhadores se utilizarem de animais como cavalos ou burros, bem como eventualmente algum automóvel (caminhão, rural ou jeep) que por lá passasse em direção à Raposa<sup>640</sup>.

O universo dos estivadores atuantes no porto da Raposa era composto exclusivamente por sujeitos masculinos, via de regra membros de famílias domiciliadas no povoado do porto ou em povoados situados nas proximidades territoriais, exceto

---

<sup>638</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>639</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>640</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

aqueles que procediam de localidades mais afastadas como Romana. Entretanto, neste caso, o número de trabalhadores era ínfimo. O domínio desse mercado de trabalho privilegiado era exercitado por sujeitos situados estrategicamente no porto e no seu entorno mais imediato. O trabalho desenvolvido cumpria um esquema muito simples. Assim que as lanchas ou os barcos atracavam no pequeno cais do porto da Raposa, “a estiva pegava as cargas trazia prá botar nos caminhões, nos carros ou nas canoas”, ou no armazém, dependendo da época que fosse. Como já mencionado, esse trabalho era remunerado pelos proprietários das mercadorias em circulação, “tinha que pagar prá gente fazer esse carregamento”<sup>641</sup>.

Quase sempre os estivadores ordinários em atuação no porto da Raposa não executavam algumas das oportunidades de trabalho geralmente comuns naquele ambiente portuário. Essa era uma ocorrência que se verificava com frequência quando se apresentavam serviços como o carregamento de bovinos em gabarras ou de toras de mangues em caminhões, carros de boi ou carroças, sob a forma de lenha, de achas ou de estacas. Com efeito, essas eram situações de trabalho praticadas fundamentalmente pelos marinheiros lotados nas gabarras e pelos trabalhadores dos caminhões que transportavam a produção dos mangues para fazendas, olarias, padarias e entre outros destinatários.

O universo de trabalhadores em atuação no porto da Raposa apresentava muito mais personagens. Alguns deles de importância capital, por desempenharem atividades técnicas ordinariamente requisitadas, como carpinteiros navais e calafates. Além do serviço costumeiro, consistente no reparo de eventuais avarias e da crenagem<sup>642</sup> periódica nas embarcações, alguns desses profissionais marcaram sua atuação no porto da Raposa como construtores navais. Esse foi o caso de João de Deus, um profissional oriundo da região de Alcântara, que fixou residência em Raposa e realizou vários trabalhos destacados na arte naval. Como asseverou Américo Araújo, “teve um barco famoso que foi construído ali no porto da Raposa, chamava Estandarte”, que foi obra de “João de Deus, construído todinho, do zero até o final, construído ali no porto da Raposa. Era um barco lindo, muito grande, famoso na região”, além de registrar a circunstância de que teve um tio como “mestre desse barco”, o qual “andava mais do que tudo que era barco”.

---

<sup>641</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>642</sup> Crenagem: operação de querenar, isto é, restaurar, reconstituir uma embarcação mediante o preenchimento dos espaços entre as tábuas com estopa, recobrando-os com breu derretido, para impermeabilizar o casco.

Pelas informações que tinha, essa embarcação foi vendida “pro lado de Guimarães. Aí botaram dois mastros nele, mudaram o nome”.

Realização profissional dessa monta pode sugerir a existência de armadores estabelecidos em Raposa, coordenando a realização de trabalhos técnicos avançados, como o da construção de um barco. Em verdade, “o pior é que não tinha nada, tudo foi arranjado”, isto é, foi sendo montado um quadro técnico com auxiliares os mais distintos, em que “João de Deus foi o profissional principal deles”. Tais profissionais construíram somente o Estandarte com essas dimensões, mas na Raposa também “eram feitos outros, igarités, barquinhos menores, mas barcos grandes, barco de passageiro, assim, como se chamava na época, esse foi o único que foi construído lá”. Em outros termos, eles constituíram “um estaleiro para construir um barco. Mas que barco”<sup>643</sup>.

Segundo o registro de Arão Cordeiro, ponderável parte do conjunto das embarcações que singravam as águas da baía de São Marcos “eram feitas aqui no Maranhão mesmo”. A fabricação de embarcações na Baixada do Maranhão se desenvolvia em “lugares específicos”, de tal maneira que “Guimarães fabrica barco, Cururupu e Arari fazia muita lancha”. Do Pará também procedia muitas dessas embarcações, de tal maneira que as lanchas que “nós trabalhávamos, de Chames Aboud & Companhia, foram feitas no Pará, como “a Estrela da Aurora foi feita no Pará, a Estrela do Mar também”. Todavia, inúmeras outras lanchas, como “a Fátima, essas outras lanchas, já foram construídas aqui no Maranhão, em Arari”, tendo em vista que “lá tinha um estaleiro grande. O pessoal só mexia [trabalhava] com lancha. Eles não faziam barco a vela, eles eram fabricantes de lancha, o povo de Arari. Muita lancha grande”<sup>644</sup>.

Atuante no âmbito interno das embarcações, outro segmento importante em torno do porto era aquele formado por cozinheiros e taifeiros, que ajudavam os cozinheiros, serviam a alimentação e realizavam a limpeza de pratos e colheres. Em lanchas de maior tonelagem laboravam sujeitos desses dois nichos profissionais, contudo, nas lanchas menores “só tinha cozinheiro”, alguns dos quais eram habitantes do povoado da Raposa<sup>645</sup>. À medida que foi diminuindo o volume e a importância da atividade náutica no Golfão Maranhense, os serviços de fornecimento de alimentação para passageiros também foram sendo restringidos, de sorte que “nós não servíamos mais refeições para

---

<sup>643</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

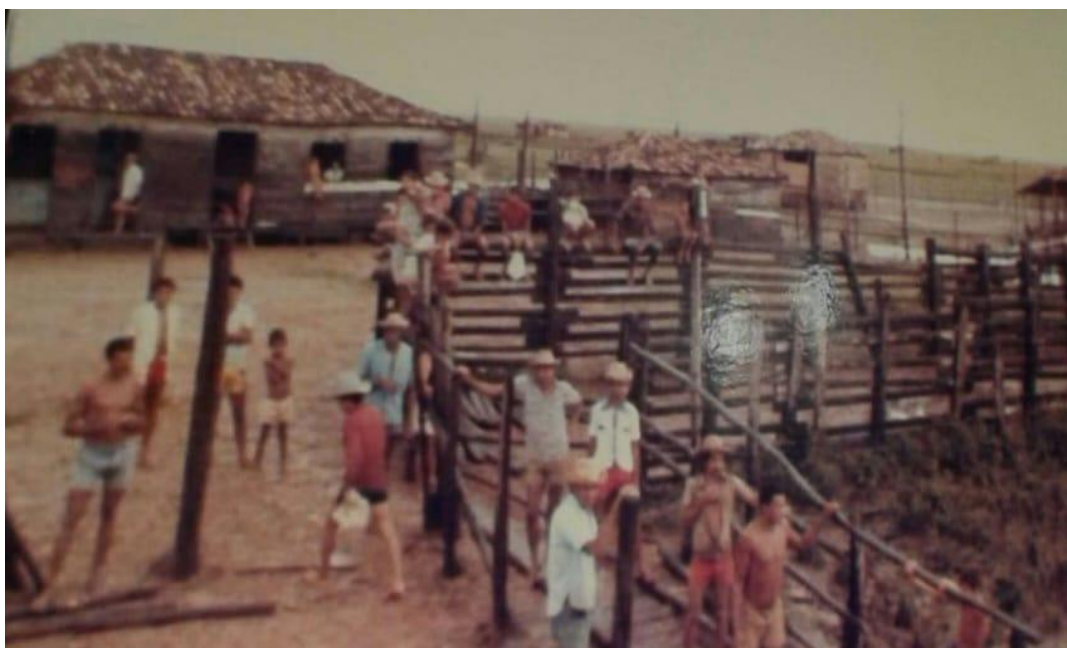
<sup>644</sup> Cordeiro, A. L. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 22 de fevereiro de 2022.

<sup>645</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

passageiro, era só o café, e aí ficou só um cozinheiro”, tendo sido dispensados os taifeiros<sup>646</sup>.

#### **2.4. Nos passos de Hermes: varejistas, restaurantes, ambulantes e outras mercancias**

No lapso de temporal adotado por este exercício acadêmico, o porto da Raposa contou com poucos estabelecimentos comerciais de secos e molhados, dentre os quais podem ser destacados os de propriedade de Alteredo Santos, Berto Santos, Paulo Santos e Marciano Castelo Branco. Os três primeiros eram oriundos de famílias radicados no próprio povoado em que funcionava o porto, enquanto o último migrou para a Raposa, onde constituiu família e se estabeleceu. Os irmãos Paulo e Berto Santos, como Marciano Castelo Branco, eram também proprietários e operavam com a prestação de serviços em pelo menos 7 barcos: 3 de Paulo Santos, 2 de Berto Santos, 1 de Marciano Castelo Branco e 1 de Berto e de Paulo Santos.



*Figura 23 – Casa comercial de Marciano Castelo Branco; curral e trapiche – Acervo Herbeth Figueiredo*

Afora o estabelecimento comercial gerenciado por Marciano Castelo Branco, aqueles mantidos pelos demais não ultrapassavam os estreitos limites de meras quitandas. Em comum, todos exploravam também o ramo de restaurantes. O volume da mercancia

<sup>646</sup> Cordeiro, A. L. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 22 de fevereiro de 2022.



realizado por essas quitandas no cotidiano da Raposa em nada diferia daquele empreendido por quaisquer quitandas em outros povoados. Todavia, dada a circunstância de serem localizadas numa área de porto, logo sujeita a dinâmica distinta daquela possível de ocorrer em outras aglomerações urbanas, em Raposa, esses pontos comerciais ganhavam outro dinamismo, posto que participavam ativamente da movimentação extraordinária oriunda da movimentação de lanchas em dias de terças feiras e de sábado. Assim configurado o universo em que era exercida a mercancia de natureza sedentária, o estabelecimento de propriedade de Marciano Castelo Branco extrapolava esse perfil. Em verdade, essa era uma casa comercial que, além de mercadorias ordinárias negociadas a retalho em quitandas, operava também com a comercialização de gêneros a grosso, tanto de produtos originários da região do entorno baixadeiro quanto de produtos similares provenientes de outras regiões maranhenses, como será mencionado adiante.



*Figura 24 – Porto da Raposa - Casa comercial de Marciano Castelo Branco. Início da estrada em direção a São João Batista - Filme Nova Estrela*

Marciano Castelo Branco foi um comerciante de ponderável sucesso em várias localidades de São João Batista e em São Luís. A reconstituição de sua intervenção no mundo comercial revela um negociante que foi galgando posições no universo geográfico indicado até se fixar em São Luís. Conforme o itinerário construído, “primeiro ele começou lá no Tesozinho”, um pequeno povoado situado na região dos campos orientais joaninos. Mesmo exercitando sua atividade no ermo dos campos, “depois foi crescendo”, progredindo, até formar uma massa ponderável de capital, que lhe permitiu mudar de local de exploração comercial. Desse modo, vislumbrando novas oportunidades

comerciais, “comprou casa na Raposa, foi para a Raposa, foi comerciante na Raposa”, dando continuidade e ampliando os seus negócios. Mais tarde, em vista do sucesso de sua intervenção no porto da Raposa, esse empreendedor ampliou sua trajetória comercial, expandindo seus negócios para a sede municipal de São João Batista. Nessa cidade ele estabeleceu dois ramos de negócios amplamente conectados. De um lado, ele constituiu uma casa comercial de secos e molhados, para promover a venda de produtos diversos, a grosso e a varejo, a qual também pontificava como lugar de atração para a aquisição de gêneros produzidos regionalmente. Por outro lado, ele implantou uma unidade piladora de arroz. Essa planta de beneficiamento da gramínea era um investimento que denotava novo patamar no universo de exploração comercial em que operava Castelo Branco. Com efeito, a aquisição do arroz produzido regionalmente passou a ter mais uma referência para os produtores realizarem seus negócios. Após uma sequência comercial em São João Batista, Marciano Castelo Branco reuniu condições econômicas suficientes para ampliar seus negócios no mercado de São Luís. Na capital estadual, ele constituiu um bem sortido estabelecimento comercial no bairro Portinho, muito próximo de faixas na orla do rio Bacanga utilizadas para permanecerem fundeados barcos e lanchas à espera de novas viagens. Progressivamente, essa nova casa comercial foi se constituindo como uma daquelas mais requisitadas na área, para o atendimento de demandas de comerciantes interioranos, quando buscavam em São Luís o abastecimento de gêneros de que careciam<sup>647</sup>.

Quando Preto Martins encerrou sua participação como encarregado da casa de João Câncio, em meados da década de 1960, foi convidado por outro empresário, seu compadre Marciano Castelo Branco, para gerenciar a casa comercial que este montara no porto da Raposa. Esse era um estabelecimento comercial devotado à compra e venda, a grosso e a varejo, de produtos nativos regionais e industrializados, além de produtos adventícios que por ali circulavam, como sal, peixes do mar (secos e salgados) e frutos eventuais, oriundos de pontos distintos como Primeira Cruz, Rio Novo (hoje Paulino Neves), Barreirinhas, Tutoia e Araiões<sup>648</sup>.

Quanto ao negócio com o sal, Marciano Castelo Branco não operava sozinho na exploração desse ramo no porto da Raposa. Berto Santos também era um comerciante estabelecido no porto que, como Castelo Branco, arrematava cargas de sal trazidas por barcos oriundos das localidades referidas, abastecia seus paióis e revendia o produto para

---

<sup>647</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>648</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

“um monte de gente que vinha chegando em cavalo, burro e outros, para comprar o sal e levar para os centros de roça” e outros pontos de demanda<sup>649</sup>.

Em outro âmbito, os negociantes ambulantes formavam uma categoria bem dimensionada entre aquelas que operavam em torno do porto da Raposa. Esses profissionais formavam um grupo bem diversificado quanto aos produtos que negociavam. Com efeito, esse “pessoal comprava tudo aqui para levar e trazia de lá, nessa época. Porque São João Batista deu muita jaçanã”, que era comprada lá e trazida para ser vendida em São Luís, assim como em São Bento. Os ambulantes “saíam comprando ovos, galinha” e outros produtos, de modo que “a gente trazia muitos ovos aí da Baixada, prá vender aqui” em São Luís. Muitos deles se especializaram na comercialização de mercadorias inusitadas, como cobras (cascavel e jararaca ou rabo seco, como popularmente identificada), pois “tinha um pessoal que tirava veneno de cobra” na capital estadual. Dessa forma, pelos campos haviam muitas pessoas que se dedicavam à captura de ofídios, “nego andava procurando por cobra, por todo lado dos campos, cascavel, rabo seco, tudo o que é cobra. Principalmente cascavel e rabo seco”, de modo que “nego vendia, trazia caixas e caixas de cobra” nas lanchas, para desespero de muitos passageiros. Por vários anos da década de 1960, esse ramo de atividade movimentou a economia de municípios como São João Batista e Viana. Como gerente da lancha Maria do Rosário, Araújo consigna a lembrança de ter transportado ponderáveis quantitativos de caixas contendo esses ofídios; recorda também que, após deixar o serviço nessa lancha, “já trabalhava aqui com jipe”, isto é, se estabeleceu como motorista em São Luís, quando “uma vez eu fui levar de jipe, várias caixas com cobras, lá no Santo Antônio, pro lado dali”, onde foram entregues<sup>650</sup>.

No que concerne à criação e comercialização de aves, principalmente galináceos (galinhas e capões) e patos, criadores e ambulantes adotavam posturas semelhantes àquelas que permeavam as relações comerciais para a aquisição de ovos. Criadores e ambulantes firmavam contratos informais por meio dos quais aqueles deveriam fornecer os quantitativos desses animais, para fazer face aos contratos assumidos com consumidores finais ou comerciantes desses gêneros em São Luís.

Na área de influência do porto da Raposa era prolífica a atividade de criação dos chamados animais domésticos de terreiro. Lindoso assinala a expressiva quantidade de galináceos criados ordinariamente na maioria das residências. Desse modo, dos criatórios

---

<sup>649</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>650</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

estabelecidos nas cercanias dos domicílios pululavam “galinha, pato, peru, marreca, catraio” [galinha de angola, capote, guiné, galinha do mato], entre outros. Em decorrência dessa criação, havia a acumulação de grande quantidade de ovos dessas aves, tanto para matriz de reprodução quanto como produto para comercialização. Vale ressaltar que a criação de tais animais, primeiramente, visava ao atendimento das demandas alimentares domiciliares. Todavia, como havia uma apreciável produção, ela suplantava em muito as necessidades imediatas dos criadores. Com efeito, o excedente desses gêneros era destinado para “vender”, pois “na época vendia muita galinha, muito ovo”. Quantitativos expressivos de tais gêneros acabavam por acionar uma movimentada atividade comercial quase sempre levada a cabo por meio de comerciantes ambulantes. Estes circulavam pelos povoados contratando a compra de aves e ovos com os criadores que dispunham desses bens, para que atendessem sua clientela fundamentalmente residente em São Luís. A esse respeito, Lindoso dá conta de que “tinha o pessoal ambulante” com quem sua família mantinha relações, que “ia comprar lá em casa de mamãe”. Nessas movimentações comerciais, ocorrentes em toda a área influenciada pelo porto da Raposa, o ambulante que realizava negócios com a mãe de Lindoso “trazia [comprava] de 20 a 30 dúzias de ovos”, sem contar o que conseguia comprar dos vizinhos, que eventualmente tivessem produtos dessa natureza disponíveis para comercialização imediata. Ao mesmo tempo, outros ambulantes também estabeleciam relações comerciais com as vizinhanças por onde circulavam, tanto por contratação antecipada com um ou mais fornecedores quanto por visitação oportuna e estratégica a um ou outro criador situado ao longo das deambulações desses compradores em busca de realizar os negócios contratados. Em outras palavras, “os vizinhos também tinham esses outros ambulantes que marcavam e iam lá comprar” os produtos oriundos dos terreiros dessa vizinhança<sup>651</sup>.

Para atender às finalidades de transporte necessário, de modo a fazê-los chegar aos consumidores finais, os quantitativos de ovos, por exemplo, acumulados para venda pelos criadores e comprados pelos ambulantes eram acondicionados em materiais próprios da região e também em recipientes utilizados primariamente em produtos industrializados adquiridos para consumo regional. Dessa sorte é que, para o transporte seguro de ovos em direção aos consumidores, os ambulantes e mesmo os criadores, que em algum momento decidiam comercializar sua produção, embalavam “numa caixinha de madeira, dessas de sabão Martins, não quebrava nenhum”. O empalhamento desse

---

<sup>651</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

produto era feito com materiais simples como “capim ou junco e folha de banana seca”, depois “empalhava, pronto, não quebrava de jeito nenhum”<sup>652</sup>.

As aves adquiridas nesses jogos comerciais eram transportadas principalmente em grandes cofos armados com trançado à base de fibras comuns coletadas na área ou adquiridas em outros povoados, além daquelas disponíveis no mercado para ser compradas francamente. Em cada um desses cofos era possível serem transportadas em torno de 10 a 12 aves. Existiam alguns desses recipientes, chamados grajáus<sup>653</sup>, cuja característica principal era o disforme tamanho, circunstância que possibilitava o transporte de grande número de animais, mais ou menos 20 aves. Essa tipologia de recipientes, ao mesmo tempo em que facilitava a necessária ventilação de que necessitavam as aves aprisionadas, se constituía como cargas que careciam de cuidados adicionais, durante o transporte, de modo a evitar a morte desses animais e culminar em prejuízo aos negócios dos proprietários.

Numa visada mais ampla, era muito importante o papel que cumpriam os comerciantes ambulantes ao longo da realização do seu trabalho, fazendo a conexão entre a interlândia produtora de gêneros primários e a zona urbana da capital, de onde adquiriam produtos industrializados para animar sua ação comercial com os fornecedores no mundo rural. Em ação, o ambulante era uma figura irrequieta. A movimentação constante de um povoado a outro, da residência de um produtor a outro, configurava o universo em que desempenhava sua atividade em concorrência com inúmeros pares.

Em ambientes em que agiam para comprar farinha d'água, por exemplo, era comum serem encontrados ambulantes armados com um estratégico furador utilizado para captar amostra desse produto no interior do recipiente em que estava acondicionado. A ação consistia em retirar do bolso o furador e enfiá-lo na tessitura de paneiros de farinha, de onde retirava um pouco do produto “para ver se a farinha estava boa, torradinha”. Essa era uma estratégia costumeira de que se utilizavam seus pares para comprovar a qualidade de produtos como farinha e arroz e, desse modo, estabelecer protocolos comerciais, se fosse o caso. Pessoas com outras finalidades e escrúpulos aproveitavam esses momentos e retiravam farinha de vários paneiros em quantidade suficiente para o atendimento de suas necessidades alimentares mais imediatas. Os

---

<sup>652</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>653</sup> Grajáus: cofo grande, armado semelhante uma gaiola, utilizada para o transporte de aves.

proprietários ou responsáveis pela farinha ou arroz em questão ficavam sempre à espreita da ação de eventuais inescrupulosos para rechaçar a prática e adverti-los à altura<sup>654</sup>.

Em outro âmbito, o depoimento de Rosa Barros, além de inúmeras outras contribuições, se constitui como uma peça importante que permite compreender o quão essencial era a atividade exploratória de restaurantes, para a sustentação do movimento do porto da Raposa, desde que esse ancoradouro se firmou como o lugar por meio do qual transitava expressivo contingente de passageiros e circulavam um ponderável volume de produtos regionais, bem como produtos importados de outras paragens. Com efeito, o funcionamento cotidiano de restaurantes nesse porto, especialmente nos dias de terça feira e de sábado, era uma exigência decorrente do movimento alcançado com o trânsito de passageiros, tropeiros, carreiros, carroceiros, caminhoneiros, canoieiros, cavaleiros e outros personagens que faziam do porto da Raposa uma referência regional de conexão com distintas partes do estado, do país e do mundo<sup>655</sup>.

Na conjuntura estudada, não existiam restaurantes estruturados no espaço urbano da sede joanina. Essa ocorrência, provavelmente decorria do fato de que quem chegava até a sede municipal, para resolver negócios ou cumprir outras necessidades pessoais ou coletivas, tinha tempo certo para voltar, logo poderia prescindir de alimentação mais forte. Em Raposa, ao contrário, existiam vários estabelecimentos devotados ao comércio de alimentos. Quase sempre aquele que transitava pelo ancoradouro era intimado a buscar a satisfação de sua necessidade alimentar e de seus eventuais companheiros de jornada, adquirindo em tais restaurantes a ração que fosse suficiente para mitigar a fome individual ou do grupo. Geralmente, aquele que acabava por não acessar esse mercado de comércio de alimentos instalado na Raposa o fazia em decorrência de ter trazido o conveniente balaio alimentar. De qualquer modo, a utilização do balaio era uma prática em contradição com o espírito da Raposa. Ali, era um lugar de mercancia, de trânsito, onde tudo era objeto de negociação, de venda, mediatizado pela outra face, a do pousio, da espera da maré, para movimentar as chegadas e saídas. No hiato de cerca de 12 horas entre uma maré e outra, o porto fervilhava, maximizava o movimento numa área contida, espremida, restrita, à margem do igarapé em que se desenvolvia a função portuária.

