

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS**  
**– MESTRADO**

**JONADABE GONDIM SILVA**

**AS CONTRADIÇÕES DO DESENVOLVIMENTO URBANO EM SÃO LUÍS: A EXPERIÊNCIA DA VILA  
VELHA DE VINHAIS COM A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA VIA EXPRESSA**



**São Luís**

**2015**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS -**  
**MESTRADO**

**JONADABE GONDIM SILVA**

**AS CONTRADIÇÕES DO DESENVOLVIMENTO URBANO EM SÃO LUÍS: A**  
**EXPERIÊNCIA DA VILA VELHA DE VINHAIS COM A CONSTRUÇÃO DA**  
**AVENIDA VIA EXPRESSA**

**São Luís**

**2015**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS -**  
**MESTRADO**

**JONADABE GONDIM SILVA**

**AS CONTRADIÇÕES DO DESENVOLVIMENTO URBANO EM SÃO LUÍS: A  
EXPERIÊNCIA DA VILA VELHA DE VINHAIS COM A CONSTRUÇÃO DA  
AVENIDA VIA EXPRESSA**

Dissertação para conclusão de mestrado do  
Programa de Pós-Graduação em Políticas  
Pública - UFMA.

**Orientador:** Horácio Antunes de Sant'Ana  
Júnior.

**Linha de Pesquisa:** Estado, Questão Urbana  
e Políticas Públicas.

**São Luís**

**2015**

**JONADABE GONDIM SILVA**

**AS CONTRADIÇÕES DO DESENVOLVIMENTO URBANO EM SÃO LUÍS: A  
EXPERIÊNCIA DA VILA VELHA DE VINHAIS COM A CONSTRUÇÃO DA  
AVENIDA VIA EXPRESSA**

Dissertação para conclusão de mestrado do  
Programa de Pós-Graduação em Políticas  
Públicas – UFMA.

Aprovada em \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior

(Orientador)

---

Profa. Dra. Joana Aparecida Coutinho

1ª Examinadora

---

Profa.Dra. Rosirene Martins Lima

2ª Examinadora

Silva, Jonadabe Gondim.

As contradições do desenvolvimento urbano em São Luís: a experiência da Vila Velha de Vinhais com a construção da Avenida Via Expressa / Jonadabe Gondim Silva. — São Luís, 2015.

? f.

Orientador: Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Maranhão, Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, 2015.

1. Desenvolvimento urbano – São Luís. 2. Mobilidade urbana. 3. Conflitos urbanos. 4. Avenida Via Expressa – São Luís. 5. Vila Velha – Vinhais Velho. 6. Cultura tradicionais – Preservação. I. Título.

CDU 711.4(812.1)

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de aproveitar o ensejo para externar a minha gratidão à instituições e pessoas sem as quais este trabalho não poderia ser realizado: Coordenação do Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas-UFMA, cuja equipe de professores e técnicos-administrativos foram de vital importância para que pesquisa se desenvolvesse; Prof. Dr. Horácio Antunes de Sant'Ana Júnior, pela imprescindível contribuição como meu orientador; meus companheiros de turma, que tornaram a jornada do mestrado mais agradável e enriquecedora; meus familiares, pelo apoio e compreensão de sempre; Maria Christina, por ser minha companheira de todas as horas; Leopoldo Vaz, pela generosidade imensa em compartilhar os seus livros, documentos e sabedoria; Profa. Dra. Antonia da Silva Mota, pela contribuição inestimável; Prof. Ms. Adroaldo Almeida, pela amizade e por me ajudar nas horas difíceis; Prof. Ms. Raimundo Campos Júnior pela ajuda nos primeiros momentos; moradores da Vila Velha de Vinhais por lutarem contra as opressões oriundas dos macro poderes estabelecidos e assim, inspirar à toda comunidade maranhense.

## RESUMO

Este trabalho analisa, a partir da construção da Avenida Via Expressa, as contradições sociais provenientes do processo agressivo de expansão urbana em São Luís, que põe em especial risco comunidades tradicionais como a Vila Velha de Vinhais. Essa comunidade, que se encontrou ameaçada em razão da construção de uma parte da avenida sobre o seu terreno, possui uma longa historicidade, desenvolvida em mais de quatrocentos anos, ainda contando com um rico patrimônio material e imaterial, que inclui reservas ambientais e um vasto acervo histórico, arqueológico e cultural. A Via Expressa, projetada pelos representantes do Estado em articulação com o capital privado – sob o pretexto de no ano de 2012 celebrar os quatrocentos anos de São Luís – segue em continuidade ao modelo de desenvolvimento característico do capitalismo neoliberal e pós-neoliberal: excludente, elitista e pautado pelos interesses políticos e econômicos das camadas dominantes. No entanto, a construção da avenida acarretou forte reação da comunidade da Vila Velha de Vinhais, causando também indignação em muitos moradores de São Luís e fora desta cidade, repercutindo internacionalmente e trazendo à tona questões importantes para a vida urbana de São Luís como: a necessidade de preservação de culturas tradicionais, o direito de manutenção de nossas memórias históricas e sobre quais os impactos que projetos desenvolvimentistas como a Via Expressa têm sobre a cidade.

Palavras-chave: Conflitos Urbanos. Desenvolvimentismo. Culturas tradicionais

## ABSTRACT

This paper analyzes, from the construction of the Via Avenue Express, the social contradictions from the aggressive process of urban expansion in São Luís, putting at particular risk traditional communities like Vila Velha de Vinhais. This community, who met endangered due to the construction of a part of the avenue on their land, has a long historicity, developed over four hundred years, still relying on a rich tangible and intangible heritage, including environmental reserves and a vast historical, archaeological and cultural heritage. The Expressway, designed by representatives of the State in conjunction with private capital - under the guise of the year 2012 to celebrate the four hundred years of St. Louis - follows continuing the characteristic development model of neoliberal capitalism and post-neoliberal: exclusive, elitist and guided by political and economic interests of the ruling classes. However, the construction of the boulevard brought strong reaction from the Vila Velha de Vinhais community, also causing outrage in many residents of São Luís and out of this city, reflecting internationally and bringing up issues important to the urban life of São Luís as: need for preservation of traditional cultures, the right to maintain our historical memories and on the impacts that development projects such as the Expressway have on the city.

Keywords: Urban Conflict. Developmentalism. traditional cultures



## LISTA DE SIGLAS

- ABRAPHE** – Associação Brasileira dos Pilotos de Helicópteros
- APRUMA** – Associação de Professores da Universidade Federal do Maranhão
- ASPEMA** – Associação dos Profissionais em Educação do Estado do Maranhão
- CDH/MA** – Comissão de Direitos Humanos da Assembleia Legislativa do Maranhão
- CDHM** – Comissão de Direitos Humanos e Minorias CDHM da Câmara Federal
- CDI** – Companhia de Desenvolvimento Industrial
- CNJ** – Conselho Nacional de Justiça
- CREA/MA** – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Estado do Maranhão
- CONTAG** – Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura
- CPT** – Comissão Pastoral da Terra
- CSP/CONLUTAS** – Central Sindical e Popular-Coordenação Nacional de Lutas
- DPF** – Departamento de Polícia Federal
- FETAEMA** – Federação dos Trabalhadores e Trabalhadoras na Agricultura do Estado do Maranhão
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IGHM** – Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão
- IPHAN/MA** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional Seção Maranhão
- MPL** – Movimento do Passe Livre
- MTST** – Movimentos dos Trabalhadores Sem Teto
- OAB** – Ordem dos Advogados do Brasil Seção Maranhão
- ONU** – Organização das Nações Unidas
- PC do B** – Partido Comunista do Brasil
- PDT** – Partido Democrático Trabalhista

**PP** – Partido Progressista

**PPS** – Partido Popular Socialista

**PSDB** – Partido da Social Democracia Brasileira

**PT** – Partido dos Trabalhadores

**RECID** – Rede de Educação Cidadã do Maranhão

**SINFRA** – Superintendência de Infraestrutura do Estado

**SMDH** – Sociedade Maranhense de Direitos Humanos

**UEMA** – Universidade Estadual do Maranhão

**UFMA** – Universidade Federal do Maranhão

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Vista aérea de São Luís.....	6
<b>Figura 2:</b> Dificuldades dos passageiros em pegar a sua condução em São Luís .....	23
<b>Figura 3:</b> Antigo coletivo da empresa Viação Primor, São Luís, junho de 1969.....	29
<b>Figura 4:</b> Em São Luís, o povo também foi às ruas durante a onda de protestos ocorrida em Junho de 2013.....	35
<b>Figura 5:</b> Fotomontagem feita a partir do trajeto geral da Via Expressa.....	38
<b>Figura 6:</b> Vista aérea da construção da Avenida Via Expressa.....	42
<b>Figura7:</b> Uçaguaba/Miganville/Aldeia da Doutrina.....	60
<b>Figura 8:</b> Gravura, de possível autoria de Hans Staden, de índios tupinambá	66
<b>Figura 9:</b> Mapa de São Luís do ano de 1629.....	87
<b>Figura10:</b> Igreja São João Batista do Vinhais.....	93
<b>Figura 11:</b> Moradores e militantes sociais em protesto diante à centenária Igreja de São João Batista.....	101
<b>Figura 12:</b> Moradores da Vila Velha de Vinhais Velho em protesto contra a intervenção da Avenida Via expressa sobre a sua comunidade.....	106
<b>Figura 13:</b> Abraço simbólico de moradores e militantes sociais em frente à histórica Igreja de São João Batista da Vila Velha de Vinhais.....	123
<b>Figura 14:</b> Artefato encontrado nas escavações no Vinhais Velho.....	125
<b>Figura 15:</b> Veículos utilizados na Incursão policial em ação de despejo dos moradores do Vinhais Velho.....	127
<b>Figura 16:</b> Ação policial contra os moradores e militantes sociais no Vinhais Velho.....	128
<b>Figura 17:</b> Trecho desabado na Via Expressa.....	133
<b>Figura 18:</b> Sala de Memória da Vila Velha de Vinhais.....	138
<b>Figura 19:</b> Escavação que revelou um alinhamento de conchas no Sítio Arqueológico Vinhais Velho.....	140

<b>Figura 20:</b> Escavação para coleta de amostras para geoarqueologia.....	145
<b>Figura 21:</b> Fragmento cerâmico, composição geométrica e fragmento para selagem de peça encontrados no Sítio Arqueológico Vinhais Velho.....	148
<b>Figura 22:</b> Fragmentos de pratos, xícaras e pires de procedência inglesa e holandesa.....	149
<b>Figura 23:</b> Fragmentos de objetos pontiagudos de origem.....	151

**LISTA DE QUADROS**

<b>Quadro 1:</b> Dados relevantes da Avenida Via Expressa.....	44
<b>Quadro 2:</b> Delimitação do Sítio Arqueológico Vinhais Velho.....	150
<b>Quadro 3:</b> Contagem total dos fragmentos encontrados por Atividade na Via Expressa.....	152

## LISTA DE ANEXOS

**ANEXO 1.** Reprodução da Solicitação e Abaixo-Assinado junto ao IPHAN/MA de chancela como Paisagem Cultural Brasileira da Vila Velha de Vinhais.....172

**ANEXO 2.** Reprodução da solicitação de evangelização da Vila Velha de Vinhais e de restituição das funções de Paróquia da Igreja de São João Batista do Vinhais.....175

## SUMÁRIO

RESUMO.....	II
LISTA DE SIGLAS.....	IV
LISTA DE FIGURAS.....	VI
LISTA DE QUADROS.....	VIII
LISTA DE ANEXOS.....	IX
INTRODUÇÃO.....	1
<b>1. O DESENVOLVIMENTO E A MOBILIDADE URBANA SOB A LUZ DO CAPITAL: UMA ANÁLISE TEÓRICA.....</b>	<b>8</b>
1.1 Uma expansão contraditória.....	12
1.2 A mobilidade urbana e o transporte público como fundamentos para a consagração do direito à cidade.....	25
<b>2. APRESENTANDO A AVENIDA VIA EXPRESSA: O SEU CONTEXTO, O PROJETO E OS MEANDROS.....</b>	<b>41</b>
2.1 A configuração de um mega-projeto de expansão urbana.....	45
<b>3. DE UÇAGUABA À VILA VELHA DE VINHAIS: UM POUCO DE SUA HISTÓRIA.....</b>	<b>63</b>
3.1 Onde se come caranguejos.....	67
3.2 Conquista, degredo e abandono.....	90
<b>4. A RESISTÊNCIA DA COMUNIDADE DO VINHAIS VELHO DIANTE DA VIA EXPRESSA: A LUTA CONTRA O ESQUECIMENTO E UM DESENVOLVIMENTO INSUSTENTÁVEL.....</b>	<b>104</b>

4.1 Exige respeito e pede socorro: a luta pela moradia e pelo direito á memória do Vinhais Velho.....	109
4.2 O Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico Para a Implantação da Avenida Via Expressa.....	143
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	156
REFERÊNCIAS.....	160
ANEXOS.....	170
ANEXO 1.....	170
ANEXO 2.....	173



## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se desenvolveu diante da necessidade de compreender os conflitos urbanos em São Luís. Para isso, foi utilizado como referencial para a análise o conflito ocasionado pela construção de um trecho da Avenida Via Expressa<sup>1</sup> sobre parte da tradicional Vila Velha de Vinhais – também conhecida como Vinhais Velho – a comunidade mais antiga da cidade.

A construção da Avenida Via Expressa – sob o mando do Governo do Estado do Maranhão, através da coordenação da Superintendência de Infraestrutura do Estado (SINFRA) – acarretou em uma série de problemas para a cidade de São Luís – por ser um projeto bastante oneroso financeiramente ao contribuinte, com um custo estimado em mais de R\$ 105 milhões<sup>2</sup> e com muitos questionamentos quanto à sua eficácia em ajudar a resolver a complicada situação da mobilidade urbana da cidade – recaindo com especial gravidade sobre alguns de seus bairros, como o Ipase de Baixo e a mencionada Vila Velha de Vinhais. Essas localidades sofreram de forma mais aguda os efeitos decorrentes das construções referentes à Via Expressa, visto que algumas de suas residências teriam que ser demolidas por se encontrarem no trajeto programado para a avenida.

No caso, da Vila Velha de Vinhais, além da tensão resultante da possível desapropriação de alguns de seus moradores mais antigos, havia o risco de comprometimento de um valioso patrimônio material e imaterial pertencente à comunidade e, por extensão, a toda cidade de São Luís, como o Sítio Santa Eulália – importante manancial de águas de São Luís – a Igreja de São João Batista – com uma história de quatro séculos – o Cemitério do Vinhais Velho – cuja origem remonta ao século XVIII – além de um grande acervo arqueológico existente nos subterrâneos da região, com reminiscências de ocupações milenares e que diz respeito a diversos povos de origens

---

<sup>1</sup> Via Expressa é uma via de tráfego terrestre de alta velocidade, com características de autoestrada, com acesso restrito à rodovia, algum grau de separação entre os fluxos de tráfego opostos, uso de alças e poucos ou nenhum cruzamento com ruas.

<sup>2</sup> Conforme divulgado pelo então Secretário de Infraestrutura do Estado do Maranhão, Max Barros, em Audiência Pública promovida pela Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão ocorrida em 30 de junho de 2011.

indígena, africana e europeia que ocuparam estas terras ao longo de sua história.

Desse modo, a intervenção agressiva constituída pela Avenida Via Expressa na localidade resultou em um problema que ganhou muita repercussão na sociedade ludovicense e para além dela, chegando a repercutir nacionalmente e internacionalmente e chamando a atenção para a situação de risco envolvendo os moradores do Vinhais Velho.

Os moradores da vila, por sua vez, não se sentiam em risco apenas em razão de suas moradias e da possível mudança forçada a que teriam de se submeter, mas também em seu modo de vida, em sua subsistência e no cultivo de suas memórias que, no caso, se encontravam ameaçadas por esse projeto de expansão urbana e de acúmulo de capital.

O Governo do Estado, por sua vez, utilizou todos os meios à sua disposição para atingir o fim de construção da Avenida Via Expressa, pois a inauguração da avenida, programada para acontecer no dia 08 de setembro de 2012 – ocasião em que São Luís completaria oficialmente quatrocentos anos de fundação – representava uma boa oportunidade de propaganda política e de atendimento aos interesses econômicos dos gestores do governo estadual e de seus aliados.

Para conseguir levar adiante a construção do trecho da Via Expressa sobre parte do terreno do Vinhais Velho, o governo estadual, então sob a gestão de Roseana Sarney Murad, alegou que a Via Expressa, ao ser concluída, atenderia à necessidade de locomoção urbana da grande maioria dos moradores de São Luís, que não poderiam ser prejudicados em função dos interesses de uma reduzida parcela dos habitantes da cidade, no caso as famílias do Vinhais Velho ameaçadas de deslocamento.

O governo estadual também pôs em dúvida a extensão e a profundidade dos vínculos da comunidade com a história maranhense, negando a existência dos vestígios arqueológicos na região e não reconhecendo a importância histórica de seus logradouros e a ancestralidade dos moradores atingidos pela construção da avenida.

O desenrolar do desacordo entre o governo e os moradores do Vinhais Velho e os movimentos sociais que os apoiavam nessa circunstância ganhou amplo destaque nos veículos de comunicação, que, cada qual em defesa de seu ponto de vista, contribuíram para o estabelecimento do debate sobre a viabilidade da construção da Avenida Via Expressa; sobre o direito do governo estadual em instituir a sua construção sobre reservas ambientais e comunidades tradicionais; sobre o que pode ser considerado ou não patrimônio histórico; sobre qual a importância da preservação de lugares tradicionais; sobre o direito de seus moradores à suas próprias memórias, enquanto participantes de uma cultura construída e herdada através de um longo período de tempo.

Considerando os tópicos reproduzidos acima, acredito que a própria localidade do Vinhais Velho e os seus moradores poderão fornecer elementos pertinentes para a elucidação de alguns dos questionamentos levantados. Nessa vila, cuja localização corresponde à antiga aldeia tupinambá de Uçaguaba – também conhecida como Eussauap e Miganville – foi por onde começaram as ocupações europeias na Ilha do Maranhão e as missões de catequese capuchinhas e jesuítas, constituindo, dessa forma, um local especial para o conhecimento histórico e para a preservação da memória da cidade.

Algumas das famílias ameaçadas em razão da Via Expressa residiam na comunidade havia gerações, sendo importantes não apenas para a preservação da memória da região, mas para a preservação da própria configuração humana do lugar. Essas famílias, como a dos Ribeiro – a que pertence Olegário Ribeiro, o morador mais antigo do Vinhais Velho – são mencionadas nos livros de acórdãos da Câmara Municipal da antiga Vila de Vinhais, fundada em 1757 e posteriormente incorporada à São Luís no ano de 1835. A vila possui em seu conjunto, logradouros importantes para a história de São Luís como as mencionados Igreja de São João Batista e o Cemitério do Vinhais Velho, além do Porto do Vinhais, que teve sua construção original elevada no século XVII.

É esse conjunto – que reúne monumentos, reminiscências arqueológicas, riquezas ambientais e famílias tradicionais – que se encontrava

diretamente ameaçado pela Avenida Via Expressa, visto que os seus possíveis danos acarretados iriam muito além do que as indenizações oferecidas pelo governo estadual poderiam reparar.

Foi motivado a compreender essa situação que me propus a analisar esse conflito. Para isso e para facilitar a compreensão do que está apresentado nas páginas que seguem essa introdução, estabeleci uma divisão textual em alguns capítulos. Estes capítulos – junto às considerações finais – foram escritos com a perspectiva de complementaridade entre si, mas foram desenvolvidos de forma que também pudessem ser compreendidos individualmente.

O capítulo 1 – *O desenvolvimento e a mobilidade urbana sob a luz do capital: uma análise teórica* – foi elaborado como um adiantamento teórico no qual serão analisados, em linhas gerais, alguns elementos utilizados pelo governo estadual e pelos seus aliados em suas justificativas ao empreendimento da Via Expressa na cidade de São Luís, como a necessidade de desenvolvimento comercial e de estruturação da mobilidade urbana. Esse capítulo se divide em duas partes, sendo que a primeira, intitulada *Uma expansão contraditória*, trata da articulação entre as expansões do espaço citadino e do desenvolvimento capitalista, como essa articulação molda a vida urbana e que efeitos acarretam sobre os moradores da cidade.

Na segunda parte do capítulo, intitulada *A mobilidade urbana e o transporte público como fundamentos para a consagração do direito à cidade*, as demandas da mobilidade urbana e do transporte público serão analisadas teoricamente, com o objetivo de entender o lugar que essas ocupam dentro do conjunto urbano e de fornecer cabedal teórico para que as justificativas para a construção da Avenida Via Expressa dadas pelo Governo do Estado do Maranhão e pelos investidores privados sejam compreendidas de forma mais ampla.

No capítulo 2 – *Apresentando a Avenida Via Expressa: o seu contexto, o projeto e os meandros* – o projeto de construção da Via Expressa será esmiuçado em suas diversas faces – como empreendimento rodoviário, como instrumento pertencente à determinada articulação socioeconômica e

como mediação dentro das disputas de poder existentes na política maranhense – cabendo também analisar quais as possíveis soluções que poderiam ser apresentadas pela avenida para os problemas de mobilidade e estruturação urbana de São Luís.

No capítulo 3 – *De Uçaguaba à Vila Velha de Vinhais Velho: um pouco de sua história* – é feita uma reconstituição histórica da Vila Velha de Vinhais. Essa reconstituição se torna relevante para a análise constituída por entender que a especialidade dessa localidade provém justamente de sua importância histórica para a cidade de São Luís.

É uma exposição pormenorizada que busca relatar textualmente parte do longo trajeto histórico da região. Isso inclui a busca por conhecer melhor o modo de vida dos tupinambá – habitantes da região na ocasião das primeiras incursões europeias – como se estruturaram as primeiras expedições europeias pela região, que relações foram estabelecidas entre os tupinambá e os colonizadores franceses e portugueses e o próprio surgimento de São Luís como cidade.

No capítulo 4 – *A resistência da Comunidade do Vinhais Velho diante da Via Expressa: a luta contra o esquecimento e contra um desenvolvimento insustentável* – será analisada a questão da Via Expressa e do Vinhais Velho como conflito em si, nas diversas perspectivas em que esse se apresenta e quais as implicações a construção dessa avenida tem não apenas sobre a Vila do Vinhais Velho, mas no conjunto urbano de São Luís como um todo.

Neste capítulo, central na dissertação elaborada, os tópicos apresentados nesta introdução serão analisados de forma mais direta, sendo confrontados com as necessidades relacionadas à realidade concreta da vida urbana ludovicense, buscando fornecer elementos que possibilitem ampliar a compreensão dos problemas acarretados pela expansão urbana em São Luís, que dentre muitas coisas, põe em risco as comunidades mais tradicionais da cidade, que lutam pela sua sobrevivência e revitalização como comunidades históricas.

Também neste capítulo, será analisado o trabalho de coleta e prospecção arqueológica determinado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-Seção Maranhão (IPHAN/MA) e desempenhado pela equipe coordenada pelo arqueólogo Dr. Arkley Marques Bandeira. A realização do trabalho de coleta e prospecção foi fundamental para que a importância histórica da região do Vinhais Velho e do seu entorno e os vestígios de antigas ocupações humanas na região fossem devidamente comprovados e para que as soluções quanto a preservação do patrimônio existente pudessem ser delineadas de forma mais precisa. Os resultados do trabalho de coleta e prospecção realizado forneceram contributos de grande relevância para que eu pudesse desenvolver esta pesquisa.

Para realizar esta pesquisa, foi necessário longo e volumoso trabalho de pesquisa, que se constituiu por diversas partes e contando com diferentes fontes. Junto à pesquisa teórica que tive que constituir – bastante refletida no conjunto textual deste trabalho – tive que recorrer a fontes diversas que traduziam um pouco o calor da hora: blogs (principalmente a coluna do sócio efetivo do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão, Leopoldo Vaz, que produziu diversos artigos sobre a questão); jornais impressos (tanto jornais governistas como o *Estado do Maranhão*, cujo conteúdo se encontra reproduzido no site [imirante.com](http://imirante.com), quanto jornais de cunho mais independente em relação ao governo, como o *Jornal Pequeno*) e mídia televisiva. Essas fontes foram de grande importância para a análise do modo como o caso estava sendo divulgado para a população de São Luís e do restante do Maranhão, como se construía os diferentes discursos e, no caso da mídia digital, como essas matérias repercutiam entre os seus leitores.

Também foi necessária a consulta de alguns documentos oficiais sobre a Avenida Via Expressa e sobre as determinações do poder público sobre os locais afetados por essa construção. Esses documentos forneceram contributos valiosos para ajudar a desvendar um pouco mais a operacionalidade e a logística por trás desse projeto e traduzir um pouco da visão de nossos gestores sobre o problema da mobilidade urbana em São Luís. Cabe apontar, no entanto, a falta de transparência dos setores ligados ao governo estadual que repetidamente ocultaram os documentos produzidos ao

conhecimento público, a exemplo dos vários relatórios de impacto ambiental que foram produzidos, porém não veiculados para a comunidade interessada na questão.

Além disso, foi fundamental o contato direto com a realidade do Vinhais Velho, não apenas para colher depoimentos e visitar os locais afetados pelo problema, mas para conhecer um pouco melhor como se vive na comunidade, conhecendo alguns moradores da vila, os espaços citados ao longo da dissertação – como a histórica Igreja de São João Batista – caminhar pelas ruas, quebrar o gelo em relação ao meu próprio objeto de estudo, enfim.

Devo mencionar que fui obrigado pelo meu próprio objeto de análise justamente a não reduzi-lo a coisa/objeto e entendê-lo como um conjunto de relações dinâmicas, que envolve diversos sujeitos sociais, entre os quais eu mesmo, que me situo na condição de graduado em História, de trabalhador, de morador de São Luís e de usuário do transporte público desta cidade.

Dessa forma não foi difícil me identificar com a Vila Velha de Vinhais, com a sua história e com os seus moradores, que parecem sintetizar neste momento todas as nossas necessidades e todos os nossos sonhos enquanto habitantes desta, ainda bela, cidade.

## 1 O DESENVOLVIMENTO E A MOBILIDADE URBANA SOB A LUZ DO CAPITAL: UMA ANÁLISE TEÓRICA



**Figura 1: Vista aérea de São Luís**  
**Fonte: flickr.com**

Neste capítulo farei uma análise teórica geral de duas partes identificáveis no discurso emitido tanto pelos representantes do poder público quanto do empreendedorismo privado em justificativa do projeto de construção da Avenida Via Expressa: a defesa do empreendedorismo desenvolvimentista – elevado à condição fundamental para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes da cidade de São Luís – e do atendimento da necessidade de solvência da precária mobilidade urbana desta cidade.

São questões de ordem para entendermos melhor a dimensão dos conflitos urbanos existentes em São Luís, o que está em jogo por trás das justificativas do poder público e do capital privado para constituir o projeto desenvolvimentista da Avenida Via Expressa e que consequências esses elementos aqui analisados acarretam sobre a cidade de São Luís e, em especial, como interferem na comunidade da Vila Velha de Vinhais.



Desta forma, realizarei nesta parte do trabalho um adiantamento teórico geral, para que o capítulo no qual o conflito será analisado de forma direta torne-se mais facilmente compreensível, não necessitando fazer muitos recortes teóricos em seu corpo textual, propiciando uma leitura mais concentrada no problema que tomo como objeto.

A atenção especial dada neste capítulo às questões citadas faz-se necessária, visto que esta pesquisa encontra nos conflitos urbanos decorrentes da expansão urbana e capitalista um objeto bastante complexo e dinâmico, cuja análise envolve conceitos e perspectivas igualmente complexos, estruturados pela realidade concreta, na qual o crescimento das cidades corresponde à ascensão do sistema capitalista e do poder da classe dos grandes proprietários.

Um poder que, como veremos, está amparado em uma base repleta de contradições, com desdobramentos diversos, que têm como ocupantes do diâmetro oposto a esse poder o trabalhador comum e as demais categorias sobre-exploradas pelo capital. Assim, o trabalhador – cuja força de trabalho propicia a expansão do domínio burguês, refletido e estruturado no próprio avanço espacial da cidade – tem as ferramentas e os resultados da aplicação disciplinada de sua força de trabalho expropriados de suas mãos: os meios de produção, o tempo, a força de trabalho, o produto direto de sua atividade laboral e a própria cidade, que nesse contexto se constitui como um produto objetivo do trabalho alienado, sendo estranha ao trabalhador que reside nela.

A cidade, no presente contexto, consiste em mais um fator dentro do conjunto dialético da produção capitalista, reunindo as diversas etapas da produção voltada ao consumo em massa. Por consumo em massa, entendo o que Antonio Gramsci (2008, p. 61-62) define como o consumo vinculado à produção em larga escala ou quantitativa, que, por sua vez, responde à divisão internacional do trabalho, em que a qualidade e a quantidade estão conectadas a perspectivas diferenciadas de produção e consumo, mas que podem estabelecer algum nível de concorrência entre si. Como o autor afirma, a produção em larga escala ou de consumo em massa tende a apresentar menor qualidade, em razão da necessidade de se reproduzir as mercadorias mais

facilmente, possibilitando a sua venda por preços mais baixos e atrativos. A produção qualificada decorre, em linhas gerais, da pouca ou nenhuma reprodutibilidade do produto. A produção desses produtos responde a circunstâncias diversas. Em uma Empresa-nação com disponibilidade de muita mão de obra, mas com pouca matéria-prima, o empenho qualitativo busca aplicar o máximo de trabalho especializado a esse pouco material disponível com a intenção de valorizar o produto ao extremo, destinando-o a mercados especializados em produtos de luxo. Onde existe abundância de matéria-prima são possíveis às duas coisas, prevalecendo nos países pobres a produção em sua escala quantitativa, com elevada exploração de seus recursos naturais e com o rebaixamento salarial de seus trabalhadores.

Feita esta ponderação sobre a produção voltada ao consumo em larga escala em Gramsci, sigo adiante ao afirmar que a cidade é também o lugar em que ocorrem as contradições históricas mais vivas dentro do sistema capitalista, onde a apatia encontra terreno fértil pra germinar e também onde as lutas mais ferrenhas em decorrência dessas contradições são travadas. Segundo Guy Debord (2008, p. 116) essa condição coloca a cidade na seguinte situação histórica:

*A história universal nasceu nas cidades e atingiu a maioria no momento da vitória decisiva da cidade sobre o campo. Marx considera como um dos maiores méritos revolucionários da burguesia o fato de “ela ter sujeitado o campo à cidade”, cujo “ar emancipa”. Mas, se a história da cidade é a história da liberdade, ela também foi a da tirania, da administração estatal que controla o campo e a própria cidade. Até agora, a cidade só pode ser o terreno de batalha da liberdade histórica, e não o lugar em que essa liberdade se realizou. A cidade é o espaço da história porque é ao mesmo tempo concentração do poder social, que torna possível a empreitada histórica, e consciência do passado. Portanto, a atual tendência de liquidação da cidade é outra forma de expressar o atraso de uma subordinação da economia à consciência histórica, de uma unificação em que a sociedade recupere os poderes que se destacaram dela.*

Dessa forma, a cidade estruturada pelo capitalismo se desenvolve como a materialização consumada de todas as reuniões e divisões necessárias à consolidação histórica do poder burguês: do campo, das instituições, dos meios de produção, das especializações, das propriedades e dos prazeres. Essas reuniões e divisões encontram-se constituídas no próprio espaço da cidade, que se estabelece na distribuição desigual e compartimentada de todos esses componentes da vida social (DEBORD, 2008, p. 111-118).

Nessa constituição a luta do trabalhador para a superação das desigualdades sociais e de sua condição de expropriado pelo capitalismo passa pelo seu reencontro com a cidade, cuja emancipação, tal qual a do proletário, advém do declínio de sua situação atual, reintegrando-se não em condições análogas ao pré-capitalismo, mas na realização de uma nova sociedade.

Como aponta David Harvey, em um elucidativo artigo publicado em *Cidades Rebeldes* (2013, p. 33), a luta do trabalhador se encontra na luta pelo direito à cidade, mas não exatamente pelo direito a essa cidade, e sim de sua reconstrução, segundo as suas múltiplas necessidades.

Dentro disso, veremos como a mobilidade urbana assume uma função estratégica para os dois lados da questão; sendo fundamental tanto para a consolidação da cidade como espaço alienado, quanto para a superação dessa atual condição, possibilitando ao trabalhador a sua reintegração ao seu ambiente.

É uma questão que por si só tem muitos desdobramentos, cujos efeitos são sentidos de forma aguda e desigual no corpo da sociedade. Para demonstrar isso, basta lembrar as históricas manifestações ocorridas no ano de 2013, em todas as regiões do país e, principalmente, nas grandes e médias cidades, cujo epicentro constituiu-se a partir das atividades do M. P. L. – Movimento do Passe Livre – que mais que reivindicar o transporte público gratuito e de qualidade, coloca a mobilidade urbana como ponto fundamental para a recuperação da dignidade humana e como condição para que a cidade possa se formar também como o espaço de comunicação de todas as partes que a compõem.

Assim, o conjunto expansionista das práticas capitalistas e a atualmente retraída mobilidade urbana são questões conectadas, tanto para a afirmação das desigualdades, quanto para a sua superação, o que vai ser analisado de forma mais profunda a seguir.