Num espaço pouco superior a 100 metros, entre os igarapés de Berto Santos e de Laurindo Soares, coexistiram em operação plena, nos dias de movimento do porto, ao menos seis restaurantes de pequeno porte, mas com demanda superlativa nessas datas.

---

<sup>654</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>655</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

Como disse Lindoso, eram “os restaurantes de tia Neide, Preto Martins, meu tio, Berto, Andica, Marciano”, além dos pertencentes a Tomásia e a Manoel Baiano<sup>656</sup>.

Para Lindoso, o porto da Raposa era uma ocorrência portuária importante, “foi um setor de grande movimento”. Na visão desse informante, um indicador da importância do porto da Raposa era a existência de vários restaurantes, para atendimento das demandas alimentares daquelas pessoas ora em trânsito, que, por alguma razão, não havia adotado a precaução de se precaver com o tradicional balaio (comida preparada para viagem), que as livraria da necessidade de aquisição de alimentos formais nesse mercado constituído por pequenos mais agitados pontos de venda, particularmente nos dias de terça feira e sábado, quando as lanchas chegavam e partiam do porto da Raposa. Lindoso se reportou, inicialmente, acerca desses espaços de exploração do ramo alimentício, identificando alguns restaurantes como os de “Tia Neide [Barros], Preto [Martins], Marciano [Castelo Branco], Berto [Santos], Andica [Santos] e outros lá, que eu não lembro”. Os proprietários de restaurantes “vendiam comida” de variadas origens, ou seja, foram progressivamente os constituindo pela diversificação da oferta alimentar, de acordo com a requisição e a disponibilidade da clientela. Com efeito, do cardápio disponibilizado constavam pratos produzidos tendo por base “galinha, pato, carne de boi, de porco, peixe frito”, bem como também eram ofertados produtos alimentícios destinados à promoção do desjejum ou de alimentação mais rápida, como “bolo de tapioca, bolo de trigo, bolo de arroz, pão”. Todavia, nesse quadro alimentar preponderava um prato, que agradava sobremaneira o paladar dos passageiros e mais transeuntes, a aquele preparado à base de galinha. O cardápio dos restaurantes “era só quase galinha caipira”, de modo que “a tradição era galinha caipira”, provavelmente por ser esse um prato ordinariamente presente nas mesas dos lares regionais<sup>657</sup>.

Em vista de ter fixado residência em imóvel cedido por João Cância, em Raposa, o casal Martins constituiu um pequeno restaurante, projetando auferir alguma renda excepcional para fortalecer o ambiente familiar. Em relação a esse cometimento, Rosa Barros informou que “a gente tinha lá um restaurantezinho”. O pequeno empreendimento era mais um daqueles que operavam no sentido de atender às demandas populares por alimentação em momentos de movimento no porto, posto “que lá era um grande movimento de embarcação” e de pessoas. Com efeito, o ancoradouro da Raposa era um ponto de intensa movimentação semanal, principalmente nos dias de “terça feira e sábado,

---

<sup>656</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>657</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

que era o movimento maior, o movimento grande; vinha muita gente de muitos lugares prá lá, de muitos interiores”. Assim como o casal, no porto da Raposa “diversas pessoas lá tinha um restaurante, lá perto da gente”. Como foi indicado, “não era restaurante grande, era um restaurante com poucas coisas de comida, não eram assim tantas comidas”<sup>658</sup>. Todavia, apesar do pequeno porte do estabelecimento, ele cumpria uma função importante no mercado de oferta de alimentação, como seus pares.

Mais tarde, o casal foi morar na sede municipal, agora gerenciando uma casa comercial de secos e molhados, de propriedade de Marciano Castelo Branco, que também explorava em prédio próximo uma usina de pilar arroz. Todavia, essa permanência em São João Batista não demorou muito tempo, pois “passamos uns tempos lá, e depois a gente tornou a voltar para Raposa, de novo”, para outra “casa do Marciano”, imóvel em que o proprietário mantinha um ponto comercial, “um comércio, uma quitanda, era assim um comércio sempre com o restauantezinho”. Como fica explicitado, esse comerciante explorava o ramo comercial de secos e molhados associado com um restaurante. Rosa Barros informou que o movimento de clientes nos restaurantes em torno do porto era relativamente robusto: “até que vendia, lá a gente vendia assim bastantinho”. Uma característica desses restaurantes era que ofereciam um cardápio variado, cuja matéria prima ordinária era “galinha, pato, peixe frito, carne de boi, carne de porco”. Por outro lado, a simplicidade matizava esse cardápio, pois “não eram assim comidas especiais” que o constituía, “mas vendia, vendia tudo”. Inclusive, dependendo do nível do movimento, em muitas ocasiões os quantitativos alimentares oferecidos eram consumidos quase integralmente. Em outras palavras, “tinha vez que terminava” o que havia sido produzido para uma expectativa de clientes, contudo, como ainda subsistia a demanda, “aí, tornava a fazer mais”, para atendimento desses clientes<sup>659</sup>.

Nos dias de terça feira e sábado, quando o porto da Raposa alcançava um movimento superlativo, todo o cardápio oferecido era consumido, pois “vendia tudo, tudo vendia”, em contraposição aos demais dias da semana, em que se “fazia também, mas vendia pouco”, razão pela qual era diminuído o quantitativo de produtos alimentares ofertados. Fora os dias de terça feira e de sábado, o movimento no porto era bem menor, com impacto imediato na comercialização de pratos de alimentação nos restaurantes. Nesses dias, “vendia pouco, era pouca gente”, quase sempre “pessoal que vinha trazer carga de cavalo, carro de boi, que vinha trazer babaçu” de vários pontos da hinterlândia

---

<sup>658</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>659</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.



adjacente, como “Juçaral, desses lados daí”; também “vinha esse Zé Dominici, vinha com aquele bando de animal, os burros, com aqueles burros cheios de carga de coco babaçu, era farinha, tudo”. Esse cenário era comum ao tempo em que ainda não operavam sistematicamente automóveis como os caminhões, “não tinha quase esses transportes”, para diversos pontos do entorno influenciado pelo porto da Raposa, como os centros de roça mais distantes de onde procediam gêneros como farinha d’água, arroz e babaçu, por exemplo. Até então, a circulação de cargas para o porto era realizada por meio desses modais caracterizados pela lentidão cujos condutores careciam do suporte dos restaurantes para a satisfação de suas necessidades alimentares mais imediatas<sup>660</sup>, a menos que se servissem dos tradicionais balaios, isto é, alimentação ligeira para consumo durante as viagens.

O universo fervilhante de transeuntes e passageiros, que circulava pelo porto da Raposa durante os dias da semana, mais especificamente durante os dias de terça feira e de sábado, demandava a presença cotidiana de estabelecimentos destinados ao fornecimento de alimentação. Em verdade, contrastando com o que ocorria na sede municipal, que quase não dispunha desse tipo de prestação de serviço, durante o lapso de tempo adotado neste trabalho, no porto da Raposa chegaram a funcionar e a desfrutar de clientela cativa, até oito restaurantes, cujos proprietários eram “Virgílio Correia, Berto Santos, Manoel Baiano, Tomásia Baiano, Domingos Martins, Preto Martins, Marciano Castelo e Andica Santos”. Esses restaurantes estavam situados na rua marginal ao cais em que era exercida a função portuária, exceto o de Andica Santos, que distava quase cem metros do espaço em que ocorria o fluxo principal do porto. Eles atendiam à clientela que “vinha durante a semana e nos dias de viagem das lanchas”, que “vinha trazer carga”<sup>661</sup>. Em paralelo à atuação dos restaurantes estabelecidos ao longo do cais do porto, um significativo conjunto de ambulantes também se movimentava freneticamente, oferecendo uma variedade de produtos para alimentação rápida, como refrescos, picolés, bolos de tapioca, de trigo e de macaxeira, pães cheios, pães doces, broas, cocadas, entre outros, de modo a atender às necessidades mais imediatas de comensais, em consonância com as demandas e as posses dessa clientela flutuante.

Para alguns dos informantes, parece ter sido Virgílio Correia e familiares o primeiro morador que organizou e passou a operar a serventia de restaurante no porto da Raposa. Mais tarde, no fim da década de 1960, essa família migrou para São Luís. Na

---

<sup>660</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>661</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

oportunidade, o ponto comercial operado pelos Correia foi negociado com representantes da família Baiano, especialmente Manoel e Tomásia. De modo semelhante, Preto Martins passou a operar com restaurante a partir do momento em que foi requisitado por um tio, João Câncio Barros Assunção, para tomar conta de casa que esse armador mantinha na Raposa. Essa casa era um ponto de apoio para a tripulação dos barcos que esse empresário mantinha em operação a partir daquele ancoradouro. Nesse tempo, início dos anos 1960, como lembrou Rosa Barros, “a gente [isto é, a família] ficou faz de conta que vigiando a casa de Câncio”. Além dessa família, “quem ficava lá [na casa em referência] era o pessoal do barco”, como “Amândio Nunes e um que morava no campo, que vinha para lá, Zé de Bitá”<sup>662</sup>. Além desses parentes e homens de confiança do empresário, a casa deveria estar apta para receber os demais que formavam o plantel de embarcações contratados por João Câncio para conduzir os seus barcos e, eventualmente, a lancha Cruzeiro. Em verdade, a família Martins não percebia remuneração para vigiar a casa, tinha margem de manobra para explorar alguma atividade que permitisse auferir algum retorno financeiro. Em virtude da natureza desse relacionamento com João Câncio, Preto Martins foi autorizado a montar um pequeno restaurante para complementar a renda familiar, enquanto estivesse na responsabilidade de cuidar da casa que vem sendo mencionada.

A partir do momento em que Preto Martins passou a gerenciar o comércio de Marciano Castelo Branco, também foi autorizado e continuou a explorar a atividade de restaurante. Por outro lado, seu irmão, Domingos Martins, passou a tomar conta da casa de João Câncio, com a mesma autorização para montar um restaurante, tendo explorado essa atividade durante muitos anos, até o fim da década de 1970, com relativo destaque e sendo referência no porto nesse mister. Mais tarde, Preto Martins edificou outro restaurante em terreno situado entre o restaurante de Domingos Martins e o Armazém do Estado, onde atuou por bom tempo. Para o casal e filhos, a exploração da atividade no restaurante acabava por proporcionar “uma rendazinha aqui, prá gente poder ir passando”. Com efeito, existia uma clientela flutuante que, nos dias ordinários de viagem (terça feira e sábado) e nos demais dias da semana, transitava pelo porto e demandava reposição alimentar ou ao menos paravam nesses estabelecimentos “para tomar uma água”. Geralmente, essa clientela era constituída por passageiros e pelo “pessoal que vinha trazer carga”, que “já tinha aquele lugar ali, e os outros também”, para adquirir os suprimentos

---

<sup>662</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

alimentares de que seguiam carentes. Assim era composta a clientela com que contavam as demais famílias concorrentes exploradoras do ramo de restaurante no porto da Raposa. Por conseguinte, o volume de consumo realizado por uma clientela relativamente constante e cativa no restaurante de Preto Martins permitia que nele fosse auferida uma arrecadação monetária em dia com a expectativa dos proprietários. O volume de refeições comercializadas e de arrecadação consequente não apresentavam variações com maiores desníveis entre os demais restaurantes existentes na Raposa. Essa percepção se deve ao fato de que, como intuiu Rosa Barros, “nós vendia muito parecido com os outros e os preços era do mesmo valor”, a não ser quando “às vezes, um dono de restaurante vendia mais do que o outro”, geralmente em condições excepcionais “quando acabava dos outros e um ainda tinha muito prá vender, mas sempre assim que se dava”. Havia dias em que “sobrava comida, quando o movimento no porto não era bom, tá vendo”. Nesses casos, os proprietários dos restaurantes aproveitavam essa sobra de alimentação para consumo familiar nos dias seguintes<sup>663</sup>.

Como reiteradamente já foi mencionado, no porto da Raposa, os dias de terça-feira e sábado eram aqueles em que ocorria “o movimento grosso mesmo, era o movimento grande”, assemelhando-se a um ambiente de feira. Nesses dias, considerando o número mais acentuado de comensais, passageiros ou transeuntes, avultava a necessidade “de fazer muita comida”. Dito de outra forma, aumentava a requisição para que fosse preparado certo quantitativo de alimentação para comercialização, que redundasse em montante muito além da generalidade da oferta alimentar dos restaurantes nos demais dias da semana. O cardápio disponibilizado por esses restaurantes era relativamente simples. A oferta alimentar costumeira desses estabelecimentos comerciais era consistente predominantemente em pratos preparados à base de galinha ou pato ao molho pardo, carne de porco ou carne de boi sob a forma de guisados ou de fritos, além peixe frito ou cozido. Um cardápio assim constituído, uma vez preparado, “tudo vendia”! Quando a necessidade exigia a preparação de refeições rápidas, os restaurantes ofereciam refrescos de frutas comuns na região e café com bolo de “bolo de tapioca, bolo de arroz”, bolo de trigo, além de cocada, doces caseiros, entre outras possibilidades alimentares amiúdes<sup>664</sup>.

Do ponto de vista da força de trabalho empregada, esses estabelecimentos ocupavam principalmente a mão de obra familiar, podendo, nos dias de maior

---

<sup>663</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>664</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

movimento, requisitar o concurso de trabalhadores eventuais, quase sempre mulheres, para atuação no âmbito da cozinha, onde a demanda de serviços era superlativa em relação às demais seções dos restaurantes. No caso do restaurante da família Martins, Rosa Barros admite que “sempre tinha uma pessoa” para ajudá-la na lida da cozinha, pois seu marido normalmente “trazia uma pessoa, prá trabalhar”<sup>665</sup>.

O cardápio preparado para satisfazer o movimento mais adensado dos dias oficiais de viagem das lanchas quase sempre era todo comercializado. Todavia, nem sempre o movimento ocorria conforme o esperado, de modo que “algumas vezes, sobrava, mas era lá alguma vez”. O mais comum é que “tinha vez que não dava” alimentação para cumprir a demanda. Assim é que, quase sempre no fim da movimentação diária, “às vezes vinha gente atrás” de alguma opção alimentar para lhe saciar. Como “a gente já não tinha mais”, improvisava com o pouco que ainda restava, que, no mais das vezes, “só dava uma rapagenzinha” de fundo de panela, “um negocinho” assim que ainda poderia alimentar, “mas já bem fraco”. Dessa maneira, como a alimentação ordinária do porto com produtos, pessoas e meios de transporte, em momentos como os dias regulares de viagens, se configurava como um fato geralmente superlativo, nem sempre a alimentação com os gêneros comestíveis de que seguiam carentes os passageiros e os transeuntes em deslocamento pela Raposa era compatível com a demanda avultada apresentada em algumas oportunidades. Nesses casos, a improvisação acabava por ser parte da resolução do problema<sup>666</sup>.

## **2.5. Braços do polvo: a presença estatal (Fiscais, Armazém, CAEMA, Escola, Capitania dos Portos)**

Por volta dos anos de 1940, à medida que foi se tornando evidente o crescimento progressivo do porto da Raposa, fundado na reiterada circulação de bens, exigente de um expressivo movimento de embarcações, como barcos e lanchas, o olhar fiscalizatório do poder público estadual definiu esse ancoradouro como um lugar, por excelência, para o estabelecimento de uma base de operações para a realização da exação fiscal definida em normativa estadual no que concerne à arrecadação regular de impostos devidos decorrentes da circulação de mercadorias. Apesar de frequentemente circularem pela Raposa em direção à interlândia mais imediata, isentos de exação fiscal, produtos como sal, peixes secos e eventualmente frutas, como abacates, produtos esses originários de

---

<sup>665</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>666</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

áreas litorâneas situadas no nordeste maranhense, como Humberto de Campos, Primeira Cruz, Barreirinhas, Araiões, Tutoia e Rio Novo (hoje Paulino Neves) - “vinha muito peixe dessa região, peixe do salgado, né, para vender aqui e também muito sal” - , proporcionavam acentuados níveis de relacionamentos comerciais entre essas áreas, visto que esses vendedores externos finalizavam seus negócios comprando quantitativos de paneiros de farinha e de outros produtos possíveis no mercado joanino. Vale ressaltar, o inverso também ocorria, dado que “também daqui ia muita farinha” à medida que existiam negociantes locais que “compravam farinha e outros produtos para levar” e comercializarem nessas paragens. Quando colocavam em prática essa alternativa, tais comerciantes preparavam as mercadorias costumeiramente negociadas nesses lugares e organizavam “barco daqui para ir vender para lá”, onde projetavam travar relações comerciais. Ultimadas as negociações, “aí fazia o contrário, comprava sal lá e trazia para cá, e até peixe seco”, entre outros produtos eventuais, que poderiam complementar os negócios empreendidos<sup>667</sup>.

Dada a importância granjeada pelo porto da Raposa, Santos Jacinto lembrou que nessa referência fazendária, na qual foi lotado por algum tempo, também atuaram antes dele, em sequência, concomitantemente ou depois diversos coletores, agentes fazendários, fiscais e ajudantes, como Dário Santos, Teixeira, Aboud, Paulo Pinto, Zico, Samuel Serra, Achilles Santos Jacinto, entre outros. Ao tempo em que desempenhou funções de exação fiscal no porto da Raposa, em lapso de tempo anterior à emancipação municipal, o pai, Achilles Santos Jacinto, prestava contas da arrecadação na sede municipal, São Vicente Ferrer. Já Aderson Santos Jacinto, por sua vez, quando atuou na mesma função, prestava contas já em São João Batista, em vista da autonomia municipal<sup>668</sup>. Alguns desses trabalhadores atuaram por largos anos realizando exação fiscal no porto da Raposa, ao passo que outros demoraram pouco tempo, tanto por aposentadoria, por mudança para outras atividades fora do serviço público quanto por serem transferidos para outras unidades próximas, como São Bento, por exemplo.

Os profissionais lotados no organismo da Receita Estadual estabelecido no porto da Raposa para o exercício da fiscalização da circulação dos produtos sujeitos a exação fiscal executavam essa atividade a partir da estrutura oferecida pelo Armazém do Estado existente à margem do porto, de frente para o ancoradouro das embarcações que nele

---

<sup>667</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>668</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

operavam, como que a lançar o olhar de lince do poder fiscalizatório sistematicamente em direção ao ambiente principal em que eram manipulados os produtos em trânsito.



*Figura 25 - Porto da Raposa em movimento: Armazém do Estado trapiche, transeuntes, cargas - Filme Nova Estrela*

Discorrendo sobre a fiscalização estadual organizada no porto da Raposa, do ponto de vista das relações travadas com os proprietários e gerentes de lanchas, Américo Araújo assevera que “a gente sempre teve um bom relacionamento com a fiscalização”, ainda mais que os agentes exerciam essa atividade promovendo “uma fiscalização moderada”. Para ele, essa era uma prática marcada pela constatação de que, por parte de alguns fiscais, “não havia aquele radicalismo de ter que despachar” sempre a totalidade dos produtos em circulação. Com efeito, a postura adotada pela maioria dos fiscais não redundava em exercício fiscalizatório autoritário, traduzido na máxima do “ter que fazer, ter que acontecer”, para o cumprimento efetivo do trabalho fazendário. Então, conforme a posição de Araújo, nesse cenário “não havia isso”, essa prática excessiva, visto que o rigor fiscal exacerbado acabava melindrado pela prevalência de relacionamentos de toda sorte, aprofundados em vivências costumeiras alimentadas naquele diminuto ambiente do porto ao longo de viagens recorrentes. Em decorrência, como “todo mundo ali se conhecia”, os fiscais exerciam sua atividade regularmente. Todavia, como a movimentação ordinária era superlativa, por mais que buscassem circunscrever a totalidade dos bens tributáveis, “terminavam maneirando as coisas”, de tal maneira que

“muita coisa realmente passava” sem a devida exação fiscal, ficando o proprietário do produto sujeito a cair nas malhas de exação fazendária em outro ponto de fiscalização<sup>669</sup>.

Entretanto, essa não era a prática exercida pela fiscalização em portos de São Luís, como o da Praia Grande. Nele era travado um embate cotidiano entre os agentes estatais em cumprimento da legislação fazendária e muitos comerciantes em flagrante atitude de burla. As batalhas pela cobrança ou não do imposto devido eram travadas tanto no interior das embarcações, que finalizavam suas viagens, quanto em terra firme, após descarga sub-reptícia efetuada por alguns dos proprietários delas. Para ilustrar essa asserção, Araújo sublinhou uma ocorrência por ele testemunhada referente a um lote de porcos transportado desde o porto da Raposa com destino a São Luís. Assim, em certa viagem, na lancha “Maria do Rosário, a gente trouxe 116 porcos”, isto é, uma expressiva quantidade de tais animais, em trânsito para o mercado de São Luís, sujeita, portanto, ao exame das autoridades fazendárias. Quando a lancha aportou “aqui na Praia Grande, em frente à rampa [Campos Melo] e perto da guarda”, onde funcionava o organismo central fazendário estadual [edifício onde hoje funciona a Casa do Maranhão], imediatamente “chegaram na lancha” e iniciaram sua atividade “os fiscais Bitá, Zé Empenado e outros que não lembro o nome”. Todavia, ao buscarem informações documentais relativas à regularidade fiscal daquela vara suína, os fiscais não as encontraram, colhendo, quando muito, falas evasivas de toda sorte, que lhes intimaram a adotar outra postura. Assim, partiram para a inquirição de tantos quanto pudessem vir a ser identificados como proprietário (s) - “e aí, esses porcos, de quem são?”. À falta de resposta conclusiva, formularam a hipótese de que “deve tá tudo sem despacho!”, tendo por pressuposto a recorrência da chegada de inúmeras cargas semelhantes em situação de flagrante irregularidade perante o fisco. Com efeito, conforme asseverou Américo Araújo, a hipótese foi confirmada, pois aquela carga transitara da origem a São Luís, quase toda irregular, tendo em vista que “dos 116 porcos, eu nunca esqueci isso, tinha somente 17 despachados”, ou seja, em torno de 10%, configurando um indiscutível caso de evasão fiscal entre tantos outros contumazes, apesar do intenso trabalho dos agentes fazendários destacados para atuação no porto da Raposa<sup>670</sup>.