## 1.1 Uma expansão contraditória

Segundo Adam Smith (2002), o conjunto de práticas capitalistas – associadas a um sistema social que as assegure dentro de seu arcabouço formal – seria o vetor da expansão econômica e do acúmulo, propiciando, a partir dessa expansão, a manutenção da sobrevivência e do bem estar humano diante de uma situação de crescimento populacional contínuo. Nesse contexto, a preservação da vida – em tempo, qualidade e dignidade – estaria condicionada em larga escala a capacidade das sociedades em desenvolverem as suas forças produtivas, como fica claro nas palavras do próprio Adam Smith (2012, p. 15):

*É a grande multiplicação das produções de todas as diferentes artes, consequência da divisão do trabalho, que dá origem, numa sociedade administrada, à opulência generalizada que se estende às mais baixas camadas do povo. Cada trabalhador dispõe de uma grande quantidade de trabalho próprio, além de que ele mesmo necessita utilizar; e, como todos os outros trabalhadores se encontram na mesma situação, ele têm condições de trocar uma grande quantidade dos próprios produtos por uma grande quantidade, ou, o que vem a ser o mesmo, pelo preço de uma grande quantidade dos deles. Fornece-lhes em abundância aquilo de que precisam, e eles fornecem-lhes com igual profusão tudo o que necessitam, de modo que a fartura de bens se difunde pelas classes da sociedade.*

Dessa forma, o desenvolvimento das forças produtivas – que envolve um sistema racional formalmente reconhecido de produção, circulação, troca e consumo – se destacaria como fator preponderante nas sociedades modernas, não apenas para o solapamento da então dominante economia de subsistência, mas para criar as bases para o surgimento de uma nova sociedade, cuja extensão e opulência ganhariam proporções sem paralelos na história da humanidade. A capacidade de gerar excedentes, típica das sociedades capitalistas, constituiria desse modo, a condição primordial para o prolongamento da vida humana, o que fica latente na provocação de Ludwig Von Mises (1986, p. 7):

*[...] Assim, se um inglês – ou, no tocante a esta questão, qualquer homem de qualquer país do mundo – afirmar hoje aos amigos ser contrário ao capitalismo, há uma esplêndida contestação a lhe fazer: “Sabe que a população deste planeta é hoje dez vezes maior que nos períodos precedentes ao capitalismo? Sabe que todos os homens usufruem hoje de um padrão de vida mais elevado que os seus ancestrais antes do advento do capitalismo? E como você pode ter certeza de*

*que, se não fosse o capitalismo, você estaria integrando a décima parte da população sobrevivente? Sua mera existência é uma prova do êxito do capitalismo, seja qual for o valor que você atribua á própria vida.*

Ainda que a contundente afirmação de Von Mises possa estar carregada de exagero<sup>3</sup>, é inegável que a expansão das práticas capitalistas – tanto em sua modalidade comercial, quanto na modalidade industrial – deu ao mundo novas configurações, criando uma nova realidade, relacionada a contingentes humanos cada vez maiores e a uma produção de excedentes que continuamente encontra a possibilidade de renovar-se através da expansão de seu alcance – em termos econômicos, espaciais, institucionais, etc. – e da reinserção desse excedente na própria cadeia produtiva. Algo transmitido com bastante otimismo por Stuart Mill (1983, p. 79):

*Se por um lado, o trabalho é limitado pelo capital, por outro lado, todo aumento de capital dá mais emprego ao trabalho ou pelo menos é capaz de dá-lo, e isso ocorre sem limites determináveis. Não pretendo negar que o capital, ou parte dele, possa ser empregado de maneira a não manter trabalhadores, fixando-se em máquinas, construções, melhorias da terra e similares. Em todo grande aumento de capital, uma parcela considerável no geral assim se emprega e apenas coopera com os trabalhadores sem mantê-los. O que tenciono afirmar é que a porção destinada à manutenção dos trabalhadores pode ser aumentada indefinidamente (supondo que não haja alteração em nenhum outro fator) sem criar uma impossibilidade de encontrar emprego para eles; em outros termos, havendo seres humanos aptos para o trabalho, e alimento para nutri-los, os mesmos sempre podem ser empregados na produção de alguma coisa.*

A expansão das práticas capitalistas encontra na cidade o espaço destacado para a sua sustentação. Espaço que é articulado não apenas como um entreposto comercial que se expande em movimento de deriva, mas também como o terreno onde essas práticas estariam asseguradas dentro de um plano racional, pragmaticamente organizado e amparado por instituições formais que lhe dão proteção e legitimidade diante tanto das ameaças externas, quanto, principalmente, diante das contradições inerentes a sua

---

<sup>3</sup> A veracidade na afirmação de Von Mises sobre o aumento da densidade demográfica deve ser apreendida de forma relativizada. Como fica demonstrado por Hilário Franco Jr. (2006, p. 24) - tomando como referência um conjunto de países pertencentes à Europa Ocidental - a densidade demográfica já apresentava uma tendência de alta em todos os países observados bem antes da Revolução Industrial e da produção em larga escala de bens de consumo. Apresentando uma tabela que demonstra a evolução demográfica nesses países entre os anos de 200 e 1500, Franco Jr. Demonstrou que apenas em dois séculos (VI e XIV, respectivamente) há um decréscimo populacional geral, apresentando nos demais períodos tendência a elevação demográfica.

própria constituição e expansão. Esse conjunto contraditório fica perceptível na análise de Friedrich Engels (2008, p. 58):

*É nas grandes cidades que a indústria e o comércio se desenvolvem mais perfeitamente; é igualmente aí que aparecem mais clara e manifestamente as consequências que eles têm para o proletariado. É aí que a concentração dos bens atinge seu grau mais elevado, que os costumes e as condições de vida do bom e velho tempo são radicalmente destruídos.*

Dessa maneira, o desenvolvimento urbano contemporâneo está relacionado aos desdobramentos da estrutura produtiva capitalista – que molda o uso e a distribuição dos espaços – espalhando-se em determinada configuração geográfica que se transforma em razão das diversas atividades – em afirmação e contradição – provenientes desse sistema produtivo. Logo, a cidade em seu movimento histórico consiste em uma realização dialética que simultaneamente concentra e separa os poderes estabelecidos, os sujeitos sociais e os instrumentos de produção, desenvolvendo-se a partir de múltiplas cisões e fusões. Junto a sua emancipação em relação ao campo – e a posterior incorporação desse espaço, segundo as necessidades de produção e consumo – há diversas junções e fragmentações internas que são elaboradas em decorrência das posições exercidas dentro desse modo de produção. Perspectiva que fica exposta nas seguintes palavras de Marx e Engels (2005, p. 83):

*A maior divisão entre o trabalho material e o espiritual é a separação cidade-campo. A oposição entre a cidade e o campo começa com a transição da barbárie à civilização, da organização tribal ao Estado, da província à nação, e persiste através de toda a história da civilização até hoje [...] Com o surgimento da cidade aparece, também, a necessidade de administração, de polícia, de impostos, etc., em suma, a necessidade da organização comunitária e, por conseguinte, da política em geral. Foi quando se manifestou pela primeira vez a divisão da população em duas grandes classes, divisão que se assenta diretamente na divisão do trabalho e nos instrumentos de produção. A cidade é de fato o local da concentração da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades [...] A oposição entre a cidade e o campo só pode existir no âmbito da propriedade privada. É a expressão mais explícita da subordinação do indivíduo à divisão do trabalho [...] subordinação que converte alguns indivíduos em animais urbanos e outros em animais rurais, reproduzindo diariamente a oposição de interesses, ambos limitados.*

Desse modo, a própria determinação da constituição cidadina é estruturada pelo movimento dialético que constrói e destrói a vida unitária, reunindo e separando todos os seus elementos em razão das atividades

especializadas e da propriedade privada. Assim, a cidade se desenvolve como a materialização dessas relações e do movimento contraditório – que envolve continuidade e ruptura, complementação e oposição – que a compõe como relação e como objeto; como produto, meio, condição e produtora da divisão do trabalho, das relações sociais e dos poderes instituídos pelo arcabouço institucional ou pelos costumes. Tal qual o conjunto de práticas capitalista, o espaço urbano se efetiva de forma dinâmica, complexa, contraditória e expansiva, adquirindo conteúdos objetivos, mas que se relacionam com configurações espaciais em constante transformação pelas atividades humanas (HARVEY, 2006, p. 169, 170).

O mesmo espaço que em sua totalidade une os sujeitos e fornece a esses uma consciência comum – que se externa como uma identidade coletiva que os conecta através de percepções, anseios e necessidades reproduzidos no cotidiano da cidade – também produz o estranhamento em relação a tudo e a si mesmos (LEFEBVRE, 2001b, 17-20).

Assim como acontece com a produção fabril, o espaço urbano é um todo composto por múltiplas partes que cooperam, mas que também concorrem umas com as outras, dividindo-se em diversos espaços especializados (trabalho, habitação, lazer, etc.) com formas restritas de comunicação entre si. Essas formas de comunicação, mesmo encontrando potencialidade nas trocas e nas mediações, comuns na realidade cidadina, são limitadas pela violência das relações contínuas de produção e expropriação e pelos reflexos que a composição classista da sociedade estabelece sobre os espaços, fazendo com que, embora muitas vezes se encontrem geograficamente aproximados, encontrem forte distanciamento, que decorre das estruturas e conjunturas socioeconômicas que conferem a cada localidade um status específico. É uma relação complexa, mas que ganha clareza nas palavras de Henri LeFebvre (2001b, p. 53):

*A divisão do trabalho, em ligação com as formas da propriedade, não cria somente a unidade social, mas nessa sociedade, rivalidades, conflitos. Ao fato já conhecido, a saber, que a totalidade como tal escapa àqueles que ocupam um lugar fixado no conjunto e têm somente uma atividade limitada, acrescentando-se, portanto o confronto entre as funções.*

É uma distribuição espacial que se consolida nas sociedades capitalistas dividindo o conjunto urbano em espaços “centrais” e espaços “periféricos”. Definições espaciais relacionadas tanto à centralidade dos poderes formalmente instituídos, quanto ao empreendedorismo capitalista, que, com o incremento da produção e do comércio, gera desenvolvimentos geográficos desiguais.

Essa desigualdade provém economicamente da concentração de capital e da capacidade de algumas localidades em se adaptar a determinadas fases de expansão desenvolvimentista, propiciando – através de uma enorme variedade de condições e circunstâncias agressivas – uma melhor acomodação do fluxo de investimentos. Esse processo termina por gerar um ajuste espacial que interfere na totalidade e coloca as regiões periféricas dentro desse contexto de produção de excedentes sob constante ameaça. Para expor melhor essa relação farei uso das palavras de David Harvey (2006, p. 64):

*O capitalismo apenas consegue escapar a sua própria contradição por meio da expansão. A expansão é, simultaneamente, intensificação (de desejos e necessidades sociais, de populações totais, e assim por diante) e expansão geográfica. Para o capitalismo sobreviver, deverá existir ou ser criado espaço novo para a acumulação. Se o modo capitalista de produção prevalecer em todos os aspectos, em todas as esferas e em todas as partes do mundo, haverá pouco ou nenhum espaço restante para a acumulação adicional [...] Muito antes que se atinja tal situação, o processo de acumulação fica mais lento. A estagnação se imporia, acompanhada por toda uma gama de problemas econômicos e sociais. Começariam a ser sentidos freios internos dentro do modo capitalista de produção, especialmente na esfera da competição.*

Essa configuração econômica e espacial – que pode se constituir através de movimento de deriva, de forma normativa ou mesmo em uma combinação das duas coisas – se estabelece nas cidades de médio ou grande porte através de uma zona de confluência – estabelecida em razão do grande volume de atividades econômicas que comporta ou pela tradição que possui – com diversas áreas periféricas em torno de si, mas também através de diversas outras zonas de confluências regionais – com relativa autonomia diante da zona de confluência principal, que funciona como um centro comercial hegemônico – que também são envoltas por áreas periféricas.

Desse modo, esses “centros” regionais são periféricos em relação ao centro principal – visto que ainda se encontram em certo estado de



dependência para com esse – mas detém suficiente autonomia para estabelecer determinado grau de concorrência à zona de confluência principal. São espaços cujo desenvolvimento econômico faz com que adquiram volume de capital e excedente para reproduzirem com maior autonomia as práticas de exploração capitalistas, muitas vezes se expandindo sobre outras regiões (DAVIS, 2007, p. 47). Isso provoca tanto a degradação do antigo modo de vida das regiões afetadas, quanto o encontro com a zona de confluência principal ou com outras zonas de confluências regionais que se expandem. Dessa forma as práticas capitalistas se universalizam nessa sociedade, materializando-se no contexto objetivo da cidade que se expande, subjugando os espaços onde a economia natural e de subsistência persistiam e as substituindo pela maior exploração do trabalho alienado.

Essa expansão acontece através de processos de construção e de supressão, onde novas e antigas práticas econômicas concorrem entre si, cujo efeito direto nas comunidades pré-estabelecidas é a abrupta alteração de seu modo de vida e da manutenção de sua subsistência. Essas comunidades – que por determinado tempo conseguem manter uma relativa autonomia em relação ao centro expansivo do capital – veem primeiramente a sua estrutura econômica definhando sob o efeito da concorrência desproporcional estabelecida pelo grande capital, ao passo que são também ameaçadas espacialmente pelos empreendimentos industriais, comerciais, agropecuários, de infraestrutura, pelo aumento da especulação imobiliária na região e pelo salto demográfico, que acontece em consequência da transposição de grandes contingentes populacionais que se deslocam para a região em busca de ocupação nesses empreendimentos, fugidos muitas vezes da escassez dos recursos da terra, da opressão dos latifúndios e do desemprego (LEFEBVRE, 2001b, p. 10).

Esse incremento populacional – com diferentes níveis de especialização laboral – vai ao encontro do interesse dos empreendedores em expandir tanto a mão de obra a seu dispor – o que, dentre outras consequências, resulta no rebaixamento do padrão salarial dos trabalhadores – quanto o mercado consumidor para os seus produtos.

A expansão da oferta e da procura, em diferentes volumes, assegura aos empreendedores o bom retorno aos seus investimentos, que regressam em forma de alta lucratividade. Disso resultaria, potencialmente, em altos níveis de reinvestimento na produção, o que, segundo as análises mais otimistas, elevaria o padrão geral de vida em toda a região. É uma perspectiva baseada em determinado encadeamento lógico, que concebe a harmonização de diferentes interesses configurados ou reconfigurados pelo conjunto de práticas capitalistas organizadas pragmaticamente. Para demonstrar tamanho otimismo recorrerei mais uma vez a Stuart Mill (1983, p. 81):

*Todo aumento de capital fornece à mão-de-obra um emprego ou uma remuneração adicional; ele enriquece o país, ou enriquece a classe trabalhadora. Encontrando mãos adicionais para o trabalho, o aumento de capital aumenta a produção total; se, porém, o contingente de trabalhadores for o mesmo, garantir-lhe-á uma participação maior na produção; mesmo nesse caso, talvez pelo fato de mais estimulá-los para o trabalho, aumente a própria produção.*

No entanto, as múltiplas crises do capitalismo demonstraram que os interesses dos proprietários e dos trabalhadores – no caso, já completamente inseridos no sistema de *mais valia* – estão em constante desalinho, fruto da contradição inerente ao capitalismo em que a produção social da riqueza está articulada à acumulação privada da mesma, constituindo uma perspectiva de desenvolvimento pautada na concentração de riquezas, que são reinvestidas de modo desigual sobre o conjunto social.

O aumento do capital circulante – como já mencionado – tem seus efeitos também na região, suprimindo as antigas formas de manutenção da sobrevivência e a economia de subsistência. A súbita progressão demográfica permite também o incremento comercial local, com o estabelecimento de pequenos e médios empreendimentos que atendem as diversas necessidades cotidianas de seus moradores e assim acelerando a degradação da antiga vida comunitária, incorporando diferentes padrões de vida, resultantes dos distintos empregos da mão de obra. Os antigos elos comunitários são enfraquecidos e dão lugar a um novo conjunto de relações impessoais, consonantes à expansão do modo de produção capitalista.

Dessa forma, há nos empreendimentos capitalistas efeitos contraditórios de produção e expropriação, de acúmulo e escassez, de

desenvolvimento concentrado e periferação, onde comunidades surgem ou se transformam através da inserção de grandes contingentes humanos, que ultrapassam os limites de absorção dos empreendimentos, fazendo com que as comunidades sob a sua influência passem a sofrer com todos os problemas subsequentes a essa situação: desemprego, altas taxas de criminalidade, problemas infraestruturais, etc. (DAVIS, 2007, p. 46-51).

A racionalização pragmática dos empreendimentos capitalistas – assim como a sua capacidade de apresentar soluções e suprir necessidades – encontra em suas próprias contradições os seus limites, estabelecidos diante da necessidade de manutenção da concentração de capital e da expansão produtiva, sem a qual a capacidade de gerar excedentes seria solapada em razão do esgotamento de determinados nichos de mercado e da permanente concorrência entre os proprietários. Esse limite impõe o direcionamento dos investimentos e da própria racionalidade empreendedora, se refletindo na cidade, que se expande de forma irregular e com relações desequilibradas entre aquilo que se produz e aquilo que se necessita.

A cidade experimenta no processo de desenvolvimento capitalista um ritmo de crescimento desigual, no qual o *quantitativo* supera o *qualitativo* e o valor de troca prevalece sobre o valor de uso (LEFEBVRE, 2001a, p. 112). Assim, além da crescente desigualdade econômica, há o insuficiente investimento em infraestrutura qualitativa, visto que a maior parte dos investimentos é destinada à especulação financeira, ao pagamento da dívida pública e à manutenção da expansão produtiva<sup>4</sup>. Isso faz com que o acesso à infraestrutura básica (eletricidade, água e esgoto, etc.) e aos serviços se configure também de modo desigual, originando diversos problemas sociais.

É uma realidade cujo alcance comumente escapa ao planejamento empreendedor, necessitando, nesse contexto, do incremento da mediação dos poderes públicos e do planejamento estatal – embora esses também possam estabelecer certo grau de concorrência com o capital privado – para atenuar os efeitos das contradições inerentes ao capitalismo e propiciar determinado nível

---

<sup>4</sup> Segundo o Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal – SIAFI – o montante destinado ao pagamento da dívida pública comprometeu cerca de 45% do PIB do ano de 2014.

de estabilidade social, que permita a expansão contínua da produção e do consumo, legitimando as desigualdades decorrentes do reconhecimento do direito de propriedade.

Essa forma de atuação estatal, embora adquira muitos desdobramentos – que respondem a dinâmica social – vai ao encontro dos interesses e necessidades dominantes no capital privado, resultando no que para John Locke (2005, p. 92) consiste na função primordial dos poderes públicos reunidos num governo ou no Estado: a preservação da propriedade privada.

Dessa maneira, o urbanismo subordinado – materialmente e ideologicamente – ao capitalismo se desenvolve em função dos interesses dominantes – que não correspondem às necessidades da maioria – se configurando e se expandindo a partir desses interesses, que, nessa circunstância social, ganham centralidade. Para explicar de forma mais compreensível recorrerei a James O' Connor (1977, p. 142):

*Os programas de renovação urbana não podem ser considerados como passos no sentido de uma racionalização do planejamento social geral; sendo antes respostas particulares a necessidades específicas do capital monopolista e do empresariado centro-urbano. Órgãos regionais de desenvolvimento, departamentos supramunicipais, administrações locais no controle das renovações urbanas dão força – na realidade – às “decisões” do mercado. O orçamento estatal de renovação urbana, assim, não só contribuiu para o dinamismo dos distritos comerciais centrais como para a decadência do resto da cidade.*

A sobreposição de interesses e necessidades é esvaziada discursivamente pela difusão ideológica dominante, que a dissemina, através de seus veículos de comunicação, como a síntese do interesse “comum”, conectado às práticas capitalistas – que nas últimas décadas são especialmente difundidas pelas políticas econômicas neoliberais e pós-neoliberais – que avançam concretamente tendo como suporte esse discurso de negação das diferenças. Essa difusão ideológica fica clara no argumento de Carlos Vainer (2013, p. 67):

*O suposto é que na cidade não há divergências políticas e ideológicas, mas apenas “assuntos locais”, com os quais se identificam os cidadãos, que, afinal, se encontram todos irmanados e igualmente interessados na afirmação da competitividade de sua cidade. Na cidade, não há lugar para ideologias nem*

*políticas, há apenas interesses. Na verdade, há apenas um único, verdadeiro, legítimo interesse: a produtividade e a competitividade urbanas, condição sine qua non do crescimento.*

A crescente competitividade, associada ao expansionismo do capitalismo internacional, confere às cidades e aos seus poderes locais maior participação na mediação de interesses econômicos supranacionais que se projetam num cenário de declínio contínuo da função reguladora dos fluxos financeiros por parte dos Estados nacionais.

Nesse contexto, a cidade tem as suas relações e mediações reconfiguradas em razão da competitividade internacional, projetando índices de produtividade que a conecta com mercados cada vez mais distantes, ao passo em que se expande em permanente crise consigo mesma, sofrendo com divisões materiais e imateriais que parecem longe de ser superadas. Dentro disso, há uma intensificação das desigualdades e do poder classista. Situação refletida em remessas de divisas para o exterior em patamares cada vez maiores, no galopante aumento da concentração de renda <sup>5</sup> e no enfraquecimento do trabalhador como ente organizado, sofrendo, dentre outras coisas, com a radicalização da divisão do trabalho, com instâncias reguladoras cada vez mais distantes e com os seguidos ataques às leis de proteção ao trabalhador.

As relações, decorrentes do desenvolvimento monopolista, ganham no cotidiano de países como o Brasil uma constituição cumulativamente opressiva. Nesses países – retardatários no processo de industrialização e distantes das revoluções burguesas que varreram parte do Ocidente – o desenvolvimento histórico do capitalismo industrial se deu hegemonicamente em conformidade às formas tradicionais de exploração do trabalho.

Em países como o Brasil, a ascensão da burguesia – que toma fôlego a partir da segunda metade do século XIX – tem a sua origem em uma

---

<sup>5</sup> Segundo estudos divulgados pela organização não governamental britânica Oxfam, a riqueza acumulada de 1% da população mundial deverá em 2016 ultrapassar pela primeira vez as riquezas pertencentes aos outros 99% da população mundial. Segundo esse estudo, a riqueza desse 1% da população subiu de 44% dos recursos mundiais em 2009 para 48% no ano de 2014. Esse patamar pode superar 50% se for mantida a atual tendência de crescimento dessa concentração de riquezas. Esse relatório, divulgado as vésperas do Fórum Econômico de Davos em 2015, sustenta que a crescente desigualdade dificulta o combate a pobreza mundial.

relação ambivalente de continuidade e ruptura, combinando características de uma fase inferior de desenvolvimento social, com as de outra, superior (NOVACK, 1988, p. 01).

Dessa maneira, há uma articulação dialética entre a tradição e a inovação, realizando a transição entre o trabalho escravo para o trabalho assalariado e a mudança de centralidade do poder do meio rural para o meio urbano dentro de uma perspectiva que assegure a preservação da propriedade e dos poderes tradicionalmente estabelecidos. Se por um lado, tal incremento inovador eclode em uma relativa ruptura entre a ascendente burguesia e a antiga classe latifundiária – manifestada na disputa pelo controle hegemônico do Estado – por outro lado, irrompe em alianças entre esses setores – sob a batuta do capital internacional – contra a emancipação do trabalhador. Relação transmitida de forma bastante incisiva a seguir:

*A história recente provou que a burguesia nacional e “progressista”, como está na moda dizer – se hoje, é incapaz de encabeçar toda a nação na luta contra o domínio imperialista; de um lado porque a unidade orgânica da economia mundial faz dessa burguesia um parente pobre do capital financeiro, e, de outro lado, porque muito mais que o imperialismo a que, em parte, está submetida, a burguesia teme seu próprio proletário. No problema da terra igualmente não ousa tocar, porque não ignora que a violação do sacrossanto direito de propriedade, se praticada por ela, poderia colaborar no desencadeamento da torrente proletária, que ela sabe como se inicia, mas não sabe em que marco se deterá (SACCHETTA apud TROTSKY, 2009, p. 33).*

Há, dessa forma, uma confluência de interesses, pautados pela ação intervencionista das economias hegemônicas e autônomas, mediadas em território nacional pelas elites socioeconômicas – estruturadas pelos limites do capitalismo dependente – que atuam como um corpo destacado da sociedade, intermediário entre as potências econômicas internacionais e as forças produtivas internas. Realidade exposta com muita propriedade por Florestan Fernandes (1975, p. 116):

*A questão não está como muitos pensam, em distinguir entre uma “burguesia nacional”, agente do nacionalismo econômico, e uma “burguesia internacional”, agente direto do imperialismo, encarando-se a primeira como um mal menor e necessário. As qualificações propostas são inconsistentes; e o problema não é que existam duas “burguesias”, mas uma hegemonia burguesa duplamente composta, graças à quais interesses burgueses internos e externos se fundem, funcionando estrutural e dinamicamente de forma interdependente e articulada.*

Há nessa conjuntura socioeconômica a alteração simultânea da composição do espaço rural e do espaço urbano. O que acontece, segundo Guy Debord (2008, p. 115-116) quando:

*A história econômica, que se desenvolveu toda em torno da oposição cidade-campo, chegou a um estágio de sucesso que anula ambos os termos. A paralisia atual do desenvolvimento histórico total, em proveito apenas da busca do movimento independente da economia, faz do momento em que começam a desaparecer a cidade e o campo não a superação de sua cisão, mas sua destruição simultânea. O desgaste recíproco da cidade e do campo, produto da falha do movimento histórico pelo qual a realidade urbana existente deveria ser superada, aparece nessa mistura eclética de elementos decompostos que recobre as zonas mais adiantadas da industrialização.*

Dentro desse movimento, o trabalhador constitui com o espaço urbano uma relação pautada por uma série de ambiguidades, com muitos estranhamentos e algumas familiaridades. As relações de proximidades, estabelecidas pelos laços e restrições do cotidiano, são determinadas pela impessoalidade das seguidas expropriações, pela sobreposição do valor de uso pelo valor de troca e, sobretudo, pela constituição da cidade como resultado do trabalho alienado.

Mas é na cidade que as reações a essa situação ganham maior expansão e visibilidade. É o lugar no qual as lutas do trabalhador crescem – à medida que se desenvolve o capitalismo – encontrando a expressão objetiva de suas necessidades, cuja real superação passa pela reestruturação do espaço citadino, de modo que possibilite ao trabalhador o reencontro com o seu ambiente e consigo mesmo, em toda a sua complexidade. Possibilidade que fica clara na análise de LeFebvre (2001b, p. 103-104):

*[...] As necessidades sociais têm um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediatividade e de perspectiva a longo prazo. O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiçá-las no jogo. Tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num “mundo”. A essas necessidades antropológicas socialmente elaboradas (isto é, ora separadas, ora reunidas, aqui comprimidas e ali hipertrofiadas) acrescentam-se necessidades específicas, que não satisfazem os equipamentos comerciais e culturais que são mais ou menos parcimoniosamente levados em consideração pelos urbanistas. Trata-se da necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidades de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas. Através dessas necessidades*

*especificadas vive e sobrevive um desejo fundamental, do qual o jogo, a sexualidade, os atos corporais tais como o esporte, a atividade criadora, a arte e o conhecimento são manifestações particulares e momentos, que superam mais ou menos a divisão parcelar dos trabalhos. Enfim, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente nas perspectivas que tentam aqui se isolar e abrir os horizontes, as necessidades urbanas específicas não seriam necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas?*

Desse modo, a cidade é um conjunto complexo, a que cabe ao trabalhador recuperar para si, compreendendo que a superação da dominação classista do conjunto social passa pela superação do domínio burguês sobre os espaços. Essa recuperação passa pela reintegração do campo e da cidade, e pela interligação dos espaços que a compõem (Lefebvre, 2001b, p. 144). É uma tarefa que encontra na transformação da mobilidade urbana e do sistema de transportes grande valor estratégico, sendo fundamental para a reestruturação da vida social e para a superação da cidade como espaço alienado, que deve declinar para que surja uma nova cidade, como obra consonante às necessidades humanas e como espaço criativo de relações integradas.



## 1.2 A Mobilidade urbana e o transporte público como fundamentos para a consagração do direito à cidade



Figura 2: Dificuldades dos passageiros em pegar a sua condução em São Luís  
Fonte: marrapa.com

A mobilidade urbana<sup>6</sup> é um dos problemas mais agudos no cotidiano das grandes cidades, tendo a sua composição radicalmente determinada pelo modo de produção capitalista, reunindo em si as diversas etapas desse processo, incluindo a *mais valia*.

Os trabalhadores urbanos, devido a sua posição subordinada e fragmentada dentro do processo produtivo, são obrigados a realizar longos deslocamentos a seus locais de trabalho. Deslocamentos que, em função dos lucros das camadas dominantes, se convertem em jornadas extenuantes e não

---

<sup>6</sup> Compreendida aqui como a capacidade em realizar deslocamentos de cargas e pessoas dentro e entre os espaços citadinos.

remuneradas, sendo comum a perda de várias horas do dia apenas para a realização desse trajeto<sup>7</sup>.

A situação encontra agravamento diante das condições precárias da estrutura de mobilidade urbana existente na maioria das cidades brasileiras, tornando a realização dessa etapa do modo de produção ainda mais alienante, opressiva e humilhante, expropriando dos trabalhadores não apenas o seu tempo e o produto direto de seu trabalho, mas a própria cidade, que se manifesta como um conjunto deteriorado dessas relações opressivas, em que o urbanismo é articulado como instrumento do capital, condensando em si o isolamento e a divisão social do trabalho. Como fica exposto no fragmento seguinte por Guy Debord (2008, p. 113):

*O urbanismo é a realização moderna da tarefa permanente que salvaguarda o poder de classe: a manutenção da atomização dos trabalhadores que as condições de produção tinham perigosamente reunido. A luta sempre travada contra todos os aspectos dessa possibilidade de encontro descobre no urbanismo seu campo privilegiado [...] Mas o movimento geral do isolamento, que é a realidade do urbanismo, deve também conter uma reintegração controlada dos trabalhadores, segundo as necessidades planificáveis de produção e do consumo.*

Junto a essa dispersão e fragmentação dos sujeitos sociais – no que podemos chamar de sistema social do isolamento<sup>8</sup> – há o movimento reverso em que a cidade se consolida como o espaço propício à troca e à comunicação, adquirindo, em razão da expansão capitalista, a necessidade de efetivar deslocamentos em ritmos cada vez mais dinâmicos. Essa configuração da mobilidade ou circulação vem a assumir no âmbito da concorrência comercial grande valor estratégico tanto para a circulação de capital, quanto para agregar valor às mercadorias, baixando gradativamente o custo geral para a sua circulação e de suas matérias primas. Para detalhar melhor as formas de circulação existentes no conjunto urbano recorro a Manuel Castells (1983, p. 237):

---

<sup>7</sup> Segundo artigo publicado por Mike Davis em *Cidades Rebeldes* (2013, p. 49), os motoristas da região de Los Angeles, no sul do estado da Califórnia, perdem por ano cerca de 75 horas no trânsito, o que equivale a duas semanas de trabalho, com um custo econômico de U\$\$ 9 bilhões ao ano, ou cerca de U\$\$1688 por pessoa.

<sup>8</sup> Classifico assim a estrutura produtiva em que os sujeitos sociais, sobretudo os oriundos da classe trabalhadora, encontram-se reunidos no exercício da utilização social de sua força de trabalho, mas isolados entre si em razão do enfraquecimento de sua organização social enquanto classe trabalhadora, pela divisão do trabalho, pela concorrência laboral e pela hipercompartimentação dos espaços por onde circula.

*Com efeito, a análise da circulação urbana deve ser entendida como uma especificação de uma teoria mais geral de troca entre os componentes do sistema urbano, o que quer dizer, concretamente, devemos estabelecer o conteúdo circulante para poder explicar o tipo de circulação. O conteúdo difere conforme o tipo de transferência, quer dizer, segundo os elementos da estrutura urbana entre os quais ela ocorre e segundo a direção, a intensidade, a conjuntura que a caracterizam.*

O aprimoramento da capacidade de realizar deslocamentos e atingir novas praças terminou por acelerar todo o processo de produção, troca e consumo<sup>9</sup>. Essa aceleração da capacidade de realizar deslocamentos se reverteu para o campo produtivo, cuja capacidade de fabricar mercadorias é incrementada em função do aumento do alcance da circulação das mesmas. Mais que isso, a ampliação das praças comerciais com o tempo ofereceu também o acesso a novas mercadorias, produzidas com diferentes técnicas e em diferentes lugares, alterando o conjunto produtivo a partir dessa crescente interação, que difunde, além das mercadorias em si, as novidades dentro da engenharia produtiva.

Dessa forma, há, a partir do aprimoramento técnico das forças produtivas, um salto de perspectiva sobre a questão da mobilidade, desenvolvendo novas possibilidades e intensificando as relações comerciais com a ampliação do transporte de bens e serviços.

Essa situação elevou o ânimo de teóricos pertencentes a diferentes segmentos, que enxergaram nesse aprimoramento técnico que acarretou nesse robustecimento da capacidade de realizar deslocamentos o impulso para o desenvolvimento das interações sociais que terminariam por solapar de vez as antigas relações servis. Se não vejamos:

*Há o número e a rapidez das vias de comunicação e transmissão. Ao suprirem e diminuir os vazios que separam os segmentos sociais, aquelas fazem aumentar a densidade da sociedade. (...) porque ela multiplica as relações intrassociais (DURKHEIM, 1991, p. 39).*

Para Karl Marx e Friedrich Engels (1980, p. 45-66) a evolução técnica dos meios de transporte romperia com o isolamento entre as praças

---

<sup>9</sup> Como pode ser conferido na obra de Karl Polanyi, *A grande transformação* (2000, p.166-183), essa abertura comercial, embora potencializada pelo aprimoramento técnico produtivo e pela própria capacidade de transporte, aconteceu de forma gradual, por diversos motivos, dentre os quais a própria mentalidade protecionista dos investidores privados que conseguiam através de pressão junto aos poderes locais a proibição da exportação e importação de determinados itens, principalmente de bens de produção.

comerciais, dando forma ao que viria a ser o mercado mundial. O próprio movimento de deslocamento das mercadorias teria reflexos em seu valor de troca, seja através do repasse dos custos de transporte às mesmas, seja pela importância adquirida pela mercadoria diante do mercado para o qual ela foi transferida. Para esses autores é evidente que a capacidade de realizar a circulação de mercadorias é parte fundamental para o processo produtivo e para a realização do capital em sua totalidade.

Nesse contexto, o desenvolvimento da capacidade humana em realizar deslocamentos adquire tal importância que se torna difícil pensar em modernidade – em suas diversas acepções – sem estabelecer uma relação próxima com a crescente aptidão em superar distâncias. Não é coincidência que um dos marcos mais aceitos para datar o nascimento da era moderna seja justamente a expedição das naus colombianas às Américas em 1492.

Com o processo de mega-expansão das cidades iniciado partir do século XIX, o deslocamento humano – tanto externo, quanto no interior das próprias cidades – ganha uma nova importância, se desenvolvendo gradualmente como necessidade e como grande indústria. Cidades como Londres, Paris e Nova York se destacaram no Ocidente pelo pioneirismo diante da questão e por dar o direcionamento estrutural ao transporte público, adotando as primeiras linhas de transporte coletivo tipo ônibus.

Londres (1825), Nova York (1831) e Paris (1855) passaram a desenvolver o seu sistema de transporte público em razão da própria dinâmica dessas cidades, cujas dimensões espaciais e seus grandes contingentes populacionais demandam por uma maior agilidade nos deslocamentos e comunicações, encontrando no transporte público a satisfação dessas necessidades, estando disponível aos diferentes extratos sociais.

A mobilidade urbana se consolida nessas condições dentro das relações gerais de trocas, distinguindo-se como atividade especializada, com diferentes técnicas estruturadas de acordo com o conteúdo a ser transportado, se constituindo como valor para a difusão das práticas capitalistas, que se propagam como vetor para o progresso.

Antes de avançar na análise, convém lembrar-se de “progresso” como um conceito historicamente construído, não sendo, portanto, estático e possuindo significações diversas, quando não contrastantes. A noção hegemonicamente aceita nas sociedades industrializadas tem a sua referência principal no conjunto de valores desenvolvidos nos países centrais para o avanço das práticas capitalistas. Algo expresso com grande acuidade por Celso Furtado (1981, p. 01):

*As raízes da ideia de progresso podem ser detectadas em três correntes do pensamento europeu que assumem uma visão otimista da história a partir do século dezoito. A primeira delas se filia ao Iluminismo, com a concepção de história como uma marcha progressiva para o racional. A segunda brota da ideia de acumulação de riqueza, na qual está implícita a opção de um futuro que encerra uma promessa de melhor bem-estar. A terceira, enfim, surge com a concepção de que a expansão geográfica da influência europeia significa para os demais povos da terra, implicitamente considerados como “retardados”, o acesso a uma forma superior de civilização.*

No Brasil, por muito tempo o veículo mais popular para o transporte urbano foi o bonde. Esse veículo teve o início de seu uso neste país a partir do ano de 1859 na então capital do Império, Rio de Janeiro, através da Companhia Carris de Ferro da Tijuca. O Brasil foi o segundo país do mundo a adotar esse meio de transporte, ficando atrás apenas dos Estados Unidos.

A partir de 1872, São Paulo também passa a adotar esse serviço, espalhando-se posteriormente a várias capitais como Salvador, Recife e Belém.

Em 1892 o bonde elétrico passou a ser adotado no Rio de Janeiro. Até então era utilizada a tração animal para realizar os deslocamentos. Essa novidade já vinha sendo utilizada em Paris desde 1881.

A partir do ano de 1911 foi iniciado o serviço de auto-ônibus na capital paulista pela empresa Companhia Transportes Auto Paulista. Foi utilizado um veículo *Saurer*, com capacidade para 25 passageiros. O serviço não tinha horário nem itinerários fixos. Em 1930 foi adotado em São Paulo o ônibus do modelo *Yellow Coach*, de fabricação norte-americana. Esse modelo foi utilizado pela companhia elétrica paulista Light, como melhoria ao sistema de transporte feito pelos bondes. Foram importados 50 veículos, que foram utilizados de 1926 a 1932, vindo a consolidar nessa cidade o reconhecimento

do ônibus como veículo de grande importância para o transporte popular.

Em São Luís, o serviço de transporte público começou a ganhar força a partir do dia 15 de setembro de 1924, através da empresa norte-americana *Ulen & Company*, que passou a atender ao usuário através dos primeiros bondes elétricos. Esse serviço ficou posteriormente a cargo da SAELTPA – Serviço de Água, Esgoto, Luz, Tração e Prensa de Algodão – que forneceu o atendimento aos serviços de locomoção por meio de bondes elétricos a partir de 1947.

Esse serviço acarretou em importantes mudanças na dinâmica da cidade, supervalorizando algumas áreas e ocasionando remanejamentos populacionais. Mudança que pode ser percebida no fragmento a seguir, extraído do artigo *Saindo dos trilhos: uma visão sobre a administração do transporte elétrico ludovicense* de Sylvânio Aguiar Mendes, publicado em [www.outrostempos.uema.br](http://www.outrostempos.uema.br) (2005, p. 172):

*Antes da chegada dos bondes a cidade sofria com sérios problemas. Janilson Santos, em sua monografia intitulada “Os trilhos do Progresso”, coloca que a crise na habitação ludovicense foi ocasionada pela supervalorização das terras do Anil após a implantação dos bondes, que acabou provocando a saída das pessoas mais humildes daquela área. Na verdade o problema da habitação em São Luís era resultado da ausência, e não da presença, dos bondes elétricos, pois, sem um sistema de transporte eficiente, a população era obrigada a morar o mais próximo possível do trabalho. Logo, os mais humildes estavam praticamente todos concentrados no centro da cidade, pagando preços abusivos por moradias sem as mínimas condições de higiene e conforto. Em virtude desse caos habitacional que assolava a cidade, a simples possibilidade do contrato com a ULEN fez aquecer o mercado imobiliário ludovicense. A especulação ganhava força na eletricidade que moveria os bondes. Terrenos antes desvalorizados tiveram uma valorização espetacular.*

Dentro do exposto, pode-se perceber uma situação problemática sobre a questão da moradia, envolvendo dificuldades resultantes tanto da inexistente estrutura para a mobilidade no âmbito da cidade de São Luís – que forçaria aos moradores a se aglomerarem na região central – quanto pela crescente especulação imobiliária, que sobrevalorizou os terrenos em algumas localidades beneficiadas pelo serviço de bonde, resultando na expulsão de suas moradias de determinada parcela desabonada da população.

A partir da década de 1940, o serviço de transporte público tipo ônibus passa a obter nesta cidade uma gradual consolidação, com o

surgimento dos primeiros embriões do que viriam a ser as empresas de transportes urbanos como conhecemos. Em 1953, um empresário que atendia pelo pomposo nome de Benedito Ferreira Pires Primeiro começou a atuar na área da mobilidade urbana, através de um ônibus *Harvester L-124*, montado em chassi de caminhão. Desse empreendimento surge a empresa São Benedito, uma das pioneiras no ramo do transporte tipo ônibus em São Luís.

Em 1968, além da São Benedito, de propriedade de Benedito Ferreira, existiam empresas como Primor e São Cristóvão, constituindo pioneirismo por adotarem uma linha de montagem industrial e por serem as primeiras a contar com assento de cobrador e catracas.

A partir do ano seguinte a prefeitura passa a ser responsável pela regulamentação e organização do transporte público, cabendo ao DMT – Departamento Municipal de Trânsito – através de negociação com o sindicato dos empresários do setor de transporte à concessão de linhas exclusivas de serviço, atingindo diversos bairros. São Luís, que na ocasião contava com uma população estimada em cerca de 265 mil habitantes<sup>10</sup> passa a contar com uma rede transporte que interliga diversas regiões da cidade.

---

<sup>10</sup> Fonte: [hiltonfranco.com.br/](http://hiltonfranco.com.br/) 30/11/2010.



**Figura 3: Antigo coletivo da empresa Viação Primor, São Luís, junho de 1969**  
Fonte: [viacaoprimer.com.br](http://viacaoprimer.com.br)

Dentro dessa determinação – pautada pela articulação entre o poder público e o capital privado – a mobilidade urbana também é submetida às leis de mercado, realizada como produto destinado a diferentes consumidores e com diferentes padrões de consumo. Essa determinação produz na realidade brasileira disparidades quanto ao acesso à cidade e à mobilidade urbana, exemplo da cidade de São Paulo, que concentra a maior frota de helicópteros do mundo<sup>11</sup> e que conta com um sistema de transportes público coletivo de baixa qualidade, fazendo com que a população trabalhadora viaje em condições sub-humanas, espremida em ônibus lotados, em trânsitos engarrafados e sem condições adequadas de segurança.

Em função da baixa qualidade dos meios de transportes públicos e do elevado custo para o seu uso, ocorre nas grandes cidades forte alienação dos moradores das regiões mais afastadas do conjunto da cidade, restringindo muitas vezes a sua circulação em razão das atividades profissionais. Em regiões como o bairro Capão Redondo, em São Paulo ou o bairro Maracanã, na Ilha de São Luís, é cada vez mais comum o isolamento de grupos inteiros

---

<sup>11</sup> Fonte: ABRAPHE - Associação Brasileira dos Pilotos de Helicópteros.



nessas imediações, em razão do custo da passagem do transporte público e da má qualidade do serviço oferecido.

Longe de ser uma situação natural ou legitimada pelo mérito individual – discurso bastante em voga na atualidade – essa é uma realidade produzida socialmente, determinada pela desigualdade social característica das sociedades capitalistas, agravada no caso brasileiro pela tradição de gerenciamento estatal pautada pela inoperância social e pelo forte patrimonialismo dos gestores – exercendo muitas vezes, eles mesmos, as funções empresariais no ramo do transporte urbano – que em proveito de seus lucros, disseminam serviços de má qualidade, fazendo com que o uso de tais serviços se constitua em uma forma de propagação da exploração, opressão e humilhação dos trabalhadores.

Dessa maneira, a questão mobilidade urbana é estruturada no Brasil referenciada pela manutenção de nossas condições sociais extremamente desiguais, o que acarreta em uma política de mobilidade bastante deficitária, cujos efeitos se estabelecem de forma também desigual sobre o conjunto da população, afetando de forma mais incisiva os menos abonados economicamente.

Essa grande parcela de nossa população sofre em função da insuficiência dos transportes coletivos, da má qualidade das redes rodoviárias brasileiras e da falta de uma política pública de reforma urbana que crie variadas possibilidades de deslocamentos como faixas exclusivas para ônibus, aumento das malhas ferroviárias e de metrô, ciclovias, construção de passarelas para pedestres, reestruturação da rede de asfalto e outras medidas que ajudem a desobstruir o tráfego e facilitar a comunicação entre diferentes partes da cidade.

No entanto, essa política quase inexistente; apenas 3,8% dos municípios brasileiros contam com uma política de planejamento urbano<sup>12</sup>, apesar da grande carga tributária que incide sobre o contribuinte, fazendo que a condição urbana se realize em opressão a esse, especialmente sobre os

---

<sup>12</sup> Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic), 2012.

mais pobres, que não contam com grande poder econômico para literalmente passar por cima do problema. A mobilidade urbana dessa forma só se realiza parcialmente, como deslocamento truncado, e tem seu significado delimitado pelas necessidades de acúmulo de capital das elites, sendo determinada pela relação custo-benefício, em que as camadas destacadas buscam extrair o máximo de lucro ao menor custo possível. Essa configuração de interesses é estabelecida através de relações ambíguas entre o Estado e o capital privado, prevalecendo a expansão dos lucros das elites socioeconômicas em detrimento das necessidades da maioria. Para enfatizar melhor essas relações farei uso das palavras de Ilse Gomes Silva (2003, p. 98):

*A condição de público não-estatal é um exemplo deste deslocamento de fronteiras. Adapta-se aos principais postulados neoliberais, uma vez que responde às necessidades de flexibilidade da gestão estatal, coloca-se em um espaço virtual/híbrido que não é nem público e nem privado, dificultando a identificação da responsabilidade institucional e facilitando a apropriação dos recursos públicos. De acordo com a conveniência, pode assumir a face pública ou a face privada. Para receber recursos estatais, assume a face pública, mas para submeter-se à fiscalização das entidades dos movimentos populares e sindical e definir as normas de atendimento e de relações trabalhistas, assume a face privada, recorrendo ao direito de inviolabilidade da propriedade privada. Em suma, é estatal pelos recursos que recebe, mas é privada pela autonomia na gerência desses recursos e nas normas de funcionamento.*

As políticas públicas dessa forma se desenlaçam sobre esse terreno conflituoso, onde a manutenção dos interesses das elites se choca com as necessidades de diversos segmentos sociais, gerando diversos conflitos sociais. Esses conflitos vêm ganhando força especialmente a partir da década passada, fazendo com que os poderes decisórios, embora concentrados, não se desloquem totalmente para as elites, resultando em uma implantação das políticas públicas que, por bem ou por mal, expressa essas contradições sociais.

O Estatuto das Cidades<sup>13</sup> é um exemplo claro desse embate. Lançado ao final do governo Fernando Henrique Cardoso, em 2001, esse documento regulamenta a ocupação do espaço citadino, determinando no parágrafo único do Art, 1º: *para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam*

---

<sup>13</sup> Lei nº 10257 de 10 de Julho de 2001.

*o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.*

No entanto, há na constituição desse Estatuto uma perceptível colisão social em que as perspectivas neoliberais<sup>14</sup> – que lançaram investidas ferozes contra o setor público e contra os trabalhadores – entram em embate contra os interesses de uma imensa gama de sujeitos sociais, que a custo de muita mobilização, conseguem arrancar do Estado algumas concessões em forma de reconhecimento de direitos sociais, embora essas também estejam carregadas de ambiguidades, como fica atestado em determinadas partes desse documento.

Esse Estatuto, não obstante responda a diversos sujeitos sociais, vem também a dar suporte às perspectivas econômicas neoliberais com o reconhecimento das parcerias público-privadas<sup>15</sup> e pela operação urbana consorciada<sup>16</sup> – que permite a aprovação de projetos contrários à legislação urbana vigente, atendendo às reivindicações neoliberais de flexibilização das legislações – subordinando em diferentes níveis as políticas públicas aos interesses do capital privado e dentro da conjuntura neoliberal em que o próprio reconhecimento de direitos universalizados é posto em xeque.

Ainda que essa lei possa ser considerada um avanço na configuração de direitos em uma realidade violenta como a brasileira, se mostra ainda insuficiente dentro das necessidades de reforma urbana e na construção de uma cidade consagrada pela igualdade de condições, visto que a desigualdade concreta se assenta justamente no reconhecimento da concentração da propriedade. Seja essa concentração de origem estatal, privada ou de uma articulação entre as duas coisas.

---

<sup>14</sup>O modelo de gestão econômica neoliberal foi elaborado ao fim da segunda grande guerra em oposição tanto ao socialismo burocrático stalinista, quanto ao modelo intervencionista keynesiano e ganhou força a partir do final da década de 1970, com a ascensão de Margareth Thatcher ao governo britânico, pela derrocada do bloco soviético ao final dos anos de 1980 e com as deliberações emitidas no Consenso de Washington (conjunto de medidas, formuladas em 1989, que visavam promover nos países sob a influência dos EUA, notadamente os da América Latina, ajustes macroeconômicos consonantes ao desenvolvimento das práticas neoliberais).

<sup>15</sup> Como pode ser atestado pelo item III, do Artigo 2º dessa Lei.

<sup>16</sup> Como pode ser apreendido no Artigo nº 32.

Diante da perpetuação das contradições sociais articuladas a expansão urbana e a acumulação de capital, têm surgido ao longo dos últimos anos diversos movimentos sociais que têm dado forte visibilidade a questão da mobilidade urbana, do direito à cidade e do combate as desigualdades sociais provenientes do sistema capitalista, levando essas pautas à macro política brasileira. Movimentos como o MTST – Movimentos dos Trabalhadores Sem Teto – e o MPL – Movimento Passe Livre – têm conseguido através de sua atuação direta sobre as questões urbanas adesões cada vez maiores, moldando a forma e o conteúdo das lutas sociais e das reivindicações urbanas.

O MPL vem, desde o seu surgimento na primeira metade da década passada<sup>17</sup>, colocando em pauta a necessidade de configurar o acesso à mobilidade urbana como um direito de todo o cidadão, independente das perspectivas de lucros dos empresários do setor de transporte. Propondo para isso o financiamento público dos transportes, revertendo o dinheiro dos impostos para a estruturação do transporte público e livrando o usuário dos transportes público de efetivar o pagamento direto das tarifas.

Com a construção desse movimento novas pautas e novos sujeitos são incluídos, reconhecendo o passe livre como o direito de todos e não de apenas determinados segmentos da população, como estudantes e desempregados. Para além disso, inserem em suas reivindicações e na sua própria compreensão do problema da mobilidade urbana outro teor, que reivindica a necessidade de reapropriação da cidade pelos seus moradores, tendo que para isso estabelecer um amplo conjunto de reformas urbanas que tornem possíveis o maior contato humano e a mobilidade em suas diversas modalidades, constituindo, sobretudo, uma nova relação da cidade para com os seus habitantes.

A crescente tomada de consciência sobre os problemas urbanos contemporâneos, somada à indignação pelo aumento das tarifas dos meios de transportes, ocasionou em 2013 – primeiro em São Paulo, depois em diversos outros centros urbanos do país – uma série de manifestações de protestos, que

---

<sup>17</sup> O MPL foi oficializado pela Plenária de fundação do MPL – Brasil durante o V Fórum Social Mundial em janeiro de 2005, na cidade de Porto Alegre.

ganharam milhares de adesões em resposta tanto ao problema da mobilidade urbana em si, quanto contra a brutal repressão aos manifestantes cometida pela polícia de São Paulo, obtendo repercussão internacional.

A esse movimento inicial se juntaram diversas outras pautas, a maioria ligada de uma forma ou de outra à questão urbana, como o direito à moradia, segurança pública, melhorias educacionais, etc.

Houve também a ação de uma parcela da população que se juntou a essas manifestações, que acabaram evidenciando duas das características mais marcantes das sociedades capitalistas: a divisão social e o antagonismo de posições.

Esses setores, provenientes em boa parte da classe média urbana brasileira, inseriram nessas manifestações pautas conservadoras que clamavam pela maior liberalização da economia, pela intervenção militar na política, pelo prosseguimento das ações violentas da polícia, pela proteção à família tradicional, pela interdição da cidade a manifestações homoafetivas e diversas outras reivindicações que contrastavam com as apresentadas inicialmente pelo MPL. Essa parcela dos manifestantes, articulados em grande parte através das redes sociais existentes na internet, tem refletida em sua atuação a própria divisão social estabelecida nas cidades brasileiras. Para detalhar um pouco mais as formas de manifestações desse segmento recorrerei ao relato de Leonardo Sakamoto (2013, p. 97-98):

*O chamado, feito via redes sociais, trouxe as próprias redes sociais para a rua. Quem andou pela Avenida Paulista percebeu que boa parte dos cartazes eram comentários tirados do Facebook e do Twitter. Contudo, apesar de as manifestações terem uma clara origem de esquerda, nem todos os que foram às ruas eram exatamente progressistas. Aliás, vale lembrar que o Brasil é bem conservador – da “elite branca” paulistana à chamada “nova classe média” que ascendeu socialmente, tendo como referências símbolos de consumo (e a ausência deles como depressão). Trata-se de uma população com 93% a favor da redução da maioridade penal. Que acha que a mulher não é dona de seu corpo. Que é contra o casamento gay. Que tem nojo dos imigrantes pobres da América do Sul. Que apoia o genocídio de jovens negros e pobres nas periferias das grandes cidades [...] Grupos conservadores se organizaram na internet para pegar carona nos atos. Lá chegando, colocaram as mangas de fora com as suas pautas paralelas. Na convocação do sétimo ato (no dia 20), após a revogação da tarifa, isso ficou bem evidente. Estavam aos milhares na Paulista e arredores, sendo uma ruidosa, chata e violenta minoria. Com um discurso superficial, que cola fácil, fez adeptos instantâneos. Parte usava o verde-amarelo, lembrando os divertidos e emocionantes dias com os amigos em que se podem ver os jogos da Copa do Mundo.*



**Figura 4: Em São Luís, o povo também foi às ruas durante a onda de protestos ocorrida em Junho de 2013**

**Fonte: [maranhaomaravilha.blogspot.com](http://maranhaomaravilha.blogspot.com)**

Como resposta ao conjunto de manifestações, o Governo Federal, em reunião com os governadores dos estados e com os prefeitos das capitais, propõe, ainda no calor da hora, o que foi denominado como “cinco pactos em favor do Brasil”. Segundo os termos desse pacto, o Governo Federal iria destinar um montante de R\$ 50 bilhões para novos investimentos em obras de mobilidade urbana, além de ampliar a desoneração do PIS/COFIN sobre o óleo diesel consumido pelos ônibus e da energia elétrica consumida por trens e metrô.

A proposta, levantada por alguns prefeitos, de municipalizar a cobrança do imposto sobre os combustíveis e assim criar um fundo para o financiamento do transporte coletivo, foi vetada pela presidente.

Também foi anunciada a criação do Conselho Nacional de Transporte Público, com a participação da sociedade civil, com o objetivo de obter maior transparência e controle sobre o cálculo das tarifas.

As prefeituras municipais ficaram responsabilizadas de elaborar e apresentar até o ano de 2015 os seus respectivos planos de mobilidade

urbana, sendo a condição para a liberação dessas verbas destinadas ao conjunto de reformas urbanas pretendidas.

Esse conjunto de medidas, embora possa representar alguma porcentagem de avanço na questão urbana, em suas diversas faces, se mostra ainda insuficiente para a superação das gritantes desigualdades sociais disseminadas sobre o conjunto da vida urbana. Desigualdades que asseguram o acesso irregular à cidade por seus habitantes.

O transporte público continua mantendo a sua forma de mercadoria – o que por sinal, motivou o início das manifestações – e pouco se avançou qualitativamente até agora na construção de uma vida urbana mais integrada e menos volumosa na circulação de automóveis individuais.

Essa insuficiência continua demandando por mudanças e pela continuidade da intervenção da sociedade civil organizada. Em 24 de Junho de 2013, com as manifestações que sacudiram o país ainda em pleno vapor, a representação brasileira da ONG Greenpeace redigiu um texto que foi publicado em <http://www.greenpeace.org/brasil/pt/Noticias>, contendo três metas ou propostas relativamente ambiciosas sobre a questão da mobilidade urbana, sendo:

1. Prioridade para o transporte coletivo e não-motorizado: o objetivo dessa proposta é aumentar a oferta qualificada de transporte público, reduzindo a necessidade do uso do automóvel individual, priorizando a estruturação do transporte não-motorizado, o que inclui o transporte a pé, inviabilizado em grande parte dentro da atual configuração urbana.
2. Integração de políticas públicas: mobilidade e mudanças climáticas. O objetivo aqui é a redução da emissão de gases poluentes nas cidades e que os planos municipais de mobilidade urbana estejam articulados com o Plano Setorial de Transporte e Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima e vice-versa.
3. Transparência e participação: reivindicando a participação coletiva e democrática na elaboração dos planos e metas e

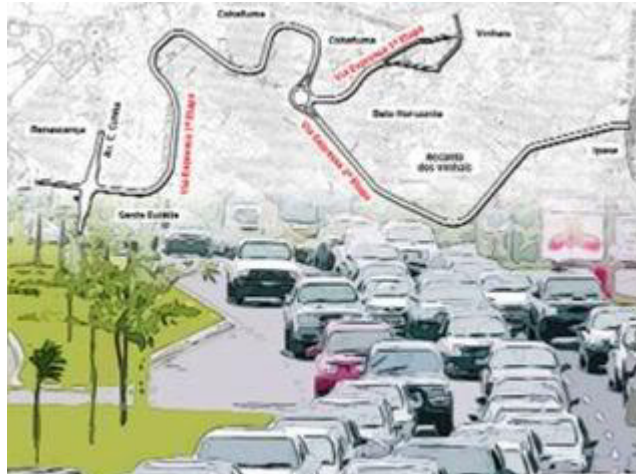
maior controle sobre a desoneração das empresas de transporte.

As propostas se estão ainda longe de esgotar a questão e de dar conta de todas as contradições e necessidades que compõem a vida urbana brasileira, dão um pouco da dimensão de algumas das necessidades mais urgentes a serem supridas.

Todas essas movimentações ainda em curso no Brasil têm deixado evidentes tanto que a questão urbana clama por transformações ambiciosas e que essas passam pelo protagonismo da classe trabalhadora como agente dessas mudanças quanto que cada vez mais se torna indissociável a transformação qualitativa da cidade da transformação qualitativa da vida do trabalhador que nela reside.



## 2 APRESENTANDO A AVENIDA VIA EXPRESSA: O SEU CONTEXTO, O PROJETO E OS MEANDROS



**Figura 5: Fotomontagem feita a partir do trajeto geral da Via Expressa**  
Fonte: skyscrapercity.com

Neste capítulo, a Avenida Via expressa será exposta e analisada em suas perspectivas de uso concreto – como parte concernente ao problema da mobilidade urbana na Ilha de São Luís – e de seu contexto político, econômico e social, que a colocam como produto e como produtora das mediações existentes nessa região entre o Estado – como um conjunto de poderes formalmente estabelecidos em dado território – e o capital privado.

Nesse contexto, a Via Expressa é um produto; pois ela é o resultado da construção humana, atendendo a fins específicos consagrados em seu valor de uso. E é também uma produtora; pois em razão dessa obra se compõem relações em diversas formas, onde destaco as articulações constituídas para a satisfação de interesses voltados a manutenção do poder do grupo político então dominante no estado e a aquisição de grandes lucros por parte do setor privado.

Dentro disso, a Avenida Via Expressa será analisada na dinâmica da expansão urbana em São Luís, mas também em sua inserção no panorama político-econômico do Estado do Maranhão. Estado que no desenvolvimento desse projeto se encontrava há quase cinquenta anos sob o mando do grupo

político chefiado pelo ex-senador José Sarney, devidamente representado na ocasião pela sua filha, a então Governadora Roseana Sarney Murad.

Essa articulação política, como apontado por Wagner Cabral (1997), era responsável pela expansão das práticas capitalistas no Estado do Maranhão, fazendo para isso as devidas mediações entre a burocracia estatal e o capital privado – com o Grupo Sarney ocupando posições destacadas em ambas as esferas – promovendo nesses moldes o desenvolvimento econômico na região.

Essa promoção da expansão capitalista está conectada ao poder constituído em uma configuração que consegue organizar práticas autoritárias alinhadas a uma ordem política formalmente democrática, em que o mandonismo e a megalomania dos gestores estaduais se arvoravam nos princípios da elegibilidade e da representação legal para fazer valer os seus interesses.

E é amparado nessa representatividade política, legalmente instituída, que o Grupo Sarney se auto-determinava como propulsor da modernização do Estado do Maranhão. Vinculando essa modernização às grandes obras coordenadas por esse grupo político, que uma vez concluídas, se apresentam como verdadeiros monumentos em memória e celebração de seu poder político e como instrumentos necessários para a expansão das práticas capitalistas na região.

A Avenida Via Expressa representa essa visão de várias formas. Em seu conjunto, essa avenida é uma projeção concreta da vontade de grandeza dos gestores estaduais, de seu marketing político e dos meandros utilizados por nossas elites socioeconômicas para auferir mais ganhos políticos e financeiros. Dessa maneira, esse empreendimento atende primordialmente a interesses restritos de um grupo destacado em nossa sociedade, justificado pela pretensa satisfação de necessidades coletivas referentes à mobilidade urbana e ao desenvolvimento econômico.

No entanto, esse projeto, ao se desenvolver seguindo as configurações definidas pelos poderes públicos e privados envolvidos, expôs

as contradições provenientes de tal estruturação de mando político e de acumulação de capital à qual está inserido. Ao ter parte de seu trajeto passando por áreas habitadas e reservas ambientais, essa obra pública foi confrontada por uma expressiva parte de nossa sociedade e até além dela, que enxergava na Via Expressa não uma melhoria significativa para a complicada mobilidade urbana de São Luís, mas como um empreendimento faraônico e pouco eficaz em sua proposta de ofertar alternativas para o tráfego urbano de transportes individuais e coletivos.

Mais que isso, na visão dos antagonistas a esse empreendimento, o projeto de construção da Avenida Via Expressa seria mais um mecanismo para a ampliação do fosso que separa os muito ricos, dos muito pobres neste estado. Definindo possibilidades de ganhos elevados para uma restrita camada privilegiada – que conta com boa aproximação dos gestores do Estado na região – em detrimento da grande maioria dos moradores do Maranhão, que seria onerada em diversas formas por essa avenida. Ônus que, em especial, cairia sobre os residentes em áreas atingidas pelas obras de construção da Via Expressa, como o Ipase de Baixo e a Vila Velha de Vinhais, o bairro mais antigo e tradicional da comunidade de São Luís.

Dessa forma, ao se analisar o projeto de construção da Avenida Via Expressa forçosamente temos que observar a questão dos possíveis transtornos agregados a ele: os pesados encargos financeiros sobre o contribuinte, a possível violação de direitos assegurados constitucionalmente, a manifestação de autoritarismo político exercido em práticas patrimonialistas e clientelistas por parte dos então gestores do Estado, a operacionalidade potencialmente reduzida na resolução do problema da mobilidade urbana em São Luís, os danos ambientais causados por sua construção, o risco oferecido à comunidades tradicionais – de grande importância para a preservação e revitalização da memória da comunidade maranhense – e a desapropriação forçada dos moradores em áreas atingidas em seu trajeto.

As duas últimas questões mencionadas – que envolvem os riscos de desapropriações de moradores e de danos acarretados sobre comunidades tradicionais de São Luís – serão devidamente esmiuçadas em um capítulo

específico deste trabalho. Essa seleção se dá por essas questões ocuparem um espaço central nesta pesquisa e para que os outros pontos citados recebam a devida e pertinente atenção. Por ora, será analisado o modo como esse projeto veio a se constituir, com os devidos avanços e retrocessos em sua composição, os meandros utilizados para a sua efetivação e as disputas envolvidas entre os agentes políticos do Estado, divididos entre o grupo que detinha o mando no governo estadual e a oposição a esse grupo político, devidamente encastelada na prefeitura de São Luís.

Sendo assim, fica claro que se trata de muito mais do que a solvência de uma necessidade coletiva de mobilidade urbana. Se trata do modo de gerenciamento deste estado – que perdurou por quase cinquenta anos e que ainda encontra alguma continuidade – e da maneira e dos fins como os recursos são empregados, em face da fachada desenvolvimentista ostentada por nossos agentes políticos. Indo, não raramente, à contramão dos interesses da larga maioria dos moradores do Estado do Maranhão.

## 2.1 A configuração de mega-projeto de expansão urbana



**Figura 6: Vista aérea da construção da Avenida Via Expressa**  
Fonte: [luiscardoso.com.br](http://luiscardoso.com.br)

A Avenida Via Expressa é um projeto de grandes dimensões, promovido pelo Governo do Estado do Maranhão e coordenado pela Secretaria de Estado de Infraestrutura (SINFRA), para, segundo os seus promotores, atender a três perspectivas: Primeira - ajudar a resolver o problema da complicada mobilidade urbana de São Luís, criando alternativas para o tráfego de automóveis desta cidade. Segunda - contribuir para a modernização e o desenvolvimento comercial da cidade, interligando alguns dos maiores empreendimentos da região e facilitando a circulação diária de milhares de consumidores por esses estabelecimentos. Terceira - ao ser concluída, ser ofertada como um presente pelo aniversário desta cidade, tendo a sua inauguração programada para 08 de setembro de 2012, data oficial da fundação da capital maranhense, que completaria na ocasião os seus 400 anos.

A avenida possui uma extensão total de 9.795,96m<sup>18</sup>, contando com cinco pontes construídas entre os elevados na Avenida Carlos Cunha e na Avenida Daniel de La Touche<sup>19</sup>, além de várias alças – que dispensam a criação de rotatórias e a implantação de sinais – acopladas a algumas vias já existentes, que estariam sendo restauradas para garantir um melhor fluxo do tráfego. Esse conjunto rodoviário interliga a Avenida Carlos Cunha às avenidas Jerônimo de Albuquerque e Daniel de La Touche, no bairro do Maranhão Novo. O objetivo alegado é desafogar o trânsito em várias áreas da cidade de São Luís, dentre as quais, a Avenida dos Franceses, que contorna bairros populosos desta cidade, como Vila Palmeira, Ivar Saldanha e Alemanha e a citada Avenida Jerônimo de Albuquerque, que passa por vários bairros residenciais e comerciais como Cohab, Cohafuma e Vinhais.

No total, uma vez concluída, essa avenida passará por mais de 20 bairros, com uma estimativa de acolhimento de cerca de 30% dos veículos que trafegam diariamente pelas avenidas citadas, o que beneficiaria cerca de 300 mil moradores da cidade<sup>20</sup>. Para minudenciar o trajeto dessa avenida – em seus vários trechos – e as zonas da cidade atingidas por ela, farei uso do quadro abaixo:

---

<sup>18</sup> Conforme divulgado em edital publicado pela Secretaria de Infraestrutura de Estado, em 20/04/2011.

<sup>19</sup> Conforme Arkley Marques Bandeira (2013, p. 47) essas pontes possuem os seguintes comprimentos: ponte 1: 305,00m; ponte 2: 31,00m; ponte 3: 61,45m; ponte 4: 244,15m; ponte 5: 244,15m.

<sup>20</sup> Conforme divulgado pelo site oimparcial.com.br, em 01/07/2011, acesso em 03/01/2014.

TRECHOS	QUANTO AO ZONEAMENTO Lei nº 3.253/92 <sup>21</sup>	QUANTO AO MACROZONEAMENTO Lei nº 4.669/06 <sup>22</sup>
<b>1ª ETAPA</b>		
<b>T1 a T2</b>	Inicia-se em área sem Zona, passa pela Avenida Darci Ribeiro (Corredor Secundário 1), segue até encontrar a Avenida Euclides Figueiredo (Corredor Primário).	Atinge uma pequena porção da Linha de Preamar.
<b>T2 a T3</b>	Inicia-se num ponto da Avenida Euclides Figueiredo (Corredor Primário), passa por Zona Administrativa e por Zona de Reserva Florestal.	Percorre em todo seu trajeto, o Parque Ambiental Sítio Santa Eulália, além de cortar uma pequena parcela de Mananciais e Fundos de Vale.
<b>T3 a T4</b>	Inicia-se num ponto em Zona de Reserva Florestal, passa por Zona de Proteção Ambiental 2 e segue até a Zona Residencial 2.	Passa pelo Parque Ambiental Sítio Santa Eulália, segue por área de mangue até a Linha de Preamar.
<b>2ª ETAPA</b>		
<b>T4 a T5</b>	Inicia-se num ponto em Zona Residencial 2, passa por Zona de Proteção Ambiental 2 e segue até a Zona Residencial 2.	Atinge a Linha de Preamar atravessando área de mangue.
<b>T5 a T6</b>	Inicia-se num ponto em Zona Residencial 2 e segue inserido na Zona Residencial 2.	Atinge uma pequena porção da Linha de Preamar e área de mangue.
<b>T6 a T7</b>	Inicia-se num ponto em Zona Residencial 2, passa por uma porção mínima de Zona de Proteção Ambiental 2, segue novamente em Zona Residencial 2, passa em Zona de Proteção Ambiental 2, seguindo até encontrar a Zona Residencial 5 e é finalizado na Avenida Daniel de La Touche (Corredor Primário).	Atravessa uma pequena porção da Linha de Preamar e área de mangue, segue até atravessar uma porção maior da Linha de Preamar e área de mangue.

**Quadro 1: Dados relevantes da Avenida Via Expressa**

Fonte: Leopoldo Vaz, acervo pessoal

Como pode ser constatado neste quadro, a Avenida Via Expressa cobre uma área bastante extensa, atravessando alguns terrenos residenciais e algumas áreas sob proteção ambiental – com mananciais, mangues e matas –

<sup>21</sup> Lei Municipal que dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo do município.

<sup>22</sup> Lei Municipal que dispõe sobre o Plano Diretor do município de São Luís – principal instrumento normativo e orientador da política de desenvolvimento urbano e rural com sustentabilidade socioambiental – dá outras providências.

onde destaco o Parque Santa Eulália, aproveitando o ensejo para chamar a atenção para a ausência de divulgação para a comunidade de São Luís dos dados presentes nos diversos relatórios de impacto ambiental emitidos pela Secretaria Municipal de Meio-Ambiente.