Se apresentavam como uma constante as situações de irregularidade fiscal de mercadorias transportadas em lanchas e barcos da Raposa para os mais diversos e atrativos ambientes portuários de São Luís, à margem dos rios Anil e Bacanga e de seus

---

<sup>669</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>670</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

afluentes. Américo Araújo se referiu a inúmeras estratégias de que lançavam mão proprietários de carregamentos de arroz com o objetivo precípuo de passar ao largo da fiscalização estadual estacionada tanto na Raposa como em São Luís. Como durante largo espaço desempenhou a função de gerente da lancha Maria do Rosário, a sua lembrança é enunciada a partir desse lugar privilegiado. Sua fala consiga a asserção de que trabalhadores como ele, com posição relevante no ambiente das lanchas, acabavam por contribuir para a ocorrência de casos de evasão fiscal, quando “a gente trazia sacas de arroz dentro dos camarotes da lancha, prá não despachar”. Isso não quer dizer que não “havia uma [fiscalização]”, com competência para coibir abusos como esse. Uma equipe fazendária funcionava regularmente no ambiente do porto da Raposa, “mas não era aquele rigor”, tendo em vista que, em oportunidades nas quais em que se tratava de vistoriar os diversos cômodos das embarcações, como o camarote, reservado para a acomodação ordinária do proprietário e do mestre da lancha ou, extraordinariamente, para passageiros com restrições de saúde ou considerados como dignos do privilégio de ocuparem um lugar reservado da afluência pública em trânsito<sup>671</sup>.

Às vezes, as tentativas de burla assumiam configurações burlescas. Assim pode ser classificado um caso ocorrido em São Luís. Em certa ocasião, quando a lancha Maria do Rosário “chegou na Praia Grande”, o fiscal Bitá encontrou “um saco de arroz em cima do convés da lancha” sem indicativos de regularidade fiscal. Por conseguinte, visando cumprir sua missão, definiu que dormiria “em cima desse saco de arroz, porque eu quero é ver quem tira ele daqui. Botou a cabeça em cima do saco de arroz” em posição em posição de descanso e efetivamente dormira. Entretanto, a estratégia utilizada não surtiu o efeito desejado, dado que, como que por um sortilégio, um passe de mágica, “alguém chegou junto com outro, tiraram o saco de arroz, botaram um saco de babaçu debaixo da cabeça de Bitá e ele não acordou”. Ao despertar, o fiscal constatou que havia sido ludibriado e proferiu impropérios de toda sorte, classificando “esse povo de São João Batista” como “um bando de miserável”, isto é, capazes de utilizarem os mais delicados estratagemas para se distraírem da exação fiscal devida, posto que “tiraram o saco de arroz debaixo de minha cabeça e botaram um saco de babaçu” sem que constataste a ação de burla<sup>672</sup>.

Santos Jacinto relembra de sua jornada como exator fiscal em Raposa e de sua condição de morador em São João Batista. Como a maioria dos exatores, que não residiam

---

<sup>671</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>672</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.



naquele porto, para lá obrigatoriamente deveriam se deslocar ao menos nos dias regulares de movimento, terças e quintas feiras, de modo a se desempenharem do encargo. Nesses dias, conforme a época, e sem maiores regalias, a força de trabalho do fisco estatal, devotada a resolver as questões aduaneiras supervenientes, se deslocava para o porto, de acordo com as condições de possibilidades dos meios de transportes passíveis de serem utilizados. Quando estavam sob a regência da temporalidade dominada pelas cheias, decorrentes dos grandes contingentes de chuvas, muito comuns na região, os exatores se organizavam para o deslocamento tomando por base o horário das marés. Como nos dias de terças e quintas feiras esses servidores aduaneiros deveriam estar a postos no porto, antes que as lanchas ancorassem, de modo a realizarem com eficiência a fiscalização devida, haviam de planejar o deslocamento com maior previsibilidade, “porque às vezes a gente saía daqui e ia de canoa empurrada da vara”, logo, viajando em baixíssima velocidade, o que poderia comprometer a chegada em tempo adequado no lugar de efetividade da ação fiscalizatória<sup>673</sup>.

Salvo em pouquíssimas ocasiões, esse planejamento permitia a chegada antecipada ao horário em que as lanchas finalizavam a viagem e aportavam na Raposa, pois esse era um momento melindroso para a fiscalização. Efetivamente, nesse momento, se fazia necessário ficar “todo mundo lá de olho para ver se tinha gente querendo nos driblar”, isto é, identificar proprietários de produtos que estivessem no propósito de passar ao largo dos braços do polvo estatal e se safar do recolhimento de impostos incidentes sobre a circulação de mercadorias tributáveis oriundas de São Luís. O olhar arguto da fiscalização ganhava importância naquele ambiente portuário em virtude do fato de que alguns responsáveis por produtos em trânsito “costumavam desviar muita coisa da nossa frente”. Essa era uma ocorrência praticada geralmente em momentos eventuais, “quando a gente não tinha chegado” ao porto, “quando a fiscalização não tava” devidamente articulada em suas funções, ocasião em que “eles escondiam as mercadorias e a gente não olhava”<sup>674</sup>. Todavia, essas práticas também ocorriam quando a fiscalização estava normalmente organizada, em vista de os fiscais terem chegado com antecedência e montado o quadro fiscalizatório a contento, de modo a evitar os desvios e as fraudes costumeiras.

Em dias assim, o porto da Raposa conformava uma algaravia de movimentos em direções as mais distintas, mesmo sendo eles desenvolvidos num espaço relativamente

---

<sup>673</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>674</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

exíguo, cuja extensão à orla do igarapé não excedia a cem metros, no qual se desenrolavam a diversidade de atividades engendradas nessa parte principal do porto. Por um lado, transitavam pelo porto os passageiros vindos nas lanchas em busca de meios de transporte disponíveis para a acomodação própria, para suas bagagens e para as mercadorias trazidas, de modo a finalizarem seus destinos. Por outra parte, operavam em sentidos vários aqueles que já aguardavam a chegada dessas embarcações ao porto. Neste caso, o universo daqueles em compasso de espera no porto era formado por familiares ou conhecidos dos transeuntes (com seus animais ataviados, conforme a necessidade), condutores de carroças, trabalhadores de automóveis como caminhões, caminhonetes e jipes, vareiros de canoas, estivadores e uma infinidade de vendedores ambulantes e de pessoas que se deslocavam até o porto para observarem aquela inusitada movimentação.

Esse cenário de feira era propício para que eventuais pontos obscuros se formassem e concorressem para diminuir o raio de visão de que careciam os fiscais para o exercício eficiente da ação aduaneira. Com efeito, a exação fiscal realizada pelos agentes estaduais era uma atividade que exigia muito denodo e perspicácia desses servidores públicos. De certa forma, a fiscalização ficava relativamente mais facilitada quando os produtos em trânsito haviam sido depositados no Armazém do Estado à espera de embarque para quaisquer outros portos ou para destinos nos municípios de São João Batista, São Vicente Ferrer, Matinha, Viana, São Bento ou territórios adjacentes, pois diminuía bastante as possibilidades de distração do olhar fiscalizatório sobre algum desses bens, como intentavam aqueles proprietários mais afeitos a atuarem promovendo a evasão fiscal de produtos. Todavia, quando havia “muita mercadoria arrumada” na área de livre circulação de pessoas no porto, externa ao referido armazém, já em situação de “só jogar para dentro” das lanchas, de automóveis e, eventualmente, de barcos, a fiscalização, em tempo disponível, “passava lá verificando cada uma” das mercadorias expostas, de modo a constatar a regularidade fiscal de tais produtos, posto que nem sempre os proprietários ou responsáveis se dirigiam espontaneamente até o lugar em que atuavam os executores da fiscalização. Como naquele cenário era intensa a movimentação de mercadorias, “uns procurava a gente, outros não”. Em situação assim configurada, avultava a exigência da ação *in loco* dos agentes públicas, para evitar a ocorrência de evasões descabidas<sup>675</sup>.

---

<sup>675</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.



Figura 26 - Porto da Raposa - Armazém do Estado, habitações, trapiche e transeuntes - Filme Nova Estrela

Com um aparato fiscal relativamente bem engrenado e com uma movimentação expressiva de produtos nativos e manufaturados pelo porto da Raposa, a “arrecadação era grande, era boa, mas eu não lembro assim quanto era, mas todo mês a gente prestava as contas de quanto arrecadava de dinheiro”. Esse era um momento importante para ter “conhecimento assim de outras arrecadadoras”, para avaliar o montante arrecadado de estruturas fiscais similares, “para ver se na Raposa era maior ou não” o resultado da exação fazendária<sup>676</sup>. A proeminência conquistada progressivamente pela fiscalização organizada no porto da Raposa decorria em muito de uma vantagem que pesava, num primeiro momento, a favor da municipalidade de São Vicente Ferrer e depois do município de São João Batista, a partir do momento em que este foi criado, em 1958.

A atividade arrecadadora estadual na região tinha como principal ponto fiscal aquele instalado em São Bento. Essa era a estrutura fazendária mais próxima daquela organizada no porto da Raposa. O controle fiscal atuante desde São Bento abrangia o controle de uma vasta área de centros de produção agrícola contíguos a seus semelhantes em boa parte do território vicentino. Por outro ângulo, o controle da fiscalização estadual promovida no município de Viana e em seu entorno mais imediato não implicava em concorrência arrecadadora entre essa agência e a do porto da Raposa. Assim, a arrecadação ponderável conquistada pelo porto joanino em relação às outras agências próximas decorria do fato de que a ampla maioria da produção agropecuária auferida no território de “São Vicente era tudo para cá”, da mesma forma que também aquela oriunda

<sup>676</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

de “Matinha tudo vinha para cá”, isto é, escoava pelo porto da Raposa, fortalecendo a elevação dos indicadores conquistados pelo aparato arrecadador montado no porto joanino. Como, primariamente, o porto da Raposa pertencia ao município de São Vicente Ferrer, a partir do momento em que o povoado de São João Batista foi emancipado, a municipalidade vicentina ficou órfã de aparelho fiscal estruturado naquela localidade portuária, pois que “em São Vicente mesmo não tinha posto fiscal, era só na Raposa”, de sorte que, em tempos mais remotos, o fato arrecadador gerado pela coletoria joanina podia ser comparado à do “filho, porque São João Batista pertencia a São Vicente”. No novo cenário, o município de São João Batista passou a auferir recursos financeiros advindos da produção fiscalizatória levada a efeito no porto de Raposa, com impactos nos arranjos orçamentários da nova edilidade<sup>677</sup>.

Em síntese, como foi demonstrado, o aparelho arrecadador na região era pouco diversificado e consistia na existência de diminuto número de postos coletores. O universo de agências fazendárias regionais estava instalado, principalmente, em sedes municipais maiores, como São Bento e Viana. Enquanto o povoado de São João Batista perdurava apenas na condição de importante povoação como as demais existentes no território vicentino, nos limites urbanos da sede municipal de São Vicente Ferrer não havia um órgão fazendário instalado, posto que aqueles devidamente constituídos estavam localizados em povoados como Olinda dos Castro e Raposa. A escolha de tais lugares para a localização do polvo arrecadador no território vicentino tinha razão de ser. O posto de fiscalização fazendária de Olinda dos Castro estava fixado em importante área de conexão com uma diversidade de zonas de produção agrícola situadas numa interlândia que atingia os vales altos dos rios Pericumã e Turiaçu e alguns de seus afluentes no território circunvizinho. Por outro lado, por motivação óbvia, o posto fiscal de Raposa foi constituído numa localidade que fora ganhando visibilidade como um elo entrelaçador de dois polos formalmente distintos, mas absolutamente interagentes: os centros de produção e de comercialização maciça de produtos industrializados, como era o caso de São Luís, para o caso do Maranhão; e as zonas de produção de gêneros agropecuários, principalmente os agrícolas, estabelecidos no território vicentino e a vizinhança inclusiva.

Entrementes, a partir do momento em que foi definida a emancipação jurídico-política de São João Batista, em 1958, esses dois pontos de exação fiscal passaram a pertencer ao jovem município, refletindo a importância adquirida por esse antigo povoado

---

<sup>677</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

vicentino. Em verdade, pelo menos a partir da década de 1930, a ponta de São João ou o povoado de Ibipeuara, como também foi cognominada por algum tempo, passou a controlar progressivamente tanto os fluxos de circulação de riquezas oriundos do território vicentino e de parte dos municípios do entorno imediato quanto o porto da Raposa, este, por excelência, por onde era processado o escoamento dessa produção e o ingresso de produtos industriais<sup>678</sup>.

Apesar de ações sorradeiras de evasão fiscal protagonizadas por alguns proprietários ou responsáveis pelo transporte de mercadorias, a fiscalização estadual centralizada em Raposa, como “só tinha na Raposa mesmo”, desfrutava de uma posição estratégica importante, pois que os produtos com origem de trânsito em São Luís quase sempre já chegavam com a devida inspeção fiscal levada a efeito na Praia Grande, no Desterro, no Portinho ou outros portos ludovicenses em que ocorriam embarques na capital estadual. Entretanto, com relação aos produtos oriundos da interlândia vicentina e joanina e do entorno com destino a São Luís ou a outros portos, que deveriam passar pelo porto da Raposa, haveria de ser dedicada uma vigilância maior, “a gente tinha que estar atento”, inclusive para conscientizar os comerciantes, posto que “muitas empresas, muitos comerciante não aceitavam a mercadoria sem os despachos”. O parâmetro utilizado era a constatação de que, nessas circunstâncias, o trânsito de tais produtos “dava problema para ele, lá”, em São Luís, onde “também tem a fiscalização, e pesada”, da qual poderiam não escapar. Por conseguinte, aquele comerciante, ambulante ou não, que operava no mercado de São Luís com a venda de produtos nativos da hinterlândia vicentina e do seu entorno, deveria seguir as prescrições fazendárias, ou seja, “já tinha que fazer tudo bonitinho aqui”, na Raposa, do ponto de vista da regularidade fiscal, o despacho “consignado para uma firma” declarada à autoridade fiscal. Por essa razão, e com o objetivo de não experimentar algum “problema, muitos já faziam o despacho consignado, legalizado”, inclusive pelo fato de que muitos compradores “não aceitavam”, logo o vendedor “tinha que despachar” ou vir a sofrer restrições de movimentação no mercado consumidor<sup>679</sup>.

Em trânsito pelo porto da Raposa com destino a São Luís, as mercadorias eram marcadas com pincel, indicando os nomes ou as marcas específicas de cada proprietário que deveriam singularizar as mercadorias. Segundo registra Lindoso, a circulação de produtos pelo porto e a arrumação no porão, no convés e mais dependências de lanchas e

---

<sup>678</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>679</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

de barcos “era tudo mercadinho”<sup>680</sup>, tal como também informaram Américo Araújo e Arão Cordeiro, que foram gerentes de operações nas lanchas. Essa providência adquiria importância para além do trivial. Se por um lado permitia a distinção dos produtos de um proprietário em meio à algaravia de produtos semelhantes em demanda pelo porto ou nos ambientes das embarcações, por outro lado, facilitava a atuação dos agentes fazendários estaduais destacados para realizar a exação fiscal no porto da Raposa. Com efeito, a marcação contribuía sobremaneira para os fiscais discriminarem os produtos já despachados e os que ainda não haviam passado pelo exame fiscalizatório, de modo a ser cobrado e recolhido o imposto devido. Todavia, naquela exiguidade do espaço físico de cerca de 100 metros, no qual se cumpriam as atividades portuárias, era possível serem engendradas fórmulas as mais diversas, inclusive de cunho afetivo, para ludibriar a ação fiscal. Assim era que, como destacou Lindoso, “às vezes, o fiscal era amigo da gente, despachava 20 [paneiros], deixava aí 5 ou 10 (...), de lambuja”. Como nos dias de terça-feira e sábado o porto da Raposa experimentava uma movimentação de cargas e de pessoas incomum para os padrões regionais, é possível que houvesse um volume apreciável de descaminhos, tendo em consideração o montante de produtos nativos que circulava pelo porto em situação de exação fiscal<sup>681</sup>.

Conforme lembrou Rosa Barros, o Armazém do Estado existente no porto da Raposa somente foi construído depois que, pela primeira vez, ela passou a residir nesse povoado. Com efeito, antes dessa ocorrência, “ainda não” havia sido edificado esse imóvel representativo da presença do Estado naquele logradouro que, em vista da movimentação de mercadorias e de passageiros, exigia cada vez mais a presença ostensiva do poder público, diante das fragilidades que pontificavam o trânsito de bens pela Raposa. Em verdade, somente algum tempo após o estabelecimento familiar de Rosa Barros em Raposa “é que fizeram o armazém, para guardar as coisas que traziam”, isto é, para acomodar, por longo ou breve tempo, os produtos objeto de mercancia por habitantes da interlândia de entorno. Parte dos que transitavam pelo porto “já vinham na véspera da viagem, já vinham trazendo farinha, babaçu, vinha muito babaçu”, em virtude dessa possibilidade de manejo protegido de produtos em local apropriado no porto. Quando ainda não existia esse armazém eram recorrentes os incômodos referentes ao manejo de tais produtos, consistentes particularmente na necessidade de armazenamento de tais mercadorias em residências de proprietários do círculo de amizade dos responsáveis por

---

<sup>680</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>681</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

elas ou destes terem a necessidade de pagar pela armazenagem em moradias de habitantes do porto com quem não privavam de amizade. Era nesse ambiente público que os agentes de fiscalização realizavam a exação fiscal, conforme a definição das normas fazendárias do estado do Maranhão<sup>682</sup>.

À medida que, em Raposa, “o movimento foi crescendo, aumentando mais”, ganhou concretude a construção de uma estrutura mais firme e adequada, a de um armazém, que servia como local de proteção para o volume de cargas cuja necessidade de ficar depositado demandava mais tempo até ser finalmente embarcado. Então, o cenário foi se modificando, pois “tinha o armazém já”, que auxiliava as necessidades de armazenagem dos proprietários de cargas, servindo “prá eles colocar as coisas”, em virtude de que “era muita coisa mesmo que vinha de lá, assim, de pessoal do centro, muita gente do centro, que vinha prá cá, prá embarcar”. Em tempos antecedentes, esses produtos em circulação “tudo vinha de animal”, porém, “de um certo tempo prá cá” foi “que começou a vir” os caminhões, os quais passaram a transportar toda sorte de produtos oriundos dos mais distantes rincões circunvizinhos. Dessa maneira, por meio da novidade e da velocidade comparativa aos mais meios de transporte existentes, conferida pela movimentação desses automóveis, durante a estação das secas, afluíam para a Raposa expressivos quantitativos de “arroz, farinha, era o babaçu, que eles compravam muito babaçu, banana, era ovo, frutas, tudo traziam de lá”<sup>683</sup>.

Tal como lembrou Mundé, o lapso de tempo em que atuou no porto da Raposa como estivador, apesar de não terem durado muitos anos, foi possível registrar pelo menos duas ocorrências importantes, que ampliaram a movimentação e a área de influência do porto da Raposa. Segundo ele, quando “esse pequeno, Luiz de Chiquitinho, [na qualidade de prefeito municipal], fez um armazém enorme lá [no porto da Raposa] e fez a estrada”. No que concerne ao armazém, essa se constituiu como uma obra importante e estratégica, para oportunizar relações mais dinâmicas do porto da Raposa com a interlândia mais imediata e com as regiões longínquas dos territórios circunvizinhos, posto que esse elo portuário passou a contar com uma estrutura de armazenagem de produtos, mesmo que, às vezes, o edifício fosse insuficiente para abrigar a demanda de produtos oriundos das zonas de produção e em trânsito para os consumidores finais. No que tange à construção da estrada, de que fala Mundé, trata-se da ereção de barragem entre a sede municipal e a Raposa, de modo a permitir melhores condições de trafegabilidade ao fluxo de transeuntes

---

<sup>682</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>683</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

e de automóveis que demandavam o porto em tempos de seca. Essa obra era extremamente necessária, pois retificava e dava melhor consistência estrutural ao leito rodoviário que se formava na estação das secas, o qual nem sempre era possível de utilização em tempo integral, em decorrência das precaríssimas condições do antigo leito. De qualquer modo, mesmo precária e promovendo a ligação viária entre a sede joanina e o porto da Raposa por tempo superior àquele normalmente experimentado em momentos antecedentes, a nova estrada proporcionada pela construção da barragem passou a cumprir um papel exponencial no trânsito de pessoas e de mercadorias entre essas realidades, posto que conferiu maior velocidade aos deslocamentos necessários e permitiu ampliou as possibilidades de transporte de maiores quantitativos de mercadorias em ambos os sentidos. Provavelmente, por essas razões passou a ser recorrente o trânsito pela Raposa de sujeitos oriundos de locais distintos e distantes, como, por exemplo, “o pessoal todo de Mata Praga e de tudo quanto foi lado”, que “desceram, a carga descia pra Raposa”. Esse que era um centro de produção agrícola situado em território recôndito da parte ocidental do município de São Vicente Ferrer<sup>684</sup>.

Em várias conjunturas, era tão abundante a quantidade de produtos em circulação pela Raposa que, conforme os destinos, as embarcações ou os automóveis disponíveis não comportavam tais cargas. Neste caso, as sobras de tais mercadorias eram movimentadas pela estiva para o interior do Armazém do Estado (que era a maior obra de alvenaria existente no porto) ou mesmo para o paiol ou residência de algum morador do porto, onde ficavam depositadas, gratuitamente ou pagando aluguel, até serem embarcadas ordinariamente. Por esse serviço de transporte das cargas até o armazém, “o dono tinha de pagar a estiva, que trabalhou, que mexeu com as cargas”. Todavia, o responsável de carga assim acondicionada no armazém ficava isento de pagamento dessa mercadoria quando era realizada a movimentação definitiva da carga para seu destino final, pois que ele “já tinha pago prá botar ali até botar no carro pra vir embora ou na lancha, né, que às vezes não dava para vir na lancha”, logo “a gente não podia mais, com esse aí” por que “a gente já tinha ganhado o dinheiro em cima dessa carga”. Essa prática levada a efeito por esses trabalhadores portuários configurava uma racionalidade organizacional que dava liame ao exercício da atividade laboral dos estivadores<sup>685</sup>.

## **2.6. Diversão e pernilongos: bares, jogos, bingos e outras vendas**

---

<sup>684</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>685</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.