No entanto, na forma de enxergar dos coordenadores desse projeto, as compensações da Via Expressa para a cidade de São Luís superariam os possíveis riscos constituídos pela construção dessa avenida. Sempre que possível esses coordenadores se manifestaram de forma bastante entusiasmada frente à grandiosidade desse empreendimento e a minuciosa logística desenvolvida em função dele, como fica possível perceber nas palavras do então Secretário de Infraestrutura do Estado e atual Deputado Estadual, Max Barros ([imirante.com/01/07/2011](http://imirante.com/01/07/2011), acessado em 08/08/2011):

*O traçado escolhido levou em consideração a relação custo/benefício, o menor dano ambiental possível e a possibilidade de interligação da via com os bairros cortados por ela. A obra foi dividida em três lotes, para que haja três frentes de trabalho independentes e possamos, se tudo sair como o programado, entregar a mais moderna avenida de São Luís como um presente para a nossa população.*

Em audiência pública promovida pela Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão, em 30/06/2011 – atendendo a um convite das Comissões de Orçamento, Finanças e Fiscalização e de Obras e Serviços Públicos da Assembleia – Max Barros estipulou o custo total para a execução da obra em cerca de R\$ 105 milhões. A divisão desse orçamento, como relatou o Secretário, seria de R\$ 85 milhões a cargo do Governo do Estado do Maranhão e os R\$ 20 milhões restantes, se efetivariam através de repasse feito pelo Governo Federal, que já teria, nesse momento, aprovado o projeto e garantido o recurso divulgado por Max Barros.

Nas fases iniciais desse projeto estavam previstas as construções de ciclovias e de faixas para a circulação exclusiva de ônibus. O que atenderia em parte a demanda de grande parcela da população, que carece de alternativas para uma melhor estruturação para a mobilidade urbana e para o transporte público ludovicense.

Esse benefício ao transporte público coletivo e para o transporte individual não motorizado chegou, inclusive, a integrar as campanhas



publicitárias promovidas pelo governo estadual, cujo apelo visava atingir a diferentes camadas sociais – sobretudo as de baixa renda – promovendo a imagem do governo do estado como promotor de bem estar para a sua população.

Uma vez construídas as faixas exclusivas, várias linhas de transporte público tipo ônibus teriam o seu trajeto simplificado, diminuindo consideravelmente o tempo de deslocamento em determinadas áreas e favorecendo uma grande fração dos usuários do transporte público em São Luís. Essa construção poderia favorecer também os empresários do setor do transporte público tipo ônibus, que possivelmente teriam ganhos com a redução de custos em combustível e de manutenção, além de um provável aumento de procura por parte dos usuários do transporte público.

No entanto, a despeito da previsão do projeto e de toda a campanha publicitária elaborada, as faixas exclusivas foram retiradas, sem maiores explicações, de sua construção. Uma vez inaugurada, a Avenida Via Expressa se configurou como pista exclusiva para os transportes individuais, em nada melhorando a situação dos usuários do transporte público da cidade, que continuariam a sofrer diante de uma das piores estruturas para a mobilidade urbana e de transporte público dentre as existentes nas capitais brasileiras.

Nesta cidade de ruas e avenidas estreitas, consequência tanto da herança colonial luso-espanhola – que, conforme Correia (2006, p. 25), uniu *tanto a previsibilidade das linhas retas, como a surpresa que oferecem as curvas* – quanto da limitada capacidade de planejamento urbano das empresas de engenharia atuantes no presente, existe uma estrutura de mobilidade urbana pouco condizente com uma cidade que já atingiu a marca de um milhão de habitantes. As ruas e avenidas de São Luís estão em péssimo estado, deterioradas em razão das agruras do clima e da péssima execução das obras de asfaltamento e esgoto, causando sérios riscos a pedestres e motoristas, que têm costumeiramente as suas vidas e os seus patrimônios comprometidos pela precariedade dessas obras públicas.

O sistema de transporte público existente também é de péssima qualidade, sendo, certamente, uma das capitais onde esse serviço é oferecido

de forma mais precária. Esta cidade, apesar da enorme demanda existente, em razão de suas dimensões, não conta, em sua rede de mobilidade urbana e de transporte público, com linhas de metrô, trens e são raras as ciclovias e as faixas exclusivas para ônibus, sendo essas faixas ainda pouco respeitadas, em razão do mau planejamento das ruas e da falta de educação dos motoristas. Os ônibus, por sua vez, são insuficientes, envelhecidos e inseguros, sendo comuns os acidentes, tanto em seus trajetos, quanto em seus desembarques. Além disso, os usuários do transporte coletivo em São Luís sofrem em decorrência dos constantes assaltos que ocorrem no interior dos veículos, fazendo com que os desembarques diários se convertam, por si só, numa extenuante, humilhante e não remunerada jornada para o trabalhador.

O trabalhador, na luta diária pela sua sobrevivência e de sua família, perde várias horas de seu dia apenas no percurso casa–trabalho–casa, enfrentando nos horários de pico, congestionamentos intensos – nas mesmas ruas e avenidas mal planejadas, estreitas e esburacadas – em que os ônibus dividem e disputam o espaço com pedestres, bicicletas, carroças, motos, vans, caminhões e carros. Carros que vêm se multiplicando ao longo dos anos, sendo, atualmente, mais de 250 mil a trafegar pela cidade<sup>23</sup>.

Dessa forma, apesar do tom otimista do discurso de Max Barros, ao afirmar que a Avenida Via Expressa seria *a mais moderna avenida de São Luís*, fica evidente que, em sua feição definitiva, ela pouco contribui para uma substancial alteração da situação caótica em que se encontra a mobilidade urbana em São Luís, visto que o transporte público da cidade não foram contemplados pela obra.

A atenção praticamente exclusiva ao transporte individual motorizado vai à contramão de uma tendência ascendente em muitos grandes centros urbanos existentes pelo mundo afora – como Hamburgo, na Alemanha, e Helsink, na Finlândia – que têm desenvolvido políticas públicas voltadas a estruturar a sua mobilidade urbana em diversas modalidades, com o objetivo de diminuir crescentemente a necessidade do uso de automóveis individuais,

---

<sup>23</sup> Fonte: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – censo 2010.

desobstruindo o tráfego e tornando a circulação humana dentro do perímetro da cidade mais acessível e agradável.

No entanto, é uma realidade ainda bastante incomum nas médias e grandes cidades brasileiras, cujas gestões pautam as políticas públicas pelas diretrizes herdadas do conjunto de práticas neoliberais, que vem norteando a economia e a política em nosso país nas últimas décadas e tem obtido continuidade – com alguma variação em seu volume e abordagem – nos seguidos governos do Partido dos Trabalhadores<sup>24</sup>.

Esse direcionamento da economia e da gestão pública tem se notabilizado pelo sucateamento e privatização do patrimônio público e por submeter os interesses coletivos aos dos grandes conglomerados empresariais privados, nacionais ou estrangeiros, que são beneficiados por concessões diversas dos recursos públicos, que recaem com especial generosidade sobre a indústria automobilística. Para detalhar melhor os pormenores dessas concessões e os seus efeitos sobre a questão da mobilidade urbana deste país, farei uso do relato de Ermínia Maricato (2013, p. 25):

*A desoneração dos automóveis somada à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carros nas cidades. Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessas mesmas cidades, o número de motos passou de 4,5 milhões para 18,3 milhões [...] O governo brasileiro deixou de recolher impostos no valor de R\$ 26 bilhões desde o final de 2008 [...] e U\$ 14 bilhões (quase o mesmo montante dos subsídios) foram enviados ao exterior [...] há mais subsídios para a circulação de automóveis (incluindo combustível e outros itens) do que para o transporte coletivo. A prioridade ao transporte individual é complementada pelas obras de infraestrutura dedicadas à circulação de automóveis. Verdadeiros assaltos aos cofres públicos, os investimentos em obras de viadutos, pontes e túneis, além de ampliação de avenidas, não guardam qualquer ligação com a racionalidade da mobilidade urbana.*

Desse modo, fica claro que a Avenida Via Expressa não é uma obra “isolada”, instituída por um governo “atrasado”, e sim, que é um projeto moderno, no que diz respeito ao fato de estar conectado às estruturas socioeconômicas desenvolvidas nas últimas décadas, vinculadas tanto as configurações neoliberais quanto pós-neoliberais<sup>25</sup> da economia.

---

<sup>24</sup> O Partido dos trabalhadores - PT - formado em 1980, detém a Presidência da República no Brasil desde 2003.

<sup>25</sup> O modelo pós-neoliberal, bastante em voga na atualidade, com destaque à América do Sul, longe de representar a superação do neoliberalismo, constitui-se em seu rearranjo e

Essas configurações se realizam através das imprescindíveis mediações do Estado, que atua por meio de seu conjunto burocrático em proveito do grande capital e da sobre-exploração dos trabalhadores. Função mediadora que ganha nitidez nas palavras de Flávio Bezerra de Farias (2001, p. 31, 32):

*O Estado é capaz de exercer seu papel mediador sobre um território determinado e sobre o conjunto da população correspondente, pois se manifesta simultaneamente na objetividade (sob a forma de máquina burocrática e administrativa) e na subjetividade (sob a forma de democracia formal e de ideologia burguesa correspondente). Como gestor dos objetos sociais mediadores das contradições do capitalismo, o governo é o resultado de um longo processo que o constitui, ao mesmo tempo, nos aparelhos e na legitimação do Estado. Uma vez que este processo toma um aspecto acabado, faz esquecer que resulta, na sua essência, da evolução da divisão do trabalho e da luta de classe correspondente. Trata-se de um esquecimento em proveito de uma conformidade com a falsa aparência do Estado, caso em que tem por tarefa representar o interesse geral, sob a forma tanto da reificação (coisificação) como da personificação do Estado.*

Considerando o exposto acima, acrescento que na articulação política do Estado do Maranhão há constantemente a substituição da impessoalidade das relações constituídas nas instituições burocráticas – bastante celebradas, por exemplo, por Jean J. Rousseau (1985, p. 54-56) e Max Weber (2003, p. 128,129) – pela atuação personalista dos gestores do poder público. Essa articulação personalista do poder resulta no solapamento da mediação fria das leis, em razão da intervenção mandonista do grupo político hegemônico, que na ocasião era o grupo político chefiado há quase cinco décadas pelo ex-senador José Sarney.

No caso da construção da Avenida Via Expressa, a configuração do mando político regional – que se articula com os poderes públicos e privados estabelecidos em âmbito nacional e internacional – busca sempre se sobressair diante das demais instituições formais – como o Ministério Público e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) – prevalecendo a atuação patrimonialista e clientelista, em que os maiores beneficiados eram os que mais proximamente se estabelecessem em relação ao governo estadual e que respondessem mais diretamente aos seus interesses. Dessa forma, a

---

prolongamento - em virtude de determinados processos de crise - encontrando-se, portanto, profundamente atrelado aos princípios neoliberais de Estado mínimo e da condução da esfera pública pelo capital privado.

administração e o manuseio dos recursos eram determinados pela proximidade ou pelo afastamento em relação ao grupo político hegemônico.

Para corroborar ao exposto, chamo a atenção para a ausência de mediação do poder municipal – então sob a chancela do Prefeito João Castelo – nesse empreendimento, por considerar o previsto na Lei nº 10257 – o Estatuto da Cidade – que em seu Artigo 2º, inciso XIII, reconhece no Poder Público Municipal a mediação direta com a população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população. Desse modo, seria de se esperar que a prefeitura tivesse uma maior participação no empreendimento. No entanto, isso não aconteceu, tendo mesmo as atribuições sob a sua responsabilidade direta – como o transporte público – sumariamente eliminadas do projeto, que tem dentre as suas justificativas, a celebração do aniversário da cidade.

Qual seria o motivo dessa ausência? Difícil estabelecer uma resposta precisa – visto que não existe nenhum relato oficial explicando essa ausência – mas cabe apontar que, por bastante tempo, o governo estadual – até então gerenciado pela família Sarney e por seus aliados, com breves momentos de quebra da continuidade do seu mando político em quase cinquenta anos – e sucessivas gestões da Prefeitura de São Luís entraram em desacordo. Esses desacordos, motivados em larga maioria por disputas políticas e pelo controle dos recursos do Estado, têm gerado, principalmente a partir da metade da década de 1980, frequentes instabilidades no âmbito político maranhense.

Isso não significa que existiam perspectivas diferentes, por parte dos agentes políticos em questão, quanto ao modo de gerenciamento dos recursos do Estado. O próprio João Castelo é um exemplo claro dessa falta de diferenciação, ocupando ao longo dos anos – e ao sabor das conveniências – posições mais ou menos aproximadas das do grupo político então dominante, que orbita em torno do senador José Sarney.

Dessa forma, venho a descartar, como motivo para a ausência de uma mediação direta da Prefeitura de São Luís na execução da obra de

construção da Avenida Via Expressa, a existência de uma possível discordância quanto à logística da obra e os seus possíveis impactos sobre a comunidade ludovicense. Para justificar esse descarte, lembro que João Castelo, quando ocupante do cargo de governador do estado – entre os anos de 1979-1982 – desempenhou um modo de gerenciamento análogo aos configurados nos mandatos da Governadora Roseana Sarney e de seus aliados. Quando chefe de governo do Estado do Maranhão, Castelo se notabilizou por realizar empreendimentos faraônicos, acarretando grandes desequilíbrios ambientais e econômicos, além de violentar o direito de moradia de diversas famílias e a permanência de comunidades tradicionais em suas terras. Para exemplificar melhor, recorrerei a Wagner Cabral (1997, p. 13, 14):

*A função econômica desempenhada pela oligarquia pode ser ilustrada com o exemplo da implantação da ALCOA/ALUMAR na ilha de São Luís, elucidativo das alianças estabelecidas entre a oligarquia regional e os interesses do grande capital nacional e estrangeiro. Apesar dos relatórios oficiais condenando a sua instalação devido aos impactos ambientais, o governo João Castelo, através da Companhia de Desenvolvimento Industrial (CDI), não só concedeu permissão como ainda cedeu a preços simbólicos 10 mil hectares para a ALUMAR, ocasionando a retirada de cerca de 5 mil famílias da área. Além disso, a empresa contou com incentivos, subsídios e isenções fiscais de toda ordem, concedidos pelos governos federal e estadual [...] O governo Castelo não se notabilizou somente por sua relação de cumplicidade e subordinação aos interesses do capital, mas também por sua política claramente repressiva em relação aos movimentos sociais emergentes no estado [...] No campo, a resposta dos trabalhadores rurais à grilagem e ao latifúndio se dava através do ascenso das mobilizações, organizadas por sindicatos e “oposições sindicais”, além das entidades gerais (FETAEMA e CONTAG), e contando com a participação de várias “entidades de apoio” (como CPT, FASE, SMDDH) . Em São Luís, mobilizações de variados tipos aconteciam, desde as lutas pela ocupação de terras urbanas até as lutas mais gerais pela redemocratização, passando pelo Movimento contra a Carestia, a reorganização do movimento estudantil (que culminou na Greve da Meia Passagem em 1979) e a luta contra a instalação da ALCOA, empreendida pelo “Comitê de Defesa da Ilha”, só para citar alguns exemplos. Num governo em que tudo era “grande”, imensas foram também a repressão e a violência. A esse conjunto de mobilizações, a resposta da oligarquia foi alternar fortes doses de repressão (nos conflitos fundiários, nas ocupações urbanas, na Greve da Meia Passagem), com iniciativas de cooptação política dos movimentos sociais e/ou suas lideranças.*

Destarte, não parece crível, conhecendo o longo histórico do então Prefeito João Castelo como gestor, que a ausência de participação direta da prefeitura de São Luís tenha se dado por discordâncias em relação ao uso dos recursos e ao grande impacto que a Via Expressa acarretaria sobre esta cidade. Até porque a imagem “empreendedora”, “modernizante” e “desenvolvimentista” é parte corrente do marketing político tanto do grupo político ligado à família Sarney quanto da “oposição”, na qual João Castelo está

inserido, algo que sempre é possível enxergar em suas respectivas campanhas eleitorais. De modo que o distanciamento da prefeitura diante de uma obra de proporções tão volumosas não faz jus ao histórico de João Castelo como agente político.

Na verdade, guardadas as especificidades de cada um, Roseana Sarney – na ocasião, governadora do estado – e João Castelo – então Prefeito de São Luís – apresentam um conjunto de práticas muito semelhantes, com efeitos sobre a comunidade maranhense igualmente desastrosos. Ambos carregam um histórico extenso de propagadores de “grandes obras” que, no fim, lesam o bem público, sem atender as demandas sociais utilizadas para justificá-las.

São inúmeros os projetos de grande porte capitaneados por ambos, com os mesmos fins e com os mesmos resultados. Para exemplificar e detalhar melhor os meandros utilizados para a efetivação desses empreendimentos, irei utilizar o conhecido caso da Usimar, grande projeto coordenado pelos Sarney no início da década passada, que prometia revolucionar a indústria maranhense, com alvissareiras perspectivas de “desenvolvimento”. Para tanto, farei uso de parte de um minucioso relato escrito por Palmério Dória (2002, p. 20-21):

*[...] Em novembro de 2001, no Jornal Pequeno [...] revelou que os negócios de Roseana e seu marido estavam sob a lupa do DPF<sup>26</sup>. E, em dezembro, o casal foi denunciado por improbidade administrativa pelo Ministério Público Federal, graças ao inacreditável sumiço de 44,5 milhões de reais da Usimar, uma indústria de autopeças ultra superfaturada que seria implantada com o generoso financiamento da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia, a Sudam. Hoje, a Usimar, além de nome marcante na crônica da corrupção nacional, é apenas um terreno abandonado no pobre distrito industrial de São Luís, tanto quanto um rombo nos cofres públicos [...] O projeto da Usimar, saudado por José Sarney em artigo publicado na Folha de S. Paulo como o início da indústria automobilística no Maranhão, já nasceu marcado pela suspeição de má fé e de corrupção. Pelo menos oito montadoras de automóveis construídas no Brasil e no exterior custaram menos do que custaria a Usimar. E, atenção, a Usimar seria apenas uma fornecedora de cabeçotes metálicos, virabrequins e pequenas juntas. Mesmo assim, a fraude estava orçada em 1,38 bilhão de reais. Mas a tramitação na Sudam foi a jato, em tempo recorde, com a interferência pessoal da governadora do Maranhão e de seu marido, gerente (o mesmo que secretário) de Planejamento do Estado.*

O relato acima – assim como o extraído do artigo de Wagner Cabral – demonstra que, tanto o grupo político hegemônico no período de construção

---

<sup>26</sup> Departamento da Polícia Federal.

da Avenida Via Expressa – representado na ocasião por Roseana Sarney – quanto à oposição burocrática a esse grupo – no caso, representada por João Castelo – se utilizam, para alcançar os cargos eletivos e permanecer neles, de uma fachada modernizante e desenvolvimentista, sempre prometendo levar o Estado do Maranhão a novos e elevados patamares de desenvolvimento e modernização e contra o “atraso” a que acomete a este estado ou a esta cidade.

Uma vez atingido o fim da elegibilidade política, consolidam as mediações entre o Estado e o capital privado num conjunto de práticas patrimonialistas, compondo o que para Wagner Cabral seria uma “oligarquia modernizante”, gestora da expansão do capitalismo no Maranhão e do processo de modernização econômica na região. Ao analisar esse processo, Cabral explica como nessa estrutura de poder o “moderno” e o “atraso” estão conectados. Senão, vejamos (CABRAL, 1977, p. 03):

*Esta ideia de uma oligarquia modernizante de certa forma combate e relativiza as posições simplistas que identificam a oligarquia com o “atraso” do Maranhão, percebido enquanto subdesenvolvimento econômico e social, na medida em que o Maranhão ainda é uma região essencialmente agrária e marcada por altos índices de analfabetismo, de mortalidade infantil e de outras mazelas sociais. Sem desmerecer a validade (parcial) da crítica, no nosso entender, esse “atraso” estadual só pode ser devidamente entendido e equacionado se o relacionarmos com o processo de construção do “moderno”, de modernização do Maranhão, isto é, a integração da economia maranhense à economia nacional sob a égide do capital monopolista, processo que (re)constrói relações sociais autoritárias, aprofunda desigualdades sociais, intensifica os conflitos na cidade e no campo, estabelece para a região um determinado papel na divisão nacional do trabalho, só para citar alguns de seus efeitos. Assim, o “atraso” não pode ser entendido sem referência ao “moderno” e vice-versa, numa relação dialética que caracteriza a evolução do capitalismo de modo geral, e, muito particularmente, os processos de modernização capitalista conservadora (ou autoritária), como o que ocorre no Maranhão. Nesta visão, a crítica da oligarquia política não pode ser dissociada da crítica do capitalismo, nas formas em que este se apresenta no contexto regional.*

Todos os empreendimentos citados aqui – ALCOA/ALUMAR, USIMAR, AVENIDA VIA EXPRESSA – embora respondam, de algum modo, a conjunturas específicas, estão inseridos dentro de uma mesma articulação de poder e de gestão econômica do estado, recorrente tanto ao grupo político hegemônico na ocasião da Via Expressa, quanto à sua oposição burocrática, personificada naquele momento no Prefeito João Castelo. Para explicar melhor essa forma de exercício de poder e os seus possíveis desdobramentos, recorrerei novamente a Wagner Cabral (1997, p. 02):



*[...] a “ética política predatória” [...] está associada ao comportamento das oligarquias, na medida em que estas, para se conservarem no poder, apresentam um “apetite” insaciável sobre o Estado. Desse modo, um dos elementos primordiais para a manutenção do domínio oligárquico é a utilização patrimonial do Estado, ou seja, o uso da máquina pública em benefício particular, privado. Essa utilização privada da coisa dita pública pode assumir variadas formas, como por exemplo: a divisão de cargos e verbas públicas entre aliados; o controle e a manipulação (quando não a fraude) do processo eleitoral; o controle sobre os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário; a corrupção administrativa; a concessão de benefícios ao setor privado (isenção de impostos, incentivos, subsídios, etc.); o controle dos municípios e dos partidos políticos; o clientelismo político. Contudo, não se pode exagerar, o Estado tem seus limites, especialmente no que toca à disponibilidade de verbas e cargos, o que continuamente gera conflitos e mesmo dissidências dentro da própria oligarquia, para determinar quem consegue obter uma maior “fatia do bolo” do Estado.*

Sendo essas práticas comuns a ambos os lados, a possibilidade de divergências – quanto à logística do empreendimento da Via Expressa e os seus possíveis impactos sobre a cidade de São Luís – parece ser pouco provável, diante do perfil e histórico de João Castelo, para explicar a ausência da prefeitura da cidade de uma maior participação no projeto. Sobram então, com maior probabilidade de esclarecimento, os meandros de nossa política, articulada de forma bastante verticalizada, que faz com que o grupo político hegemônico atue premiando os seus aliados e punindo os seus desafetos, sejam esses históricos ou momentâneos.

Como ventilado, as alianças e as relativas rupturas construídas dentro dessa estrutura política ocorrem em função de interesses quanto ao controle dos recursos do Estado. João Castelo, quando empossado governador do estado em 1979, era ele mesmo, um aliado do Grupo Sarney, rompendo com esse grupo político, ainda na primeira metade da década de 1980, por motivos de disputas intraoligárquicas – catalisadas pela frustração de João Castelo diante da impossibilidade, na constituição das alianças políticas de então, de indicar o seu sucessor para o governo do estado em 1982 – chegando a impor uma expressiva derrota ao Grupo Sarney ao conseguir fazer com que a sua esposa, Gardênia Gonçalves, fosse eleita prefeita de São Luís, em 1985.

Dessa forma, a Prefeitura de São Luís passou ao longo dos anos a ocupar uma posição estratégica no âmbito das disputas políticas intraoligárquicas no Maranhão. Tendo sucessivas gestões pertencentes a essa relativa dissidência ao então grupo político dominante no estado.

Como forma de minar o poder do grupo dissidente e como represália pelo enfrentamento constituído na esfera das burocracias políticas, era comum ao Governo do Estado o alijamento das prefeituras vinculadas à oposição da participação direta dos projetos de grande expressão que estivessem sob a sua coordenação. Caso, justamente, da Via Expressa.

A forma de procedimento por parte dos gestores do governo estadual naquele momento, embora também responda à articulação autoritária e personalista do poder regional – em que divergências políticas e dissidências são encaradas como ofensas e traições pessoais – está vinculada, principalmente, à manutenção do poder do grupo político hegemônico na disputa pelo controle patrimonialista do Estado. Isso faz com que o grupo político que controla o exercício das funções do Estado busque diminuir as esferas de influência dos seus opositores, minando as possíveis mediações entre o capital privado e a oposição.

Assim, fica bastante fácil entender as possíveis razões para a exclusão da Prefeitura de São Luís de exercer funções diretas ou mediações diante de um projeto de proporções tão grandiloquentes quanto a Avenida Via Expressa. O “presente” à cidade de São Luís – conforme declarado por Max Barros em audiência pública a Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão – atende a determinados protocolos, dentre os quais, a manutenção e a consagração do mando político do grupo que controlava o estado há mais de quarenta anos.

A própria apresentação da avenida, através de uma intensa campanha publicitária, foi bastante vinculada à imagem do governo estadual, que prometia “novos tempos”, que para vir a se concretizar, dependia da renovação contínua do mando político do Grupo Sarney, que, aparentemente, buscava pegar carona nos festejos em comemoração a 400 anos de fundação de São Luís para celebrar a sua própria permanência no controle político do estado.

A vinculação entre a celebração dos 400 anos da cidade e a megalomania do grupo político então hegemônico no estado ajuda a entender

um pouco da própria concepção logística da Avenida Via Expressa e as razões para essa avenida obter necessariamente as configurações estabelecidas.

Dentro de uma articulação política extremamente patrimonialista como a existente no Estado do Maranhão é natural os interesses pessoais dos mandatários políticos se sobreponham aos dos demais. Dessa forma, que estranhamento pode causar o fato de que entre os estabelecimentos comerciais beneficiados pelo trajeto da Via Expressa se encontrem justamente alguns dos maiores investimentos pertencente ao Grupo Sarney na cidade?

Jocosamente apelidada pelos opositores de Avenida Inter Shopping, a Via Expressa liga alguns grandes empreendimentos comerciais pertencentes à família Sarney e a seus aliados, como o Shopping Jaracaty (que têm como coproprietários o ex-senador José Sarney<sup>27</sup> e Ricardo Murad, irmão de Jorge Murad, marido da ex-governadora Roseana Sarney Murad), o São Luís Shopping (que tem entre os sócios, Jorge Murad) e o Shopping da Ilha (que pertence ao Grupo Mota Machado). Cabe mencionar também que entre as construtoras vencedoras das licitações referentes às obras da Via Expressa estava a Edenconsil Construções e Locações Ltda – CNPJ: 07.073.042/0001-00 – construtora pertencente a empresários aliados aos Sarney e responsável por generosas contribuições às campanhas eleitorais desse Grupo Político<sup>28</sup> ([jornalpequeno.com.br/johncutrim/25/07/2011](http://jornalpequeno.com.br/johncutrim/25/07/2011), acessado em 25/08/2013).

Assim, a avenida, que poderia oferecer algum contributo para uma transformação qualitativa da mobilidade urbana de São Luís, teve o seu planejamento e a sua execução previamente comprometidos com os interesses oligárquicos e megalomaniacos do grupo político que dominava o estado. O resultado foi o agravamento, em vez de ajudar a resolver, dos problemas sociais desta cidade. Contribuição negativa que será mais bem analisada adiante.

---

<sup>27</sup> Conforme a sua declaração à Justiça Eleitoral do Estado do Amapá, em 2006.

<sup>28</sup> Também está se utilizando os serviços prestados pela Marquise Engenharia. Grupo empresarial formado por 12 empresas, presentes em 12 estados brasileiros, que atua nos segmentos de engenharia, serviços ambientais, incorporação, finanças, hotelaria, comunicação e shopping center.

Depois do apresentado até aqui, cabe ainda uma pergunta quanto à logística configurada na Avenida Via Expressa: existem ou existiram projetos de construção rodoviária na região que contrapunham ao levado adiante pelo Governo do Estado através, da SINFRA?

Segundo Leopoldo Gil Dulcio Vaz – nascido na Paraná, mas, segundo suas próprias palavras, maranhense de coração, morador da Vila Velha de Vinhais há mais de 35 anos e sócio efetivo do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão – a resposta para esta questão é totalmente afirmativa. Em entrevista concedida para este que escreve, na calorenta manhã do dia 25/03/2015, Leopoldo Vaz – que, através de sua atuação nas Comissões em Defesa da Vila Velha de Vinhais e de suas publicações em várias mídias, tem sido um dos críticos mais ativos ao projeto de construção da Via Expressa – afirmou que esse projeto existe há bastante tempo, tendo sido elaborado no final da década de 1970 – período em que João Castelo desempenhava as funções de governador do estado – oferecendo alternativas bastante promissoras para o deslocamento humano na região, contando na época, inclusive com recursos agendados para a sua construção.

A construção seria originalmente uma ponte que interligaria – passando pelo Igarapé do Vinhais – o Sítio de Santa Eulália, o Porto de Vinhais e a Ilha dos Caranguejos, indo até a cabeceira da Ponte Bandeira Tribuzzi.

O traçado original seria de grande utilidade para a região, visto que, ao ser concluída, a ponte encurtaria dramaticamente o percurso entre o Recanto dos Vinhais – onde se situa a Vila Velha de Vinhais – e o centro da cidade e vice-versa. Atualmente o deslocamento entre essas regiões da cidade correspondem a cerca de 20 km, se for feito através dos bairros do Renascença e do São Francisco, e a cerca de 16 km, se for tomada a direção do bairro do Ipase. Se fosse construída essa intermediação rodoviária, o percurso entre o Recanto dos Vinhais e o centro de São Luís seria encurtado para cerca de 2 km. Daria para ir a pé de um lugar para outro! Dentro do que analisamos até agora, no que diz respeito à mobilidade urbana, não restam dúvidas quanto a viabilidade do projeto original, que na época em que foi elaborado e divulgado chegou a atrair algumas famílias para a região, que

compraram terrenos e casas nas proximidades do Vinhais Velho, contando com as prometidas benfeitorias, que melhorariam drasticamente o deslocamento para o centro da cidade.

Só que essa ponte nunca chegou a ser construída, tendo, segundo Leopoldo Vaz – na mesma entrevista mencionada – os seus recursos relocados, na época do governo de Epitácio Cafeteira – que assim como Castelo, tinha sido aliado de Sarney, migrando posteriormente para a oposição, hoje, octogenário, se encontra novamente dentre os aliados de Sarney – sendo empregados na construção de uma ponte no bairro Caratatiua, lá pela segunda metade dos anos 1980.

O projeto original era conhecido por Max Barros, enquanto Secretário da SINFRA, chegando a ser considerado, dentro de suas configurações, como o projeto a ser construído. Para detalhar melhor, farei uso de um trecho da entrevista concedida por Leopoldo Vaz, em 25/03/2015:

*[...] o traçado original, era o traçado original (N.R.: da ponte que uniria o Recanto dos Vinhais à Ponte Bandeira Tribuzzi). Não era pra ser esse aqui, o Inter Shopping, a Via Expressa. [...] Quando nós (N. R.: a Comissão de Defesa do Vinhais Velho) começamos a conversar com o governo, era sobre o traçado original. Depois que eles apresentaram um outro traçado, saindo lá do viaduto (N. R.: Avenida Jerônimo de Albuquerque). Esse traçado, passando por dentro, cortando o (Sítio) Santa Eulália, passando pelas supostas terras do Lobão e (N. R.: Edson Lobão, ex-governador do estado do Maranhão e atual senador pelo PMDB/MA) fazendo uma ponte de 300 metros aqui. Que é essa parte que já afundou três vezes e tá afundando a quarta<sup>29</sup>. Construíram uma segunda ponte, sem necessidade. Construíram uma terceira ponte, lá atrás, interligando com a saída do Shopping. A ideia é que você teria uma via que ia passar por aqui, continuar pela Cohab e indo até São José de Ribamar. Ai sim, teria sentido [...] a ideia deles era fazer um corredor interligando os municípios na Ilha de São Luís. E esse é o primeiro trecho [...] que, teoricamente, deveria ter ido até o retorno da Cohab. Não foi, ficou até aqui.*

Outra modificação bastante radical, em relação ao inicialmente programado para a Avenida Via Expressa, diz respeito ao custo financeiro do empreendimento, que, à medida que ia avançando, foi se elevando continuamente. O valor divulgado por Max Barros, na mencionada audiência Pública na Assembleia Legislativa, estimado em R\$ 105,00 milhões, diverge absurdamente dos valores inicialmente previstos e também do que viria a se efetivar posteriormente ao divulgado nessa audiência.

---

<sup>29</sup> Como pode ser conferido em [blog.jornalpequeno.com.br/raimundogarrone/2014/02/14](http://blog.jornalpequeno.com.br/raimundogarrone/2014/02/14).

Ironicamente, como relatado por Leopoldo Vaz, uma das justificativas dos representantes do Poder Público para não atender às sugestões da Comissão dos 400 anos da Igreja de São João Batista do Vinhais Velho – mediadora entre os moradores da Vila Velha de Vinhais e o Governo do Estado – era uma suposta elevação de custos, que posteriormente veio não somente a ocorrer, mas a ganhar medidas descontroladas. Senão, vejamos:

*[...] quando nós conversamos a primeira vez com o vice-governador na época de Washington (Luiz) e o Secretário de Obras na época, que era o Max Barros, quando nós pedimos o desvio, um pouco mais pra baixo [...] onde tem duas propriedades abandonadas há mais de trinta anos, disseram que não poderiam fazer, porque iria onerar em 50% a obra [...] essa obra estava orçada em R\$ 7 milhões [...] eles teriam que acrescentar mais R\$ 3,5 milhões. Para a nossa surpresa [...] na segunda reunião, já passou para R\$ 21 milhões [...] Quando, finalmente, saiu o custo da obra, ela já estava em R\$ 120 milhões (Leopoldo Vaz, entrevista concedida em 25/03/2015).*

Como explicar isso? Como esse “presente” acabou nos saindo tão caro? Difícil explicar, principalmente porque a tônica dentro das articulações entre os nossos agentes políticos profissionais e o empresariado é justamente a falta de transparência quanto aos gastos dos recursos públicos. E são gastos que, no caso da Via Expressa, devem continuar a se avolumar, visto que os problemas de execução da obra, como mencionou Leopoldo Vaz, continuam a acontecer, com seguidos afundamentos de trechos desse conjunto rodoviário e a ainda inconclusa obra de ampliação do Sistema Esgotamento Sanitário. A Avenida Via Expressa se confirmou como um “presente” muito oneroso aos contribuintes não apenas de São Luís, mas de todo o Maranhão. Um “presente” caríssimo que somos nós, moradores deste estado, que vamos continuar pagando.

### 3 DE UÇAGUABA À VILA VELHA DE VINHAIS: UM POUCO DE SUA HISTÓRIA



**Figura 7: UÇAGUABA/MIGANVILLE/ALDEIA DA DOUTRINA**  
**Fonte: Leopoldo Vaz, acervo pessoal**

Neste capítulo desenvolverei uma breve análise da história da Vila Velha de Vinhais. Análise que compreenderá o período dos primeiros contatos entre os europeus e os índios tupinambá – ainda na aldeia Uçaguaba ou Miganville – até a incorporação dessa região ao município de São Luís em 1835 e as posteriores consequências dessa anexação.

Dentro da configuração do problema analisado – a necessidade da preservação desse logradouro diante da construção da Avenida Via Expressa – esta reconstituição se faz importante para ajudar a compreender melhor a dimensão da intervenção ocasionada pela avenida e o que ela pode significar a todos nós.

A tarefa de buscar uma maior compreensão do modo de vida das sociedades antigas esbarra em algumas dificuldades que, se não tratadas com delicada atenção, podem comprometer de forma bastante negativa o trabalho e os seus resultados. Os objetos estudados nessa parte do trabalho – a formação histórica do Vinhais Velho, as sociedades indígenas ludovicenses e as suas relações com os colonizadores nos anos iniciais da conquista destas

terras – pouco ou nada puderam ser analisados e manuseados diretamente na construção deste trabalho. Os relatos dos antigos habitantes de Uçaguaba e da Vila do Vinhais, salvo alguns documentos oficiais, também pouco ou nada puderam ser analisados por fonte direta e determinados vestígios de suas existências são ainda imprecisos, de modo que as aproximações possíveis com a suas realidades se dão através de caminhos tortuosos, por registros que em generosas proporções, não foram produzidos por elas mesmas.

O primeiro registro documental oficial a relatar o modo de vida das sociedades indígenas no Brasil é a conhecida carta de Pero Vaz de Caminha para o Rei Dom Manuel de Portugal<sup>30</sup>, ainda no ano reconhecido como o da “descoberta” deste território pelos europeus. Essa carta, que narra as descobertas feitas pela expedição comandada por Pedro Álvares Cabral por estas terras, já expõe determinado estranhamento dos europeus quanto às especificidades culturais do índio brasileiro, como transmite o trecho a seguir:

*A feição deles é serem pardos, um tanto avermelhados, de bons rostos e bons narizes, bem feitos. Andam nus, sem cobertura alguma. Nem fazem mais caso de encobrir ou deixar de encobrir suas vergonhas do que de mostrar a cara. Acerca disso são de grande inocência. Ambos traziam o beijo de baixo furado e metido nele um osso verdadeiro, de comprimento de uma mão travessa, e da grossura de um fuso de algodão, agudo na ponta como um furador. Metem-nos pela parte de dentro do beijo; e a parte que lhes fica entre o beijo e os dentes é feita a modo de roque de xadrez. E trazem-no ali encaixado de sorte que não os magoa, nem lhes põe estorvo no falar, nem no comer e beber. Os cabelos deles são corredios. E andavam tosquiados, de tosquia alta antes do que sobre-pente, de boa grandeza, rapados todavia por cima das orelhas. E um deles trazia por baixo da solapa, de fonte a fonte, na parte detrás, uma espécie de cabeleira, de penas de ave amarela, que seria do comprimento de um coto, mui basta e mui cerrada, que lhe cobria o toutiço e as orelhas. E andava pegada aos cabelos, pena por pena, com uma confeição branda como, de maneira tal que a cabeleira era mui redonda e mui basta, e mui igual, e não fazia míngua mais lavagem para a levantar ([http://objdigital.bn.br/Acervo\\_Digital/livros\\_eletronicos/carta.pdf](http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/carta.pdf), acessado em 07/11/2013).*

Dessa forma, o índio brasileiro tem a sua história contada a partir de perspectivas e interesses que não necessariamente correspondem aos seus, num processo de registro historiográfico que na ampla maioria das vezes contribuiu para a sua marginalização enquanto povo. Situação bem sintetizada por Chiavenato (1989, p. 65):

---

<sup>30</sup> Essa carta encontra-se guardada no acervo do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Lisboa, Portugal.



*[...] A visão tradicionalista passa a “conhecer” o Brasil a partir da chegada do colonizador. É com os olhos do que chega para saquear e escravizar um povo livre, portanto, que a história oficial começa a explicar o Brasil. Antes dos portugueses, o Brasil não existe; depois da “descoberta”, Caminha e seus seguidores explicam a nova terra. O índio, o povo brasileiro de então, é visto como mero figurante a ser escravizado ou “cristianizado”, sem voz nos destinos que os “civilizados” impõem ao país. “Nativo”, “selvagem” – palavras carregadas de ideologia – identificam os primeiros habitantes do Brasil. “Selvagem” e “nativo”, o índio é naturalmente inferior. Sua cultura e ciência são encaradas como manifestações de primitivismo mental ou de decadência de uma raça. A miopia colonizadora não é capaz de aprender ou meramente perceber que está diante de povos com características específicas. Essa ignorância atribui ao desconhecido, ao outro uma condição de inferioridade mental, religiosa e política.*

No entanto, essas sociedades indígenas, embora ainda ocupem um espaço marginal dentro de nossa historiografia, fazem parte da história brasileira. Uma parte que luta pela preservação de sua vida, de sua cultura e de sua memória diante de uma realidade em que é constantemente ameaçada por um modelo de desenvolvimento vertical e excludente.

Realidade bastante comum também no Maranhão, estado que conta com uma presença indígena milenar, mas que ordinariamente é solapada através da ocupação de suas terras, seja através da ação de conquista dos europeus e de seus descendentes, seja através da intervenção de projetos desenvolvimentistas como a Avenida Via Expressa em São Luís. Cidade que parece ter na imprecisão histórica sua velha companheira, estabelecendo com a própria uma relação que aparenta ser consistente apenas na vontade de reencontrar um remoto e idealizado passado glorioso, que foi sem nunca ter sido. E se isso se dá mesmo em nossa memória mais límpida, branca, ocidental, colonizadora e civilizada, mais preservada e cultivada, portanto – com monumentos e com documentação mais farta, possibilitando maior precisão no conhecimento das tramas e acontecimentos – o que dizer então das sociedades indígenas, que em grande parte sequer sobreviveram ao processo de colonização, restando muitas vezes apenas a palavra do colonizador europeu sobre a sua cultura?

Por isso, este exercício de reconstituição histórica deve ser desempenhado de forma cuidadosa, para que não se reproduzam as noções tradicionalmente construídas, seja minimizando as sociedades indígenas, enquanto sujeitos de suas histórias, seja reproduzindo um estereótipo dos conquistadores, como mocinhos ou vilões. É um trabalho de reconstituição do

passado feito a partir da análise de vestígios humanos e dos discursos produzidos, o que, segundo Foucault (2004, p. 60), para ser realizado pode tomar as seguintes direções:

*[...] as análises que proponho fazer se dispõem segundo dois conjuntos. De uma parte, o conjunto “crítico”, que põe em prática o princípio da inversão: procurar cercar as formas da exclusão, da limitação, da apropriação [...] mostrar como se formaram, para responder a que necessidades, como se modificaram e se deslocaram, que força exerceram efetivamente, em que medida foram contornadas. De outra parte [...] como se formaram, através, apesar, ou com o apoio desses sistemas de coerção, séries de discursos; qual foi a norma específica de cada uma e quais foram suas condições de aparição, de crescimento, de variação.*

Dito isso, torna-se um tanto evidente que esse conjunto analisado aqui impõe algumas seleções e exclusões para que este breve estudo possa ser efetivado a contento. O processo de ocupação de São Luís é bastante diverso tanto por parte dos colonizadores<sup>31</sup>, quanto das sociedades pré-existentes no Maranhão, nos importando por ora esmiuçar um pouco as relações existentes nesses anos iniciais de contato entre os europeus e os primeiros habitantes destas terras e a consolidação do domínio luso-brasileiro por estas terras, a fim de podermos esboçar uma maior compreensão da identidade histórica da Vila Velha de Vinhais. Identidade histórica que ocupa lugar importante dentro das reivindicações ocasionadas em razão da construção da Avenida Via Expressa nesse bairro. Cabendo lembrar que a recuperação histórica realizada aqui tem a função de instrumentalizar essa nossa reflexão e não constituir nenhum estudo definitivo sobre a longa historicidade da localidade em questão.

---

31 Um dos problemas quanto ao conhecimento sobre a fundação da cidade de São Luís é a ausência de um marco inicial preciso. Como bem levantado por Lourdes Lacroix (2002), o discurso que atribui a fundação desta cidade aos franceses corresponde mais a uma rearticulação da memória oficial desta cidade – fruto de conjunturas políticas muito distantes das existentes no início do século XVII – do que uma constatação pautada em documentos e vestígios da passagem francesa pelo Maranhão. Como aponta a autora, até o ano de 1896 não é possível encontrar nenhum registro documental que reconhecia nos franceses os fundadores desta cidade, sendo até então preponderante o reconhecimento português do processo de fundação.

### 3.1 Onde se come caranguejos

Algumas das referências mais antigas sobre a ocupação destas terras estão inseridas nas obras *Viagem ao norte do Brasil feita nos anos de 1613 a 1614 pelo padre Ivo D'Evreux*, de autoria do próprio e traduzida e publicada em português por César Marques no ano de 1874 e *História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças*, de Claude D'Abbeville – assim como D'Evreux, religioso francês da ordem dos capuchinhos – publicada originalmente em francês, no ano de 1614 e traduzida para o português, também por César Marques, no mesmo ano de 1874. Nos referidos livros, D'Evreux e D'Abbeville fazem algumas menções à aldeia de Uçaguaba – nome que foi interpretado pelos franceses como “lugar onde se come caranguejos” – utilizando os franceses também o nome Eussauap, com o mesmo significado.

À época dos registros emitidos pelos capuchinhos, o Maranhão já contava com um relativamente longo histórico de contato com os europeus, seja como entreposto comercial, seja como morada temporária ou definitiva de corsários franceses, vindos de Dieppe, Saint-Malo, Havre de Grace e Rouen. Esses contatos foram se intensificando ainda no século XVI, sendo que de 1596 em diante os franceses passaram a estabelecer expedições regulares ao Maranhão, fazendo pelo menos três visitas anuais, onde buscavam extrair diversos produtos destas terras, especialmente o cobiçado Pau-Brasil.

Esses navegadores – onde se destacam Jacques Riffault e Charles de Vaux – costumavam deixar os seus tradutores por estas terras, que viviam junto aos índios tupinambá, aprendendo a sua língua, os seus hábitos e costumes. Dentre esses tradutores, o mais conhecido é David Migan – provável pseudônimo – à época, o principal líder francês a residir por estas terras.

Migan – também conhecido entre os franceses como “chefe dos negros”, devido a sua liderança diante dos indígenas – residia na mencionada aldeia de Uçaguaba, que em função disso passa a ser conhecida pelos franceses como Miganville. Esse nome passa a constar em diversos mapas,

inclusive portugueses, que muitas vezes confeccionavam os seus mapas a partir dos elaborados pelos franceses, realizando nesse processo as devidas traduções para a sua língua-materna.

Na época os franceses já contavam com pelo menos dois fortes construídos na ilha de Upaon Açu, um, por certo, era o Forte do Sardinha, localizado onde fica o atual bairro da Ilhinha. O outro, localizado próximo ao rio Maiove (atual Anil) protegia Miganville (Uçaguaba, Eussauap, atual Vinhais Velho). São construções que antecedem a chegada de Daniel de La Touche, o senhor de La Ravardière, por estas terras.

A aldeia de Uçaguaba, uma das maiores da ilha e tendo parte de seu território localizado onde hoje corresponde a Vila Velha de Vinhais e ponto de partida para a conquista das terras maranhenses pelos europeus, teria, no período, segundo os relatos dos colonizadores, quatro lideranças ou principais, também conhecidos como *Buruuichaves*, que seriam: Tatuáçu (tatu grande), Corassaçu (pescoço comprido) ou Mauariaçu (pássaro branco), Taiáçu (javali) e Tapireuína (coxa de vaca).

Esses nomes devem ser apreendidos, em sua tradução, com certa desconfiança, não possuindo necessariamente grande exatidão literal, correspondendo mais as interpretações que os europeus realizavam a sua maneira<sup>32</sup>. Essas traduções – desenvolvidas a partir das necessidades e do nível de entendimento dos europeus – refletiam também um pouco da inabilidade do europeu em compreender o modo de vida das sociedades indígenas.

Essas sociedades, como quaisquer outras, possuíam as suas bases socioeconômicas, hábitos e costumes; que corresponderiam ao seu meio e à sua historicidade enquanto povo.

---

32 As descrições da fauna da região feitas por Claude D'Abbeville (2002, p. 203-248), deixam evidente que muitos dos nomes utilizados pelos europeus em suas traduções eram estranhos à cultura ameríndia, refletindo mais as suas próprias impressões. Animais como vacas – por exemplo – não faziam parte da fauna da região, sendo difícil crer que originalmente os seus nomes fossem utilizados pelo vocabulário tupinambá.

Os tupinambá, etnia que habitava Uçaguaba no período das expedições de conquistas europeias, têm uma longa história e muito pouco ainda se sabe sobre essas sociedades e seus modos de vidas durante esse espaço de tempo. De forma genérica, esse termo era utilizado para denominar os indígenas descendentes do tronco linguístico tupi; o que corresponderia a muitas nações.



**Figura 8: Gravura, de possível autoria de Hans Staden, de índios tupinambá**  
**Fonte: Wikipédia**

Amparando-me em Silva Lima (2006, p. 20-21), aponto para uma possível diferenciação entre os tupinambá que habitavam Uçaguaba – que se distribuía pelo Maranhão, Grão-Pará e Médio Amazonas – e outras nações que também receberam essa denominação e que habitavam outras regiões da costa brasileira. Havia nações tupinambá localizadas no norte de São Paulo, no Vale do Paraíba e em Cabo Frio, no atual Rio de Janeiro e também na região que ia do recôncavo baiano ao rio São Francisco. Não se chegando a uma conclusão definitiva se essas nações eram realmente as mesmas e/ou se possuíam uma origem em comum.

Como os vestígios sobre esse período são raros e os registros dos cronistas contraditórios e imprecisos, se torna bastante complicado investigar essa parte da história tupinambá, ficando aberta a muitas possibilidades explicativas e interpretações por parte dos pesquisadores. Existe ainda a possibilidade dos tupinambá, espalhados em diferentes regiões da costa brasileira, pertencerem a diferentes grupos e troncos linguísticos, com distintas origens e historicidade. Isso porque os relatos dos cronistas – que instrumentalizam grande parte dos estudos sobre essas sociedades – foram bastante prejudicados pelo insuficiente conhecimento do vocabulário desses povos e pela propensão dos colonizadores em realçar mais as semelhanças que as diferenças entre essas sociedades.

Quanto a seus processos migratórios, posso citar dois modelos explicativos com maior reconhecimento: o primeiro, proposto por Alfred Metreaux em 1927, que sugere que o procedimento de migração tupinambá se deu do sul para o norte, acompanhando a bacia Paraná-Paraguai, onde os tupinambá e os guarani teriam se separado. O segundo, sugerido por José Proenza Brochado, em 1984, baseado em coletas arqueológicas, inverte o sentido dessa migração; atribuindo o norte sul americano como possível ponto de partida; tendo se originado na Amazônia e constituindo diferentes ramificações.

Os motivos dessas migrações também ainda estão envoltos em muitas incertezas, com múltiplas possibilidades causais para esses longos deslocamentos. As guerras e os desentendimentos entre os diferentes grupos, assim como as necessidades exploratórias determinadas por um lento processo de sedentarização – que pode ter se desenvolvido através de muitas gerações – constituem probabilidades explicativas bastante plausíveis, ainda que não de modo absoluto.

Essas culturas se espalharam – sob circunstâncias em muito desconhecidas para a gente – pela faixa litorânea e pelo continente adentro, extraindo a sua subsistência e criando o seu arcabouço sociocultural, integrando-se ao meio e transformando às condições encontradas em cada região. Assim, existia uma grande diversidade de povos que habitavam essa

região à época da chegada dos europeus. Com suas semelhanças e diferenças.

Em Uçaguaba – assim como outros logradouros da então Ilha do Maranhão – esse longo processo de integração com o ambiente fez com que os tupinambá desenvolvessem diferentes hábitos, aprimorassem a sua destreza na agricultura, caça e pesca e diversificassem a sua alimentação. Graças a esse meio e ao grande conhecimento adquirido, os tupinambá e as demais nações indígenas tinham grande variedade de caça, pesca e de extrativismo vegetal de onde tiravam o seu sustento e elaboravam a sua culinária. Caranguejos, assim como diversos frutos do mar, faziam parte de seus hábitos alimentares, reflexo de sua longa permanência pela costa litorânea brasileira. Para além disso, tinham a seu dispor grande abundância de caça. Animais como pacas, peixes-boi e capivaras compunham a sua dieta. Cultivavam roças, de onde extraíam boa parte de seus mantimentos, com boa variedade de frutos, legumes e tubérculos. A mandioca era uma parte importante em sua dieta, da qual faziam a farinha, base de sua alimentação e que despertava também grande interesse nos colonizadores.

Tanto ou mais que isso, o hábito de comer nessas sociedades refletia o grande senso comunitário dos indígenas, em que tudo era compartilhado na aldeia, como fica claro nessa passagem, narrada por D'Evreaux (1875, p. 128):

*Um dia na aldeia Januaran só tinham farinha para comer. Apareceu um rapaz trazendo uma perdiz morta há pouco; sua mãe depeneou-a ao fogo, cozinhou-a, deitou-a n'um pilão, reduziu-a à pó, e juntando-lhe folhas de mandioca, cujo gosto é semelhante ao da chicória selvagem, fez ferver tudo, e depois de bem picado ou cortado em pedacinhos d'esta mistura fez pequenos bolos, do tamanho de uma balla, e mandou distribuil-os pela aldeia, um para cada choupana.*

A forma do europeu de enxergar a cultura ameríndia nesse processo de ocupação responde as suas origens e ao conjunto material e imaterial que determinou as investidas europeias para o além-mar, refletindo os seus interesses econômicos, políticos e religiosos e impulsionando as ações de povos, que entendiam que disseminar o seu modelo de civilização era parte integrante de sua missão.

Essa determinação ideológica – fruto das estruturas e conjunturas da época – moldou e caracterizou a atuação dos europeus por estas terras, sendo decisiva nas suas relações com os seus habitantes. Resguardadas as especificidades de cada povo envolvido nesse processo de ocupação – e os desvios dentro dessa construção ideológica – tanto as incursões francesas, quanto as portuguesas encontravam legitimação discursiva nesse arcabouço ideológico, o que pode obter comprovação através de farta documentação, a exemplo do enxerto a seguir, extraído das já mencionadas crônicas de D'Abbeville (2002, p. 31):

*Escuta o que disse o grande Deus: ecce levabo ad gentes marummeam, e ad populos exalta bosignum merim. “Levantarei minhas mãos para os gentios, disse Deus, dando-lhe minhas graças e fazendo obras sobrenaturais por meio de meus serviços que mandarei para convertê-los à fé, os quais hão de erguer o meu sinal e plantar meu estandarte da cruz entre os povos, e eles carregarão nos braços teus filhos, e nos ombros tuas filhas, Et afferent filios tuas super humeros portabunt”, São pois, ó França, de teus súditos, os filhos do seráfico São Francisco, que este grande Deus, por teu intermédio, enviou ultimamente as Índias Ocidentais. Foi por eles que a Divina Majestade fez o que lhe aprouve naquele país, arvorando e plantando o estandarte da Santa Cruz no meio dessas nações selvagens.*

Essa visão, em que pese todas as continuidades e rupturas desencadeadas ao longo do processo de ocupação pelos próprios europeus, imbuiu às ações dos colonizadores em todas as fases e localidades dentro do processo de conquista destas terras, fazendo com que as relações estabelecidas entre os europeus e os indígenas fossem marcadas por essa forte impregnação ideológica, perpetrando no europeu a predisposição em enxergar as sociedades indígenas como parte de uma paisagem que necessita ser conquistada, domesticada e civilizada.

Nesse contexto, o índio torna-se, aos olhos dos europeus, naturalmente *inferior*. Se não necessariamente nos então vigentes conceitos de raça, era considerado *culturalmente inferior*, como participante de uma *cultura atrasada*, praticante da barbárie e do antropofagismo e que, em nome do avanço da civilização, deveria ser sobrepujada. Evidentemente, essas são posições e concepções idealizadas, não correspondendo necessariamente à realidade da cultura ameríndia e pouco considerando os seus largos conhecimentos a cerca de sua própria realidade e de seu ambiente, de grande



utilidade, inclusive, à sobrevivência e ganhos dos conquistadores neste continente, conforme expresso a seguir Chiavenato (1989, p. 67):

*As peculiaridades da cultura indígena são entendidas como barbarismos cruéis. Afinal [...] praticam a antropofagia. É um rito mágico: não matam para alimentar-se; comem, numa espécie de homenagem ao inimigo, os mortos em guerra leal, acreditando que ao comer os músculos de um lutador adquirem a sua força, ou que comendo os pés de um bom corredor ganham a sua velocidade. Essas características são as mais ressaltadas pela primeira produção historiográfica sobre os índios, no intuito de ressaltar sua selvageria. A intenção óbvia é criar um arquétipo rude, passível de ser identificado com os animais ferozes. A medicina ou o sentimento ecológico dos índios raramente é notado e desprezam-se as informações sobre sua economia. Não se aprende seu método de cultivo e caça, integrado ao ambiente. Os cronistas falam, por exemplo, da abundância de mel no país, mas não lhes ocorre que as colmeias são cultivadas pelos índios. Os Kaiapós conheciam já em 1500 – para marcarmos uma etapa histórica da colonização – a anatomia das abelhas, com detalhes que conferem com os da ciência atual [...] Os nhambiquares provavelmente selecionavam sementes há alguns milênios, separando-as pelas cores. Desnecessário repetir que nossos índios eram grandes botânicos, ou lembrar que os Kaiapós praticavam a seleção natural dos animais que caçavam, matando os menos belos, deixando os mais fortes para reprodução e aperfeiçoamento da raça. Ou que controlavam a população de animais, plantando roças e árvores frutíferas de forma a uni-los ou dispersá-los, harmonizando o convívio entre caça e agricultura. Ou ainda antes da chegada do português já reflorestavam, plantando por ano cerca de um hectare de matas no cerrado, com árvores de madeira de lei, e que tinham um complexo sistema de adubação natural. Nem será demais lembrar. Como muitos antropólogos vêm fazendo exaustivamente, que as técnicas de plantio de algumas tribos, especialmente dos Kaiapós, ainda hoje são insuperáveis e muito melhores que as tentativas que têm sido feitas na Amazônia pelos “civilizados”.*

No entanto, no relato dos cronistas predominava o espectro de que essas sociedades eram compostas por seres primitivos, rudes, sem cultura e canibais; expressões de forte impacto, que na visão dos cronistas, bastante assimilada pela historiografia tradicional, reproduzem os perigos que cercam os desbravadores europeus, demonstrando o seu heroísmo, a sua fé, a sua virtude e o caráter moralmente elevado de sua missão de subjugar e aculturar os povos do além-mar.

A disposição guerreira dos silvícolas, exercida em guerras entre as nações indígenas ou na obstinada resistência aos invasores europeus – sobretudo contra os “peros”<sup>33</sup> portugueses – reforçava no imaginário europeu a bravura e a sacralidade de suas conquistas no novo continente, se autoconcedendo, inclusive, o direito de escravizar os índios capturados em “guerra justa”. Algo que voltará a ser abordado posteriormente neste trabalho.

---

33 Modo como os tupinambá chamavam os portugueses.

Apesar da realização de diversos estudos que abordam as guerras deflagradas entre as diversas nações indígenas, o consenso sobre as motivações dessas contendas ainda é um tanto difícil. Dentro desses estudos, podemos destacar o clássico de Florestan Fernandes *A função social da guerra na sociedade Tupinambá*, de 1952, cuja interpretação para essa característica marcante das sociedades tupinambá, pode ser sintetizada no fragmento textual a seguir:

*A guerra constitui um estado das relações de conflito entre duas ou mais sociedades, provocado por comoções virtuais ou reais no sistema de relações inter-societárias, ou determinado pela ausência deste, em que os ideais coletivos de segurança, definidos ideologicamente, projetam-se nas personalidades dos indivíduos em ação, compelindo-os a se submeterem, a aceitarem ou a desejarem a contenda armada na qual se empenham direta ou indiretamente de modo organizado (FERNANDES, 1952, p. 202).*

Seja por motivos territoriais, religiosos ou simples *vendettas*, o fato é que essas guerras entre as nações indígenas estão bastante relacionadas ao êxito da conquista deste território pelos europeus, que não se furtaram em se utilizar de alianças estratégicas contra as aldeias inimigas, a fim de atingir os seus objetivos expansionistas, apesar de que a citada belicosidade indígena e os seus ritos em relação aos inimigos capturados causassem horror aos europeus. Relação exposta em cores nítidas por D'Abbeville (2002, p. 275):

*Não julgo haver debaixo do céu nação mais bárbara e cruel do que os índios do Maranhão e suas circunvizinhanças. Haverá porventura maior crueldade do que matar e estraçalhar, a sangue frio e com alegria, seus inimigos? Haverá porventura maior crueldade, e como tal sempre aborrecida por todas as nações bárbaras, qual a de distribuir sangue humano por entre os convivas? Haverá maior barbaridade do que estar sempre irritado contra os seus vizinhos, e não contentar-se só em guerreá-los sanguinolentamente, mas também, para extinguir-lhes a raça, comer, até vomitar, a carne de seus inimigos? Oh! Crueldade barbaríssima! Oh! Barbaridade crudelíssima! [...] Não fazem guerra para conservar ou estender os limites do seu país, enriquecerem-se dos despojos e roubos dos seus inimigos, e sim por honra e vingança somente. Quando julgam-se ofendidos pelas outras nações, próximas ou remotas, ou quando se recordam que seus parentes e amigos foram aprisionados e comidos noutra tempo por seus inimigos, animam-se uns aos outros para fazerem guerra, e assim vingarem a morte de seus semelhantes.*

Os ritos antropofágicos, sempre presentes nas crônicas dos missionários, estavam fortemente relacionados a essas guerras, embora as funções desses ritos também careçam de maior compreensão por parte dos

estudiosos, sendo, como exposto anteriormente, difícil explicar com precisão a origem e os motivos desse costume<sup>34</sup>.

De qualquer modo, a característica belicosa das sociedades indígenas teve grande impacto em sua estrutura social, dando grande prestígio aos melhores guerreiros, que se destacariam em suas sociedades pela sua capacidade tanto de defender a aldeia, quanto de atacar e vencer os inimigos, capturando-os como escravos, que seriam sacrificados em rituais mágicos. Rituais antropofágicos que se notabilizariam nas crônicas dos missionários como expressão de barbarismo de um povo “atrasado” e “incivilizado”.

Dos tempos da aldeia Uçaguaba aos dias atuais da Vila Velha de Vinhais, essa concepção – que conjuga a depreciação de uma cultura subjugada, com a determinação de difusão civilizacional – persiste em nossa sociedade, impulsionando conflitos de diversas ordens, em que as categorias sociais menos abonadas costumeiramente sofrem as maiores perdas e baixas e eleva os condutores desse processo civilizacional e desenvolvimentista a expoentes de uma cultura superior, que se projeta sobre as demais e as resgata de sua condição de barbárie. Algo que fica possível perceber no relato seguinte, poeticamente escrito por D’Abbeville (2002, p. 31):

*Se agora tens razão para louvar teu Deus e orgulha-te pelos favores por ele concedidos, vendo espalhar-se por tão longe o suave cheiro de teus lírios, e tuas próprias leis começando a florescer no meio do calor da zona tórrida, que é o Reino do Sol, muito mais verás vendo num destes dias, convertidos por meio dos teus súditos à Lei de Deus tantos povos canibais, antropófagos, amazonas, e todas as nações indígenas, habitantes das ilhas marítimas e das terras situadas além da linha equinocial do lado do polo antártico, que te reconhecerão por seus embaixadores, como ultimamente fizeram para te oferecerem e transmitirem a posse de toda a terra e riquezas do ocidente, que constituem para assim dizer suas existências e almas, protestando não quererem outro senhor e nem obedecer a outro monarca que não seja teu príncipe, o Rei dos Lírios.*

Essa perspectiva, de conquista e aculturação, deu a tônica para as investidas francesas e portuguesas na ilha de Upaon Açu e nas relações estabelecidas com cada uma das 27 aldeias encontradas nesta localidade<sup>35</sup> e

---

34 Não há um consenso sobre as origens e funções desses ritos antropofágicos. Autores como Florestan Fernandes (1952), Carlos Fausto e Júlio José Chiavenato (1989), por exemplo, divergem em alguns pontos sobre a função social do antropofagismo nas culturas ameríndias.

35 Segundo a descrição de Claude D’Abbeville (2002, p.186-188), essas aldeias eram - além da já mencionada Uçaguaba - respectivamente: Timbou – localizada próximo ao local de

os cerca de 10.000 a 20.000 índios tupinambá que habitavam estas terras (D'ABBEVILLE, 2002, p. 188).

Esse – para a época – razoavelmente grande contingente humano, como já bem proclamado por Chiavenato, é considerado, nesse contexto de ocupação europeia, como não-histórico, que existia, mas nada produzia, dando a entender que ao chegar aqui os europeus tinham à sua frente apenas “terras improdutivas”, “desperdiçadas” pelo “primitivismo” indígena, deslegitimando-o em seu direito sobre a terra que habitava e ignorando a riqueza de sua cultura, que foi amplamente divulgada na Europa pelos cronistas como “fruto exótico” de sociedades atrasadas.

Essas sociedades tinham em seu modo de vida grande vocação libertária – e um sistema social com pouca rigidez nas funções das lideranças – diferenciando-se bastante da realidade de origem do conquistador europeu e constituindo desse modo em mais um elemento de choque entre essas diferentes culturas. As lideranças tupinambá exerciam poucas funções nas aldeias, sendo mais presentes nas guerras com as demais aldeias ou contra os invasores europeus. Não possuindo essas sociedades grande rigidez hierárquica, prevalecia o respeito aos mais velhos, cabendo a eles a chefia em razão de serem os detentores de vasta experiência na realidade silvícola e carregando em si as suas histórias enquanto povo, passadas de geração a geração pela tradição oral.

Eram povos, que tinham as suas vidas pautadas em um ritmo produtivo bastante diferente do vivenciado pelo conquistador europeu – que

---

desembarque dos missionários capuchinhos; Itapari – local de currais de peixes; Carnaupió – local de árvores Carnau; Euaíne – local de água velha e turva; Itaendaue – local cheio de pedras; Araçuí-leuue – nome de um pássaro; Pindotuue – aldeia que na época de D'Abbeville tinha se juntado aos Carnaupiós ficando sob a liderança de seu *buruuichaue*, Margoia-Pero; Uatimbup – local de raiz Timbó; Junipará – local de fruto Jenipapo; Toroiepeep – calçado; Januarém – cão fedorento; Uruarapirã – cova vermelha; Coieup – cabaça que serve de prato; Maracanã-pisip – ave grande; Taperuçu – aldeia grande e velha; Torupé – beberagem; Aqueteuue – praça de peixe; Caranavue – palmeira; Leuireé – pernas finas; Eucatu – água boa; Jeurieé – pequena aldeia; Uri-Uaçuéupé – local onde existem peixes chamados macorãs; Maiue ou Maioba – tipo de folhas largas e compridas; Pacuri-euue – local de árvore de bacuri; Euapar – local de água torcida; Meuroti-Euue – cacete ou árvore da palmeira.

vinha de sociedades fortemente estratificadas e reguladas cada vez mais pelo acúmulo e usura – e, portanto, sem a necessidade de ter o trabalho entrvando a maior parte de seu tempo, ocupando esse com atividades que lhe seriam bem mais prazerosas. Como atesta o admirado relato de D’Abbeville (2002, p. 284-285):

*Passam, portanto a vida alegre e contente, sem atividades e trabalhos. No tempo de paz passam parte de sua vida na preguiça e o resto dançando, cauinando, caçando e pescando mais por divertimento e para se alimentarem, do que para enriquecerem. A dança é o primeiro e o principal exercício dos maranhenses, e a meu ver são os maiores dançarinos do mundo. Não se passa um só dia sem que para isso se reúnam em suas aldeias, porém as danças entre estes selvagens não são livres como entre os cristãos. As mulheres e as meninas nunca dançam com os homens, e só algumas vezes, sem liberdade, excitações de desonestidades, tão comuns nas danças francesas.*

As concepções religiosas exerciam nas aldeias importante função, explicando o mundo a sua volta e dando a essas comunidades coesão social, unindo os seus habitantes em torno de suas crenças e de sua história, rememorada em ritos estabelecidos através de uma longa tradição. Tradição também difundida pela oralidade, cabendo à condução dos ritos aos pajés – como os caciques, normalmente mais velhos – que tinham poderes especiais de cura, de vidência e de comunicação com os antepassados, sendo prestigiados ou desacreditados diante dos mais velhos em função dos êxitos obtidos na realização de suas funções (LIMA, 2006, p. 23).

A perda dessas tradições e o enfraquecimento das crenças religiosas dessas nações significaria a desestruturação de seu modo de vida, de sua cultura, a quebra de seus códigos e de seus vínculos mútuos. A perda de sua identidade social e individual e, portanto, a desarticulação dessas sociedades como um todo.

Outro aspecto do modo de vida indígena que contrastava com as convenções e as crenças europeias era a poligamia. Sendo comum nas mais diversas sociedades indígenas. Os tupinambá, não apenas em Uçaguaba, mas em diversas nações, tinham essa prática. De acordo com o prestígio do índio na aldeia, pela sua capacidade como caçador ou guerreiro, por exemplo, esse poderia ter várias mulheres, que seriam também mais prestigiadas quanto mais filhos tivessem dessas relações.

Era uma sociedade moralmente menos restritiva quanto ao sexo que as dos conquistadores europeus, sendo comum entre os tupinambá o casamento entre tios e sobrinhas – laços que poderiam ser desfeitos a qualquer momento pela vontade dos companheiros – e mesmo os escravos, capturados em guerras e predestinados ao sacrifício ritualístico, poderiam arranjar uma companheira dentre as índias da aldeia.

Realidade bastante distinta da dos europeus, que nessa situação se agravava diante da distância e do isolamento desses em relação à metrópole. Essas expedições, que duravam meses e até anos, alterava em face da situação os pudores de origem dos europeus, fazendo com que procurassem satisfazer os seus desejos sexuais junto às índias brasileiras.

Ainda que fosse possível conseguir contato sexual consentido com as índias, os casos de abuso eram comuns, provocando descontentamento nos índios, o que punha em risco as alianças e negociações, que eram vitais para a satisfação dos interesses da Coroa, da Igreja e dos investidores privados que financiavam essas expedições.

A busca por contato com as jovens índias tupinambá, além de refletir a solidão e o interesse por sexo dos europeus, tinha também outros fins. Era de bom conhecimento dos europeus que as tarefas de cozinha e roça eram desempenhadas, sobretudo, pelas índias. Dessa forma, a concubinação entre os europeus e as índias tinha por fim, além da mencionada satisfação de interesses sexuais, a obtenção de escravas domésticas. Essa intenção colocava as índias entre os interesses dos europeus, despertando a sua cobiça em relação a elas e gerando um comércio bem ativo entre os europeus e os chefes das aldeias, que as cediam em troca de diversos utensílios e ferramentas.