Como vem sendo amplamente apresentada, em dias ordinários de movimentação portuária, terças feiras e sábado, a ambiência do porto da Raposa era configurada e corporificada por uma miríade de atores sociais, que se movimentava em busca do cumprimento de objetivos os mais díspares, mas complementares, visto serem imantados pela força da atração portuária. Em dias como esses, “vendia de tudo” o que fosse exposto como objeto de mercancia. Era possível identificar um contingente expressivo de personagens infanto-juvenis oferecendo mercadorias as mais distintas que “o pai mandava vender” na orla do cais do porto. Assim, tinha crianças que vendiam “bolinho, cocada, essas coisinhas, tudo, pão cheio ... pão cheio, picolé”<sup>686</sup>. Em contraponto, a esse mercado formado em decorrência de exigências familiares para que a mão de obra infanto-juvenil concorresse com recursos monetários, de modo a reforçar o orçamento domiciliar, nesse cenário era também possível, inclusive, a identificação de crianças dispostas para venda sua própria mão de obra mediante o cumprimento de atividades consideradas de somenos importância para os membros da estiva estabelecida no porto. Assim, crianças e adolescentes poderiam ser empregados em trabalhos breves, com a percepção de alguma contrapartida remuneratória, como: encher e carregar latas d’água para banhos de pessoas ou lavagem de animais em trânsito; carregar momentaneamente pacotes de pequeno peso; vigiar animais cargueiros, soltos nos campos imediatos ao porto para pastar enquanto não iniciassem a viagem de volta, entre outras possibilidades de emprego dessa mão de obra.

Nesse ambiente, em que praticamente tudo poderia ser transformado em objeto de mercancia, frutificava a tradicional oferta de Reis, geralmente em dezembro, para aproveitar as datas tradicionais, e no início de janeiro, culminando com as comemorações aos Reis Magos, no dia 6. Aliás, essa era uma prática costumeira no interior da Baixada, que ganhava uma expressão bem ampla no porto da Raposa, em dias de movimento. Como assevera Rosa Barros, em Raposa, no “tempo de reis, uma hora dessas [dezembro], já estavam dando reis, há muito tempo”. Em verdade, em períodos como o Ano Novo e “o Natal que teve agora, era mais quem já tinha um saquinho de reis, feito, que era para dar, e ainda pedia o que era para dar”. Esse pedido era feito mediante a utilização de versos simples formulado pela pessoa que se dispunha a ir, de pessoas em pessoa, em busca de vender os exemplares de reis que confeccionara com essa finalidade. O texto

---

<sup>686</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

que seguia em cada exemplar dos reis traduzia o interesse mais imediato dessa pessoa: “eu quero um corte, botava; eu quero um perfume; eu quero não sei o quê”, e uma infinidade de bens que interessavam ao ofertante. Constante dos exemplares dos Reis, outro tipo de verso neles muito comum era o seguinte: “Meu bem, meu amor, me dá me dá um [completa com o nome do produto pretendido], por favor! Isso era um verso; Meu bem, meu amor, me dá um vestido, por favor!; Meu bem, meu amor ... e tinha outros versos, tá vendo”? Ou ainda: “Eu fiz este Reis olhando para o norte. Eu quero que tu me dê um lindo corte”? Neste tipo de poema, constante dos exemplares de Reis, o importante era cativar o provável adquirente com uma produção textual em que a rima fosse também um estalão de valor a mais consignado no produto. Alguns “diziam assim: eu fiz esse aqui, olhando não sei para quê, aí que rimava certinho, tá vendo”? Por exemplo, “me dá um sapato ... me dá isso aqui ... me dá um chinelo ... me dá uma coisinha assim”, o objeto do pedido haveria de rimar com o que o “poeta” estivesse em mente, “olhando”!<sup>687</sup>

Nos dias de movimento, o porto da Raposa se transformava num ambiente de festa, pois “dava muita gente, muita gente mesmo” no espaço de mais ou menos 100 metros em que transcorria a imensa maioria das atividades ligadas ao porto. Esse espaço ficava amplamente dominado por transeuntes em deslocamentos os mais distintos durante o intervalo temporal entre as marés que regiam a chegada e a saída das embarcações, especialmente as lanchas. Como as pessoas “tinham que ficar esperando a maré encher para a lancha sair, então, as pessoas ficavam ali naquele trecho”<sup>688</sup>, naquele espaço congestionado até que as lanchas e eventuais barcos ou gabarras partissem para seus destinos. Todavia, em boa parte desse interstício cronológico, muitas pessoas procuravam alternativas disponíveis naquele ambiente para preencher o tempo, para o que se utilizavam dos mais diversos expedientes. O mais ordinário desses expedientes era o estabelecimento de conversas vadias, negociais ou sob pretextos variados com outros passageiros ou transeuntes, igualmente insulados naquele lugar, em virtude da frequência das marés, a cada 12 horas.

Outro viés acionado para vencer o tempo durante esse espaço temporal era a organização de algumas modalidades de jogos, quer com finalidades recreativas (“só de brincadeira”) quer, principalmente, aqueles movidos por apostas (“em dinheiro”), sem contar também o fato de que “muitos ficavam bebendo” durante muitas horas, para passar o tempo. Com efeito, era notório o fato de “o pessoal ficar jogando” pelos espaços do

<sup>687</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>688</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

porto ou no interior das embarcações que o permitiam. Isso implicava serem formadas mesas de jogos variados, como “dominó, baralho e caipira”, nas quais interagiam passageiros/jogadores originariamente oriundos das mais diversas profissões (comerciantes fixos e ambulantes, marchantes, lavradores, jogadores profissionais, entre outros). Geralmente, os jogos de baralho extrapolavam o ambiente do porto da Raposa, posto que muitos passageiros/jogadores contumazes prosseguiram com essa prática durante a viagem. Conforme sintetizou Rosa Barros, espantada: “virgem, baralho, vinham jogando na lancha até São Luís, jogavam a noite inteira, passavam era a noite inteirinha jogando, vinham de lá [Raposa] aqui [São Luís], jogando”! A constância e a persistência dessas modalidades de jogos se devia ao fato de que “tinha uns que jogavam a dinheiro”<sup>689</sup>, estimulando a continuidade dos jogos por parte daqueles que ou estavam obtendo vantagem, para ganhar mais, ou dos que estavam em flagrante prejuízo e buscavam minimizá-lo.

Não são raras as menções a jogadores que se tornavam viciados em jogos de baralho, sustentados por meio de apostas, que dilapidavam parte substantiva de patrimônios próprios e familiares. Essa forma de repercussão monetária que sustentava os jogos influía no ânimo de muitos dos jogadores e conformava um tipo de público tornado parte integrante do cenário do porto. Com efeito, durante boa parte do tempo de espera da partida das lanchas, os jogadores formavam agrupamentos de jogadores aboletados em mesas simples, circulares ou retangulares, em torno das quais gravitavam plateias flutuantes constituídas por outros jogadores, por residentes do povoado portuário ou mesmo passageiros. Em torno desses personagens circulavam vendedores de produtos vários para aproveitar a afluência de público e praticar a venda dos gêneros dispostos à venda.

Em geral, as casas comerciais do porto, que também funcionavam como restaurantes, normalmente ofereciam produtos como aguardente, conhaques e cervejas, além de guloseimas as mais distintas. O consumo dessas bebidas contava com um público frequente e cativo, principalmente em dia de movimentação maior, bem como havia o caso de pessoas que ingeriam tais bebidas como atenuante para as agruras das viagens, que somente eram finalizadas após vencer a passagem pelo Boqueirão, uma espacialidade da baía de São Marcos em que ondas elevadas marcavam o ânimo dos passageiros em trânsito.

---

<sup>689</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

Um contingente expressivo de transeuntes pelo território do porto da Raposa em datas de movimento portuária era aquele formado por vendedores de produtos distintos oriundos de São Luís. Assim, circulavam entre pretensos clientes vendedores de pães cheios, comuns ou doces, muito apreciados pela demanda de residentes e adventícios em Raposa. Por outro ângulo, não era pequeno o número de vendedores de sorvetes e de picolés, ambos uma novidade amplamente consumida, seguramente pelo fato de ainda não ser de domínio comum a aquisição e a utilização de geladeiras ou de congeladores para a conservação de produtos como esses. De outro lado, pululavam também vendedores de uma diversidade enorme de bugigangas, tidas como novidades por aquela época. Eram camelôs em ruas do espaço urbano de São Luís, que se deslocavam para o porto da Raposa nos dias de terça feira e de sábado, onde esperavam realizar as melhores negociações possíveis.

Qualquer pessoa que circulava pelo porto da Raposa, em qualquer época, mas quase sempre no período noturno, convivia com uma infinidade de insetos, principalmente muriçocas e maruins, que atacavam tais pessoas onde quer que buscassem proteção. Os habitantes do povoado portuário lançavam mão de inúmeras estratégias para afastar tais insetos. Uma delas consistia em queimar fezes secas de bovinos, para que a fumaça os afugentasse. Como esse modelo de proteção surtia algum efeito, mesmo momentâneo, em época adequada, no verão, os moradores de Raposa geralmente destacavam integrantes do grupo familiar para procederem à coleta de tais fezes secas e as armazenarem em espaços destinados para tal fim, de modo que estivessem prevenidos no inverno, pois nesse momento se apresentava a quase impossibilidade de encontra-las pelos campos em condições adequadas para utilização como repelente dos insetos mencionados.

### **3. LIMITES DA RAPOSA**

#### **3.1. Fragilidades em ato: água potável, naufrágios e outros percalços**

Durante o tempo em que a existência do porto da Raposa foi marcada por uma movimentação extraordinária de cargas e de passageiros, para os padrões regionais, a população desse lugar conviveu sobressaltada pelos mais diversos e reiterados incômodos.

A aquisição de água em condições de potabilidade para aplacar as necessidades cotidianas mediatas e imediatas foi uma problemática que, recorrentemente e durante o ano todo, afligia a comunidade raposense. Efetivamente, “a água era difícil, era ruim”. Em condições normais, era comum serem acionadas quaisquer formas possíveis para a consecução do precioso líquido. Assim, “quando chovia, todo mundo tinha que tá botando” os recipientes que permitissem a captação d’água, utilizando aparatos afixados à beira dos telhados dos domicílios. Existiam moradores que “botavam até canoa na beirada da casa, para aparar água”. Além disso, “era mais quem tinha tonel para encher a água da chuva”, bem como outros recipientes como baldes, potes e outros com função semelhante. O líquido assim captado servia para dar conta das demandas residenciais mais simples, sendo excepcionalmente utilizado como água potável. Os moradores da Raposa que dispunham de toneis para a captação de água, além de promoverem a captação em torno de sua residência, também “vinham para cá, São Luís, eles traziam [isto é, mandavam] prá cá os tonéis nas lanchas”, para serem abastecidos “bem ali, na Uli” [Ulen]. Como proprietária de um restaurante no porto da Raposa, Rosa Barros registrou com ênfase ser sua casa servida de água oriunda dessa procedência e por esse meio: “iam os toneis lá de casa [para São Luís], a gente botava” também esses recipientes nas lanchas para serem enchidos de água. Em verdade, esse era um expediente regularmente utilizado por boa parcela dos habitantes da comunidade raposense, de sorte que “quase todo mundo lá [na Raposa] tinha aquelas ancoretas que vinha vinho”, para a captação de água em São Luís. Essa era uma ação promovida tanto pelos proprietários das lanchas quanto pelos marinheiros delas, o que justifica a manifestação seguinte de Rosa Barros: “o pessoal das lanchas, ainda bem que eles traziam e levavam” esses recipientes “cheio daqui, de água daqui”. Inclusive, essa era uma prestação de serviço isenta de pagamento de frete por parte dos beneficiados em relação à carga transportada. O que ocorria na prática é que eles “não cobravam, não”, razão pela qual, disse Rosa Barros, “sempre a gente dava uma coisa prá eles, um café, um almoço” ou outra forma de agradecimento, de modo a ter esses atores à disposição para o atendimento de novas necessidades de coleta e transporte do líquido desde São Luís <sup>690</sup>.

Além da água captada em São Luís, os habitantes de Raposa captavam água potável para o consumo ordinário em vários pontos do entorno mais imediato ao povoado, em terra firme. Assim, em tempos de estação seca, a maioria dos habitantes da Raposa

---

<sup>690</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

aproveitava o trânsito diário de caminhões, que promoviam o transporte de mercadorias em geral para o porto, principalmente de tijolos e de telhas, e, conforme era possível, acomodavam entre essas mercadorias as latas, botijões e outros recipientes cheios de água. Para muitos dos habitantes, essas eram oportunidades para que fosse promovido o abastecimento pleno das suas residências, aproveitando a aquiescência e a colaboração dos caminhoneiros, o que demandava a realização de tantas viagens quanto possíveis às fontes de obtenção do precioso líquido.

A sede municipal, o povoado Ilha Grande e os povoados em que, predominantemente, se desenvolvia a exploração do ramo de olarias eram aqueles nos quais os raposenses estabeleciam relacionamentos amistosos o suficiente para que pudessem obter a água de que necessitavam sem custos adicionais, sem dispêndios eventuais ou duradouros. Na sede municipal joanina, alguns moradores se destacavam por não oferecerem restrições para que moradores da Raposa pudessem adquirir de água que buscavam, oferecendo seus poços para a desejada captação do líquido fundamental. A esse respeito, Rosa Barros assinalou que seus familiares e muitos outros habitantes de Raposa “iam pegar [água potável] na casa de Lenço” [apelido de Sebastiana Sousa Assunção, esposa de João Cância], bem como também se serviam da água retirada do poço “da casa de Alfredo Serra”. A escolha dessas residências pelos raposenses, para o atendimento de suas demandas por água pura, tinha a ver, além do relacionamento positivo com os proprietários dos poços, o fato de essas residências estarem situadas na entrada da cidade. Essa era uma circunstância estratégica de que dispunham os raposenses, pois tais residências ficavam um ponto de passagem obrigatória dos automóveis, principalmente os caminhões que seguiam para a Raposa. Logo, facilitava que os motoristas visualizassem os coletores de água e parassem os automóveis, para que a tal carga d’água fosse acondicionada sobre as cargas que vinham sendo transportadas<sup>691</sup>.

Operação semelhante ocorria quando os raposenses optavam por coletar água na Ilha Grande ou nos povoados onde existiam as olarias. Uma vez na Ilha Grande, os raposenses solicitavam dos moradores locais a autorização para a coleta de água potável e, a seguir, enchiam seus vasilhames e os conduziam para a margem da estrada, onde aguardavam a passagem dos automóveis que os conduziam até o porto. No caso da coleta de água nos povoados onde estavam localizadas as olarias, o procedimento era semelhante. Assim que chegavam a tais lugares, os habitantes da Raposa aproveitavam o

---

<sup>691</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

tempo dispendido pelos trabalhadores dos caminhões para arrumarem a carga e coletavam toda a água possível e conduziam os vasilhames para as proximidades dos automóveis de modo a serem acondicionados para o transporte até a Raposa.

Como já foi adiantado, o transporte dos vasilhames com a água coletada pelos raposenses era feito principalmente pelos caminhões que se deslocavam plenos de mercadorias para o porto da Raposa. Havia uma predisposição solidária dos caminhoneiros para o atendimento dessa demanda formulada pelos raposenses. Conforme depôs Rosa Barros, “os donos de caminhão já era tradicional de trazer a água prá gente”. Nessas ocasiões, “a gente botava a lata, aquelas fechadas, só um buraquinho aqui”. Então, “a gente tampava aqui”, para não vazar durante o trajeto, e “eles traziam as latas, às vezes, vinha cheinhas”. Caminhoneiros como Quidinho [Euclides Pinto], Dilvan Santos, Guel e Eriberto Costa se enquadravam entre aqueles que atendiam sem maiores restrições as demandas dos raposenses. Todavia, existiam caminhoneiros que se furtavam ao cumprimento dessas demandas, como Chiquinho Soares, pois “esse não gostava de trazer a água” sob a alegação de que caso as latas com água destampassem durante o trajeto poderiam prejudicar as mercadorias transportadas<sup>692</sup>.

A coleta d’água nesses pontos mais afastados do povoado da Raposa, vale ressaltar, era uma operação que ocupava boa parcela dos componentes das famílias, como “os filhos e os pais”, que se deslocavam até as fontes de água, enchiam os recipientes e “ficavam na beirada” da estrada “já com essas coisas, tudo cheio”, de modo que quando alguém avistava e dizia “lá vem o caminhão de fulano de tal”, esses personagens “vinham e já iam botando” as latas em posição de serem alçadas para a carroceria do caminhão em questão. Em tais ocasiões, “quando era quase só crianças”, os trabalhadores do automóvel que passava pelo local “às vezes eles desciam e vinham ajudar a botar em cima” do caminhão os recipientes carregados de água. Entretanto, essa prática era realizada sem maiores contratempos “quando era só tijolo” a carga que estava sendo transportada, pois quando a carga era “telha, eles não gostavam muito porque as telhas quebravam” ou poderiam ser quebradas durante a viagem, em virtude do peso dos recipientes d’água e da fragilidade das telhas<sup>693</sup>.

As latas de que fala a depoente eram principalmente “as latas de querosene”, visto que “nesse tempo vivia muito no querosene”. Em outras palavras, como por essa época a maioria das populações interioranas utilizavam diariamente o querosene como

---

<sup>692</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>693</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

combustível para a iluminação ordinária das casas e outras serventias de menor importância. Assim, as latas em que esse produto vinha acondicionado eram reutilizadas para o atendimento de várias necessidades cotidianas dos domicílios, como carregar água das fontes às casas<sup>694</sup>.

Bem próximo à Raposa existia o açude do Barbado, mantido pela comunidade, que regularmente abastecia o povoado durante a época das cheias e com algumas restrições na primeira metade do período das secas, pois “tinha tempo que secava” como na outra metade desse período. Nesses intervalos de tempo inicialmente mencionados, de diversas formas, o referido açude atendia às necessidades daqueles habitantes, disponibilizando água potável, de qualidade nem sempre adequada, para o consumo diário, bem como água para as mais diversas serventias domiciliares, como a lavagem de roupas, e ainda água para abastecer cochos montados no entorno do açude, nos quais muitos animais domésticos se serviam do líquido<sup>695</sup>.

Além das possibilidades acima mencionadas de que dispunha a população do povoado da Raposa para a aquisição de água, nesse lugar, há cerca de 100 metros do cais do porto, existiam duas opções de captação do líquido, de que tanto careciam os habitantes, para o atendimento das necessidades domiciliares mais imediatas: o açude de Virgílio e o poço artesiano escavado pela CAEMA.

O açude de Virgílio e o poço da CAEMA eram duas possibilidades de oferta de água incrustadas bem no seio daquela comunidade carente desse produto. Todavia, ambos apresentavam o inconveniente de não oferecerem água com salubridade suficiente para aplacar a sede daquela população. Esse açude somente conseguia oferecer água com alguma qualidade em plena estação das cheias, pois nos demais meses do ano, quando não secava, só oferecia água em condições para serviços cotidianos nas residências. Já o poço da CAEMA foi construído com o objetivo de resolver a problemática de água potável com que historicamente se debatia a comunidade raposense. Entretanto, desde quando foi feita a entrega desse bem público e a caixa d'água passou a ser enchida sistematicamente foi constatado pela população que o poço não oferecia o produto com a qualidade necessária para o consumo ordinário dela. Na verdade, em virtude da influência das marés que circulavam diariamente pelo igarapé da Raposa, era salobra a água oriunda do poço que enchia a caixa d'água. Logo, essa produção de água em local profundamente adverso, com lençol freático comprometido por níveis inadequados de salinidade, não

---

<sup>694</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>695</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.



apresentava a potabilidade exigida para o consumo humano cotidiano, servindo essa água apenas para a resolução de outras necessidades cotidianas dos lares.

Ademais, apesar de ser o porto da Raposa o lugar que concentrava momentaneamente os maiores montantes da produção de arroz e de farinha d'água regionais, em trânsito para outras partes do Maranhão e de outros estados, em certas ocasiões, as necessidades mais imediatas desses produtos, necessários o consumo cotidiano da população raposense, não conseguiam ser satisfeitas pelos estabelecimentos comerciais locais, o que implicava a demanda via ser atendidas por comerciantes estabelecidos na sede municipal<sup>696</sup>.

A precariedade era um sinal distintivo e inquietante que demarcava e envolvia o trânsito de pessoas e de produtos entre a Baixada do Maranhão, a capital estadual e outras localidades com as quais havia intercâmbio regular ou intermitente, mediante o acionamento dos modais disponíveis, principalmente o fluviomarítimo, cujas embarcações utilizadas nem sempre ostentavam solidez construtiva capaz de gerar segurança para quem delas se utilizava. Em vista disso, quando ocorria algum sinistro náutico, quase sempre redundava em vítimas fatais, pois “tudo era muito precário, como era a viagem para São Luís, era muito precária. Você vinha aventurando” concluí-la com sucesso, ou seja, sem intercorrências negativas. Uma trágica demonstração das fragilidades inerentes à exploração dos serviços náuticos foi o caso do naufrágio da lancha Proteção de São José, em 27.10.1965, que resultou em morte de mais de uma centena de passageiros, homens e mulheres, das mais diversas faixas etárias. Considerando que essa era a oferta regular de transporte de massa para passageiros daqueles territórios em busca de destinos situados fora deles, como São Luís, de ordinário “as pessoas andavam assim, quando ia a família levava duas, três ou mais pessoas”. Por isso, “algumas morreram, muitas pessoas de uma mesma família morreram”. A Proteção de São José saíra do porto da Raposa em direção ao porto de São Luís com muita carga e com superlotação de passageiros, levando em consideração o que foi embarcado nas demais lanchas que zarparam naquela data com destino a São Luís<sup>697</sup>.

O universo de fragilidades que acompanhava a circulação das lanchas, cujo itinerário origem/destino era o porto da Raposa, pode ser simbolizada por esse evento singular, marcante, na memória coletiva regional, no caso o naufrágio da lancha Proteção de São José. Com efeito, como testemunha Lindoso, no fatídico dia 27 de outubro de

---

<sup>696</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>697</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

1965, essa “lança estava na Raposa, cheia de farinha, arroz, porco, boi, gente”. Naquela oportunidade, desempenhando o papel de negociante ambulante, o próprio Lindoso “tinha 10 porcos para trazer nessa dita lança”. Porém, ao avaliar a excessiva superlotação da lança, decidiu não prosseguir a viagem, tomando por base a lotação ordinária que era costume a constatar em viagens em condições de normalidade como estava costume a realizar<sup>698</sup>.