Essas relações, de algum modo, resumem bem o próprio processo de conquista destas terras pelos europeus: repleto de violências e negociações, no qual a exploração dos índios pelos europeus era o fim comum entre portugueses e franceses. Essas práticas de comércio, abuso e escravização dissimulada avançaram de tal forma que em 1612 os Capitães franceses Ravardière e Razilly determinaram a seguinte proibição:

*Depois de estabelecido o que diz respeito á honra e serviço do nosso Rei, representado em nossas pessoas, ao bem-estar e segurança desta colônia, vamos tratar da conservação dos seus habitantes, da sociedade, paz, e amizade de uns apara com os outros, respeitando mutuamente, conforme suas condições e qualidades, desculpando reciprocamente as fraquezas do próximo, como Deus manda, sob pena de serem considerados perturbadores do sossego público [...] Ordenamos que não se cometa adultério por amor ou violentamente com as mulheres dos índios sob pena de morte, visto ser a ruína da alma do criminoso, e a desta colônia, infringindo o mesmo castigo a quem violentar as moças solteiras. Ordenamos e proibimos a todos que não pratiquem qualquer ato de desonestidade com as filhas dos índios, sob pena, pela primeira vez, de servir o delinquente como escravo na colônia por espaço de um mês, pela segunda, de trazer ferros aos pés por dois meses, e pela terceira vez, trazidos a nossa presença, mandaremos infringir o castigo que for justo (D'ABBEVILLE, 2002, p. 171-172).*

Embora fossem denunciadas por missionários e índios – convertidos ao cristianismo – essas práticas perduraram durante todo o período de ocupação francesa por terras maranhenses. Tornando um tanto evidente que seria ingenuidade esperar que essa proibição – ainda que conjugada a graves punições – fosse o suficiente para inibir as práticas de exploração sexual e de escravização dissimulada das índias. Sobretudo, porque as práticas de escravização não eram expressamente proibidas como um todo – ainda que estivesse na então configuração de interesses europeus, mais arraigada aos portugueses – sendo apenas regulamentadas em códigos, que serviam muito mais aos interesses dos colonizadores que dos índios, propriamente ditos (CHIAVENATO, 1989, p. 70).

A regulamentação do contato dos europeus com as índias tupinambá era burlada através de uma série de artimanhas, como a de “arranjar” um casamento de um escravo capturado em alguma aldeia inimiga, colocado sob propriedade de um expedicionário francês, com uma índia tupinambá. Dessa forma ambos ficavam sob os seus cuidados, fazendo com que a índia por extensão se convertesse em escrava desse senhor, ficando a mercê de seus interesses.

Embora, como já mencionado, os portugueses e franceses rivalizassem e guerreassem entre si, e estabelecessem estratégias e táticas um tanto diferenciadas, o objetivo de ambos era o mesmo: extrair riquezas e disseminar a civilização cristã a que estavam originalmente inseridos. Essa diferenciação se estabelecia diante das condições encontradas em cada região e dos objetivos concretos de cada expedição. Embora tradicionalmente se

refira aos franceses como fundadores desta cidade – parte integrante da nascente colônia da França Equinocial<sup>36</sup> – o seu processo de fundação não se completou nessa região, em função da reconquista desta pelos portugueses em 1615.

Essa incompletude deu às expedições francesas um caráter mais extrativista e menos colonial que as dos portugueses, que tanto ou mais que a prata, o ouro e as madeiras nobres, queriam a posse da terra.

A intenção quanto a terra, mais claramente delineada nos portugueses, foi fator importante no que concerne a configuração tática da atuação dos europeus e em relação ao modo de proceder com os habitantes destas terras. O caráter, pelo menos inicialmente, mais centrado no comércio e na extração de matérias primas das expedições francesas, fez com que as suas investidas fossem pautadas primordialmente pela negociação com os silvícolas e, em função disso, se mostrassem menos indispostos que os portugueses quanto à aceitação (não incorporação) de seus hábitos e, embora a propagação da civilização ocidental estivesse em seus objetivos, permitiam aos índios a manutenção de alguns hábitos como o de manter os cabelos compridos e perfurações corporais. Algo que recorrerei mais uma vez a D'Abbeville (2002, p. 89) para demonstrar:

*Não me desagrade, e, pelo contrário, quero que conserveis os cabelos compridos: a respeito de vossos beiços furados, desejo que por vós mesmos seja abandonado este costume tolo; por isto não vos farei mal algum, embora eu aprecie mais aqueles que o desprezarem por amor de minhas reflexões: finalmente, quanto a vossas danças eu as aprovo quando feitas, como as nossas, por distração.*

Os franceses, que, como mencionado, já se aventuravam por estas terras há décadas, conheciam os recursos existentes, assim como a capacidade e a disposição dos indígenas em abastecê-los com esses. Em troca, os franceses forneciam aos índios utensílios bastante cobiçados por esses, como ferramentas de metal, que viriam a substituir as confeccionadas

---

36 Apesar do longo contato dos franceses com o norte brasileiro – com relatos que datam pelo menos de 1524 – a tentativa desses de estabelecer nestas terras uma colônia definitiva, que denominaram de França Equinocial, só veio a se consolidar a partir de 1610, sob autorização de Maria de Médicis, Regente na menoridade de Luís XII e coordenada por Daniel de La Touche, Nicolas de Harley e François de Razilly.



em pedra talhadas, menos eficientes do que as fornecidas pelos franceses no cultivo da terra.

Esses utensílios, de grande utilidade e aceitação pelos tupinambá, tiveram considerável impacto na estrutura material das suas sociedades, redefinindo, assim, a sua vida cotidiana. A maior eficiência das ferramentas fornecidas pelos franceses propiciou maior rapidez no cumprimento das tarefas diárias, permitindo aos tupinambá, maior tempo livre do que dispunham. Essa maior disponibilidade de tempo determinou um relativo rearranjo de funções na aldeia, o que nas palavras de Silva Lima aconteceu “na medida em que não faziam mais suas ferramentas em pedra alguns homens passam a fazer objetos em cerâmica, coisa que antes era uma tarefa eminentemente feminina. Outros vão preferir se dedicar exclusivamente à guerra” (LIMA, 2006, p. 43).

A transformação na vida material tupinambá, que internamente permitiu um relativo realinhamento de funções na aldeia, externamente impulsionou as ações guerreiras nos índios. Embora, como o próprio Silva Lima adverte, não tenha fortes indicativos que, nesse momento da ocupação europeia, essas ferramentas metálicas fossem aproveitadas nessas ações, permanecendo ainda as armas por costume utilizadas nessas contendas entre as aldeias (LIMA, 2006, p. 24-25).

Mais importante: a grande aceitação, por parte dos Tupinambá, das ferramentas e utensílios fornecidos pelos franceses e as consequentes transformações em sua vida material gerou nos silvícolas maranhenses uma gradativa perda de autonomia diante dos europeus. Perda essa cada vez mais acentuada, como algumas passagens acima já permitem perceber e decorrente não apenas em função das trocas comerciais e da crescente dependência das ferramentas fornecidas pelos europeus, mas também em grande parte em função das alianças estabelecidas, tanto contra as aldeias inimigas – intensificadas, como já dito, em razão da mudança na vida material das aldeias, com a chegada de ferramentas confeccionadas em ferro – quanto contra os odiados “peros” portugueses, inimigos, tanto dos franceses, quanto dos tupinambá, em razão da habitual brutalidade com que os portugueses tratavam esses últimos e da escravização a que os obrigavam.

Essas alianças guerreiras – motivadas tanto por interesses recíprocos, quanto por recrutamento forçado, mais comum no caso português – moldaram o processo de ocupação europeia destas terras. Dentro do contexto dessas alianças ou recrutamentos, há uma clara hierarquização entre os europeus e os indígenas, fazendo com que esses últimos, mesmo numericamente superiores, estivessem sob o comando dos Capitães franceses, em razão do treinamento fornecido pelos franceses na arte da guerra e do poder de fogo das armas dos europeus.

Essas alianças, em que os franceses saíam em auxílio dos tupinambá contra as aldeias inimigas – como a dos camarapim, que viviam no rio Pacajá, no Grão-Pará – serviam para reforçar os laços de amizade e cooperação mútua, e assim conseguir maior adesão desses em todas as fases de sua guerra contra os portugueses, recrutando-os tanto para as lutas, quanto para exercer o papel de mão de obra nas construções arquitetadas pelos franceses, como o forte que deu origem ao nome desta cidade. Ao contrário, do que a historiografia tradicional relata, herdeira, sobretudo dos relatos dos documentos portugueses, os índios não se mostravam indolentes desempenhando essas funções, demonstrando tamanho empenho e comprometimento, envolvendo pessoas de todas as idades, que D'Evreux (1875, p. 75-76) registrou com alegre entusiasmo essa participação indígena nas atividades laborais em prol da defesa contra os portugueses:

*Quando o tempo próprio de trabalhar nas fortificações da praça designada á defesa os franceses, fincada a madeira segundo o plano dado para servir de cercadura ao Forte, e de sustentar as terras, mandou-se então avisar por todas as aldeias da ilha e da província de Tapuytaperá, que viessem os Índios uns após os outros conduzir a terra tirada dos fossos para os terraços das cortinas, esporões e plata-formas, depois cobertas por grandes e grossas apparituries; de forma que seria quase inútil o tiro do canhão, e mui difícil a escalada: assim se disse e assim se fez: de todas as aldeias pouco a pouco vinham os selvagens com suas mulheres e filhos, trazendo viveres para o tempo, que calculavam demorar-se no trabalho [...] Apenas chegavam estes selvagens e entregavam-se ao trabalho com incomparável dedicação, mostrando na voz e nos gestos admirável coragem, parecendo antes que iam à um festejo de casamento do que para o serviço, rindo e brincando uns com os outros, correndo dos fossos para os terraços com uma especie de emulação para vêr quem dava mais caminhadas, e conduzia maior número de cestos de terra. Notareis agora, que não há ninguem no mundo mais infatigável do que elles, quando de boa vontade trabalham em qualquer coisa; não cuidam em comer e beber com tanto que tenham a sua frente o seu chefe, e quando encontram dificuldades, por maiores que sejam, riem, cantam e gritam para se animarem reciprocamente.*

Essa disposição para o trabalho se dava muito em função dos tupinambá estimarem a aliança com os franceses, assimilando as suas crenças e técnicas de combate. Enxergando um futuro promissor diante das nações inimigas. Embora estivessem cientes de sua posição subordinada nessa aliança com os franceses, que os impelia cada vez mais a abandonar elementos importantes de sua própria cultura para abraçar a dos franceses, como a aceitação cada vez maior da fé cristã. O êxito crescente desse acultramento e conversão dos gentios entusiasmou D'Abbeville (2002, p. 202-203) a narrar fatos que expressam bem esse processo de desarticulação religiosa que essas aldeias vinham passando ao longo dos anos de ocupação europeia por estas terras:

*[...] e daqui seguia mostrando-lhes a sua tolice de se deixarem enganar pelos pajés, que não passavam de pelotiqueiros e embusteiros. Resultou disto muitos bens, porque muitos abandonaram esses prejuízos, e até as crianças zombavam da astúcia dos pajés, e entre outras citarei apenas o menino João Caju [...] que pegando em ossozinhos e outras coisas iguais, perguntava ao Sr. De Rasily: Buruuichaué, de akan omano? “Senhor, dói-vos a cabeça?” depois, fingindo soprar e esfregar, mostrava-lhe o que tinha na mão, dizendo ser a causa de sua moléstia, fazendo assim rir a companhia, causando admiração aos velhos, e desmoralizando os pajés, daí em diante considerados mentirosos e embusteiros.*

Apesar do êxito francês nesse processo de acultramento, não podemos pensar que isso se deu de forma completamente passiva por parte dos tupinambá. Se por um lado, estimavam a amizade com os franceses – ao passo em que odiavam aos portugueses – sendo receptivos nas alianças guerreiras e negociações, por outro a mudança de perspectivas dos franceses para com estas terras os preocupavam.

Os tupinambá temiam que a mudança de ânimo nos franceses acarretasse em uma repetição do modo de agir próprio das expedições portuguesas. Tinham o conhecimento do que poderia ocorrer caso os franceses se estabelecessem em definitivo nestas terras: escravidão, degredo e morte. Morte matada e morte morrida; ocasionadas por guerras contra um inimigo poderoso, por doenças ou por fome.

Havia nesse pouco mais de século de presença europeia em terras brasileiras, um longo histórico de incursões portuguesas que em linhas gerais se mostraram fatais para as sociedades indígenas. O que o longo enxerto abaixo expressa com robustez:

*Violência e cupidez sem nenhum escrúpulo praticamente acabaram com os índios brasileiros, e escravidão quase sempre, desde os 35 escravos que foram para Portugal em 1511, na nau Bretoa, até os que secularmente perderam a guerra contra os portugueses. Como na trágica fuga dos tupis do norte, em 1540, tentando fugir para o interior: eram 12 mil e apenas uns trezentos chegaram ao Peru. A guerra é longa e sem tréguas, raras as vitórias. Derrotas são muitas, como a dos tupinambás, que entre 1530 e 1612 foram empurrados pelos lusos, saindo do litoral e internando-se até a foz do Madeira, com pouquíssimos sobreviventes. Algumas soluções encontradas são suicidas; os quaranis fazem guerra a algumas tribos, em 1547, especialmente aos carijós, para capturar escravos e vendê-los aos portugueses, escapando assim eles próprios da escravidão [...] A guerra do colonizador é dura e forte: a diferença das armas é muito grande e o número de brancos já começa a ser superior, algumas vezes. Assim, os caetés são praticamente exterminados em 1562; pagavam o crime de terem comido o bispo Sardinha em 1556. Em 1563, vítimas da guerra, morrem de fome pelos sertões baianos cerca de setenta mil caetés. As guerras, o contato com o branco e o contágio provocam epidemias que dizimam os índios até o final do século XVI (CHIAVENATO, 1989, p. 69).*

Dessa forma, as preocupações dos tupinambá a respeito dessas mudanças – que iam de breves contatos de poucos dias a estadias cada vez mais prolongadas, com constante recrutamento dos silvícolas para o trabalho em benefício dos franceses – estavam longe de serem infundadas. Desconfiança que era repelida pelos franceses sob o argumento dos benefícios que os contatos estabelecidos entre eles e os tupinambá trouxeram a esses últimos. As citadas alianças contra os inimigos e as ferramentas fornecidas tinham um impacto sobre os silvícolas que superavam o temor quanto ao futuro dessa aliança. Tão habituados estavam os tupinambá com as ferramentas fornecidas pelos europeus, que construíram toda uma memória que instrumentalizava narrativas de um passado infeliz e de penúria em razão da precariedade e ineficiência de suas ferramentas, parecendo esquecer que essas, a seu modo, lhes foram úteis por centenas de anos! Essa reestruturação material moldou de forma aguda a maneira do índio de enxergar o mundo e o seu próprio passado, como fica claro na passagem a seguir onde Japiaçu, um dos principais e mais respeitados chefes tupinambá, une mitos velhos e novos para explicar a condição desfavorável que as antigas ferramentas de pedra e madeira os tinham colocado:

*Acreditamos ainda que, por maldade dos homens, Deus espalhou o dilúvio por toda a parte para castiga-los, e reservou deste castigo apenas um bom pai e uma boa mãe, de quem descendemos, ficando apenas vós e nós. Depois do dilúvio, Deus enviou seus profetas, que tinham barbas, para instruir-nos na Lei de Deus. Apresentaram, estes profetas, ao pai de quem descendemos duas espadas, uma de pau e outra de ferro, e pediu que escolhesse. Ele achou muito pesada a espada de ferro, e por isso escolheu a de pau, e o pai de quem descendeis tomou a de ferro. Fomos depois disto bem infelizes, porque vendo os profetas que a*

*nossa gente não acreditava neles, subiram para o céu, deixando vestígios de suas pessoas e de seus pés gravados em cruz na rocha próxima a Potiiú<sup>37</sup> [...] Depois de tantas misérias, para se completarem nossas desgraças, esta maldita raça de pêros tomou nossa terra, destruiu esta grande e antiga nação, e reduziu-a a pequeno número, como podes saber atualmente. Agora, porém nada tememos, porque tu chegaste, e com tua boa gente hás de restituir a nossa nação á sua grandeza primitiva (D'ABBEVILLE, 2002, p. 87).*

Essa dupla dependência instituída em relação aos franceses (de cunho tecnológico e de aliança militar) permitiu – também em razão da abordagem menos agressiva dos franceses em comparação a dos portugueses – a manutenção dos contatos entre ambos os povos, garantindo por sua vez aos franceses o recrutamento necessário para enfrentar o inimigo comum português.

No entanto, alguns protestos se faziam ouvir, por motivo das mencionadas mudanças dos franceses em relação aos seus objetivos, deixando claro para parte dos tupinambá que algo ruim estava por vir, como atesta esse enxerto de um discurso atribuído ao índio chamado Mamboré-Uaçau, talvez o mais velho tupinambá de todos – que, dirigindo-se ao comandante francês Sr. Des Vaux, externou o seguinte:

*Vi o estabelecimento dos pêros em Pernambuco e Potiiú, e o seu princípio foi como o vosso agora. No princípio, os pêros só queriam negociar, e não morar aí; dormiam então à vontade com as raparigas, o que nossos companheiros de Pernambuco e Potiiú reputavam grande honra. Depois disseram ser-lhes preciso aí morar, que necessitavam construir fortalezas para guardá-las, edificar cidades para morarem juntos, parecendo assim que só desejavam ser a sua nação. Depois fizeram entender que não podiam ter assim as filhas deles, que Deus somente lhes permitia possuí-las por meio do casamento, e que não podiam casar-se com elas, senão batizadas, e que para isso era necessário um padre. Vieram os padres, plantaram uma cruz, começaram a instruí-los, e depois foram batizados. Depois fizeram ver que tanto eles como os padres precisavam de escravos para servi-los e trabalhar para eles, e que assim eram obrigados a dar-lhes. Não satisfeitos com os escravos aprisionados na guerra, quiseram também seus filhos, e finalmente cativaram toda a nação, e com tal tirania e crueldade a trataram sempre, que a maior parte dos que escaparam viram-se obrigados, como nós, a deixar o país. Assim aconteceu com os franceses. Quando viestes aqui pela primeira vez, foi simplesmente para negociar conosco [...] Nesse tempo não falastes em vir morar aqui, e apenas vos contentáveis de vir aqui uma só vez por ano, e demorar-vos somente quatro ou cinco luas, regressando ao vosso país com os nossos gêneros para em troca trazerdes os de que necessitávamos. Agora para morardes aqui nos aconselhais fazer fortaleza, dizendo ser para defendermos de nossos inimigos, para isso trouxestes-nos buruuichau e padres. É verdade que estamos contentes, porém os pêros fizeram o mesmo. A princípio, como os peros, não quisestes escravos, agora pedis e quereis possuí-los como eles (D'ABBEVILLE, 2002, p. 156-157).*

---

37 Segundo algumas interpretações – como a do expedicionário coronel Francisco Raimundo correa de Faria, - “Potiiú”, pode significar “lugar de descanso”.

A desconfiança por parte dos indígenas pode ter tido consequências maiores que o pronunciamento acima. Os fatos relacionados ao processo de conquista portuguesa frente aos franceses estão carregados de incertezas, não sendo possível uma descrição muito segura de vários episódios dessa disputa territorial. Dentre as razões, posso destacar a insuficiência de relatos documentados que detalhassem mais o teor de determinadas alianças constituídas com algumas aldeias indígenas, anteriormente aliadas aos franceses e mesmo o acentuado tom vanglorioso com que os vencedores registraram os seus feitos.

Dentro do que as fontes consultadas permitem averiguar, venho levantar a hipótese de que a referida mudança de perspectivas quanto ao território maranhense por parte dos franceses gerou em determinadas parcelas dos tupinambá – não apenas em Uçaguaba – a quebra de confiança nas relações estabelecidas, fazendo com que esses passassem a negociar e a colaborar também com as missões militares portuguesas. Talvez por não enxergarem mais diferenças muito profundas entre o modo de agir dos franceses e dos portugueses. Ambos queriam a posse da terra, o que trazia aos indígenas perspectivas sombrias de escravidão e expulsão de suas terras.

A possível quebra de confiança talvez possa ajudar a explicar alguns episódios um tanto nebulosos do processo de conquista portuguesa. Dentre esses episódios, menciono um relacionado a um dos momentos derradeiros dessa disputa territorial, já em 1615, em que os portugueses após se estabelecerem no Quartel de Santiago, na ilha de São Luís, avançaram até Guaxenduba – local onde ocorreu a batalha mais conhecida na disputa entre os franceses e os luso-espanhóis pela posse das terras maranhenses, com cerca de 1500 mortos, dentre os quais o próprio David Migan e De Pezieux, na ocasião o segundo em comando dentre os franceses – cuja provisão de água doce e alimentos era útil em sua missão conquistadora. Como apontado por Silva Lima (2006, p. 55), essa região abrigava duas aldeias aliadas aos franceses: Timbou e Itapari. O que pode indicar uma prévia articulação dos portugueses com os *buruuichaves* dessas aldeias ou a rendição dessas aldeias em razão do temor despertado pelos portugueses (MEIRELES, 2001, p. 53).

Embora a historiografia tradicional seja pouco prolixa quanto à história das nações indígenas e de seu papel nesse processo de luta por este território, salta a vista a sua grande participação – voluntária ou compulsória – nesse conflito. O número de silvícolas nas batalhas chegava a exceder o de europeus em cerca de dez pra um. Se diferenciando entre si pela familiaridade com os armamentos, a destreza e o domínio de técnicas de combate, incorporadas muitas vezes a partir de treinamentos dados pelos europeus.

Dentre os indígenas mais hábeis, destacavam-se os miarienses – aliados dos franceses – que dominavam bem a arte da esgrima, fruto do treinamento recebido, se mostrando importantes aliados na luta contra os portugueses. Esses miarienses, considerados pelos franceses superiores em técnica e bravura diante do inimigo, tiveram alguns de seus feitos relatados, como atesta o trecho a seguir:

*Estes Miarienses são ordinariamente de boa estatura, bem conformados e valentes na guerra: sendo bem guiados não recuam e nem fogem como os outros Tupinambás, explicando-se isto pelo fato de serem criados entre os combates, sempre travados contra portugueses, aos quaes atacaram outrora, tomaram suas bandeiras e nunca mais abandonaram sua primeira habitação, como nos contou Thion, seo principal, quando veio do Forte de São Luiz, se a falta de canhões não obrigasse os franceses, que estavam com elles, a cederem à força e à numerosidade dos portuguezes. Causa gosto ver o zelo e o cuidado com que trazem as espadas, que lhes dão os francezes, sempre a seo lado, sem nunca tiral-as senão quando as deitam, e quando trabalham em suas roças, penduram-nas junto a si em algum ramo de arvore [...] Além de serem corajosos e bons soldados, trabalham muito bem, e antes quero uma hora de tarefas d'elles do que um dia dos tupinambás (D'EVREUX, 1875, p. 96-97).*

Essas alianças guerreiras eram estruturadas tanto por adesões voluntárias – negociadas entre os europeus e os *buruuichaués* das aldeias – quanto por recrutamentos compulsórios, utilizando-se de indígenas submetidos por processo de conquista, embora muitas vezes as fontes não permitam estabelecer uma distinção muito clara entre ambas as formas de recrutamento em cada situação.

A inimizade e o desentendimento entre diversas aldeias ou nações indígenas possibilitou aos europeus uma melhor configuração de seus aliados brasileiros, que se juntavam a partir de afinidades e ao ódio de seus inimigos locais ou estrangeiros.

Entre os aliados dos portugueses estavam os tremembé, os caeté e os potiguar – nações inimigas dos tupinambá submetidas aos portugueses no processo de conquista e expansão – o que indica que no caso português esses recrutamentos se deram de forma predominantemente compulsória.

Os caeté, que habitavam a região do Rio São Francisco à Paraíba, tinham diversas semelhanças com os tupinambá, o que fazia os portugueses os utilizarem, além das funções guerreiras, recorrentemente como “línguas” – tradutores – que serviam para mediar a comunicação entre os português e as aldeias tupinambá. A meu ver isso indica de algum modo, que além do avanço por meio da força das armas, os portugueses também se utilizaram de negociações para arregimentar aliados, obtendo cooperação até mesmo de aliados dos franceses.

Embora pouco enfatizada, por uma historiografia mais empenhada em realçar o heroísmo dos vencedores, a negociação também foi um componente importante nesse processo de conquista destas terras pelos portugueses. Essa negociação, pelo que se pode apreender das fontes disponíveis, se deu em parte junto às aldeias indígenas, mas também entre as cortes ibéricas e francesas que buscaram uma saída negociada para o conflito.

Os relatos dos portugueses – as fontes mais conhecidas sobre a etapa final da conquista – são, como já mencionado, bastante imprecisos sobre alguns episódios, com muitas brechas narrativas, que permitem considerar a negociação como um dos fatores decisivos sobre essa questão. Esse aspecto do conflito está sendo mais bem estudado nas últimas décadas, permitindo uma visão um pouco mais ampla – e mais realista – desse processo, externando ao público maior variedade documental, que vieram a realçar o papel negociador dos Estados envolvidos.

Junto às ofensivas armadas de reconquista e de manutenção da posse do território, os Estados já vinham há muito negociando os termos da rendição francesa<sup>38</sup>. A Corte ibérica, em função de temer ao possível reforço da

---

<sup>38</sup> A determinação formal para a expulsão dos franceses do norte brasileiro data desde 1596, através de duas Cartas Régias emitidas pelo rei Felipe II, da Espanha, lembrando que desde 1580 o Reino de Portugal estava à força incorporado a Espanha, através do processo



defesa francesa por estas terras, tratou de apressar as negociações, cedendo em alguns pontos e garantindo algum ressarcimento aos franceses diante dessa capitulação, como expõe Alírio Cardoso (2013, p. 147):

*Ao contrário do que se pode pensar, o fato que mais chama a atenção nas fontes disponíveis sobre a tomada de São Luís não é a violência desenfreada, ou as grandes batalhas entre portugueses e franceses, mas sim os acordos que tiveram lugar nos meses que durou o conflito. No dia 27 de novembro de 1614, uma trégua foi negociada num amistoso banquete, uma mesa que, segundo relata o cronista Berredo, “merecia bem o nome de polida” [...] Sabe-se também que o capitão português Jerônimo de Albuquerque, e o general francês, Daniel de La Touche, trocaram diversas cartas durante o conflito, decidindo cancelar as hostilidades até que novas ordens chegassem da Europa. Para tanto, os dois comandantes resolveram enviar agentes às respectivas Cortes para saber dos reis de França e Espanha suas “voluntades, tocante a quien debe quedar em estas terras Del Marañon” [...] Para esta viagem, os portugueses foram obrigados a comprar, pelo valor de 200 mil reis, uma das caravelas francesas, anteriormente tomada na Batalha de Guaxenduba, esta última ocorrida na madrugada do dia 19 de novembro de 1614 e considerado o principal conflito armado luso-francês no Maranhão.*

As negociações – que vinham se arrastando há pelo menos três anos, e que incluíam até mesmo a possibilidade de permanência de alguns oficiais franceses no Maranhão para auxiliar administrativamente aos portugueses – tiveram a sua configuração definitiva em dois de novembro de 1615, quando foi assinado o acordo de paz e a entrega definitiva de São Luís aos portugueses, ainda que, como atesta Cardoso (2013, p. 149), restassem alguns termos a serem resolvidos, principalmente no que tange a reparações indenizatórias exigidas pelos franceses.

Para os tupinambá, a expulsão dos franceses e o estabelecimento definitivo do domínio português por estas terras significaria o início de uma nova etapa da sua relação com os europeus, com esta terra e com as suas próprias vidas. Uma etapa que como veremos, acarretaria em grandes dificuldades para os índios maranhenses, mudando o povoamento destas terras e transformando Uçaguaba em função do ritmo de exploração imposto pelos portugueses.

---

conhecido como União-Ibérica, em que esses reinos se fundiram em razão da morte do Cardeal-Rei de Portugal D. Henrique, tio de Felipe II e sem herdeiro direto ao trono.

### 3.2 Conquista, degredo e abandono



Figura 9: Mapa de São Luís do ano de 1629  
 Fonte: portoeditora.pt

A conquista portuguesa marcou o início de uma nova etapa na vida em Uçaguaba/Miganville, trazendo consigo novas necessidades e problemas. O próprio processo de conquista portuguesa demandou por diversos recursos, recrutamentos e deslocamentos, movendo grandes quantidades de indígenas, oriundos em grande maioria de nações inimigas dos tupinambá e que teriam funções para além das atividades guerreiras ou de defesa. Esse contingente desempenharia atividades de roça, carpintaria, construção civil e serviria de

modelo de conduta às etnias encontradas nesta região e recém-conquistadas pelos portugueses.

Eram nações ou restos de nações que, ao contrário dos tupinambá, já se encontravam em um processo de conquista portuguesa relativamente longo, se encontrando pacificadas e cristianizadas pelos ibéricos. Nações submetidas pela força das armas e pela imposição religiosa e que nessa etapa da conquista seriam de grande importância aos colonizadores. A consolidação definitiva do mando português por estas terras não se concluiu inteiramente em 1615, mas se arrastou nos anos seguintes, em que permanecia um forte temor de uma possível retomada ofensiva dos franceses no Maranhão, com suspeitas de uma aliança desses com os holandeses, inimigos dos espanhóis, que também rondavam estes territórios.

Dessa forma os anos seguintes foram marcados pelas negociações entre as cortes de Madrid, Lisboa e Paris e também pelas ações estratégicas luso-brasileiras em defesa de suas terras no norte brasileiro: repovoando as localidades, construindo fortes, fundando cidades – dentre as quais, vale citar Belém em 1616 – e arregimentando os índios para as possíveis lutas vindouras.

Para os tupinambá restaram poucas opções – ainda que na negociada rendição francesa a sua preservação estivesse entre os termos – frente ao domínio português: submeter-se, lutar ou fugir. Segundo Chiavenato (2006, p. 69) o resultado para os tupinambá foi à consumação de sua tragédia: doze mil mortos na Capitania em razão das armas. Muito dos que conseguiram fugir continente adentro são vitimados por uma epidemia de varíola e morrem na selva. Os sobreviventes inserem-se pela mata, seguindo o curso dos rios, isolando-se ou unindo-se a outras aldeias.

Dentro do prosseguimento da conquista, que segue pelo interior do continente, há uma clara inversão da relação dos indígenas quanto à própria terra: de habitantes da terra desde tempos imemoriais, passam a invasores. De nações detentoras de uma cultura milenar a bárbaros, cujas expressões culturais são assimiladas apenas como manifestações da ignorância e do atraso. “Atraso” que, diante da ideologia dos portugueses e de seus

descendentes, deve sucumbir ao peso da civilização. Como pode ser percebido no relato do desbravador dos sertões Francisco de Paula Ribeiro em 1819, ou seja, já há muito enraizada a configuração da posse destas terras pelos colonizadores:

*As povoações gentias, que ainda não domésticas se acham dentro dos territórios da Capitania do Maranhão, e isto há mais de duzentos anos, depois que pelo Tratado Provisional de 4 de março de 1700, apontado por Berredo em seus Anais, passou ela do poder dos franceses ao dos portugueses, são com efeito assaz numerosas, e formam por isso um objeto seu, que não merece pequena atenção, nem pouco reparo sua conservação em um estado bárbaro, tão prejudicial ao aumento geral desta colônia, como inútil àquele progresso social que pretendemos haver dos mesmos índios (FRANKLIN; CARVALHO, 2005, p. 203).*

Dentro dessa perspectiva restava aos índios muitas vezes procurar escape pelas matas, onde se isolavam ou se uniam a outras aldeias. Essas alternativas, juntas ou separadas, representavam a desestruturação de sua cultura e a perda de seus referenciais e de sua memória histórica, bastante conectada a terra que habitavam há gerações. O que pode ser percebido no seguinte relato de Paula Ribeiro:

*Depositam-se geralmente todas as referidas povoações pela latitude do lado oeste da mesma capitania, entre os rios Itapecuru e Tocantins, recolhendo-se ali desde que, acossados pelos primeiros povoadores do Maranhão, deixaram totalmente esta beira-mar, e foram com outras, que depois dos descobridores dos sertões da Bahia, Pernambuco e Piauí lançaram também para o sudoeste e oeste do mesmo Itapecuru e do Parnaíba, a engrossar aqueles que lá se estabeleciam, fazendo desses terrenos uma segura guarida, que presentemente nos esconde o seu maior número de almas, e os nomes particulares de muitas das mesmas povoações, sendo apenas por nós mais conhecidas aquelas que ourelam as nossas fronteiras pelo dito lado oeste e, que entre si, por extrema que defendem, se confinam da forma que diremos nos diferentes períodos deste papel. Tupinambás e outros alguns nomes [...] e também aos de parte de terra firme na mesma beira-mar, já hoje não lembram mais do que por essa tradição, podendo muito bem suceder que um ramo dessas nações forma agora as vilas de Vinhais e Paço do Lumiar, na mesma ilha, São Miguel e Trezidelas, no Itapecuru, e Viana, no Pindaré, tendo evaporado o resto, ou aliás confundido, que é o mais certo, com aquelas dos sertões a que uniu, e das quais talvez adquiriu esses nomes gerais de timbiras e gamelas, únicos dialetos que presentemente se conhecem entre o gentilismo que habita esses limites (FRANKLIN; CARVALHO, 2005, p. 203-204).*

Em razão do domínio português, diversas culturas ameríndias “evaporaram” – para usar o termo de Paula Ribeiro – em razão do poder de fogo lusitano, das doenças, da imposição cultural, do isolamento ou da junção a outras aldeias remanescentes. Essas culturas, expurgadas de suas terras, seguem interior adentro, para encontrar com o tempo outros ciclos exploratórios do colonizador como as rotas de gados, comuns em regiões como Pastos Bons – onde hoje fica a cidade de Imperatriz – ou do ouro,

descendo mais ao centro-sul, sendo que essa última, décadas mais tarde, se espalharia de tal modo que outros ciclos produtivos se veriam ameaçados, tamanha a procura que o ouro despertara.