É voz corrente que, nessa data, a demanda exacerbada pela viagem de expressiva parcela de passageiros e proprietários de mercadorias na lança Proteção de São José, em específico, certamente se deveu ao fato de seus arrendatários, os irmãos Raimundo e Juarez Diniz, terem baixado significativamente o preço das passagens, descendo do patamar de um valor de “dois contos para um e cinquenta”, isto é, um conto e meio, ou seja, um desconto de um quarto do valor ordinário. Essa circunstância teria proporcionado oportunidade vantajosa para que usuários desse transporte deliberassem por seguir viagem nessa lança, mesmo que ela tivesse ficado logo superlotada, pois “era gente demais, gente demais”. Assim, segundo Lindoso, foi possível constatar que “teve gente que já tinha arrumado a rede na Estrela da Aurora, desatou para ir na Proteção de São José”, isto é, preferiram a oferta mais barata do preço das passagens e mudaram de lança. A suposição é de que tenha perecido um contingente expressivo de dos passageiros dessa lança que assim decidiram. Todavia, por outro lado, muitos passageiros avaliaram o perigo que a superlotação poderia causar e decidiram tanto abortar a viagem, como Lindoso, ou prosseguir-la em outra lança disponível no porto naquele dia terrível<sup>699</sup>.

No caso de Lindoso, a deliberação foi pelo adiamento a viagem. Desse modo, procedeu à retirada de seus porcos da lança e voltou para sua residência nos campos de Coroatá, deixando os “porcos na casa de Quinho, na Raposa”, que gerenciava um chiqueiro para a guarda provisória de suínos. A casa de Quinho era um ponto de apoio corriqueiro para os habitantes dos povoados situados nos campos, que estava situado à margem direita do igarapé da Raposa, em frente ao porto. A decisão por ele tomada foi compartilhada com um amigo de infância, “Chico, de Zé Correia, atirador de elite, nós era caçador de jaçanã”. Tentou convencer o amigo a também não seguir viagem: “Chico, se eu fosse você eu não ia nessa lança, ela está muito cheia. Você tá vendo que a lança nadou, a água tá andando pelas boeiras. Cheia demais”. Nessas condições, avaliava: “quando chegar aí, fora, no mar, na maresia, ela não vai ... tá só pelo fundo, a água tá

---

<sup>698</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>699</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

dando no meio da canela, que ela tava cheia demais. Eu não iria”. Em outros termos, a atitude dele demonstra que a olho nu era possível constatar o perigo de realizar a viagem com a embarcação superlotada de passageiros e de mercadorias em decorrência do rebaixamento em um quarto do valor do preço total das passagens<sup>700</sup>.

Somente mais tarde ele retomou a viagem para São Luís. Todavia, nesse novo momento da viagem, ele mudou de modal e “com três dias [após o naufrágio] que eu voltei para vir [para São Luís], eu fui no barco de João Cância, Camponês”. Durante a viagem, ainda foi possível identificar sinais decorrentes do desastre. Como salientou Lindoso, ao longo do itinerário percorrido pelo barco em que viajava, “nós encontramos três cadáveres boiando, uma maleta e aquela escada que vem do térreo para cima da lancha, boiando, vinha boiando”, concluindo, desolado: “aí, nós não podia fazer mais nada”<sup>701</sup>.

O sinistro verificado com a lancha Proteção de São José foi um acidente efetivamente trágico. O quantitativo elevado de vidas humanas (e de animais) perdidas ao serem tragadas pelas águas da baía de São Marcos encheu de tristeza grande parte da população de São João Batista e de municípios circunvizinhos, de onde procediam os usuários dessa lancha naquela oportunidade, de modo que o 27 de outubro passou a ser uma data repercutida pesorosamente. Dias depois, parentes de Lindoso, residentes em São Luís, ainda circulavam pela Praia Grande em busca de informações conclusivas a respeito de ele ter viajado ou não na lancha sinistrada, pois um tio, “Zé Maria, tava morrendo de preocupado, pensava que eu tinha vindo”. Porém, folgou de alegrias dias mais tarde quando o sobrinho chegou a São Luís e o reencontrou<sup>702</sup>.

No dia da fatídica viagem três lanchas trafegavam do porto da Raposa em direção a São Luís: a Estrela da Aurora, a Proteção de São José e a Maria do Rosário. A primeira era uma das maiores embarcações das que operação para esse porto, com capacidade para 100 toneladas, enquanto a segunda tinha capacidade de cerca de 70 toneladas, a terceira não transportava peso superior a 50.000 quilos. Essas lanchas tinham em comum a estrutura de construtiva, ostentando “um toldo corrido, mais o meio todo, que é a parte superior”, esta parte que “era mais só para passageiro”, posto “que a parte de baixo, nós ocupávamos também trazendo o gado” em alguns momentos, o que “impedia que as

---

<sup>700</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>701</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

<sup>702</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

pessoas armassem rede naquela região. Então, ficavam os passageiros mais concentrados na parte superior da embarcação”<sup>703</sup>.

A vulnerabilidade quase sempre foi uma marca expressiva que acompanhou a movimentação de embarcações como lanchas e barcos entre o porto da Raposa e vários destinos, como São Luís. Inúmeros foram os acidentes, inclusive com vítimas fatais, ocorridos tanto ao longo do igarapé da Raposa quanto em águas mais amplas como aquelas que conformam as raias oriental e ocidental da baía de São Marcos, conhecidas pela marinhagem como canal de cima e como canal do meio. A primeira tem como termo o litoral cajapioense e bacuritubense, por exemplo, enquanto a segunda finaliza no litoral anajatubense, por excelência. Desse modo, precariedades de toda sorte potencializavam a ocorrência de tais acidentes, como o que foi protagonizado pelas lanchas Maria do Rosário e Vera Cruz. Tal como salientou Américo Araújo, numa noite de quarta feira “a gente saiu [de São Luís] prá São João Batista e a lancha Vera Cruz, outra lancha que viajava para lá, que era do pessoal de Antônio Ferreira, de Zé Ferreira, desse pessoal”, retornava para a capital. Durante a viagem de ida com destino à Raposa, saíram “várias embarcações daqui, e eu ia dirigindo a lancha [Maria do Rosário]”. Como era costume, sempre que oportuno, durante o trajeto os condutores das embarcações estabeleciam porfia entre elas, como ocorreu nessa oportunidade. A competição consistia “naquele negócio de um passar da frente do outro” até que “cada um foi seguindo para seu destino e a gente foi para Raposa”<sup>704</sup>.

Entrementes, ao cabo de poucas horas de viagem, “lá prá 4 horas da manhã, quando nós chegamos já entre o mar e o Ambude”, isto é, em posição de navegação pela parte final da viagem, acessando o igarapé da Raposa, no trecho mencionado, “a Vera Cruz vinha descendo carregada e a gente ia subindo e a Vera Cruz veio e pegou a Maria do Rosário bem assim, pegou do lado, cortou ela. E a Vera Cruz fez isso com a gente”. O sinistro foi inevitável. Mesmo sendo o gerente da lancha Maria do Rosário, Araújo salienta que “costumava armar minha rede bem em baixo, bem na frente”, contudo, especificamente “nesse dia, eu vinha dormindo lá em cima no camarote”, local destinado para a marinhagem destacada da lancha. Em virtude do abalroamento, ele desceu apavorado desse compartimento “pelo porão traseiro da lancha, para olhar” o acontecido. De modo que, “quando eu desci, eu vi a tromba d’água que vinha assim do fundo da lancha. Eu corri, subi de novo” e testemunhei a aflição dos passageiros e da tripulação,

---

<sup>703</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>704</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

os quais, desnorteados, saltavam “de uma lancha prá outra, de uma lancha prá outra”. Na qualidade de responsável pelo gerenciamento das idas e vindas da lancha, “eu talvez fui um dos últimos que passei de uma lancha para a outra lancha”, ou seja, que pulara da lancha sinistrada para a Vera Cruz, assim como seu Dico Campos, o proprietário da lancha Maria do Rosário. Pouco tempo a seguir, “a lancha afundou, total”. À medida que se revelava patente a impossibilidade de serem desenvolvidas ações salvacionistas, “ficamos lá, até quando a maré secou, aí nós fomos ver os prejuízos” materiais e humanos. A constatação foi de uma ocorrência trágica na qual pereceram inúmeras pessoas, de tal sorte que “só de Raimundo Costa Ferreira, morreram duas crianças”. O levantamento do quantitativo de pessoas falecidas foi sendo computado quando “a gente encontrou mortos depois na água, no fundo do igarapé, e outros na lancha” naufragada. Em suma, essa foi uma fatalidade “muito triste, aquilo ali, muito terrível”. Conforme avaliou aquele evento, Araújo não duvida em apontar que a imperícia dos condutores da lancha Vera Cruz concorreu como causa eficiente para causar o sinistro. Somente na manhã do dia seguinte, os responsáveis pela lancha sinistrada e a marinhagem a ela adstrita removeram a lancha Maria do Rosário para o porto da Raposa com a finalidade de serem efetuados os devidos reparos e consertos, tendo sido feito “o remendo lá da lancha, no lugar”. Ultimadas essas providências a lancha “veio embora para São Luís”<sup>705</sup>.

Para Américo Araújo, assim como para amplas faixas da população da Baixada Maranhense, por ter acompanhado no período ou por ter tido informações posteriores, o naufrágio da lancha Proteção de São José, no dia 27 de outubro de 1965, se constitui como um evento profundamente trágico para inumeráveis famílias, que se utilizavam do porto da Raposa para acessar destinos situados fora da região. Naquela data, a dinâmica do fato foi por ele rememorado da seguinte maneira, desde o momento em que a embarcação deu partida em mais uma viagem regular do porto da Raposa com destino ao porto de São Luís, por volta das “oito horas da noite”. A lancha zarpara lotada de passageiros, muito “mais de cem pessoas”, com a tripulação completa, e conduzindo muita carga morta, como arroz, babaçu e farinha, sem contar outros produtos de menor impacto de peso. Entretanto, o trajeto projetado não foi concluído, pois “já quase pela meia noite a lancha afundou”, quando trafegava pela rota chamada Canal de Cima, ao colidir com uma coroa de pedra nas proximidades de Tauá Mirim. A região de Tauá Mirim e de Tauá Redondo, localizada na parte sudeste da baía de São Marcos, exigia perícia constante dos mestres

---

<sup>705</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

das embarcações em trânsito, visto que apresentava uma geomorfologia submarina bem acidentada, com relevo conformado por uma infinidade de coroas de pedras, em meio às quais restava desenhado um canal delicado e perigoso para a navegação de embarcações, sempre que utilizassem lâmina d'água deficiente, principalmente quando o carregamento era superior àquele transportado em situação de normalidade. De tal maneira que, não raro, nessa parte da baía aconteciam sinistros de menor potencial destrutivo, como a morte de muitas pessoas, geralmente redundando em avarias, em danos materiais de toda sorte<sup>706</sup>.

Por essa conjuntura, a Proteção de São José havia sido fretada pelos irmãos Juarez e Raimundo Diniz no intuito de ingressarem na concorrência pelo transporte de passageiros e de cargas com outros proprietários e fretadores de embarcações semelhantes, que operavam a partir do porto da Raposa para São Luís e em torna-viagem. Em geral, as lanchas que atuavam no porto da Raposa o faziam ao largo de vários e continuados anos; existiram algumas que, em vista da presença semanal reiterada, marcaram a memória de passageiros e de transeuntes, que se utilizavam do elo proporcionado por aquele porto para conexões mais amplas com o mundo articulado pelo Atlântico por meio da baía de São Marcos. Todavia, algumas lanchas aportavam frequentemente nesse ancoradouro com a finalidade precípua de ultimar o cumprimento de contratos de fretamento ocasionais, de tal maneira que tais relacionamentos contratuais “foram variando, depois”, tendo em consideração o fato de aquelas “que eram apenas fretadas, iam uma vez, não iam na outra semana, e ficavam mais ou menos assim” e, às vezes, adotavam práticas comerciais distintas das que eram usualmente desenvolvidas naquele porto. Em outros termos, alguns dos operadores dessas embarcações adventícias acabavam por inserir componentes de instabilidade naquele precário sistema de transporte de cargas e de passageiros. Por um lado, ao não cumprirem com regularidade as viagens semanais que historicamente foram sendo afirmadas, adicionavam cenários de concorrência por fretes e passagens nos dias em que ancoravam na Raposa; por outro lado, estiolavam relacionamentos firmados ao longo reiteradas práticas contratuais sempre que recorriam à oferta de valores depreciados em relação aos concorrentes para a compra de passagens e para a cobrança de fretes dos produtos em trânsito, visando a obtenção de sucessos econômicos imediatos<sup>707</sup>.

---

<sup>706</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>707</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Sujeitos que estiveram em trânsito à época pelo porto da Raposa asseveraram que a adoção de práticas concorrenciais desequilibradas em relação àquelas acionadas pelos operadores das demais lanchas teria concorrido para que a lotação de passageiros e de cargas da lancha Proteção de São José tivesse alcançado os níveis mais elevados possíveis. Segundo foi possível colher, os empresários responsáveis por essa lancha teriam “baixado o preço das passagens” em valores equivalentes a um terço do valor total. Assim, tendo em conta que substantiva fração dos sujeitos que se utilizavam dos serviços náuticos oferecidos por essas lanchas, semanalmente, era formada por pessoas de pequenas posses, fica patente que essa circunstância deve ter estimulado a que um número acentuado de passageiros tenha preferido romper momentaneamente as relações tidas com outros empresários náuticos e preferido viajar na lancha em apreço. Dessa maneira, se configuram compreensíveis as motivações que produziram a superlotação de transeuntes e de produtos de algum modo [mal] abrigada nas dependências daquela embarcação. O peso excessivo da lotação da lancha teria concorrido, sobremaneira, para que, quando foi dada a partida dessa última viagem, fosse possível a constatação de estar o casco da embarcação praticamente submerso, isto é, literalmente, “a lancha encheu todinha, do convés ao toldo da parte de cima”. Logo, a realização de uma viagem noturna, do porto da Raposa a São Luís, nessas condições de lotação da capacidade da lancha era uma temeridade, que expunha ainda mais as fragilidades recorrentes das condições de navegabilidade das embarcações em operação como essa. Por razões tais, o naufrágio da lancha Proteção de São José pode ser compreendido como um dos sinistros que atestam o grau de vulnerabilidade característico da imensa maioria das demais lanchas atuantes nas lâminas d’água constituintes de rios, lagos, igarapés e das baías de São José e de São Marcos, em direção a São Luís<sup>708</sup>.

O sinistro da lancha Proteção de São José foi um evento que, desde as primeiras notícias, imediatamente impactou a capital estadual, principalmente por intermédio da cobertura sistemática a que se dedicaram as estações de rádio e os jornais locais. Américo Araújo recordou que, quando teve notícia do ocorrido, “eu trabalhava lá na Rua Joaquim Távora, e logo eu fui para lá, para a Praia Grande. Tava assim [cheio] de gente lá, esperando notícia”, que pudesse ser trazida do palco do naufrágio por alguma embarcação que por lá singrasse. A esse tempo, só poderiam ser obtidas notícias desse fato por via marítima, aérea e, eventualmente, telegráfica, “porque não tinha carro”, isto é, não tinha

---

<sup>708</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

estradas que sustentassem um fluxo contínuo de automóveis para a Baixada, então, “tinha que vir por aqui mesmo”, por essas vias apontadas<sup>709</sup>.

Sem embargo, em vista do fatídico acontecimento, para a Praia Grande e para o seu entorno mais imediato, passaram a convergir tanto curiosos quanto pessoas que, de alguma maneira, tinham parentes ou conhecidos entre os que supostamente eram passageiros daquela agonia em que se transformou a viagem da lancha Proteção de São José, originada no porto da Raposa, no dia 27 de outubro de 1965, com destino a São Luís. Localizado na zona portuária de São Luís, esse mencionado espaço foi tomado por inúmeros populares, que ali permaneciam por longas horas, gerando um clima de comoção inaudito. Desse modo, a cada notícia que “ia chegando, dizendo: Fulano escapou! Fulano apareceu! Aí, era uma festa, para quem tinha aparecido”. Em contraposição, a informação de que alguém havia perecido contaminava a maioria com a exposição, mesmo que breve, oferecida por alguma daquelas pessoas componentes da massa em compasso de espera acerca da história de vida do eventual defunto<sup>710</sup>.

Araújo lembra de um caso em particular que gerou muita confusão à época. Tratava-se de ocorrência posterior à morte de um passageiro contumaz no trajeto mencionado, que inclusive fora proprietário de lancha: “Eu me lembro que nessa lancha morreu Neném Lisboa”. Essa foi uma morte que “deu uma grande confusão! Porque acharam a mala que seria de Neném Lisboa, com algum dinheiro dentro”. A confusão redundou na formalização de processo judicial “lá por São João Batista, para ver quem tinha ficado com o dinheiro que tava na mala falada”, visto que a notícia corrente dava conta de que efetivamente havia dinheiro na mala, mas o montante não havia chegado àqueles que se arrogavam como sucessores do falecido<sup>711</sup>.

Pelo que ficou expendido, a circulação de passageiros e mercadorias por meio do porto da Raposa se configurava como uma ocorrência carregada de situações de fragilidade, em terra ou nas águas. Em vista disso, para muitos, cada viagem, em qualquer sentido, significava uma travessia prenhe de agonias inauditas, desde os enjoos experimentados por alguns, remediáveis “com limões trazidos por várias pessoas”, passando pelo medo da possibilidade de naufrágio, o que levava a vários passageiros, homens ou mulheres, a “entrar na lancha ou no barco e não arredar o pé da rede ou do

---

<sup>709</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>710</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>711</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.



lugar que sentava”, de modo a evitar eventual descuido que pudesse redundar em acidente pessoal<sup>712</sup>.

### **3.2. Raízes em trânsito: migrações, êxodos**

Tomando por base o perfil dos entrevistados, foi possível identificar um movimento bem profundo de migrações intra regionais e de êxodos extrarregionais ocorrente no território da Baixada do Maranhão. Em geral, nas famílias de cada qual deles ao menos um integrante realizou movimento num sentido ou no outro ou em ambos. Em vários casos, famílias inteiras se deslocaram para o oeste maranhense, em busca principalmente de oportunidade de fixação em lote de terra para a construção de vida nova, mais auspiciosa, se possível; outras seguiam para o leste, em particular para São Luís, visando oportunidades de trabalho, de educação, de serviços médicos entre outras ofertas urbanas de que carecia a maioria dos habitantes da espacialidade baixadeira; e existiam aquelas organizações familiares cuja movimentação ocorria no próprio âmbito regional, em muitos casos, dentro dos próprios limites territoriais, geralmente de áreas de campo para áreas de matas e vice-versa.

Desde pelo menos a década de 1940, em que o porto da Raposa se firmava como uma referência para o transporte de passageiros e de mercadorias, por intermédio do modal fluviomarítimo, depoentes informam a ocorrência de um incipiente processo migratório bifronte, que foi ampliado com maior vigor a partir da década seguinte. Por um lado, as recorrentes mudanças de membros de famílias vicentinas, matinhenses, vianenses e de outras municipalidades do entorno ganharam expressão progressiva, acompanhando a movimentação migratória em direção ao oeste maranhense, onde eram desenvolvidos projetos de colonização.

Américo Araújo nasceu no início da década de 1940, no lugar no lugar chamado Ambude, “na beira da costa, bem no fundo dessa baía de São Marcos, quando ainda pertencia a São Vicente Ferrer”. No povoado Ambude existia um porto abrigado, situado na primeira volta, imediatamente após o início do igarapé de mesmo nome Ambude (depois denominado da Raposa), que, desde os tempos imperiais, conectava precariamente o território de municípios como São Vicente Ferrer, Cajapió, São Bento e algumas partes de Viana<sup>713</sup>.

---

<sup>712</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

<sup>713</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

Por essa conjuntura, o porto do Ambude era habitado por um pequeno número de famílias. Conforme lembra Araújo, esse universo populacional girava em torno de cinco famílias, a maioria de sua parentela: “Essas eram as casas que tinha ali no Ambude. Ali tinha a casa de Marcelino Araújo, que era meu avô; tinha a casa do meu pai, que era tudo perto”; além disso, em lugares um pouco mais espaçados, mas todas relativamente próximas, “tinha a casa de Satiro, o pai de Antônio Gato, que era mais conhecido da Raposa; tinha a casa de João Araújo, que era meu tio; e depois a casa de Pedro Correia, uma pessoa da região de Enseada dos Bezerras”. Em comum, além da residência, era o fato de essas famílias estarem profundamente ligadas às atividades ligadas a esse porto, de antiga serventia regional. Um desses moradores, “Marcelino Araújo era mestre de barco muito conhecido”, atividade desenvolvida numa “época em que o cidadão ser mestre de barco era como se fosse um comandante do avião”, tal era “a importância que tinha o mestre de barco para realizar esse trânsito de viajar São Luís/Baixada, Baixada/São Luís”. Aliás, por largo espaço temporal, o Ambude foi o único porto de que dispunha São Vicente Ferrer, para estabelecer conexões fluviomárítimas com outras partes do Maranhão e do mundo, foi o ponto principal de articulação daquela área com o mundo exterior. Logo, um povoado minúsculo, mas que, ao cumprir uma função estratégica relevante no concerto das articulações viárias possíveis àquele tempo, projetava importância aos profissionais que realizavam essas atividades especializadas, exigentes de conhecimento técnico formal ou informal, como era o caso da maioria deles<sup>714</sup>. Quando o porto da Raposa passou a ser o ancoradouro preferencial dos serviços náuticos regionais, tais famílias foram migrando progressivamente principalmente para São Luís, para Cajapió e para o povoado Raposa e outros próximos, de modo que o povoado e porto do Ambude desapareceram sem deixar maiores vestígios. Alguns deles, como Américo Araújo e familiares migraram para São Luís nos anos e 1970.

Nascido em Coroatá, região dos campos de São João Batista, Domingos Lindoso exemplificou as recorrentes migrações dos habitantes desses lugares. Logo ao nascer, a família veio morar em São Luís, porém, a permanência não demorou mais que dois anos. Logo, a família voltou para São João Batista. Nesta ocasião, fixou residência numa “beira de mato”, no povoado de Romana, lugar onde se imbricavam a vida na roça e as atividades de criação, pesca. A seguir, o grupo familiar acabou mudando para outro povoado situado

---

<sup>714</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

mais ao centro do município, a Ubá, onde intensa atividade agrícola produzia ponderável quantitativo de farinha e de arroz.

Com efeito, Lindoso contraiu matrimônio e foi morar na sede municipal de São João Batista, desfalcando o ambiente familiar. Uma vez casado, “botei um comércio com meu sogro [Domingos Bolo Grosso] em 1968 e em 1976 eu vim para São Luís”<sup>715</sup>, ampliando os números do êxodo de habitantes da Baixada Maranhense, para São Luís. Familiares do entorno familiar mais adensado se dirigiram para as zonas de novas fronteiras abertas no Oeste Maranhense, ora em plena ebulição.

Filha de pais lavradores e eventualmente criadores, “de baixa renda”, Rosa Barros nasceu e foi no povoado de Romana, no fim da década de 1930, quando essa povoação, hoje pertencente ao município de São João Batista, ainda era integrante do território de São Vicente Ferrer. Residiu por algum tempo em Manguari, uma região de tesos altos, localidade transicional entre beira do mangue e beira de campo, quando os pais mudaram para essa área, na qual praticavam fundamentalmente a criação de porcos, como os demais criadores, tanto para consumo próprio quanto para a comercialização no mercado regional. Tal mercado era formado por portos situados na costa mais próxima, pela povoação de São João, depois sede municipal, e pelas áreas constituintes das beiras de mato prenunciadoras da terra firme, em que proliferavam aplicações agrícolas, demandantes de tais produtos do criatório. Todavia, os familiares encerraram a criação de suínos nessa área “e aí eu fui morar lá na Romana”. Então, “a gente ficou lá com meus pais”, voltando a praticar a agricultura, trabalho que lhes era costumeiro. A prática agrícola era realizada pela mão de obra familiar disponível: “tinha meus irmãos trabalhando, na roça mesmo”. As roças de que fala eram localizadas fora do território do povoado de origem, a Romana. O pai estabelecera relacionamentos suficientes para que fizesse exploração agrícola em outros locais apropriados: ele “trabalhava pro centro, meu pai trabalhava pro centro”. O centro de roça em que laborava a família Barros era um povoado denominado Quindão. Tratava-se de uma área constituída por ponderável faixa de terra agricultável “desse pessoal dos Sodré”, em que “meu pai trabalhava por lá [...], fazendo roça, trabalhava fazendo roça”, assim como vários outros agricultores de Romana e de outros povoados. Em decorrência da permanência da família no Quindão, a depoente externou que, por uns tempos, residiu com parentes no povoado São Domingos, relativamente próximo a esse centro de prática agrícola. Todavia, voltou a residir em

---

<sup>715</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.

Romana, com os pais, até vir a contrair matrimônio. Após o casamento, em 1955, estabeleceu residência no povoado natal, onde nasceram os primeiros filhos. Dali, o casal migrou seguidamente para o porto da Raposa, para a sede municipal, para a Ponte, novamente para a Raposa e, por fim, para Romana, antes de o casal mudar-se definitivamente para São Luís em 1977. A mudança do casal para o porto da Raposa se deveu ao fato de que o esposo fora convidado por um parente, João Cância Barros Assunção, com negócios na sede municipal e no porto, para cuidar de uma casa de propriedade dele, que servia de apoio aos marinheiros das embarcações desse empresário que operavam naquele porto<sup>716</sup>.

Raimundo Martins, o Mundé, em seu depoimento asseverou: “nasci e me criei lá na Romana, com meu pai, minha mãe e meus irmãos”, tendo migrado para São Luís na década de 1970. Inicialmente veio sozinho para São Luís, deixando a família no berço natal. Nessa passagem pela capital, conseguiu um lugar de casa no bairro do Sá Viana, em área situada nas partes baixas desse logradouro, que passava por acelerado processo de ocupação direta do solo (invasão). A seguir, deu início à construção do imóvel de residência, em consonância com as pequenas condições de possibilidades de que desfrutava, razão pela qual a construção da edificação passou por etapas distintas. Primeiro, “eu vim e fiz a primeira etapa da casa”. Todavia, esse migrante percebeu que, nesse estágio, o imóvel não serviria para residência, pois “não vai caber” a família, como disse. Com esse diagnóstico, voltou ao povoado originário, recompôs as forças e as condições materiais e sentenciou: “vou lá de novo. Tornei vim. Aí, tornei fazer outro pedaço da casa”, de modo a agasalhar a família inteira: “aí foi que nós viemos embora para cá”. Isto é, a família migrou de vez para São Luís, fixando residência no Sá Viana “e hoje eu tô morando aqui em São Luís, na Vila Embratel”<sup>717</sup>.

Conforme lembra o informante, Chico Martins “nasceu e se criou lá” na Romana, em São João Batista, todavia “ele tinha um pessoal, uns parentes, aqui nas Coivaras”<sup>718</sup>, na região limítrofe entre os campos e a baía, no município de Viana, no fundo do Golfão Maranhense. Como diz Mundé, “muito de nossos parentes e gente das redondezas caíram fora daqui”, se dirigindo “lá prá dentro dos paus, pros lados de Chapéu de Couro, aí pro Turi”. Essa era uma região formada por áreas de florestas que cobriam o território ocidental maranhense. As migrações ocorriam nessa direção “por que falavam

---

<sup>716</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>717</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>718</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

muito que prá lá tinha muito lugar de mata alta prá plantar roça boa”; esse espaço do Maranhão era tido como um “lugar bom de trabalhar”, em contraposição ao fato de que as terras em que labutavam com roças, principalmente em Romana, “tavam ficando cada dia mais pobre, já não davam bom produto”. Por essa razão, “o pessoal tava indo pra esses lados”<sup>719</sup>.

Nascido na sede municipal de São João Batista, Dilvan Santos é descendente de uma extensa família historicamente radicada em povoados campestres denominados Morros e Ilha Grande, ambos situados à margem da via de acesso ao porto da Raposa. Os Gomes dos Santos eram criadores de gado. Vários dos integrantes dessa família migraram desde o início do século XX tanto para São Luís quanto para o Rio de Janeiro, cidade em que alguns realizaram percurso acadêmico, formando-se em Medicina. Entretanto, os emigrados regularmente retornavam à região de origem onde viviam os mais familiares.

Como diversos de seus parentes, Dilvan Santos teceu sua vida residindo ora em São João Batista ora em São Luís. Na terra originária ele atuava como condutor de caminhão, realizando fundamentalmente o transporte de passageiros, de produtos agrícolas, industrializados e cerâmicos e de lenha entre o porto da Raposa, as sedes joanina e vicentina e a hinterlândia ocidental imediata<sup>720</sup>.

Guel Serra foi outro condutor de caminhão com expressiva atuação entre a sede municipal joanina, o porto e os centros de produção agropecuária. Integrante de extensa prole radicada na sede municipal, grande parte dela migrou para São Luís entre as décadas de 1960 e 1980. Após exaustivas jornadas no exercício da profissão, trilhou percurso migratório semelhante àquele realizado por boa parcela de seus conterrâneos, mudando para São Luís, onde atuou com motorista de taxi durante muitos anos, até decidir retornar e fixar residência em São João Batista<sup>721</sup>.

Esposa de proprietário e condutor de caminhão (Eriberto Costa) e filha de proprietário de barcos e comerciante (João Câncio Assunção), Elirdes Costa informou que sua família nuclear migrou nos anos de 1970, quando, segundo sua avaliação, as atividades do marido e do pai começavam a dar sinais de diminuição progressiva, principalmente pelo fato de, mesmo inexistindo ainda estradas com fluxo integral na Baixada Maranhense, esporádica e preche de sacrifícios, caminhoneiros iniciavam a exploração do transporte de mercadorias (e de eventuais passageiros) em direção a São

---

<sup>719</sup> Martins, R. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>720</sup> Santos, D. T. G. dos. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 24 de fevereiro de 2022.

<sup>721</sup> Serra Neto, A. G. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 24 de fevereiro de 2022.

Luís. Assim, a família deliberou pela mudança para a capital estadual, onde se fixou definitivamente, inclusive para proporcionar oportunidades educacionais aos filhos, de modo que eles não se desconectassem da regularidade da educação formal<sup>722</sup>.

No início dos anos de 1970, o comerciante sambentuense Marcolino Jardim Aroucha (apelidado Bacute) migrou com sua prole de Belas Águas (São Bento) para São João Batista, onde adquiriu um ponto comercial. Conforme o testemunhou sua esposa, Sebastiana Aroucha, o casal era natural e constituiu família no povoado acima mencionado se estabeleceu com uma pequena unidade comercial, uma quitanda, a partir da qual se relacionava com os produtores rurais do entorno, comprando deles o quanto podia da produção ordinária. Mais tarde, em virtude de mudança de outro comerciante local para São Bento, o casal adquiriu o estabelecimento comercial momentaneamente ocioso, ampliando o nível das relações comerciais com o meio ambiente agrícola mais imediato e estabelecendo também relações dessa natureza com parceiros em São João Batista<sup>723</sup>.

Estes últimos relacionamentos comerciais indicados se tornaram cada vez mais íntimos, de maneira que vários dos seus parceiros contribuíram para que Bacute decidisse mudar seu local de atuação de Belas Águas para São João Batista. Assim, na nova residência, em 1971, ele montou uma empresa comercial na praça joanina e a transformou num dos maiores estabelecimentos de mercancia daquela quadra temporal. O empório de Bacute capitalizou boa parcela das relações comerciais, pois que ele, além do comércio regular de gêneros nativos e industrializados, ainda operava com empréstimos de numerários para seus pares de mercancia ou para integrantes de outras profissões carente de recursos para maior movimentação de seus negócios. Entrementes, no fim da década de 1970 a família migrou definitivamente para São Luís, onde continuou em operação comercial no bairro do Desterro, de algum modo conectado com seus pares interioranos de São João Batista e de São Bento, agora em outro nicho de mercancia<sup>724</sup>.

Originário do povoado Romana, em São João Batista, Miguel Martins cumpriu um itinerário de vida semelhante aos demais, no que concerne ao trânsito migratório. Nos tempos iniciais de sua vida, como seus familiares, ele foi essencialmente lavrador. Aos 18 anos, deixou o seio familiar e passou a desempenhar as atividades de marinheiro, formalizando uma vida devotada a singrar mares diversos e a estar em muitos portos sem

---

<sup>722</sup> Costa, E. A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>723</sup> Aroucha, S. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>724</sup> Aroucha, S. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

se fixar em lugar nenhum. Todavia, no início dos anos de 1970 deixou a vida de embarcadiço e voltou ao povoado natal, reingressando nas atividades agrícolas. Todavia, na metade dessa década migrou finalmente para São Luís, onde se estabeleceu e passou a desempenhar a atividade de açougueiro<sup>725</sup>.

Habitantes do povoado Ervaço, nos campos gerais joaninos, situados nas proximidades das cortinas de mangue típicas do litoral estuarino do Mearim, o casal Bonifácio Frazão e Francisca Assunção se destacou como prósperos criadores. Ele marcava a sua atividade como vaqueiro de volumoso rebanho de gado bovino (em torno de 1.000 cabeças), de propriedade familiar e de terceiros, familiares ou não, com os quais estabelecia as tratativas ordinárias de manejo e vendas eventuais, entre outras operações corriqueiras nessas circunstâncias. Por seu turno, ela atuava como exímia criadora de animais domésticos de terreiro, atividade essa que lhe possibilitava a venda constante de acentuado número de tais animais e de ovos para comerciantes ambulantes com os quais mantinha relacionamentos comerciais. Uma característica marcante da atuação desse casal foi que eles não trilharam os caminhos das migrações, permaneceram em seu local de origem e residência, testemunhando seguidos desfalques populacionais no entorno com vizinhos migrando para a contraparte de terras altas joaninas, vicentinas, matinhenses e vianenses, bem como para São Luís<sup>726</sup>.

Por motivações semelhantes, somadas à necessidade de serviços médicos e educacionais, entre outros, a crescente onda migratória tinha quase sempre como vetor a capital estadual. Com efeito, desde que o porto da Raposa se constituiu como o elo fundamental do território vicentino e seu entorno com o mundo exterior, a movimentação com a intenção de fixação em São Luís foi facilitada pela regularidade de viagens oferecida pelos transportes fluviomarítimos. Assim, nem sempre as famílias mudavam integralmente, mas tomavam por estratégia mandar um ou mais filhos para a capital “prá procurar estudar em escola, por que no interior, quando tinha não era lá essas coisas”. Então, os pais, que viam a educação como um valor, procuravam orientar seus filhos para o ambiente escolar, de modo a adquirirem novas ferramentas para enfrentamento do mundo, o que não era necessariamente possível nas sedes municipais e seus povoados. Como assevera Rosa Barros, “eu e meu marido nós estudamos pouco, só no primário, mas não queria isso prá nossos filhos. Aí, o jeito foi ir mandando eles estudar na cidade”

---

<sup>725</sup> Martins, M. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 28 de dezembro de 2021.

<sup>726</sup> Frazão, B. C. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 24 de fevereiro de 2022; Frazão, F. A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 24 de fevereiro de 2022.

[São Luís]. A estratégia familiar foi enviar os filhos um depois do outro, os quais foram admitidos em residências de familiares: “primeiro, nós mandemos o mais velho, depois o segundo e logo mais nós fomos todos, o resto da família”<sup>727</sup>.

Esses dois processos migratórios drenaram contingentes expressivos da população vicentina e da circunvizinhança tanto para zonas de acolhimento na fronteira agrícola ocidental maranhense que ora se abria quanto para a capital do Maranhão, cuja conformação urbanística e a existência de mercado com dinamismo suficiente para absorver mão de obra adventícia, funcionava como atrativo que não passava despercebido pelos migrantes. Neste caso, o ingresso fluente de sujeitos individuais e de grupos familiares ao mesmo tempo em que fortalecia a população ludovicense desfalcava sua similar no interior do estado maranhense.

### **3.3. “Lá prá dentro dos paus”: fronteiras ebullientes, áreas atingidas, exercidas, influenciadas**

A progressiva importância assumida pelo porto da Raposa decorria do fato de esse ancoradouro servir como ponto de concentração, por excelência, para a exportação dos gêneros regionais gerados nas entranhas dos campos e dos centros de produção agropecuária de um entorno expressivo composto por territórios de municípios como São João Batista, São Vicente Ferrer, Matinha e partes de Cajapió, São Bento e Viana, além de áreas mais afastadas, compreendidas no quadrante ocidental dessas referências municipais, como aquelas acima referidas, situadas nos vales altos dos rios Turiaçu e Pericumã e de seus afluentes.

É redundante mencionar o caráter superlativo da movimentação de produtos que concretizava o escoamento por meio desse ancoradouro. Em proporção crescente, “muita carga embarcava na Raposa”, procedente das zonas de lavoura mais ativas da região. Então, o movimento era garantido, “porque tinha carga, tinha produção”. Em outras palavras, “era uma produção muito grande”, aquela acumulada e transportada por via terrestre, mediante animais e veículos, ou pelo ermo dos campos, por meio de canoas, para ser embarcada por meio do porto da Raposa<sup>728</sup>.

A articulação do porto da Raposa com as áreas mais distantes do entorno ocidental foi sendo fundado e construído sem obediência a um planejamento técnico

---

<sup>727</sup> Martins, F. R. B. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 27 de dezembro de 2021.

<sup>728</sup> Lindoso, D. B. M. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 15 de dezembro de 2021.



previamente traçado, mas à força de muito suor, precariedade e improviso. Como as demais áreas baixadeiras, nessa região quase todas “as estradas eram carroçais”, pois algumas delas não ultrapassavam o nível elementar de simples “batidas” ou caminhos improvisados. Em outras palavras, essas vias de trânsito estavam distantes de alcançarem o estágio de estradas de franco uso, posto que eram arranjadas por mão de obra braçal contratada para serviços diversos como ajudantes de caminhões. Assim, os proprietários ou condutores oficiais de tais caminhões contratavam sua força de trabalho conforme as necessidades do trabalho ordinário e de demandas eventuais, mas imperativas, como a otimização de “caminhos carroçais” para o trânsito desses automóveis em áreas até delas desprovidas, como a área ocidental maranhense. Dessa maneira, a equipe de “cada caminhão tinha quatro trabalhadores, todos quatro levavam uma enxada”, pois em localidades em que a estrutura viária era absolutamente deficiente, de tal maneira que “não dava para entrar a frente do caminhão, a gente mandava eles quebrar, eles quebravam” o suficiente “só prá passar a frente [do caminhão], o resto da estrada, a limpeza [da vegetação circundante], a carroceria fazia”<sup>729</sup>. A sofreguidão da atuação dos caminhoneiros estava conectada aos imperativos sazonais das condições mesológicas regionais, que permitiam pouco tempo para a movimentação ordinária de veículos automotores, como os caminhões, entre os centros de produção agropecuária, a sede municipal de São João Batista e o porto da Raposa. Nesses cenários, “a gente trabalhava demais”. De acordo com as condições de possibilidades, motoristas e ajudantes deveriam realizar as obras com agilidade suficiente para preparar os sulcos viários possíveis, de modo que o trânsito fluísse com alguma regularidade quando tais profissionais eram mais exigidos. Ou seja, tudo deveria estar pronto quando a atividade dos caminhoneiros era mais intensa: “o serviço era mais pesado de setembro, do fim de setembro a ao fim de novembro”. Essa mediação temporal tinha razão de ser, pois em dezembro “já começava a vim a chuva e praticamente a gente ia parar. Então, esses três meses a gente trabalhava noite e o dia”. Era uma atividade intensa e extenuante, de modo que “eu, como trabalhador de carroceria, quantas vezes não tinha nem tempo para minha família”. Em situações extremas, as jornadas de trabalho eram tão escorchantes que “teve uma vez que eu passei 15 dias e 15 noites sem deitar a costa na minha rede”, tendo em vista que “durante o dia a gente ia transportar tijolo e telha para a Raposa e trazer lenha pros donos de olarias”, todavia “quando era de 5 horas da tarde, a gente parava e ia se preparar para ir pro centro,

---

<sup>729</sup> Serra Neto, A. G. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

lá prá dentro dos paus, longe, comprar arroz, farinha, milho, babaçu e trazia tudo”. Então, uma jornada de compra de gêneros agrícolas nos centros produtores por um comerciante era formada mediante a contratação de um “caminhão [com seus trabalhadores]”, no qual às vezes ele também se deslocava, “porque indo simplesmente só o motorista não tinha condição”, de modo que “sempre tinha um comprador, que era o finado Raimundo Acará, Tarquínio Figueiredo e vários outros”. Nessas operações “eles contratava a gente, aí já estava esperando a gente”. Invariavelmente, a comitiva seguia “à noite e quando chegava aqui [de volta a São João Batista] era 5 horas da manhã, não dava mais tempo de ir na rede. Aí, tomava café, descarregava o caminhão e carregava de novo, tijolo e telha”, e seguia para o porto da Raposa. Então, como condutor de caminhão, “eu levei 10 anos nessa vida, trabalhei 10 anos”, até migrar para São Luís<sup>730</sup>.

Todavia, mesmo enfrentando toda sorte de agruras, os trabalhadores adstritos aos veículos mencionados devassaram percucientemente as áreas escolhidas para receberem o leito de “batidas”, caminhos, alguns que se transformaram em estradas, de tal maneira que, por volta dos anos de 1960, “já tinham chegado no Turi”, no vale alto desse rio, ou seja, já era possível transitar, mesmo que por vias deficitárias, mas com algum sentido de permanência, de continuidade, por territórios bem distanciados do porto de referência.

Para tais proprietários e condutores de veículos como os caminhões e caçambas, a construção de estradas, mesmo marcadas pelo signo da precariedade, conectando esses roteiros, proporcionava tanto o transporte de passageiros quanto da produção agrícola oriundas daquelas paragens. Entretanto, o fato de esses profissionais terem alcançado uma diversidade de pontos dessas regiões localizadas no oeste maranhense, como as áreas “para o lado de Pedro Rosário”, abriu um novo flanco para o exercício da atividade comercial, pois que, desde então, foram estabelecidos tais relacionamentos devido também à possibilidade de “puxar madeira”, isto é, transportar madeira lá adquirida para o mercado consumidor vicentino e joanino, embora essa atividade se concretizasse ao cabo de um “esforço muito grande”, visto que as vias de acesso não eram plenamente compatíveis com o peso da carga transportada<sup>731</sup>.

Em outras palavras, a atuação desses transportadores foi fundamental para a instituição de rotas de interiorização em direção ao oeste maranhense, nos vales altos dos rios Turiaçu, Pericumã e seus afluentes. Tais rotas possibilitaram a articulação comercial

---

<sup>730</sup> Serra Neto, A. G. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

<sup>731</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

dessa área distante com zonas urbanas como São Vicente Ferrer e principalmente São João Batista, as quais funcionavam em virtude da conexão visceral com o porto da Raposa.

### **3.4. Atropelamento da Raposa: a MA 014 em trânsito**

Na conjuntura de meados do século XX, à medida que, mesmo ainda precária, se fortalecia, dia a dia, a “ascensão do transporte rodoviário”, em virtude da progressiva ampliação da malha rodoviária estadual, o transporte fluviomarítimo foi diminuindo os indicadores da primazia que desfrutara historicamente. Desse modo, as embarcações diretamente envolvidas com a dinâmica do trânsito desse modal, como “as lanchas e os barcos, praticamente perderam sentido”<sup>732</sup>, posto que suplantadas pela maior velocidade desenvolvida pelos veículos automotores. Em consequência, o modal fluviomarítimo foi paulatinamente migrando para a exploração náutica de áreas portuárias localizadas em regiões ainda não cobertos pela atuação de automóveis.

No lapso temporal adotado neste trabalho, o transporte fluviomarítimo se constituía como a modalidade prioritariamente utilizada por meio da movimentação sistemática de embarcações entre São Luís e a hinterlândia maranhense. Desse modo, igarités, barcos, gabarras, batelões, iates, lanchas, entre outras embarcações eram responsáveis pelo transporte quer de passageiros e quer dos mais distintos gêneros constituintes da produção maranhense, oriundos principalmente da agricultura e da pecuária, mas também do extrativismo, da caça, da coleta de ofídios, da pesca e da criação doméstica, de terreiro. A navegação promovida nessas circunstâncias cumpria um roteiro que utilizava em maior ou menor proporção a malha mesopotâmica maranhense, cujos maiores exemplares de rios desaguam nas baías de São Marcos e de São José. Assim, as embarcações que singravam por essas estradas d’água realizavam um intenso movimento principalmente por meio dos rios Pindaré e Grajaú, tributários do rio Mearim, este que depositava suas caudalosas águas na parte meridional da baía de São Marcos. Em segundo plano, o movimento náutico operava pelo leito dos rios Itapecuru e Munim, cujos estuários ingressavam na baía de São José. Por fim, as operações náuticas eram realizadas também, em menor proporção, pelo rio Pericumã e por inúmeros cursos d’água de menor expressão adstritos à baía de Cumã, sem contar a miríade de itinerários fundados a partir

---

<sup>732</sup> Araújo, A. J. S. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 21 de fevereiro de 2022.

de localidades produtoras de gêneros característicos tanto do litoral oriental quanto do ocidental.

Todavia, esse trânsito náutico, historicamente prioritário e superlativo, foi definindo, a partir do momento em que deliberações estatais assumiram a necessidade de ser construída uma malha rodoviária, mesmo incipiente, ligando áreas de grandes dimensões territoriais e com igualmente grandes potenciais de uberdade. Em outros termos, os agentes públicos e privados, cada qual a seu modo, eram concordes de que os intimava a urgência de serem adotadas medidas tendentes a planejar a constituição de uma tessitura rodoviária que pudesse vir a socorrer as zonas produtoras, no que tange a permitir maior e mais produtiva circulação de gêneros regionais.