Esses ciclos exploratórios encontram na cultura indígena entraves para a sua expansão, dando origem a novos conflitos, mortes, degredos e escravidão. Algo que Chiavenato (1989, p. 70) consegue apontar com acuidade:

*Até a metade do século XVII (1650) calcula-se que os bandeirantes já haviam matado trezentos mil índios. É quando começa a “Guerra dos Bárbaros”, no norte: nada mais que o extermínio dos aimorés, em Ilhéus, na Bahia, para a ocupação de suas terras pelo latifúndio e criação de gado. Até os anos de 1700 a Bahia conhecerá vários extermínios de tribos, para se entregar suas terras aos criadores de gado. O ouro é outra desgraça para os índios: os bandeirantes começam a entrar mais fundo nos sertões, ocupando tudo e fazendo escravos todos os que encontram, a partir de 1670 [...] Em 1701, aliás, a descoberta de ouro no rio das Velhas provoca a morte de todas as tribos ali existentes – nunca se soube quantas eram nem quantos índios existiam. A febre do ouro toma conta do Brasil; agora é em Goiás. O mesmo sucede com os paiaguás e os guaicurús, no Mato Grosso, ao longo do rio Paraguai.*

As nações indígenas se viram cercadas territorialmente ao passo que as rotas exploratórias portuguesas foram se configurando, pouco restando dessas nações nas décadas seguintes. “Selvagens” ou “domesticados”, os índios entram num processo de decréscimo populacional e desagregação cultural que pôs fim a muitas nações, com seus modos de vida e suas memórias. Como exposto por Paula Ribeiro:

*Desconhecem facilmente as suas colônias ascendentes e descendentes, não só pelo desenlace que na multidão sem nome costuma desenvolver o dilatado dos tempos, como mesmo porque aos homens que vivem sem histórias, e embrenhados pelos matos, é fácil esquecer a sua origem, sendo pois por isso que a estes a segunda ou terceira geração lhes não lembra mais o parentesco (FRANKLIN; CARVALHO, 2005, p. 205).*

Em Uçaguaba, a desestruturação cultural da sociedade tupinambá avança. A começar pela própria mudança de denominação do logradouro, nos anos iniciais da ocupação luso-brasileira, para Aldeia da Doutrina. Uma mudança aparentemente simples, mas que reflete a imposição cultural/religiosa imposta pelos colonizadores e a quebra dos antigos códigos e vínculos existentes entre os tupinambá, que assim perdem a centralidade em suas próprias vidas.

Essa desestruturação se deu também em parte pelo aldeamento forçado com as outras etnias, recrutadas pelos portugueses na luta contra a ocupação francesa. Índios remanescentes de nações inimigas dos tupinambá como os potiguar, caeté e tremembé, que permaneciam em função do trabalho compulsório e do temor de uma possível rearticulação das expedições colonizadoras dos franceses e holandeses.

Os tupinambá, assim que o domínio colonial lusitano vem a se consolidar nestas terras, passam a ser, oficialmente, tutelados pelos jesuítas, não podendo ser considerados escravos, mas protegidos desses religiosos. Como declara a bula papal emitida por Paulo III, conhecido pela sua educação humanística, em 1537, conforme mostra o trecho a seguir:

*Paulo Papa Terceiro, a todos os fiéis Cristãos, que as presentes letras virem, saúde e bênção Apostólica. A mesma verdade, que nem pode enganar, nem ser enganada, quando [Jesus] mandava os Pregadores de sua Fé a exercitar este ofício, sabemos que disse: **Ide, e ensinai a todas as gentes**. A todas disse, indiferentemente, porque todas são capazes de receber a doutrina de nossa Fé. Vendo isto, e invejando-o o comum inimigo [demônio] da geração humana que sempre se opõe às boas obras, para que pereçam, inventou um modo nunca dantes ouvido, para estorvar que a palavra de Deus não se pregasse às gentes, nem elas se salvassem. Para isto moveu alguns ministros seus, que desejosos de satisfazer a suas cobiças, presumem afirmar a cada passo, que os índios das partes Ocidentais, e os do Meio-dia, e as mais gentes, que nestes nossos tempos têm chegado à nossa notícia, hão de ser tratados, e reduzidos a nosso serviço como animais brutos, a título de que são inábeis para a Fé católica: e socapa de que são capazes de recebê-las, os põem em dura servidão, e os afligem, e oprimem tanto, que ainda a servidão em que têm suas bestas, apenas é tão grande como aquela com que afligem a esta gente. Nós outros pois, que ainda que indignos, temos as vezes de deus na terra, e procuramos com todas as forças achar suas ovelhas, que andam perdidas fora de seu rebanho, para reduzi-las a ele, pois este é nosso ofício; conhecendo que aqueles mesmos índios, como verdadeiros homens, não somente são capazes da Fé em Cristo, senão que acodem a ela, correndo com grandíssima prontidão, segundo nos consta: e querendo prover nestas cousas de remédio convenient, com autoridade Apostólica, pelo teor das presentes determinamos e declaramos que os ditos índios, e as demais gentes hão de ser atraídas, e convidadas à dita Fé de cristo, com a pregação da palavra divina, e com o exemplo de boa vida. E tudo o que em contrário desta determinação se fizer, seja em si de nenhum valor, nem firmeza; não obstante quaisquer cousas em contrário, nem as sobreditas, nem outras, em qualquer maneira. Dada em Roma, ano de 1537 aos 9 de junho, no ano terceiro do nosso Pontificado (VASCONCELOS, 1977, p. 220).*

A condição de “protegidos” dos religiosos, se formalmente os livra da escravidão, concretamente os coloca em estado de servidão perpétua. Servem à Santa Igreja e servem aos seus representantes diretos por estas terras.

Dessa forma, com os jesuítas, na condição de seus tutores, os tupinambá se veem na situação de serem submetidos ao mando dos

representantes da Igreja ou ao mando de particulares, dentro de determinadas regulações que veremos adiante.

Nesse período foi construído o primeiro modelo do que viria a ser um dos pontos centrais na questão entre os residentes da Vila Velha de Vinhais e a construção da Avenida Via Expressa levada a cabo pelo Governo do Estado: a Igreja de São João Batista. Essa igreja, seguramente em seu modelo original, a mais antiga da ilha, teve a sua capela construída em taipa e telha de barro no ano de 1622<sup>39</sup>.

Da construção inicial nada restou, vindo a sofrer desgastes causados pelo tempo e vindo a passar por algumas reformas e reedificações ao longo de sua história. Essa capela seria reedificada em pedra e cal em 1698, substituindo o antigo modelo. Em 1º de agosto de 1757 – data da elevação da então Aldeia da Doutrina à categoria de vila, a Vila do Vinhais<sup>40</sup> – foi criada a freguesia de São João Batista de Vinhais, atendendo a Resolução Régia de 13 de junho de 1757 e tendo como o primeiro pároco o beneficiado Antônio Felipe Ribeiro. Essa configuração da Igreja de São João Batista durou até o início do século XIX, tombando em desabamento, sendo totalmente reconstruída entre os anos de 1829 a 1838 sob as ordens do Bispo do Maranhão, D. Marcos Antonio de Souza.

---

<sup>39</sup> O ano de construção desse modelo é contestado pelos estudiosos residentes no entorno da Vila Velha de Vinhais, que consideram como a verdadeira data da elevação desse primeiro modelo do que viria a ser a Igreja de São João Batista, 20 de outubro de 1612.

<sup>40</sup> Provável referência à vila portuguesa homônima, localizada no distrito de Bragança e uma das mais antigas das terás lusitanas, com existência comprovada desde pelo menos 1253.



**Figura 10: Igreja São João Batista do Vinhais**

**Fonte: [tribunalpopulardojudiciario.wordpress.com](http://tribunalpopulardojudiciario.wordpress.com)**

A igreja viria ainda a passar por uma reforma em 1854, sob as ordens do Bispo D. Manuel Joaquim da Silveira. Em 1875 foi finalmente reconstruída. última reconstrução foi a responsável pelo estabelecimento da configuração arquitetônica atual. Passando mais de um século para que essa igreja viesse a ter a próxima restauração, que ocorreu apenas a partir de 1985. Restauração que, embora celebrada pela Secretaria de Cultura do estado, foi estabelecida através dos recursos e esforços dos próprios moradores do Vinhais Velho, que reivindicaram o seu reestabelecimento como paróquia, atendendo não apenas a si mesma, mas a outros bairros, como o Ipase de Baixo, também afetado pela construção da Avenida Via Expressa.

Esse breve histórico da Igreja de São João Batista de Vinhais parece sintetizar bem a relação desenvolvida entre o Vinhais Velho e os poderes



constituídos: uma relação de perdas e continuidades; de memória e esquecimento; de apropriação e abandono. Assim como aconteceu com a antiga Uçaguaba e a seus primeiros habitantes, as estruturas e os vínculos iniciais dessa igreja estão praticamente perdidos.

Os tupinambá “evaporaram” diante das contingências históricas e da impossibilidade de manutenção de suas vidas diante da ocupação luso-brasileira – sob os mandos da Coroa Portuguesa – na Ilha de São Luís. Perdendo-se pelos matos, são mortos e escravizados em “guerra justa”, pouco restando diante de tais circunstâncias.

Por “guerra justa” se entende a investida dos conquistadores diante da resistência indígena em defesa de suas terras, num combate desigual, em razão do poder de fogo das armas dos colonos. Pela lógica dominadora, se as sociedades indígenas não se deixassem dominar passivamente, lutando contra o invasor, estaria configurada a “guerra justa”, legitimada pelos tortuosos códigos éticos dos colonizadores, permitindo a escravidão dessas sociedades.

Como aponta Chiavenato (1989, p. 72), diversos códigos são elaborados para normatizar a captura dos indígenas e o seu uso em mão de obra a serviço dos colonos. Nunca o livrando de fato do trabalho escravo. Em 20 de março de 1570, o Rei Sebastião proibiu o cativoiro dos índios, menos no caso dos capturados em “guerra justa”, na forma mencionada acima.

Esses códigos, que visavam normatizar as relações desenvolvidas entre os colonos e os índios, pouco serve a esses últimos, que sequer chegam a tomar grande conhecimento sobre eles. São as leis dos conquistadores, feitas em prol deles e de pouca serventia ao indígena que vai “evaporando” com a contínua ocupação de suas terras, que passam a pertencer à coroa portuguesa, que segue concedendo as terras por aforamentos – concessões de terras públicas a particulares, com o fim de povoar de forma mais seletiva determinadas áreas e de impulsionar o uso dessas terras na agricultura – geralmente aos portugueses, a seus agregados e a seus descendentes, obtendo uma maior diversificação de beneficiados com o passar dos anos.

Evidentemente, não podemos pensar que tais condições foram assimiladas pelos indígenas que restavam de forma totalmente passiva. Essa situação adversa gerou grande descontentamento, que desencadeou em revoltas e motins, como o que se originou em 1617, em Tapuytaperá (Terra dos Tapuias), Capitania de Cumã, atual Alcântara, que se espalhou, contando com a participação de diversas etnias, principalmente tupinambá. Rebelião que nesse contexto aparenta mais um epílogo de sua existência pela Ilha do Maranhão que uma reviravolta em sua situação.

Derrotados pelos colonos, a população indígena segue decrescendo e escravizada, sobretudo porque nessa fase da conquista o colono tinha ainda pouca aquisição de escravos africanos a seu dispor; situação que se manteve por mais de cem anos, ainda em função da guerra contra os holandeses – que no contexto da União Ibérica colocou Portugal como inimiga desses – grandes comerciantes de escravos na época e do isolamento com que a Capitania se encontrava em relação ao restante da colônia.

Em seis de julho de 1755 – três anos antes do resto da colônia – os índios do Pará e do Maranhão são reconhecidos formalmente como libertos, fruto das reformas pombalinas, responsáveis também pela criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que daria maior ingresso a mão de obra africana na economia local. Mão de obra que até o período se encontrava ainda bastante escassa. Segundo Santos (1983, p. 14-15), calcula-se que até 1755 teria entrado cerca de três mil escravos africanos no Maranhão, saltando para doze mil até o ano de 1777, culminando com a chegada de mais de quarenta e um mil escravos até o ano de 1820.

Antes dessa fase de maior expansão, predominava no Maranhão a economia de subsistência, que, embora visasse o lucro, tinha uma produção com pouco excedente e voltada quase que exclusivamente para o mercado interno, muito disso em razão do isolamento da Capitania em relação ao restante da Colônia e da chegada de poucas embarcações comerciais ao longo do ano (XIMENDES, 1999, p. 82-83).

Para o índio, esse comércio de escravos africanos pouco significou em termo de mudança, visto que com essa “liberdade” não foi assegurada a

posse das terras que já foram suas. Com pouca serventia como mão de obra, crescentemente substituída pelo trabalho africano e estabelecendo com os colonos um comércio de reduzida importância, o índio se vê cada vez mais em situação de degrado. O que resta então? A miséria como processo contínuo e a “evaporação”, como fica bem delineado no relato de Pereira do Lago (2001, p. 24):

*[...] dos índios (domesticados e civilizados) a população, se não tem diminuído, acha-se estacionada porque, começando desde 1614 a civilização dos índios, ainda que não conste quantos por ano, todavia, por diminuto que fosse o número, a população índia hoje devia ser maior do que é. Além disto, temos, para assim pensar, os fatos seguintes: há duas vilas e seis aldeias de índios domesticados e civilizados [...] cuja população nada tem aumentado, e algumas até já abandonadas [...] A respeito dos índios selvagens nada sabemos de exato, porém ajuizamos ser pouca a sua população porque, além de ser princípio demonstrado que esta nunca pode aumentar em país selvagem, sucede também que, quando eles tem aparecido, são poucas vezes e sempre em pequeno número, que pelo contrário sucederia se a sua população fosse grande, já pela facilidade e proximidade de entrar pelas terras cultivadas, já pelo ódio que eles têm aos brancos e desejo de roubarem as fazendas.*

A escravidão africana em vez de libertar o índio, o confina a miséria ou ao banimento, mudando a configuração étnica da região. Se nos tempos de Uçaguaba ou Miganville prevalecia a etnia tupinambá, nesse contexto setecentista e oitocentista já conta com diferentes etnias e miscigenações: brancos portugueses ou filhos deles, descendentes dos colonizadores com as índias brasileiras, negros, pardos, juntos com os remanescentes indígenas, refletindo o modo de colonizar e povoar português.

A Aldeia da Doutrina, dentro dessa nova fase – que conta com uma relativa expansão comercial da província – passa por um período a se chamar *São João dos Porções*, sendo elevada a partir de 1º de agosto de 1757 à categoria de vila e vindo a se chamar *Vila de Vinhais*, não sem que antes, em 18 de junho do mesmo ano, tenha sido criada a *Freguesia de São João Batista de Vinhais*, através da Resolução Régia, tendo como primeiro pároco o beneficiado Antônio Felipe Ribeiro.

Nesse momento, segundo Pereira do Lago (2001, p. 36), a Vila de Vinhais conta com Câmara e juiz ordinário do cível, crimes e órfãos; criada também em 1º de agosto de 1757 e contando com 300 almas e três fogos (habitações). Os limites oficiais dessa vila – que, por motivo de algumas

contestações, foram demarcados em três de novembro de 1760 – foram definidos da seguinte forma, conforme atesta César Marques (1970, p. 633):

*[...] o distrito dessa vila terá princípio no pôrto do Angelim sobre a foz do rio – Anil -, quer fica pertencente ao distrito desta cidade, e dele partirá em rumo direito para o nascente às terras alagadiças da fazenda que foi de Agostinho da Paz e que hoje é do Rvdo. Cônego Manuel da Graça, fincado pertencendo ao distrito desta mesma vila a estrada pública, que do dito porto do Angelim vai para a fazenda da Anindia e outras, como também a fazenda do defunto José de Araújo, partindo e confrontando da parte do sul com terras do distrito desta cidade e continuando este rumo da parte do nascente da mesma fazenda do dito Cônego Manuel da Graça para a parte do norte, correrá em direitura à costa do mar, e por ela descera à capela de São Marcos de onde continuando da parte do poente pela costa desta baía até a fortaleza da barra desta cidade continuará pelo rio, que divide a cidade das terras sobreditas da costa do mar até finalmente chegar ao dito porto do Angelim, onde fica fechando o rumo do dito distrito, em que se compreendem a dita vila e terras que possuem os seus moradores desde o tempo em que foi constituída doutrina dos padres de Santo Antônio desta cidade como também a Capela de São Marcos, a olaria, que foi dos padres da Companhia e vários sítios de fazendas e moradores, como são a do sobredito Cônego Manuel da Graça, de Domingos Fernandes e últimamente todos os que dentro dos referidos rumos e distrito se compreenderem sendo este suficiente para essa dita vila, sem prejudicar o da cidade.*

Com a criação da Câmara dos Vinhais, as relações passam a contar com maior registro, o que nos permite – com a consulta do Livro de Acordãos dessa Câmara – a conhecer melhor as decisões tomadas coletivamente pelos seus membros sobre as questões referentes à vida pública da Vila do Vinhais como posturas, salubridades e litígios. Os mencionados aforamentos – tanto urbanos, quanto rurais – estão amplamente documentados e evidencia os meandros que essas concessões possuíam, que de forma geral seguiam nos termos abaixo:

*Termo de aforamento*

*Aos onze dias do mes de Agosto de mil oitocentos e treze nesta villa devinhais apareço [sic] presente a senhora donna Anna Joaquina da Encarnação e me entregou hum seu Requerimento despachado pella Camara da mesma em vereação do dia, mes e anno asima [sic] declarado pello qual se lhe aforou por sima [sic] do rumo do realengo que comprara de Antonio Furtado, e dos mais rialengos ao Nascente athe a Estrada ou Caminho velho que vai para o porto do Angelim ficando obrigada a pagar o foro de custume por cada hum anno e para constar fiz este termo de mandado pello despacho da Camara em que assignou comigo a dita foreira. Eu José Ignacio Pereira Escrivão Interino que escrevi.*

*Anna Joaquina da Encarnação*

*(LIVRO DE ACORDÃOS DA CÂMARA DOS VINHAIS (1758-1812), 11.08.1813, fl. 137 apud Almeida, 2012, p. 4).*

Houve, junto com essa configuração do poder formal e dos trâmites burocráticos, o crescimento da negociação dos agentes públicos e privados

sobre essas concessões, prevalecendo muitas vezes o tom malicioso e patrimonialista nessas negociações, gerando em algumas autoridades a intenção de estabelecer um maior rigor normativo nesses aforamentos, como atesta esse ofício encaminhado pelo Senhor General do Estado do Maranhão, Jozé Thomas de Menezes, em 1810:

*Registro de hum officio do Doutor ouvidor da Comarca Interino e queacompanhou a copia de huma ordem do Illustrissimo e Excelentissimo Senhor General deste Estado o Senhor Jozé Thomas de Menezes, comtudo [sic] abaixo declarado. Officio Remeto incluzo a copia do officio que me dirigio o Illustrissimo e Excelentissimo cheffe deste Estado com datta de dezesseis do corrente para vossa merce dar sua inteira observancia do que me conviera com apossível brevidade possível brevidade [sic] certidão autenticada = Deos guarde a vossa Merce. Vinte de outubro de mil oitocentos e dez = o Juizde fora, Interino ouvidor. Bernardo Jozé da Gama Senhor Juiz ordinario da Villa de Vinhais Copia Os emrredos, as trapassas e todos os delictos que [...] pella Maior parte promovem a dissenção das famílias as tranquilhas do foro e aspenalidades do governo procedem menos da ignorância do que damalicia de muitos tabelioins [sic] e contrahentes de varias partes que o selebrão por Escripura sem as declarasoins necessárias a propriedade e adoção quando os proprietários e donatários gozão tais adquiricioins [sic]sem exigirem os titulos primordiais que autorizão aos vendedores, e doantes os Reiteirados Requerimentos que no são dirigidos e acompanhados de Escripura os que se fazem sobre estes contratos sem a solemnidade dos mencionados titulos são outros tantos abonados desta minha [...]Dos povos cuja furtuna ou desgracia não deve estar digo está sogeita as caprichozas alternativas que sofrem a proporção que socedem os governos ou as Magistraturas. Faça Vossa Merce circular ordem pelos juizes a todos os tabelioins das villas e julgados desta comarca para que nunca mais celebrem escriptura dos referidos contratos sem terem presentes os sobreditos títulos no cazo porem de obrarem o contrario os juizes ficaram responçaveis conviência e omição com que se houver empornado vindo para isso emprazados ante o corregedor pósedendo em todo o cazo contra o tabelião que para não ignorar este dever desde adatta em que for ppublicada na respectiva Camara esta determinação o fará tão bem registrar nos cartórios de seus officios ou ainda nos livros de nottas sendo pocivel = Deos guarde a vossa Merce. Palácio de São Luis do Maranhão em dezesseis de outubro de mil oitocentos e dez. Dom Jozé Thomas de Menezes, Senhor Juiz de fora Interino ouvidor desta Comarca = Há quanto se contem e declara em o ditto officio que aqui bem o submette fiz copiar do próprio original a que me reporto na verdade sem couza que duvida faça digo sem couza que faça duvida não o fazendo algum digo que tenha ao próprio original me reporto. Maranhão 19 de outubro de 1810. Eu, Francisco Joaquim Cardozo escrivão ajudante que o escrevi e eu Jozé Pereira [...] Escrivão que sobrescrevi e assignei.(LIVRO DE ACORDÃOS DA CÂMARA DOS VINHAIS (1758-1812), 19.10.1810, fl. 161 verso e fl.162 apud ALMEIDA, 2012, p 5-6.).*

Essa configuração do Vinhais como vila se manteve até o ano de 1835, período que acontece a mudança, cujos reflexos ainda hoje se fazem perceptíveis: a incorporação formal da Vila do Vinhais ao município de São Luís. Junto a essa incorporação – e a consequente perda de independência em relação a São Luís – ocorre também um processo de periferização desse logradouro, que gradativamente vai perdendo a sua importância como referência dentro desse estado. Se o movimento de ocupação colonial desta

região começou pela Vila de Vinhais, antiga Uçaguaba (para os tupinambá) e Miganville (para os franceses), agora, no contexto imperial brasileiro, esse espaço tradicional é relegado a uma posição periférica em São Luís, que conta nessa etapa com outros pontos estratégicos para se desenvolver, seja em aspectos religiosos – São Luís foi elevada à sede de Bispado em 1677 – políticos ou comerciais..

A região onde hoje fica o bairro da Praia Grande passa a ocupar posição mais destacada em razão do avanço das práticas comerciais no final dos anos de setecentos e início dos anos de oitocentos. Inicialmente, esse logradouro era uma área de lamaçal, tendo em 1805, na gestão do governador D. Antônio Saldanha de Gama (1804-1806), a construção de uma praça e de um cais – onde se poderiam escorar as embarcações e comercializar os produtos – cumprindo uma determinação emitida pela Corte de Lisboa em 1780.

Essa praça, cercada de barracas de paus, veio a se consolidar como a principal região comercial do período. Novamente, as concessões – via aforamentos – se fizeram presentes, sendo construídas nessa região diversos casarões e a Casa de Tulhas, que inaugurou em 20 de julho de 1820 e passou posteriormente a ser referência em comércio e armazenamento de produtos.

Essa região ganha à centralidade da vida pública e comercial de São Luís, concentrando em si tanto instâncias comerciais – como as mencionadas – como políticas, sendo localizada próximo ao palácio do governo e contando com outras repartições administrativas como a Câmara Municipal.

Com isso, a Vila de Vinhais segue numa situação inversa a de outrora, se transformando de região central em região periférica. Posição que se reflete no número de habitantes desta localidade. Como conta no recenseamento feito em 1873 – arquivado na arquiocese de São João Batista da Capital, localizada na Rua de São João, no centro desta cidade – a população da então Província do Maranhão era de 361.291 (trezentos e sessenta e um mil e duzentos e noventa e um) habitantes, dos quais 9.307 (nove mil trezentos e sete) correspondiam à freguesia de São João Batista da Capital, e 960 (novecentos e sessenta) correspondem à Freguesia de Vinhais.

Então passado mais de cem anos de fundação da vila, é constatado não o seu crescimento, mas a sua diminuição, contrastando até mesmo em comparação com a estimativa populacional feita em 1821 por Pereira do Lago (2001, p. 88-89), que apontava para uma população de 1.417 almas.

Se em razão da incerteza quanto aos métodos de recenseamento podemos duvidar da diminuição populacional da região, podemos pelo menos notar o seu estancamento, não acompanhando o crescimento da população na Província e no município e se alterando em suas estruturas socioeconômicas de forma mais lenta que em outros logradouros, como a mencionada Praia Grande, contribuindo para a pouca alteração em sua densidade demográfica.

E seguindo nesses desdobramentos e contingências históricas o Vinhais Velho segue até hoje: um pedaço imenso em nossa história, mas não o mesmo que foi detalhado aqui. Nem paraíso perdido, nem o ponto de partida para a nova sociedade, como expôs Irllys Alencar F. Barreira (apud ALMEIDA, 2012, p. 14). É apenas um pedaço da gente que resiste e luta pela sua autopreservação diante do avanço do desenvolvimento; que parece repetir os passos que os colonos deram há 400 anos e se articula contra o modo de vida de culturas tradicionais, levantando agora a bandeira não de um Império estruturado no além-mar, mas da especulação financeiro-imobiliária e de interesses corporativistas. Estaremos presenciando agora uma nova reconfiguração do que aconteceu em Uçaguaba?

#### 4. A RESISTÊNCIA DA COMUNIDADE DO VINHAIS VELHO DIANTE DA AVENIDA VIA EXPRESSA: A LUTA CONTRA O ESQUECIMENTO E UM DESENVOLVIMENTO INSUSTENTÁVEL



**Figura 11: Moradores e militantes sociais em protesto diante à centenária Igreja de São João Batista**

**Fonte: [rosenganasarney.blogspot.com](http://rosenganasarney.blogspot.com)**

A Vila Velha de Vinhais ocupa, sem dúvida, um lugar especial dentro da comunidade maranhense. É uma localidade composta por extensas áreas verdes, ricos manguezais e generosos mananciais de água que na atualidade conta com cerca de três mil moradores – em sua esmagadora maioria de origem humilde – que em muitos casos tem as suas moradias fixadas na região há várias gerações, sendo herdeiros não apenas das residências constituídas, mas da história e tradição construídas ao longo dos últimos quatro séculos. Muitos dos moradores da vila na ocasião descendem das antigas ocupações pré-coloniais e coloniais, de índios tupinambá como no caso de Seu Olegário, descende do índio tupinambá Manoel Ribeiro, cujo nome consta em livro de Acórdãos da Câmara da Vila de Vinhais do século XVIII.

Os moradores da Vila Velha de Vinhais são pessoas que vivem em profunda comunhão com o lugar, participando ativamente de suas tradições e se mantendo próximas da prodigiosa natureza que a compõe. Muitos de seus moradores extraem dos recursos naturais da região o sustento de suas famílias



ou o complemento de sua renda através da pesca no igarapé, da extração de caranguejos nos ricos manguezais da região e da coleta de frutas como juçaras e mangas, que se espalham por amplas áreas abertas ou em seus quintais.

Os moradores do Vinhais Velho compreendem que vivem em um lugar privilegiado sob diversas formas – ambiental, histórica e cultural – e desejam, como quaisquer moradores de qualquer lugar, que sejam efetivadas melhorias pela região, contando para isso com as possíveis mediações do poder público, esperando que esse poder atue sempre respeitando a importância histórica da comunidade para o Maranhão e em proveito de sua preservação como localidade tradicional.

A comunidade da Vila Velha de Vinhais abriga dentro de seus limites construções oriundas em suas configurações originais dos séculos XVII e XVIII como a Igreja de São João Batista, o Cemitério do Vinhais e o Porto do Vinhais, constituídas ainda no período de ocupação francesa e portuguesa na região.

Dessa forma, foi com desconfiança e desagrado que os moradores da vila receberam a notícia da construção de uma das pontes da Avenida Via expressa pela região. A ponte, com extensão estimada em cerca de 305,00m, atravessaria a comunidade ao meio, cortando parte da reserva ambiental do Parque Santa Eulália – importante manancial de água para a cidade de São Luís – passando também pelo terreno de várias residências e alguns pontos comerciais existentes na vila

A Avenida Via Expressa, que conforme as palavras de Max Barros foi elaborada para ser um presente ofertado em celebração à história de cidade de São Luís, desenvolveu-se em contradição a uma parte importante da memória desta mesma cidade ao pôr em risco o patrimônio material e imaterial reunido na Vila Velha de Vinhais.

Que tipo de memória então o Governo do Estado, na ocasião sob a direção da governadora Roseana Sarney Murad, intencionava preservar e celebrar nos festejos pelos 400 anos de São Luís? Aquela que está vinculada à

história comunicada pela historiografia tradicional, que aponta as expedições francesas por estas terras como o nascedouro da comunidade ludovicense?

Embora a versão oficial do processo de fundação de São Luís – que o atribui aos franceses, que em 08 de setembro de 1612 teriam fundado as bases da cidade, como parte da Colônia França Equinocial – seja atualmente bastante contestada pelos estudiosos – com destaque à historiadora Maria de Lourdes Lauande Lacroix (2002) – ainda é a versão aceita pelo poder público, como o nascimento da cidade. Essa versão oficial pode ser sintetizada em Mário M. Meireles (2001, p. 42):

*Escolhido para sede da colônia um altaneiro promontório, na confluência dos dois maiores rios da ilha, defronte de Jeviré (N. R: entre as atuais Pontas da Areia e de São Francisco), aí rezaram os capuchinhos, a 12 de agosto, a primeira missa do Maranhão. Puseram-se então, franceses e indígenas, já confraternizados, a trabalhar na construção de um forte e na ereção das residências, estas todas de folhas de pandoba, mas algumas de dois pavimentos, enquanto os frades iam, mil passos adiante, ao pé de uma nascente, fazer construir sua capela e sua residência, a que chamaram de Convento de São Francisco. A 8 de setembro de 1612, foi por fim, solenemente, fundada a colônia.*

Essa versão ao longo das últimas décadas tem sofrido muitas contestações por parte dos estudiosos da história maranhense, que têm problematizado bastante sobre os acontecimentos a que tradicionalmente creditam a fundação da cidade de São Luís. Para exemplificar as discordâncias quanto à versão oficial sobre os acontecimentos que constituiriam a origem desta cidade, recorrerei a Lourdes Lacroix (2002, p. 23, 24):

*Ao acompanhar a ação de La Ravardière e seus comandados, minuciosamente descrita por Claude d'Abbeville e Yves d'Evreux, verificamos a ausência de iniciativas para a formação de uma cidade no local de chegada dos súditos dos Bourbon. A majestosa procissão dos nobres e outros componentes da expedição, com seus fardões e estandartes por ocasião da segunda Missa celebrada em Upaon-Açu, pareceu-nos tão somente uma exibição de força e do poder dos recém-chegados, solenidade significativa de posse das terras oficialmente consideradas portuguesas, naquele momento sob o domínio da Coroa francesa. Vimos a Missa como símbolo da propagação do Cristianismo e início da catequese daqueles infieis tupinambás. Nada mais que isso. Nenhuma demonstração concreta de que aquele promontório teria sido escolhido para a sede da futura colônia.*

Independente das contradições a versão oficial – que já são devidamente apontadas em alguns trabalhos de fôlego elaborados ao longo dos últimos anos – salta aos olhos a forma dos gestores do Estado em enxergar a nossa história e a si mesmos: como um ato glorioso da civilização europeia – sobretudo francesa no caso ludovicense – que “descobriram” essa

região habitada por “selvagens” e nos presentearam com o refinamento da civilização ocidental e da fé cristã.

A São Luís a que esses gestores celebram, construindo obras do porte da Avenida Via Expressa, pouco diz respeito à história e cultura milenares das diversas etnias indígenas que habitaram estas terras. Pouco ou nada celebram os Tupinambá, os Tremembé, os Potiguar e muito menos os Gê. Esses povos, na visão tradicional dos gestores públicos, são personagens menores, meros figurantes, cuja presença serve, sobretudo, para realçar a grandeza dos feitos dos colonizadores europeus, que contaram em verso e prosa como – sob as bênçãos do bom Deus e da Virgem Maria – venceram e domesticaram uma paisagem selvagem, habitada por seres “ignorantes” e “bárbaros”, capazes dos atos mais bárbaros e detentores de uma cultura primitiva. Essa é a visão que ainda perdura – com finalidades muito semelhantes às de outrora – sendo muitas vezes adaptada para designar as camadas mais baixas da sociedade e as pessoas de origem mais humilde, conforme podemos ver em Chiavenato (1989, p. 06):

*Uma das características básicas da historiografia oficial é negar ao povo qualquer participação profunda nas mudanças da sociedade. A partir daí se exerce um controle ideológico tendo por base o seguinte: são os “grandes homens”, os “heróis” e os “santos” que lutam pelas massas, pois elas são incapazes de entender a grande política. O culto ao herói, ao grande homem, é utilíssimo ao poder. Através do mito criado, aprendemos a respeitar a autoridade e a não questionar o que é “de lei”. O culto aos grandes homens do passado, feito muitas vezes contra a verdade histórica, projeta-se nos anões políticos do presente, menosprezando a capacidade política do povo de cuidar do seu próprio destino, é muito simples entender, mas bastante complexo desarmar toda essa mitificação. Séculos de dominação ideológica, que nunca mostram o outro lado da história, levam-nos a acreditar nas “verdades estabelecidas”.*

E é em posse dessas “verdades estabelecidas” que os gestores do Estado e os detentores do capital privado constroem uma percepção da realidade que retira do trabalhador comum a noção de si mesmo como um gerador de riquezas e como um agente para a transformação do mundo a sua volta. Dentro de uma constituição de poder extremamente verticalizada como a existente em países como o Brasil, onde se destaca o Maranhão, a difusão ideológica se manifesta destacada do trabalhador, que nessa articulação é posto sempre em dependência de agentes externos a ele mesmo quando se trata de atingir as grandes transformações no conjunto social a que faz parte. Assim, as camadas inferiores da sociedade são expulsas das versões

tradicionais sobre os acontecimentos considerados mais relevantes em nossa história enquanto povo, conforme podemos ver em Tragtenberg (1979, p. 79):

*A ideologia dominante, em sua aparência pluralista, na realidade, é monocromática; ela vincula as maneiras de sentir, pensar e agir das classes dominantes. É produzida, através da divisão intelectual do trabalho, pelos 'intelectuais' e reproduzida para o consumo popular através da 'inculcação' por meio dos mais variados aparelhos ideológicos estatais ou privados; jornais de empresa, manuais escolares ou ideologias administrativas. A função da ideologia administrativa é legitimar a dominação heterônoma sobre a mão-de-obra, que se realiza por mediação do quadro administrativo elaborando os movimentos do capital, seja 'pessoal' ou 'anônimo' na grande corporação.*

Assim, os moradores da Vila Velha de Vinhais, como integrantes das camadas socialmente menos abonadas do Maranhão, sofrem com os desdobramentos dessa constituição de poder e articulação ideológica, ocupando no conjunto histórico de São Luís, a parte menos celebrada pelos governantes e pelas camadas sociais destacadas, a despeito de sua longa historicidade.

Dentro disso, a construção da Avenida Via Expressa em parte do terreno da Vila Velha de Vinhais constituiu potencial ameaça para essa comunidade, por sobrepor pela visão tradicional e interesses dos governantes e dos detentores do capital privado o patrimônio material e imaterial existente na vila. Nos moldes pretendidos pelo Governo do Estado e por seus aliados, o projeto de construção da Via Expressa ameaçou a permanência de alguns dos moradores mais antigos da comunidade em suas casas e pôs em risco um vasto acervo histórico-arqueológico que vai muito além da Igreja São João Batista, do Porto do Vinhais e do Cemitério do Vinhais Velho, abrigando nos subterrâneos da região e do seu entorno um grande volume de material fóssil e de vestígios de ocupação humana oriundos de tempos pré-coloniais e coloniais.