Em meio a essas conjecturas e deliberações, foi plenamente estabelecida a rodovia estadual qualificada como MA 014. Essa obra plenificou o trânsito regular de automóveis entre as cidades de Vitória do Mearim e Pinheiro, com o corolário de impactos decorrentes. Efetivamente, a estabilização de uma conexão contínua, regular e mais veloz com a Baixada Maranhense e, por extensão, com o Litoral Ocidental Maranhense, com o mundo exterior, por intermédio da rodovia mencionada, se constituiu como um evento com potencial para promover a derrocada do porto da Raposa, quase instantaneamente. As imensas possibilidades de conexão inauguradas pela nova rodovia foram, progressivamente, suplantando a hegemonia conquistada pelo porto da Raposa, ao longo do lapso de tempo situado, pelo menos, entre os últimos anos da década de entre 1930 e o início da década de 1980.

Ao se referir acerca dessa ocorrência, Santos Jacinto parece enunciar um discurso saudosista relativo à perda do protagonismo desfrutado pela sede municipal de São João Batista e pelo porto da Raposa em tempo antecedente ao funcionamento regular da rodovia. Desde então essas duas referências joaninas passaram a cumprir, cada vez mais, um papel secundário em comparação à sede municipal de São Vicente Ferrer. Com efeito, esse depoente expressou a percepção de mudança objetiva pela qual passavam as localidades mencionadas, registrando o cenário que se abateu sobre o porto da Raposa “depois que passou a estrada MA 014”, em São Vicente Ferrer. O itinerário da rodovia prescreveu um traçado estabelecido em trecho situado no perímetro urbano vicentino, o que veio a se constituir como uma vantagem estratégica para esse município, pois que, a partir de então, relações de natureza vária até então minoritárias passaram a ser desenvolvidas principalmente na zona urbana respectiva. Essa urbe foi se consolidando como um lugar de atração e de convergência de circuitos socioeconômicos anteriormente

praticados fundamentalmente em São João Batista e no porto da Raposa, em última instância. Tendo em vista essa circunstância, para se conectar com o mundo exterior, o município joanino passou a circular com maior frequência por meio da nova rodovia e necessariamente pelos arredores da sede municipal vicentina, em Bom Viver, invertendo a lógica historicamente estabelecida. Esses indicadores permitem assinalar que “o porto da Raposa foi ficando isolado” e estagnou. Metaforicamente, a Raposa foi atropelada por engrenagens antônimas engendradas pelos novos tempos. Em outras palavras, esse ancoradouro joanino perdeu o protagonismo de mais de quatro décadas e definhou, deixando de se constituir como o elo por meio do qual a área circunvizinha se comunicava para fora dos seus limites. A exploração sistemática do modal fluviomarítimo, que conferira pujança econômica e vitalidade ao porto, foi decisivamente suplantada pelas novas articulações viárias promovidas em torno do modal rodoviário. Tal ocorrência animou e adicionou velocidade constante e muito maior do que aquela possível de ser desenvolvida em conjunturas em que embarcações motorizadas e a vela comandavam o setor de transporte em direção à Baixada do Maranhão e a outros pontos de conexão<sup>733</sup>.

Dito por outros termos, à medida que o funcionamento regular das estradas construídas na conjuntura em estudo proporcionava uma movimentação sem igual, diferente, conferindo maior agilidade para os deslocamentos em meio às populações por elas atingidas, a função de conexão cumprida ao longo do tempo utilizando os exemplares da mesopotâmia maranhense acabava por ceder lugar às novas modalidades de transporte ofertadas. Logo, progressivamente, habitantes de grandes áreas antes conectadas com o mundo exterior por meio desses cursos d’água passaram a eleger suas necessidades de locomoção por intermédio de automóveis disponíveis, independentemente das agruras experimentadas durante o cumprimento de trajetos por vias terraplanadas, plenas de deficiências estruturais, que, mesmo sendo uma novidade, ainda não passavam de obras primárias, cuja base deixava a desejar em vários aspectos. Para tais habitantes, por menor que fosse o indicador de velocidade do transporte terrestre, ele suplantava em muito a vagarosidade constante da navegação fluviomarítima. A eleição de modais automotores terrestres passou a ser aquela recorrente para quem precisava circular por lugares de seus interesses, próximos ou distantes.

Então, em vista dessas circunstâncias, o transporte aquaviário foi definhando, paulatina, sôfrega e definitivamente. A decorrência imediata desses processos foi que as

---

<sup>733</sup> Santos Jacinto, A. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, 25 de fevereiro de 2022.

movimentações náuticas para as áreas tradicionais em que era superlativa, como o porto da Raposa, alcançaram uma sensível diminuição de intensidade à medida que o transporte rodoviário ganhava dinamismo mais expressivo, impactando inúmeros indicadores da atividade econômica maranhense. Em termos mediatos, a decorrência da emergência desses novos vetores, que passaram a orientar o setor de transportes entre a hinterlândia maranhense e a capital, por exemplo, residia em que áreas antes dinâmicas situadas nos vales dos cursos d'água mais importantes perderam a vitalidade histórica que auferiram e algumas passaram a vegetar numa modorra sem precedentes. Além disso, uma diversidade de práticas e de produtos historicamente arraigados no íntimo de populações situadas em áreas assim configuradas foram sendo progressivamente deslocadas, no todo ou em parte, pois que tais produtos, como açúcar, tabaco, algodão, arroz, entre outros, cederam o lugar ocupado na preferência popular para similares alienígenas ofertados nos lugares de mercancia mais próximos. Desse modo, as práticas acionadas para a consecução de produtos nativos correspondentes a esses adventícios (as chamadas “uvas”) deixaram de ser preponderantes, tendo em vista que mercados como o da capital estadual e semelhantes mais distantes passaram a inundar cada vez mais os mercados interioranos com produtos vindos de procedências distintas, tanto em nível nacional quanto internacional. Assim é que tais práticas passaram a não mais animar as atividades laborais daquelas populações com vistas à obtenção desses gêneros, para fins comerciais mais amplos, isto é, para mercados mais distantes que o mercado conhecido nas redondezas, como o das sedes municipais onde, no mais das vezes, transacionavam com regularidade esses produtos.

Com o passar do tempo, à medida que produtos de origens as mais distintas e distantes passaram a ser objeto de consumo de amplos contingentes das mais diversas faixas de população, concorriam firmemente para a decretação da falência de muitos ramos de atividades tradicionais, que até então eram responsáveis pelos produtos demandados em âmbito regional. No setor de serviços, muitas atividades igualmente experimentaram a falência. Esse foi o caso, por exemplo, de seleiros, alfaiates, ferreiros, entre outros similares, que ganharam concorrentes de peso, consistente em unidades fabris nas quais, via de regra, eram praticadas as mais recentes tecnologias produtivas. Em tempo não muito dilatado, tais produtos industrializados acabaram por receber a chancela dos mercados consumidores regionais, decretando por isso a falência plena dos produtos tornados objetivos por aqueles profissionais cujas práticas estavam em processo de extinção. Algumas atividades, por estarem ligadas umbilicalmente à área dos

transportes náuticos, entravam agora em franco processo de esfacelamento, diante do crescimento progressivo dos transportes terrestres. Neste âmbito, lugares em que vicejavam a construção naval e um entorno substantivo de várias operações auxiliares, como carpintaria, marcenaria, calafetaria, entre outras, foram sendo desmobilizadas dia a dia. Parte dos profissionais ligados a esses pontos de trabalho procuraram alocação em outra atividade possível em sua região domiciliar; alguns contingentes migraram para outras localidades em que pudessem ser contratados, para seguirem praticando suas habilidades profissionais; e outra parte ampliou o fluxo da diáspora que o êxodo recorrente principalmente nas décadas de 1960 a 1980.

Mesmo historicamente problemática, a perenidade do trânsito de automóveis transformou a Baixada do Maranhão em seus mais distintos aspectos: espacial, social, econômico, político e cultural. Do ponto de vista espacial, um exemplo dessa intervenção pode ser mensurado pelo impacto urbanístico provocado nas cidades historicamente atreladas ao fluxo fluviomarítimo. Em todas elas, a conexão por meio de estrada de rodagem promoveu mudanças substanciais que redundaram em inflexões dos fluxos de movimentação ordinária de pessoas no espaço urbano inclusivo. Com o tempo, essa prática fez com que nem sempre o transeunte pelo tecido urbano dessas cidades possa identificar o ambiente onde anteriormente eram desenvolvidas as atividades típicas do labor fluviomarítimo, as atividades portuárias. Nelas, geralmente, o trânsito mais dinâmico de pessoas e de automóveis passou a ser realizado sob a regência do influxo rodoviário, de modo que a parte da frente de tais espaços urbanos, aquela atrelada ao ambiente fluviomarítimo, foi perdendo vitalidade e as regiões urbanas mais novas, ligadas ao fluxo rodoviário, passaram a ser entendidas como a parte da frente das cidades<sup>734</sup>.

Como a movimentação tradicional do porto da Raposa foi suplantada pela nova ordem (como ocorreu um atropelamento da Raposa), a regência fluviomarítima de conexão com o mundo definiu de tal maneira, que somente passou a ser visível nesse porto alguma atividade de lenhadores, pescadores e catadores de caranguejo, para o abastecimento local, da sede municipal e eventuais povoados. A nova lógica viária não alcançou o porto da Raposa, de modo que o povoado também passou a se conectar com o mundo exterior por meio de ofertas viárias articuladas a partir da sede municipal.

---

<sup>734</sup> Cidades maranhenses em que a atividade rodoviária subverteu a lógica de funcionamento: Alcântara (MA 106); Anajatuba (MA 324); Arari (BR 222); Bacurituba (MA 310); Bequimão (BR 308); Cajapió (MA 313); Cedral (MA 304); Cururupu (MA 006); Guimarães (MA 305); Penalva (MA 216); Pindaré (MA 320); Porto Rico (MA 302); São João Batista (MA 314); Vitória do Mearim (BR 222).

Enfim, nesse novo cenário, nos anos iniciais da década de 1980 o povoado/porto da Raposa regrediu a padrões semelhantes àqueles vivenciados nos primórdios da sua articulação com o universo fluviomarítimo mais amplo, nos anos de 1930, quando o porto do Ambude ainda era o principal ancoradouro vicentino. Por essa época, lenhadores, pescadores e catadores de caranguejo ainda não disputavam o mesmo espaço com marinheiros e mais profissionais adstritos às embarcações que para lá se deslocavam.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A entrada em operação do porto da Raposa, em São Vicente Ferrer/São João Batista, na Baixada Maranhense, durante a década de 1940, foi uma ocorrência que proporcionou a ativação de novo dinamismo nas relações entre as localidades situadas na seção ocidental da baía de São Marcos e aquelas com as quais foi inaugurando e aprofundando relacionamentos comerciais e de outros níveis, principalmente com São Luís, a capital estadual e cidade mais bem estabelecidas. Essa era uma cidade atrativa para significativas parcelas de habitantes de outras partes do território maranhense, como a Baixada Maranhense, tanto pela proximidade quanto pela oferta, mesmo precária, de serviços de transportes, especialmente aqueles realizados por meio de modal fluviomarítimo.

O funcionamento do porto da Raposa foi sendo fortalecido à medida que ele passou a representar uma possibilidade articulação mais dinâmica para os demandantes de conexões nos sentidos de trânsito possíveis. Com efeito, como a Baixada do Maranhão mereceu pouca atenção do poder público para a implantação de uma estrutura viária terrestre com competência para ligá-la com os demais pontos do território maranhense e de fora dele, a única alternativa de movimentação para ambientes externos, até a década de 1930, era exclusivamente por intermédio de embarcações disponíveis para essa finalidade nos portos existentes no litoral ou em cursos interiores de vasos líquidos regionais. Em decorrência da fragilidade estrutural de conexão rodoviária, por meio de estradas carroçáveis, a partir dos anos de 1940, o porto da Raposa passou a se configurar paulatinamente como uma referência portuária regional, mesmo já existindo a oferta de serviços aeronáuticos.

A aeronavegação era restritiva às necessidades de movimentação de maiores contingentes de passageiros, tendo em consideração a reduzida capacidade de transporte de passageiros em cada avião, geralmente monomotores, em que poderiam viajar não



mais que cinco, o que concorria para que o preço das passagens alijasse desse tipo de transporte a maioria da população, geralmente praticante de pobreza remediada incapaz de suportar gastos extraordinários. Em vista dessas circunstâncias, a navegação fluviomarítima era cumpria um papel essencial, à medida que, em prazo marcado, poderia fazer circular um contingente avantajado de passageiros com dispêndios consentâneos às possibilidades dos recursos dos usuários.

A ascensão do porto da Raposa ocorreu numa conjuntura em que estava ocorrendo uma reordenação do sistema de transporte disponível no Maranhão nos modais vigentes. Com maior ênfase a partir dos anos de 1940, estava em curso o desenvolvimento de ações governamentais no sentido de erigir uma malha rodoviária minimamente adensada no território maranhense. Essa deliberação beneficiou particularmente as regiões situadas nos vales dos rios principais maranhenses, por onde escorria o mais expressivo da riqueza regional, permitindo a reorientação de mudança progressiva da utilização do modal fluviomarítimo para o modal rodoviário, com o corolário daí decorrente. Entrementes, para a Baixada do Maranhão não foram direcionados investimentos públicos em malha viária terrestre, perdurando essa ampla e importante região envolvida em seu isolamento histórico e socorrendo-se da navegação fluviomarítima, para se articular com outras regiões maranhenses e externas a elas.

Ao cabo da pesquisa quedou perceptível que a consolidação da atividade cada vez mais dinâmica do porto da Raposa no concerto regional foi eficiente e decisivo para a efetivação de distintos e interagentes processos na banda ocidental da baía de São Marcos, a saber: a articulação dessa área com o polo mais dinâmico da vida maranhense, a cidade de São Luís, a capital estadual, no verdadeiro sentido da expressão capital; o fortalecimento da povoação de São João Batista no âmbito do território do município de São Vicente Ferrer, concorrendo para a sua emancipação em 1958, vindo a se constituir como uma entidade municipal autônoma; a articulação com a imensa hinterlândia situada cada vez mais nas profundezas das matas constituintes do oeste maranhense; a conexão com a vastidão das zonas de planícies campestres, que, no tempo das cheias corriqueiras de janeiro a junho, proporcionava a articulação com o mundo regional de mesma constituição e com os inumeráveis povoados situados nas enseadas incrustadas nas beiras de mato onipresentes, dos quais jorravam as riquezas neles produzidas.

Enfim, estudar o porto da Raposa significou trazer ao cenário principal imagens de processos apenas antevistos quatro décadas após a cessação do trânsito ordinário e agitado vivenciado naquela ambiência portuária marcada pela precariedade, mas atuante

como arrimo das necessidades regionais de transporte fluviomarítimo, desde os anos de 1930.

## REFERÊNCIAS

### LEGISLAÇÃO

**Brasil.** Coleção de Leis do Império do Brasil, 1852.

**Brasil.** Diário Oficial da União, 1908.

**BRASIL.** IBGE. Regiões Geográficas do Estado do Maranhão. Mapa, 2015.

**Maranhão.** Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1856.

**Maranhão.** Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1860.

**Maranhão.** Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1864.

**Maranhão.** Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1884.

**Maranhão.** Colleção de Leis, Decretos e Resoluções da Província do Maranhão, 1886.

**Maranhão.** Coleção de Leis do Estado do Maranhão, 1948.

**Maranhão.** Diário Oficial do Estado do Maranhão, 1958.

**São Vicente Ferrer.** Coleção de Leis Municipais. 1949.

### JORNAIS

Cruzeiro (O) – 1928

Diário de São Luiz – 1946-1947

Diário do Maranhão – 1906

Estandarte (O) – 1904-1946

Folha do Povo – 1925-1926

Imparcial (O) – 1931-1941

Jornal do Maranhão – 1957-1970

Maranhão – 1948

Pacotilha – 1902-1934

Publicador Maranhense – 1856-1884

### BIBLIOGRAFIA GERAL

**ALBUQUERQUE JÚNIOR,** Durval Muniz. **A invenção do Nordeste e outras artes.** Recife: FJN/Editora Massangana; São Paulo: Cortez Editora, 1999.

**BARROS,** José d'Assunção. **História, Espaço e Geografia: diálogos interdisciplinares.** Petrópolis (RJ): Editora Vozes, 2017.

**BAUMAN,** Zigmunt. **Modernidade líquida.** Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

**BRAUDEL,** Fernand. **O Mediterrâneo e mundo mediterrânico na época de Felipe II.** Lisboa: Livraria Martins Fontes Editora Ltda. 1983. Vol. I.

**BRAUDEL,** Fernand. **O Mediterrâneo e mundo mediterrânico na época de Felipe II.** Lisboa: Livraria Martins Fontes Editora Ltda. 1984. Vol. II.

**GARCIA CANCLINI,** Néstor. **Culturas híbridas.** 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2003.

**CERTEAU,** Michel de. **A escrita da História.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

**CHALHOUB,** Sidney; **PEREIRA,** Leonardo Affonso de Miranda. (Orgs.). **A História contada: capítulos de história social da literatura no Brasil.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

- CHARTIER**, Roger. **A História Hoje: dúvidas, desafios, propostas**. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, n.13, 1990
- CHARTIER**, Roger. **História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL, 1988.
- CHARTIER**, Roger. **El mundo como representación: estudios sobre historia cultural**. Barcelona/ESP: Editorial Gedisa, 2005.
- CHAUVEAU, A.; TÉTART, P.** (Orgs.) **Questões para a História do presente**. Bauru, SP: EDUSC, 1999.
- FARGE**, Arlete. **O sabor do arquivo**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.
- GILROY**, Paul. **O Atlântico Negro. Modernidade e dupla consciência**. São Paulo, Rio de Janeiro, 34/Universidade Cândido Mendes-Centro de Estudos Afro-Asiáticos, 2001.
- GOMES**, Paulo César da Costa. **O lugar do olhar. Elementos para uma Geografia da visibilidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013
- HARTOG**, François. **Regimes de Historicidade: presentismo e experiências do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.
- KOSELLECK**, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. PUC-Rio, 2006.
- MARTINS**, José de Souza. **Frenteira: a degradação do Outro nos confins do mundo**. São Paulo: Contexto, 2014.
- PINTO**, Júlio Pimentel. **Sobre História e Literatura: como a ficção constrói a experiência**. São Paulo: Companhia das Letras, 2024.
- THORNTON**, John Kelly. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

#### **BIBLIOGRAFIA - MARANHÃO**

- ALMEIDA**, Alfredo Wagner B. **Ideologia da decadência: leitura antropológica a uma história da agricultura no Maranhão**. São Luís: FIPES, 1983.
- ALMEIDA**, Alfredo Wagner B. **Terras de preto, terras de santo, terras de índio: uso comum e conflito**. Belém: NAEA/UFPA, 1989.
- ALMEIDA**, José Eulálio Figueiredo de. **Vidas profanas**. 2ª ed. São Luís: Ponto a Ponto Gráfica Digital, 2018.
- AMARAL FILHO**, Jair do. **A economia política do babaçu: um estudo da organização da extrato-indústria do babaçu no Maranhão e suas tendências**. São Luís: SIOGE, 1990.
- ANDRADE**, Maristela de Paula. **Terra de índio: identidade étnica e conflito em terras de uso comum**. Vol. 3. Coleção Humanidades. São Luís: EDUFMA, 2008.
- ASSUNÇÃO**, Mathias Röhrig. **De caboclos a Bem-te-vis - formação do campesinato numa sociedade escravista: Maranhão 1800-1850**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2015.
- AZEVEDO**, João Batista Duarte. **“Ô ... de casa!”: crônicas da minha gente**. São Luís: [s.ed.], 2024 (Previsão de publicação: outubro).
- BARBOSA**, Viviane de Oliveira. **Na terra das palmeiras: gênero, trabalho e identidades no universo das quebradeiras de coco babaçu no Maranhão**. Jundiá (SP): Paco Editorial, 2016.
- BARROS**, Marcelo. **Um lugar de fala no ar – Oito décadas de história da Rádio Timbira**. São Luís: Clara Editora, 2022.

- CABRAL**, Maria do Socorro Coelho. **Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão**. São Luís: SIOGE, 1992.
- COSTA**, Wagner Cabral da. **Ruínas Verdes: Tradição e Decadência nos Imaginários Sociais**. In: Revista Cadernos de Pesquisa. PPPDT/UFMA. São Luís: EDUFMA, 2001. pp. 79-105.
- COSTA**, Wagner Cabral da. **Sob o signo da morte: o poder oligárquico de Victorino a Sarney**. São Luís: EDUFMA, 2006.
- FARIA**, Regina Helena Martins de. **Mundos do trabalho no Maranhão oitocentista: os descaminhos da liberdade**. São Luís: EDUFMA, 2012.
- FERNANDES**, Henrique Costa. **Administrações maranhenses: 1822-1929**. São Luís: Instituto Geia, 2003.
- FERREIRA**, Antonio José de Araújo. **Evolução e perspectivas do Itaqui: do sonho à importância para o Complexo Portuário de integração regional brasileira na economia mundial contemporânea**. São Luís: EDUFMA, 2023.
- ITAPARY**, Joaquim (Org.). **10 estudos inéditos de Bandeira Tribuzi**. São Luís: Edições AML, 2017.
- LACROIX**, Maria de Lourdes Lauande. **A Campanha da Produção (1948-1958)**. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 2004.
- LOPES**, Antonio. **Estudos diversos**. São Luís: SIOGE, 1973.
- LOPES**, José Antonio Viana. **São Luís, capital moderna e cidade colonial: Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural ludovicense**. São Luís: Editora Aquarela, 2013.
- LOPES**, José Antonio Viana. **São Luís, cidade radiante: o plano de expansão da cidade de São Luís do eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958)**. São Luís: Gráfica e Editora Sete Cores, 2016.
- LOPES**, Raimundo. **Antropogeografia**. Edição Fac-similar. Rio de Janeiro: Museu Nacional, 2017. (a)
- LOPES**, Raimundo. **Seleta de dispersos**. São Luís: Edições AML, 2017. (b)
- MACEDO**, Eurico Teles de. **O Maranhão e suas riquezas**. São Paulo: Editora Siciliano, 2001.
- MARQUES**, César Augusto. **Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão**. 3ª ed. São Luís: Edições AML, 2008.
- MARTINS**, Rosa Mochel. **Conheça o Maranhão**. São Luís: SIOGE, 1971.
- MEIRELES**, Mário Martins. **História do comércio do Maranhão**. 4v. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, sd.
- MEIRELES**, Mário Martins. **História do Maranhão**. 5ª ed. São Luís: Edições AML, 2015.
- MELO**, Maria Cristina Pereira de. **O bater dos panos**. São Luís: SECMA/SIOGE, 1990.
- PACHECO FILHO**, Alan Kardec Gomes. **Varando mundos: navegação no vale do rio Grajaú**. São Luís: Editora UEMA, 2016.
- PORTO**, Luiz da Rocha. **Breve histórico da economia do babaçu**. São Luís: Ed. Augusta, 1982.
- RAMOS**, Conceição de Maria de Araújo; **ROCHA**, Maria de Fátima Sopas; **BEZERRA**, José de Ribamar Mendes. **O português falado no Maranhão: estudos preliminares**. São Luís: EDUFMA, 2005.
- REIS**, Flávio. **Grupos políticos e estrutura oligárquica no Maranhão**. São Luís: UNIGRAF, 2007.

**REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO MARANHÃO.** v. 1, n. 46. Out. 2017. São Luís: IHGM, 2017.

**RIBEIRO**, José de Ribamar Elvas. **Memórias de um parafuso.** São Luís: Gráfica e Editora Aquarela, 2014.

**RIBEIRO JÚNIOR**, José Reinaldo Barros. **Economia e política no Maranhão durante o Estado Novo: a relação entre Associação Comercial do Maranhão e o governo e a Interventoria de Paulo Martins de Souza Ramos.** São Luís: Ed. do Autor, 2021.

**RIBEIRO JÚNIOR**, José Reinaldo Barros. **Formação do espaço urbano de São Luís.** São Luís: Ed. do Autor/FUNC, 2001.

**TRIBUZI**, Bandeira. **Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento.** 2ª ed. São Luís: Conselho Regional de Economia do Maranhão, 2011.

**VIVEIROS**, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão – 1896-1934.** 3v. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1964.

**VIVEIROS**, Jerônimo de. **Quadros da vida maranhense.** São Luís: Fundação Cultural do Maranhão, 1978.

#### **BIBLIOGRAFIA - BAIXADA**

**ABREU**, Alexandre. **Minha primeira vez na Baixada.** In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense.** São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.

**ACOSTA**, Lourdes. **Árvore genealógica dos Duartes e Pintos do Maranhão.** Juiz de Fora (MG): Editora Garcia, 2021.

**AMORIM**, Eni do Rosário Pereira. **Retalhos de uma história.** Peri Mirim (MA): Kaf Gráfica, 2021.

**ARAÚJO**, Joseh Carlos. **Buona terra nostra.** Imperatriz-MA: Ética, 2013.

**ARAÚJO**, Luiz Antonio de Souza (Juca Araújo). **Guimarães: fragmentos de lembranças.** São Luís: Ponto a ponto Gráfica Digital, 2018.

**ARAÚJO**, Mundinha. **Breve memória das comunidades de Alcântara.** São Luís: SIOGE, 1990.

**ARAÚJO**, Raimundo Inácio Souza. **O reino do encruzo: história e memória das práticas de pajelança no Maranhão (1946-1988).** Belo Horizonte: Fino Traço, 2017.

**ARAÚJO NETO**, Júlio Fernando de. **Carga torta – Histórias e causos vividos na Baixada Maranhense.** São Luís: Gráfica e Editora Sete Cores, 2016.

**BARBOSA**, Domingos. **São Bento: um jardim de Academus.** São Luís: Gráfica Líder, 1998.

**BARROS**, Batista Luzardo Pinheiro. **Autobiografia.** São Luís: Viegas Editora, 2021.

**BARROS**, Carlos Alberto de Sá. **Cantigas de bem-querer.** São Luís: EDUFMA, 1994.

**BATALHA**, João Francisco. **Navegadores do Mearim e os marítimos do Arari.** São Luís: LITHOGRAF, 2002.

**BATALHA**, João Francisco. **O passageiro d'Aurora – Pe. Brandt: prós e contra.** São Luís: SEGRAF, 2005.

**BATALHA**, João Francisco. **Pujança e declínio do extremo Baixo Mearim.** São Luís: [s.ed.], 2005.

**BRAGA**, Flávio. **Dicionário do Baixadês: termos, expressões e provérbios populares da Baixada Maranhense.** São Luís: 360º Gráfica e Editora, 2014.

**BRAGA**, Flávio (org.). **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense.** São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.

**BRITO**, César. **Minha terra, minha origem.** São Luís: Editora Gráfica Valle, s.d.

- CANTANHÊDE**, Washington. **Paróquia de Nossa Senhora de Nazaré de Vitória do Mearim: crônicas do tricentenário**. São Luís: Ed. do Autor, 2023.
- CANTANHÊDE**, Washington. **Vitória do Mearim: dos primórdios à emancipação**. São Luís: LITHOGRAF, 1998.
- CARVALHO**, Ozimo de. **Retrato de um município**. Viana: Fundação Conceição do Maracu, 1957.
- CHOAIRY**, Antônio C. C. **Alcântara vai para o espaço: a dinâmica da implantação do Centro de Lançamento de Alcântara**. São Luís: Edições UFMA-PROIN-CS, 2000.
- COELHO**, Laurinete Costa. **Entre a razão e a emoção**. Viana (MA): Ponto a Ponto Gráfica Digital, 2018.
- CONDURÚ**, Felipe Pacheco. **Pai e mestre**. São Luís: SECMA, 2004.
- CORRÊA**, Dinacy Mendonça. **Viana-Maranhão: inventário histórico**. São Luís: QG-Qualidade Gráfica, 2003.
- CORDEIRO**, João Mendonça. **70 anos: memórias**. Viana-MA: Academia vianense de Letras, 2004.
- CORDEIRO**, João Mendonça. **Zoomorfismo literário**. São Luís: Forte Gráfica, 2002.
- COSTA**, Cássio Reis. **A Baixada Maranhense** [no Plano de recuperação do Gov. João Castelo Ribeiro Gonçalves]. São Luís: [s.ed.], 1982.
- COSTA NETO**, José Policarpo. **Pinheiro da minha memória**. São Luís: Ponto a Ponto Gráfica Digital, 2017.
- CUTRIM**, Raimundo Corrêa. **Perfil da Baixada Maranhense**. São João Batista: CEZALEL, 2022.
- CUTRIM**, Raimundo Corrêa. **Perfil de São João Batista**. São Luís: [s.ed.], 2016.
- CUTRIM**, Raimundo Nonato Martins. **O menino e o tempo**. São Luís: 360° Gráfica e Editora, 2013.
- ERICEIRA**, Marize. **Raízes de Arari**. São Luís: UNIGRAF, 2012.
- FARIAS FILHO**, Marcelino Silva (Org.). **O espaço geográfico da Baixada Maranhense**. São Luís: JK Gráfica Editora, 2012.
- FERNANDES**, José. **O rio**. São Luís: LITHOGRAF, 2004.
- FERREIRA**, Rosinelba Pereira. **Santa Helena: vida, alma e História**. Santa Helena (MA): Gráfica Cor e Arte, 2011.
- FIGUEIREDO**, Damasceno. **Travessia da saudade: o naufrágio da lancha Proteção de São José**. São Luís: SLZ Editora, 2023.
- FIGUEIREDO**, Luiz. **Chiquitinho: o legado de um grande líder**. São Luís: UNICEUMA, 2021.
- FIGUEIREDO**, Luiz. **Mais um projeto para a Baixada**. In: **Ecoss da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- FIGUEIREDO**, Luiz Raimundo Costa. **São João Batista - suas lutas, conquistas e vitórias – Um registro histórico do município de São João Batista**. São Luís: [s.ed.], 2010.
- FRANCO**, José Raimundo Campelo. **Sistema lacustre vianense: ensaios de modelos conceituais para os lagos do município de Viana-MA**. São Luís: UFMA, 2008 (Dissertação de Mestrado).
- FRANCO**, José Raimundo Campelo. **Veias do rio Maracu: portfólio geoambiental de Viana, polo turístico dos lagos e campos floridos na Baixada Maranhense**. São Luís: EDUFMA, 2014.
- FROES**, Benedito. **Baixada Maranhense**. São Luís: Viegas Editora, 2019.
- FURTADO**, Sebastião. **Histórias de minha vida**. São Luís: Viegas Editora, 2021.
- GALVÃO**, Assis Augusto Sodrê. **Canto de criança – Poesias**. São Luís: Ed. Autor, 2002.

- GALVÃO**, Assis Augusto Sodré. **Repisando caminhos**. São Luís: Ed. Autor, 1995.
- GOMES**, Chico. **A Baixada e a Praia Grande**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- LACROIX**, Maria de Lourdes Lauande. **A educação na Baixada Maranhense**. Rio de Janeiro: FGV/Instituto de Estudos Avançados em Educação, 1982.
- LEITE**, Graça. **Bem-te-vi, bem te conto – crônicas pinheirenses**. 2ª ed. Pinheiro (MA): Estação Gráfica, 2007.
- LEITE**, Graça. **Canta, fogo-pagou**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- LEITE**, Graça. **Debaixo do angelinzeiro**. São Luís: Halley Gráfica e Editora, 2020.
- LEITE**, Graça. **Lá vem elas: panorama da evolução feminina na cidade de Pinheiro**. Pinheiro (MA): Estação Gráfica, 2006.
- LEITE**, Graça. **O sonho e o tempo**. São Luís: Minerva, 2000.
- LEITE**, Graça. **Picantes e hilariantes: causos do anedotário pinheirense**. Pinheiro (MA): Estação Gráfica, 2007.
- LEITE**, José Jorge. **Curacanga**. São Luís: Ed. Halley, 2012.
- LEITE**, José Jorge. **Lugar das águas: Pinheiro 1856-2006**. São Luís: L. Moreira Editora, 2006.
- LEITE**, José Jorge. **O contador de estórias**. São Luís: Edições AML, 2018.
- LIMA**, Carlos de. **Vida, paixão e morte da cidade de Alcântara-Maranhão**. São Luís: Plano Editorial SECMA, 1997/1998.
- LOPES**, Antonio. **Alcântara: subsídios para a história da cidade**. 2ª ed. São Paulo: Editora Siciliano, 2002.
- LOPES**, Raimundo. **Uma região tropical**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Fon-Fon e Selecta, 1970.
- LOPES**, Sebastião Bispo. **Bequimão – uma evolução histórica**. São Luís: VISUALGRAF, 2017.
- LOBATO**, João Clímaco. **Mistérios da vila de São Bento**. São Luís: Academia Sambentuense, 2012.
- MACHADO JUNIOR**, Roberto. **Nova Estrela - Mistura atores com cenas gravadas numa única viagem de barco da Baixada Maranhense a São Luís, no Maranhão, na lancha Nova Estrela**. Curta Metragem, 1979.
- MARTINS**, Adonae Marques. **Penalva: história da fundação**. Penalva/MA: Gráfica Santa Clara, 2014.
- MARTINS**, Manoel de Jesus Barros. **O baixadeiro**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- MARTINS**, Manoel de Jesus Barros. **Um elo chamado Raposa**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- MELO**, Álvaro. **Apontamentos para a literatura de São Bento – Para uso nas escolas de ensino médio**. São Luís: Ed. Academia Sambentuense, 2012.
- MELO**, Álvaro. **Memorial de São Bento Novo**. São Luís: Ed. Academia Sambentuense, 2013.
- MELO**, Álvaro. **O boi marrequeiro e as boiadas de jaçanãs**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.

- MELO**, Álvaro. **São Bento dos Peris: água e vida – dois séculos de informações**. Vols. I e II. São Luís: Ed. Academia Sambentuense, 2005.
- MELO**, Álvaro. **São Bento dos Peris sob um olhar estranho**. São Luís: Ed. Academia Sambentuense, 2019.
- MELLO**, Braz. **Reminiscências de Penalva**. São Luís: Alfagraf, 2021.
- MENDES**, Bento. **Terra batida**. São Luís: UNIGRAF, 2003.
- MENDONÇA**, Áureo. **Resgate histórico da cidade de Viana**. São Luís: Viegas, 2022.
- MENDONÇA**, Ivone. **Entre o amor e a dor: saudades do meu interior**. Anajatuba (MA): Gráfica Itapuã, 2018.
- MESSIAS**, Manoel. **Arari: cenário da minha infância**. Arari (MA): Ed. do Autor, 2015.
- MORAES**, Expedito. **A Baixada ontem e hoje**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- MORAIS**, Luiz Antônio. **Zé Lascó e o prato de “gordo”**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- MOTA**, Christiane. **Pajés, curadores e encantados**. São Luís: EDUFMA, 2009.
- MUNIZ**, Pollyanna Gouveia Mendonça. **Juca Gouveia e os segredos de um velho baú**. São Luís: Café & Lápis, 2022.
- NAVARRO**, Alexandre Guida. **As estearias do Maranhão: a pesquisa acadêmica do Laboratório de Arqueologia da UMFA**. São Luís: EDUFMA, 2018.
- OLIVEIRA**, F. **Guimarães no cenário político maranhense**. São Luís: [s.ed.], 2000.
- OLIVEIRA**, Irani. **Diplomas de areia: um livro de poesias revestidos de amor**. São Luís: Centrograf Serviços e Comércio, 2018.
- OLIVEIRA**, Paulo. **Recontando a história de Guimarães**. São Luís: Gráfica e Editora Aquarela, 2014.
- PADILHA**, Antônio Francisco de Sales. **Pietas & labor: a saga dos padres piamartinos no Nordeste do Brasil**. São Luís: EDUFMA, 2018.
- PASSOS**, Ana Régia. **Lamparinas e estrelas – Memórias de minha infância**. São Luís: Café & Lápis, 2013.
- PAZ**, Francisco Viegas. **Curiosidades históricas de Peri-Mirim**. São Luís: Editora Gênese, 2014.
- PAZ**, Francisco Viegas. **Peri-Mirim: cem anos de emancipação – 1919-2019**. São Luís: Gráfica Valle, 2020.
- PAZ**, Francisco Viegas. **Rotina do acaso**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- PAZ**, Francisco Viegas. **Seminarista graças a Deus**. São Luís: LITHOGRAF, 2011.
- PEDRO**, Luiz. **Centenário Brandt**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- PEDRO**, Luiz. **Memórias radiofônicas**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- PEREIRA**, Domingos de Jesus Costa. **Tapuitininga: de aldeia a cidade na terra de Santa Cruz**. São Luís: UNIGRAF, 2012.
- PEREIRA**, Sanatiel. **Severiano marinheiro – a história completa**. São Luís: EDUFMA, 2023.



- PIEIDADE JÚNIOR**, Heitor. **Casa de ‘Seu Gegê’**: um pedaço de saudade. Rio de Janeiro: Maanaim Editora, 2005.
- PINTO**, Gracilene. **Cem anos sem os lírios dos campos**. São Luís: Kafgráfica, 2019.
- PINTO**, Gracilene. **Na asa de um colibri**. São Luís: Ponto a Ponto digital, 2017. (a)
- PINTO**, Gracilene. **São Vicente Ferrer – História, povo e cultura**. [São Luís: s.ed.,] 2001.
- PINTO**, Gracilene. **Serões na Baixada do Maranhão**. São Luís: Ponto a Ponto digital, 2017. (b)
- PINTO**, Lanimar Leão. **São João Batista, uma trajetória histórica**. São Luís, 2004. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal do Maranhão/UFMA.
- RAPOSO**, Luiz Alexandre. **Anos dourados em Viana: artigos e crônicas**. São Luís: Gráfica e Editora Sete Cores/Edições AVL, 2018.
- RAPOSO**, Luiz Alexandre. **Memórias de América Dias**. São Luís: Edições AVL, 2012.
- REGO**, Mauro. **Anajatuba: portal da Baixada**. In: **Ecos da Baixada: artigos e crônicas sobre a Baixada Maranhense**. São Luís: Zona V Fotografias Ltda./Fórum em Defesa da Baixada Maranhense, 2017.
- REGO**, Mauro Bastos Pereira. **As crônicas de Anajatuba**. São Luís: Viegas Editora, 2020.
- REGO**, Mauro Bastos Pereira. **Os fantasmas do campo I - Iniciação dos mistérios**. 2ª ed. Anajatuba (MA): Gráfica Avança, 2018. (b)
- REGO**, Mauro Bastos Pereira. **Os fantasmas do campo II – Lendas e credices**. Olinda (PE): Luci Artes Gráficas, 2018. (c)
- REGO**, Mauro Bastos Pereira. **Santa Maria de Anajatuba**. 2ª ed. revisada. São Luís: Editora UEMA, 2018. (a)
- REIS**, Nonato. **A Fazenda Bacazinho - Crônicas**. São Luís: Viegas Editora, 2019.
- REIS**, Nonato. **A Menina e o Sol poente: um romance ambientado às margens do rio Maracu**. São Luís: [s.ed.], 2024 (Publicação prevista para julho).
- REIS**, Nonato. **A saga de Amaralinda**. São Luís: Ed. Dupla Criação, 2018.
- REIS**, Nonato. **Os sinos da matriz – Contos e crônicas**. São Luís: Viegas Editora, 2021.
- RIBEIRO**, Marcondes Serra. **Revérbero amarelo: poesias e notas**. São Luís: Gráfica Sírios, 2019.
- SÁ**, Laís Mourão. **Pão da terra: propriedade comunal e campesinato livre na Baixada Ocidental Maranhense**. São Luís: EDUFMA, 2007.
- SAMPAIO**, Albertinho. **Baixadeando**. São Luís: Edição do autor, 2024.
- SANTOS**, Ana Creusa Martins dos. **Cem anos de gratidão**. São Luís: Fort Gráfica, 2022.
- SEREJO**, Lourival. **O baile de São Gonçalo**. 2ª ed. São Luís: Edições AML, 2016.
- SERRA**, Saulo Raimundo Corrêa. **O porto da Raposa: auge e decadência a partir de registros orais**. São Bento/MA, 2009. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal do Maranhão/UFMA.
- SILVA**, Garibaldi Segundo Farias e. **Cajapió: 100 anos de história política – uma história ainda não contada**. São Luís: EDUFMA, 2019.
- SOARES**, José Jorge Leite. **Curacanga**. São Luís: Ed. Halley, 2012.
- SOARES**, José Jorge Leite. **O Vale da Curacanga**. São Luís: Edições AML, 2023.
- SOUSA**, Ronilson de. **Monção – dos primórdios à primeira república**. São Luís: 360º Gráfica e Editora, 2013.

**SOUZA**, Evandro Cutrim. **O Evangelho em Maravilha: a história de Arthur de Serra Freire e do presbiterianismo independente na Baixada Maranhense entre os anos 1900 a 1950**. São Luís: [s.ed.], 2018.

**SZEKERESH**, Deuzenir. **João Gualberto Costa: um homem, uma história, um lugar**. São Luís: Ed. do Autor, 2022.

**VASCONCELOS**, Antônio Tomaz Correia de. **Búfalos no Maranhão**. São Luís: [s.ed.], 2012.

**VELOSO**, Maria Isabel Martins. **Minha vida, um destino**. São Luís: Gráfica Delta, 2018.

**VIVEIROS**, Jerônimo de. **Alcântara no seu passado econômico, social e político**. 3ª ed. São Luís: AML/ALUMAR, 1999.

**VIVEIROS**, Jerônimo de. **História social, economia e política de Pinheiro**. São Luís: Editora UEMA, 2014.

**VIVEIROS**, Jerônimo de. **Quadros da vida pinheirense**. São Luís: Instituto Geia, 2007.

## ENTREVISTAS

**ARAÚJO**, Américo de Jesus Soares. **Gerente de lancha**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 21 de fevereiro de 2021

**ARAÚJO**, Dionísio. **Comerciante ambulante**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 25 de fevereiro de 2022

**AROUCHA**, Sebastiana Matos. **Comerciante**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 28 de dezembro de 2021

**BASTOS**, Antônio Sousa. **Ajudante de caminhão. Vareiro**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 25 de fevereiro de 2022

**CORDEIRO**, Arão Lima. **Gerente de lancha**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 22 de fevereiro de 2022

**COSTA**, Elirdes Assunção. **Esposa de caminhoneiro. Filha de dono de embarcações**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 28 de dezembro de 2021.

**FRAZÃO**, Bonifácio Costa. **Vaqueiro**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 24 de fevereiro de 2022

**FRAZÃO**, Francisca Assunção. **Criadora de aves**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 24 de fevereiro de 2022

**LINDOSO**, Domingos Barros Martins. **Vareiro. Comerciante**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 15 de dezembro de 2021.

**MARTINS**, Francisca Rosa Barros. **Proprietária de restaurante**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 27 de dezembro de 2021.

**MARTINS**, Miguel Sousa. **Marinheiro**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 28 de dezembro de 2021.

**MARTINS**, Raimundo Sousa. **Lavrador. Vareiro. Estivador**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 28 de dezembro de 2021.

**NUNES**, Raimundo Martiniano. **Vareiro. Estivador**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 28 de dezembro de 2021.

**PINTO**, Paulo Silva. **Agente Fazendário**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 24 de fevereiro de 2022.

**SANTOS**, Dilvan Teixeira Gomes dos. **Caminhoneiro**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 25 de fevereiro de 2022

**SANTOS JACINTO**, Aderson. **Agente Fazendário**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 22 de fevereiro de 2022

**SERRA NETO**, Antônio Guilherme. **Caminhoneiro**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 25 de fevereiro de 2022

**SERRA**, Manuel Ferreira de. **Oleiro**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 12 de fevereiro de 2023

**SILVA**, Aureliano de Oliveira. **Agente de Saúde. SUCAM**. Entrevista concedida a Manoel de Jesus Barros Martins, no dia 9 de agosto de 2022

#### **ENTREVISTAS ADICIONAIS**

**LORETO**, Antônio José (Antônio Gato) - 66 anos. **Aposentado. Estivador. Marítimo**. Entrevista concedida a Saulo Raimundo Corrêa Serra, no dia 15 de outubro de 2009.

**SOARES**, José Ribamar (Zé Maduro) - 61 anos. **Aposentado. Estivador. Marítimo. Pescador. Lenhador**. Entrevista concedida a Saulo Raimundo Corrêa Serra, no dia 15 de outubro de 2009.

**DUARTE**, Pedro Irineu Lindoso. (Pedrinho Soldado) - 68 anos. **Militar reformado. Fiscal da receita municipal**. Entrevista concedida a Saulo Raimundo Corrêa Serra, no dia 14 de outubro de 2009.

**NUNES**, Bárbara Nogueira - 74 anos. **Dona de casa. Aposentada. Esposa de Constantino Serra Nunes (Rubim – Falecido). Negociante. Lavrador. Oleiro**. Entrevista concedida a Saulo Raimundo Corrêa Serra, no dia 13 de outubro de 2009.

**PINTO**, Paulo Silva (Peroba) - 66 anos. **Aposentado. Fiscal da Receita Estadual**. Entrevista concedida a Saulo Raimundo Corrêa Serra no dia 13 de outubro de 2009.