Dessa forma, este capítulo trata das minúcias do conflito existente em proveito da Avenida Via expressa e da repercussão desse conflito para além da sociedade maranhense.

#### 4.1 Exige respeito e pede socorro: a luta pela moradia e pelo direito à memória do Vinhais velho



Figura 12: Moradores da Vila Velha de Vinhais Velho em protesto contra a intervenção da Avenida Via expressa sobre a sua comunidade

Fonte: [blog.jornalpequeno.com.br](http://blog.jornalpequeno.com.br)

Para a Avenida Via Expressa ser estabelecida na forma e conteúdo definidos pelo Governo do Estado, através da Secretaria de Estado de Infraestrutura, fez-se necessária uma enorme quantidade de recursos – financeiros, territoriais, ambientais e humanos – e que está causando um forte impacto na cidade de São Luís.

Os efeitos dessa construção são sentidos de forma mais aguda em algumas localidades da cidade – que são diretamente atravessadas por essa avenida – como o bairro do Ipase de Baixo e o Recanto do Vinhais, onde se situa o Vinhais Velho, o bairro mais antigo da cidade.

Em função da construção dessa avenida teve que se realizar uma série de desapropriações nessas localidades, com um número estimado entre 35 a 50 pontos residenciais e comerciais, sendo sete dessas residências localizadas na Vila Velha de Vinhais – onde está estabelecido o foco desta pesquisa – que teriam que ser demolidas para dar passagem a uma das pontes da avenida.

Algumas dessas famílias atingidas – como a do seu Olegário (morador mais antigo do Vinhais Velho), dona Vitorinha, dona Babá Ribeiro e seus filhos, netos e bisnetos, num total de quase sessenta pessoas – estavam nessa região havia gerações, sendo descendentes diretos dos escravos introduzidos pelos europeus na região e dos índios tupinambá, os habitantes da terra na ocasião das investidas europeias. Para explicar melhor a profundidade desse vínculo, me valerei do artigo “Em resposta a Max Barros”, de autoria da Profa. Dra. do Departamento de História da UFMA, moradora do Recanto dos Vinhais e atuante em defesa da Vila Velha de Vinhais, Antônia da Silva Mota ([tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/30/03/2012](http://tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/30/03/2012), acessado em 15/08/2013):

*[...]. Os anciãos, que estão na faixa dos 80 anos, nasceram e sempre viveram na comunidade; assim como seus ancestrais, que foram enterrados no cemitério da comunidade. Dona Babá Ribeiro foi durante 60 anos a guardiã do templo religioso fundado na época da vinda dos franceses, em 1612. Perguntamos se este é o pagamento que esta senhora deve receber por uma vida de dedicação à fé cristã, que os moradores de Vinhais Velho herdaram da época dos padres jesuítas, quando estes estabeleceram o primeiro aldeamento missionário em terras maranhenses? Manuscritos do século XVIII mostram que a família Ribeiro descende das populações nativas da ilha de Upaon Açu.*

Essas famílias constituem um pequeno, mas precioso elo com os antigos tempos pré-coloniais e coloniais. São os descendentes mais próximos de uma parte importante de nossa história, que se encontra ameaçada pela construção da Avenida Via Expressa. Essa avenida, que deveria se estabelecer como um presente a cidade de São Luís, contraditoriamente, veio a constituir uma séria ameaça à memória histórica da cidade e a alguns de seus moradores mais antigos.

Esse “presente” – que pouco contribui para a resolução do complicado problema da mobilidade urbana em São Luís – atenta diretamente contra a permanência dessas famílias na região do Vinhais Velho, atentando,

em consequência disso, também contra a história e as tradições do lugar, nascedouro do que hoje se conhece por comunidade ludovicense. Para retratar melhor a dimensão dessa ameaça e desse risco de perda, recorrerei mais uma vez ao relato emitido pela Profa. Dra. Antônia da Silva Mota ([tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/30/03/2012](http://tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/30/03/2012), acessado em 15/08/2013):

*A Igreja, o Cemitério, o Porto são a exterioridade material de um patrimônio de valor incalculável: a memória desta cidade, suas tradições, a forma de viver baseada na família, nos laços comunitários. Ameaça-se desta forma os saberes repassados através dos ritos religiosos, das novenas, dos festejos trazidos pelos colonizadores portugueses e que os mais velhos desta comunidade mantiveram intactos! A boa acolhida aos que chegam, o zelo com as crianças, o respeito aos mais velhos, o contato harmonioso com a natureza, tudo isto são valores que a Comunidade de Vinhais Velho vê com tristeza agora serem ameaçados pelo capital, que vai trazer a realidade do trânsito intenso, da especulação imobiliária, devastando o seu entorno até há bem pouco tempo preservado. A Comunidade de Vinhais Velho vai ser dividida e os mais antigos moradores vão ser apartados de seu convívio, rompendo laços formados há muito tempo, laços que possibilitaram que esta joia dentro da cidade de São Luís se conservasse preservada até hoje.*

Essa possibilidade de despejo e o risco que sofriam as memórias e as tradições dessa vila – que conta com logradouros importantes para a história da cidade de São Luís, como o Cemitério do Vinhais Velho, o Porto do Vinhais e a Igreja de São João Batista – motivaram seus moradores a se organizar e utilizar os meios possíveis para tentar barrar essas ameaças instituídas pelos poderes públicos e privados sobre a sua comunidade. Dessa forma, entraram com uma ação judicial em que questionavam os impactos negativos causados pela avenida na região e os valores para indenização oferecidos pelo Governo do Estado do Maranhão, que variavam entre R\$ 25 mil e R\$ 35 mil para cada casa, em conformidade com a avaliação dos terrenos feita pelos engenheiros da Caixa Econômica Federal.

Dessa maneira, estava instituída formalmente a ação dos moradores do Vinhais Velho contra o governo estadual, motivada pelo despejo e pela ameaça de desaparecimento de importante patrimônio histórico, arqueológico, cultural e ambiental pertencente a toda comunidade maranhense. É, sem dúvida, uma contenda, cujos componentes possuem forças desiguais: de uma parte, um grupo político poderosíssimo, que detinha o mando político nesse estado há quase cinquenta anos. De outra, uma comunidade tradicional,

espoliada por agentes externos a ela há mais de quatro séculos. Nesse conflito, o Governo do Estado e o capital privado não hesitaram em utilizar os seus recursos para fazer valer os seus interesses. Adotando, principalmente nos primeiros meses dessa divergência com os moradores do Vinhais Velho, um tom bastante intimidador, manifestado nesses primeiros momentos na entrega das notificações de despejo e ao, segundo os moradores, não abrir possibilidades para o diálogo entre as partes. Conforme pode ser conferido nesse trecho do artigo “Ações de resistência movimentarão o Vinhais Velho”, de Leopoldo Vaz ([tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/27/01/2012](http://tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/27/01/2012), acessado em 10/06/2013):

*Mais de 30 pessoas, entre moradores, lideranças religiosas, políticas e do movimento social participaram de reunião na noite da última quarta-feira (25), na Granja do Japonês (Rua Grande, nº. 90), que definiu os próximos passos do movimento de resistência do Vinhais Velho diante da iminência dos anunciados despejos com a construção da Via Expressa. Os moradores foram ouvidos e relataram a forma com que têm recebido as notificações. “Há alguns dias um oficial de justiça chegou em minha casa às seis da manhã. Ele já foi perguntando se eu já tinha desocupado o imóvel, que eu tinha um prazo de cinco dias. Pedi para ver a identificação dele, para saber se, de fato, era um oficial de justiça. Ofereceram 33 mil reais de indenização. O que eu vou fazer com esse dinheiro? Tenho três filhos, disse que não vou sair”, relatou, emocionada, Odinéia Ribeiro, de 44 anos. Morador mais antigo do bairro, Olegário Batista Ribeiro disse ter recebido a visita e dado entrevistas a dois jornais, em sua casa. Com bom humor, apesar da tristeza cravada no rosto, disse que estava “ficando famoso”. O senhor de 77 anos certamente preferia continuar anônimo a estampar as páginas de matutinos na condição de iminente despejado. João José da Silva, o Jota Jota, emendou o desabafo: “Eu gostaria que algum representante do governo estivesse aqui, para ver os semblantes do povo, seu sofrimento. Eles não têm coragem de participar de uma reunião importante como essa. Isso não importa para o governo”. As falas dos moradores são unânimes no desejo de permanecer no local em que nasceram e se criaram. Carregadas de emoção e, por vezes, lágrimas, nelas ouvem-se repetidamente afirmações como a de que dinheiro nenhum lhes paga as remoções e a pergunta “para onde a gente vai?”.*

A postura intimidadora do governo estadual, diante dos moradores da Vila Velha de Vinhais, reflete o seu próprio modo de encarar a sociedade maranhense, que transita entre a ignorância sobre o desenvolvimento histórico do estado e o valor de nossas tradições e o escárnio, típico de participantes de uma estrutura política pautada no mandonismo e no desrespeito para com o patrimônio público. Para exemplificar melhor essa postura dos agentes político-administrativos de nosso estado, recorrerei a outro artigo de Leopoldo Vaz, intitulado “Aula pública resgatou importância histórica do Vinhais Velho”, em que relata uma das reuniões dos moradores do Vinhais Velho, ocorrida nessa fase dos desacordos com o Governo estadual



(tribunalpopularjuciciario.wordpress.com/01/02/2012, acessado em 10/06/2013):

*[...] Carlos Magno, que mora no Vinhais Velho há 25 anos, relatou o nível de intransigência do governo do estado para com a população da localidade. Já tivemos encontros com o secretário [de infraestrutura] Max Barros e com o vice-governador Washington Oliveira. Eles só nos perguntaram quanto queremos. Não abrimos mão de nossa permanência e dos estudos sérios que devem ser feitos ali”, afirmou. Morador mais antigo do Vinhais Velho, seu Olegário Batista Ribeiro revela o tom de deboche usado pelas autoridades. “O Max Barros esteve em minha casa e pediu para olhar o quintal. Viu o poço, as árvores e disse que eu morava no Paraíso. Aí eu perguntei: e você quer destruir esse paraíso?”[...] Uma das proprietárias da Granja do Japonês, palco de vários atos de resistência pela permanência das famílias no Vinhais Velho, dona Maria José, uma das iminentes despejadas pela obra, pediu o engajamento [...] na luta da comunidade: “Temos sido ameaçados, nunca somos chamados para negociar. Peço a ajuda de todos os que vieram aqui para vencermos essa batalha”, conclamou.*

Diante da gravidade da situação, o apelo à Justiça feito pelos moradores serviu – ao menos momentaneamente – para contrabalançar o peso do poder do governo estadual e dos investidores privados diante da questão, fazendo com que os moradores da Vila Velha de Vinhais conseguissem auferir algumas vitórias frente ao governo estadual. Conforme podemos ver no artigo “Resistência no Vinhais Velho põe em xeque a Via Expressa”, de autoria de Oswaldo Viviani e Jully Camilo (jornalpequeno.com.br/19/03/2012, acessado em 15/08/2013):

*[...] Além de não concordarem em deixar o lugar onde viveram a vida toda, e viram filhos e, em alguns casos, netos, crescerem, os moradores do Vinhais Velho recorreram à Justiça por não concordarem com as indenizações oferecidas pelo governo estadual para que deixem suas casas. Os valores vão de R\$ 25 mil a R\$ 35 mil, em média. Dois despejos já foram sustados, neste ano, pelo Tribunal de Justiça do Maranhão – de Ademir Batista Ribeiro de Assunção, 61 (sobrinho de Olegário Ribeiro) e Odinéia Burgos Ribeiro Diniz, 41 (filha de Olegário).*

Os valores estipulados para as indenizações provocaram fortes discordâncias entre as partes diretamente afetadas por essa construção e o Governo do Estado do Maranhão. Para além das sete residências afetadas, existiam nessa região um restaurante – Restaurante da Binoca – e uma granja – Granja do Japonês – que tiveram construídas em seus terrenos a cabeceira de uma ponte e parte da rodovia. Também foi afetada pela construção uma parte de um terreno – segundo Leopoldo Vaz (25/03/2015), ocupado por meio de uma invasão – cuja construção havia sido feita em taipa.

Esses diferentes terrenos constituíam em seu conjunto um mesmo problema para a construção dessa avenida, mas com perspectivas de satisfações distintas umas das outras. Enquanto que o restaurante estava à venda havia pelo menos dois anos antes que as notificações sobre as desapropriações determinadas pelo governo estadual começassem a ser entregues – pouco comprometendo o seu funcionamento – a granja sofreu fortemente o impacto dessa obra, ficando paralisadas as suas atividades produtivas e comerciais por um período de dois anos, afetando diretamente cerca de 15 trabalhadores que nela exerciam as suas funções e dela extraíam os seus sustentos e de suas famílias.

A disparidade, quanto aos impactos causados pela Avenida Via Expressa sobre os diferentes moradores e estabelecimentos da região do Vinhais Velho, provocou avaliações do preço das indenizações bastante diferenciadas entre si. A respeito do restaurante – por já estar à venda muito antes do começo das atividades de construção da Via Expressa – foi estabelecida uma via de negociação individual e direta entre o governo estadual e os seus proprietários, que foram atendidos conforme o definido nessa negociação direta.

Já a Granja do Japonês, se encontrava, na ocasião, em uma situação mais delicada diante do despejo. Por estar com as suas atividades suspensas em razão dessa avenida, os proprietários da granja cobravam o valor de R\$ 3,5 milhões para o custo da indenização, ao passo que o governo estadual, pautando-se na avaliação feita pela Caixa Econômica Federal, oferecia cerca de R\$ 400 mil pela propriedade.

A divergência entre os valores oferecidos pelo Governo do Estado e os requisitados pelos que teriam os seus terrenos desapropriados, motivou os moradores a procurar intervenção do CREA/MA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Estado do Maranhão – para que as avaliações dos terrenos fossem refeitas e para que tivessem dados diferentes dos apresentados pela Caixa Econômica Federal.

Ao fazer essa avaliação, o CREA/MA chegou a valores bem diferentes dos exibidos pelo governo. A Granja do Japonês teve o seu valor

estipulado por esse Conselho em cerca R\$ 2 milhões. As residências, nessa nova avaliação, foram avaliadas cada uma em cerca de R\$ 200 mil. O que, se por um lado representa um avanço para os moradores no âmbito da compensação financeira – considerando que essas casas não carregam quaisquer aspectos da arquitetura colonial – por outro, continua onerando a comunidade maranhense financeiramente e pondo em risco um incomensurável valor de ordem material e imaterial.

Evidentemente o valor das residências como construções não pode ser medido por seu valor histórico – isso seria banalizar o que pode ser considerado ou não uma locação histórica – mas a derrubada dessas casas e o apartamento das pessoas dessa vila constitui uma agressão contra a configuração humana do Vinhais Velho como a comunidade tradicional que é. As casas, como mencionado, pouco agregam em termos de arquitetura histórica à cidade de São Luís. O seu valor consiste em sua função de ajudar a preservar a comunidade, tal como ela se instituiu ao longo dos anos, ajudando a conservar os vínculos dos moradores com a sua própria historicidade, enquanto descendentes de tupinambá, negros e europeus.

Não obstante, como veremos melhor adiante, esses terrenos, que seriam posteriormente atravessados pela Via Expressa, revelaram em seus subterrâneos um valiosíssimo acervo de cunho arqueológico, cujos estudos remontam a tempos imemoriais de ocupação tupinambá, potiguar, tremembé e das posteriores ocupações provenientes da Europa e de escravos africanos. Que indenização compensaria essa perda?

Ainda no âmbito das indenizações, convêm mencionar que para outra parcela dos proprietários afetados pela obra da Via Expressa, a indenização conseguida do Governo do Estado foi extremamente vantajosa, levantando suspeitas quanto aos meios e critérios utilizados para a sua concessão. Para demonstrar melhor essa situação, farei uso de depoimento emitido por Leopoldo Vaz (entrevista concedida em 25/03/2015):

*Aqui [...] foi indenizado um senhor que é cabo eleitoral de Washington (N. R.: Luiz, vice-governador do estado na ocasião) é uma invasão feita de taipa, pagaram R\$ 150 mil. Ele deslocou dez metros e construiu um prédio de dois andares [...] com esse dinheiro. Tá lá, não saiu do lugar [...] ele só cedeu dez metros.*

Mais uma vez, a falta de transparência constituída nas mediações do governo deixa margem para interpretações que põem em xeque a credibilidade e o senso ético de seus agentes e levantando suspeitas sobre os seus critérios para beneficiar ou prejudicar os que se encontram sob a sua autoridade. No caso relatado por Leopoldo Vaz, há alguns indicativos de quebra de isonomia por parte do governo estadual, que possivelmente teria adotado linhas de negociações diferentes de acordo com a proximidade estabelecida com os afetados pela construção dessa avenida. Em relação aos que não contam com essa proximidade com o governo, parece haver uma forma de comunicação muito desigual, com entendimentos distintos a respeito de uma mesma situação.

Para as famílias originalmente atingidas pelo trajeto da Avenida Via Expressa, se tratava do direito à moradia e da preservação dos vínculos estabelecidos com a região da Vila Velha de Vinhais por várias gerações. Para o Governo do Estado, se tratava de uma remoção estratégica para a construção dessa avenida, justificada por um suposto atendimento ao interesse público e amparada pela legalidade. Esse amparo na lei, no qual o governo estadual buscava legitimar as suas ações, se baseava, sobretudo, nos incisos XXIII e XXIV do Artigo 5º da Constituição Federal do Brasil. Esses incisos tratam especificamente da função social da propriedade individual e do direito de expropriação dessa propriedade por parte do Poder Público. Conforme podemos ver abaixo (BRASIL, 2008):

*XXIII – a propriedade atenderá a sua função social.*

*XXIV – a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta constituição.*

No entanto, essa mesma Constituição Federal, que nesses incisos de seu Artigo 5º conferiu ao governo estadual a possibilidade de interpretar e legitimar as suas ações – tomando por base a suposta consagração de algum interesse coletivo – estabelece em seus artigos 20º – inciso X – e 216º – incisos I, IV e V, § 1º e 4º – a obrigação do Estado em reconhecer e assegurar a preservação do patrimônio material e imaterial da Nação brasileira. Como pode ser constatado abaixo (BRASIL, 1988):

**Art. 20º.** *São bens da união:*

**X** – *as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos;*

**Art. 216º.** *Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tornados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:*

**I** – *as formas de expressão;*

**IV** – *as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;*

**V** – *os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico;*

**§ 1º** – *O poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.*

**§ 4º** – *Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei.*

Assim, diante do desalinhamento entre as propostas do governo estadual e as reivindicações dos moradores – que podem remontar debates extensos sobre conceitos polissêmicos como modernidade, modernização e tradição – a lei consagrada na Constituição Federal estabelece diretrizes bem específicas a serem aplicadas nesse embate ocasionado pela Avenida Via Expressa. A função social da propriedade definida pelo Art. 5º, em que se pautou o governo estadual na ocasião, se encontra, na configuração do caso, limitada pelo exposto nos artigos 20º e 216º, que tratam de valores histórico-culturais relevantes para a sociedade brasileira.

A já complicada questão da desapropriação – que em qualquer circunstância pode ocasionar efeitos traumáticos nos desalojados – ganha contornos mais profundos no caso dos moradores da Vila Velha de Vinhais pelos motivos da tradição herdada de uma história construída em mais de quatro séculos de existência do logradouro, pela condição social dessas famílias e pela avançada idade de alguns moradores, como no caso de seu Olegário, que já contava na ocasião dessa contenda com 77 anos de idade e dona Babá Ribeiro, que já contava com 85 anos.

No entanto, apesar da gravidade da situação e do previsto em lei, o Governo do Estado não voltou atrás na construção da Via Expressa e não se dispôs a rever o trajeto dessa avenida – como sugerido pelos moradores – como forma de evitar as possíveis agressões dela sobre essa comunidade. Essa decisão aconteceu, conforme divulgavam nos meios de comunicação aliados ao governo, em razão do governo estadual acreditar representar interesses coletivos a serem satisfeitos com essa avenida, de achar estar no direito de consagração de sua função de ser um agente da modernização deste estado, de ser um propulsor do desenvolvimento urbano e por representar parte do setor empresarial, especialmente dos ramos da construção civil e do comércio.

Muitos dos dissabores resultantes dessa construção sobre a comunidade do Vinhais Velho poderiam ser evitados adotando-se medidas relativamente simples. Conforme sugerido pelos moradores, foi apresentada uma proposta à SINFRA de alteração no projeto da Via Expressa, fazendo com que a ponte prevista para atravessar o bairro ao meio fosse deslocada para o final da vila, atingindo apenas dois terrenos e uma família.

No entanto, essa proposta não foi aceita pelo Governo do Estado, que, demonstrando a costumeira insensibilidade dos poderosos diante das necessidades dos humildes, seguiu intransigente com os seus intentos. Mas, se por um lado, o Governo do Estado possuía na ocasião os poderes formais e os recursos financeiros para fazer valer os seus interesses, por outro, como aponta com grande lucidez Antônia da Silva Mota, esse governo parece desconhecer *a força e a resistência das pessoas simples, dos oprimidos e dos injustiçados* (tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/ 30/03/2012, acessado em 15/08/2013).

E que poder essa resistência dos oprimidos pelo Estado e pelo capital privado tem de contagiar as pessoas e de angariar a solidariedade vindas das mais diversas procedências! Para além da ação individual dos moradores afetados diretamente pela construção da Avenida Via Expressa, foram estabelecidas várias comissões e associações em defesa do Vinhais

Velho. Comissões que contavam com a participação de pessoas oriundas das mais diversas localidades e segmentos sociais.

Como mencionado por Leopoldo Vaz no artigo “A justiça e a Via Expressa” ([tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/15/08/2012](http://tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/15/08/2012), acessado em 25/08/2013) foram formadas várias comissões em defesa da Vila Velha de Vinhais. Além da Associação dos Moradores do Vinhais Velho, da Associação dos Moradores do recanto do Vinhais e da Comissão dos 400 anos da Igreja de São João Batista do Vinhais Velho – liderada por Francinalda Lima, Verônica Florcely Ramalho e Luíz Roberto M. de Araújo – mediadoras nas negociações, posteriores a esse momento inicial das desavenças entre o Governo do Estado e os moradores do Vinhais Velho<sup>41</sup>, foram formadas a Comissão dos Amigos do Vinhais Velho – liderada por Carlos Jacintho – o Comitê de Defesa do Vinhais Velho – liderada pelo então Deputado Federal Domingos Dutra, Ricarte Almeida Santos (secretário executivo da Cáritas Brasileira Regional Maranhão<sup>42</sup>) e José João Amorim da Silva, o “JJ” – e a Comissão Permanente de Luta pela Moradia Digna e Preservação dos Valores Históricos e Culturais do Vinhais Velho – que dentre as lideranças conta com o mesmo José João Amorim da Silva – que vieram a desempenhar funções importantes em defesa dessa comunidade tradicional frente ao governo estadual.

Paralelo à formação das comissões, diversas entidades saíram em defesa da Vila Velha de Vinhais, por compreenderem os riscos para o patrimônio material e imaterial maranhense envolvidos na construção da Avenida Via Expressa. Dentre essas entidades que se solidarizaram com os moradores da Vila Velha de Vinhais, podemos destacar a Comissão de Direitos Humanos e Minorias (CDHM) da Câmara Federal – então presidida pelo Deputado Federal Domingos Dutra – a Comissão de Direitos Humanos (CDH/MA) da Assembleia Legislativa do Maranhão – então presidida pelo Deputado Estadual Bira do Pindaré – a Cáritas Brasileira Regional Maranhão –

---

<sup>41</sup> Como veremos adiante, essa posterior abertura para a negociação por parte do governo foi resultado da tenacidade da luta dos moradores da vila e da repercussão do caso, para além da sociedade maranhense. Conforme pode ser conferido no artigo “Resistência no Vinhais Velho põe em xeque a Via Expressa”, de autoria de Oswaldo Viviani e July Camilo ([jornalpequeno.com.br/19/03/2012](http://jornalpequeno.com.br/19/03/2012), acessado em 15/08/2013).

<sup>42</sup> Organismo da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB).

representada pelo Secretário Executivo Ricarte Almeida Santos – a Arquidiocese de São Luís – sob as bênçãos de D. Belisário – a Comissão de Direitos Humanos da Arquidiocese – sob a liderança de Cecília Amin – e o Movimento Ocupa São Luís.

Uma das primeiras e mais importantes ações das comissões – com o suporte de todos os movimentos e entidades mencionados – foi entrar com um pedido coletivo, direcionado ao IPHAN/MA – sob a Superintendência de Kátia Bogéa – solicitando a chancela da Vila Velha de Vinhais como paisagem cultural brasileira. Como pode ser atestado pelo documento com a requisição e o abaixo-assinado (ver anexo nº 1) parcialmente reproduzido abaixo:

***Nós, o Povo, residentes na VILA VELHA DE VINHAIS, também conhecida como VINHAIS VELHO, e das demais COMUNIDADES existentes no seu entorno, com base na PORTARIA no. 127/IPHAN, de 30 de abril de 2009 [...] VIMOS REQUERER que seja INSTAURADO PROCESSO ADMINISTRATIVO VISANDO a CHANCELA DE PAISAGEM CULTURAL BRASILEIRA à referida VILA VELHA DE VINHAIS [...] Vimos, ainda, solicitar de Vossa Excelência sejam designados técnicos do IPHAN para, junto à nossa população da Vila Velha de Vinhais e demais comunidades de seu entorno, preparar a documentação necessária para o referido tombamento. Como é de seu conhecimento, a Vila do Vinhais Velho, como é conhecida hoje, se constitui núcleo residencial de índios e brancos desde tempos imemoriais, e precisa preservar sua memória. Assim como é de seu conhecimento que a população do entorno da Igreja de São João Batista, com a proficiente orientação de Vossa Excelência e seus técnicos, vêm mantendo a memória desta comunidade e de seu Patrimônio Histórico vivo, inclusive com a recuperação física da referida Igreja de São João Batista, Pedem, em nome das Comunidades do entorno da Igreja de São João Batista do Vinhais Velho, neste ano de comemoração dos 400 anos. [...] A História, e nosso Patrimônio, não poderão subsistir sem a interferência institucional do IPHAN e sua, em particular.***

A solicitação de inclusão da Vila Velha de Vinhais na Chancela de Paisagem Cultural Brasileira encontra farta justificativa no conjunto material e imaterial de que dispõe a vila. O cemitério – herança do tempo colonial – o Porto de Vinhais – cuja origem também está vinculada ao período colonial, sendo construído pelos colonos portugueses no ano de 1690 – os resíduos arqueológicos e a Igreja de São João Batista – cujo modelo original remete ao século XVII – compõem um acervo histórico riquíssimo sobre o estado. Conjunto histórico que, factualmente, raras vezes contou com a proteção do Poder Público – seja estadual ou municipal – para a sua conservação, se mantendo ao longo dos anos de sua existência, quase que exclusivamente através dos esforços e da devoção dos moradores do Vinhais Velho e do seu entorno.



Há, entretanto, alguma polêmica quanto à datação da construção do modelo original da Igreja de São João Batista. Em relatório produzido sob a solicitação da SINFRA – em razão dos desdobramentos do litígio com os moradores do Vinhais Velho – o historiador Adroaldo José Silva Almeida (2012, p. 9-17) – devidamente amparado nas informações compartilhadas através da equipe formada pela Superintendente do IPHAN no Maranhão, Kátia Santos Bogéa e pelas pesquisadoras Emanuela Ribeiro e Stela Brito (2008) – confere o crédito pela construção dessa igreja às missões jesuíticas de catequese – desenvolvidas a partir da região onde hoje se encontra a Vila Velha de Vinhais – que, segundo essas fontes, levantaram o modelo original em taipa, utilizando, para isso, o trabalho compulsório indígena.

Esse modelo, ainda seguindo o relatório produzido por Adroaldo Almeida, data do ano de 1622, quando há muito os franceses estavam expulsos destas terras. Dessa forma, o modelo primordial dessa igreja seria não de origem capuchinha e francesa, mas jesuíta e portuguesa.

Essa versão encontra resistência por parte dos estudiosos residentes na Vila Velha de Vinhais e do seu entorno, que apresentam componentes que, se não são absolutamente definitivos quanto à questão do início desse templo religioso, possuem indicativos que merecem ser devidamente considerados pelos pesquisadores.

A data considerada por esses moradores – dentre os quais, o bastante citado Leopoldo Vaz – e aceita por instituições de grande relevância, como a Arquidiocese de São Luís, como a do nascedouro da Igreja de São João Batista é 20 de outubro de 1612. Nessa data, teria ocorrido uma missa, conduzida pelos religiosos capuchinhos, em um local que corresponderia ao lugar em que hoje está erguida essa igreja. Esse local, que era onde funcionava uma espécie de conselho indígena – onde aconteciam as reuniões na Aldeia de Uçaguaba, nos tempos pré-coloniais – em que se deliberava sobre os assuntos do cotidiano da aldeia. Esse local seria o utilizado para a realização da missa do dia 20 de outubro de 1612, vindo, segundo essa versão, a ser utilizado pelos jesuítas, posteriormente à expulsão dos franceses da Ilha de São Luís, em suas atividades de catequese, sendo a base para o

estabelecimento da Aldeia da Doutrina em 1622, fundamental para o desenvolvimento de suas atividades missionárias nestas terras.

Apontadas essas diferenças, quanto à origem da Igreja de São João Batista, ressalto que, de todo modo os elos primordiais, constituídos a partir da primeira metade do século XVII, estão perdidos, visto que o modelo original em taipa foi reedificado em 1698 em pedra e cal – substituindo o anterior – sofrendo ao longo dos tempos com reformas, desabamentos e reconstruções, vindo a obter as configurações atuais apenas no ano de 1875. Passando a sofrer no século seguinte com longos períodos de abandono pelo poder público, a despeito de sua importância para a vida cultural e religiosa desta cidade.

Esse abandono, no entanto, não retira da Igreja de São João Batista a sua importância histórica. Ainda que a sua feição constituída no século XVII esteja perdida para sempre. Esse é um detalhe que se apequena diante de sua história, constituída para além do Vinhais e amealhando, ao longo dos anos, diferentes extratos sociais e personagens importantes para a construção de nossa identidade enquanto povo.

Essa foi a igreja que, ainda no século XVIII – período que precedeu o desabamento da Igreja de São João Batista, que veio a ocorrer no início do século XIX – contou com a marcante passagem, pela então Aldeia da Doutrina, de Gabriel Malagrida, padre jesuíta italiano, pregador e professor de filosofia e teologia no Colégio de São Luis – entre 1729 e 1735 – posteriormente preso e condenado à morte por garrote e fogueira em Portugal, por motivo de suposta heresia e questionamento da autoridade real. Esse episódio ficou conhecido como **o processo das Távoras**, acontecimento entrelaçado com o processo de expulsão dos jesuítas das terras lusitanas e de todas as suas colônias (MEIRELES, 1964).

Foi também a igreja de Catarina Rosa Ferreira de Jesus, a Catarina Mina, outra figura lendária nas crônicas maranhenses, uma ex-escrava, que não apenas comprou a sua liberdade, como acumulou fortuna com o comércio de seu corpo. Ao adoecer irremediavelmente em 1886 e não possuindo

herdeiros naturais, Catarina Mina deixou os seus bens em testamento para os seus próprios escravos, devidamente alforriados na ocasião, e exigindo aos seus herdeiros que dessem continuidade ao festejo em homenagem a São Pedro na Vila de Vinhais (BARBOSA, 2002).

Catarina Mina provavelmente sentia a mesma devoção que os moradores da atual Vila Velha de Vinhais têm por essa igreja. Os moradores da vila ao mostrar a sua devoção piedosa conseguem, ao seu modo, restituir os vínculos entre o passado e o presente, sentindo, assim como Catarina Mina, a necessidade de preservar e dar continuidade as suas atividades religiosas.

É essa igreja secular que se encontrava na ocasião da discussão do projeto da Via Expressa sob séria ameaça. Tendo, para confirmar isso, a previsão, no projeto original coordenado pela SINFRA, de construção de uma das pontes da avenida – a mesma que atravessaria ao meio a Vila Velha de Vinhais – cerca de vinte metros diante de sua porta de entrada, o que comprometeria as suas estruturas, que são provenientes do quarto final do século XIX. Dessa forma, haveria a possibilidade de trânsito diário de milhares de automóveis a poucos metros de sua entrada, o que possivelmente condenaria esse monumento histórico a ruir em sua estrutura centenária.

Como forma de preservar e recuperar a igreja foi elaborado e encaminhado à Arquidiocese de São Luís um projeto de evangelização da comunidade da Vila Velha de Vinhais e de seu entorno (ver anexo 2). Esse projeto tinha o objetivo de fazer com que a Igreja de São João Batista de Vinhais voltasse a ser instituída sede de paróquia, algo que tinha sido desde o longínquo ano de 1757, deixando de ser em 1997, momento em que a sede da paróquia foi transferida para a Igreja do Bairro Cohafuma.

Assim, essas questões – referentes às necessidades de defesa e conservação do patrimônio cultural do Vinhais Velho – vieram a se juntar à luta dos moradores da vila em defesa de suas residências, não tardando à receber as primeiras respostas dos poderes legalmente instituídos às suas reivindicações.

No dia 06 de março de 2012, a 2ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Maranhão, por unanimidade, anulou o despejo determinado pelo juiz da 3ª Vara da Fazenda Pública contra a senhora Edineia Ribeiro Diniz. A repercussão dessa decisão na comunidade pode ser conferida abaixo ([tribunalpopularjuciciario.wordpress.com/06/03/2012](http://tribunalpopularjuciciario.wordpress.com/06/03/2012), acessado em 07/11/2013):

*Os moradores da Vila de Vinhais Velho conquistaram hoje (6) na Justiça, mais uma vitória: por unanimidade a 2ª. Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Maranhão anulou o despejo contra a senhora Edineia Ribeiro Diniz, determinado pela 3ª, Vara da Fazenda Pública. Dona Edineia é sobrinha de dona Ubaldina, a dona Babá, de 85 anos, e filha de “seu” Olegário, morador mais antigo da comunidade – ele completa 78 anos hoje (6). “Em meio a 78 anos de idade, este é o melhor aniversário de minha vida. Com esta decisão do Tribunal continuo perto de meus filhos, amigos e preservando meus ancestrais”, afirmou ele [...] “Eu espero que com essa decisão a governadora Roseana Sarney acolha a proposta feita pela comunidade, por diversas entidades e parlamentares, mudando a ponte para o final da Vila, pois assim garante tanto a construção da Via Expressa e ao mesmo tempo preserva o patrimônio arqueológico e histórico daquele território secular”, frisou o deputado federal Domingos Dutra [...] que vem acompanhando a luta dos moradores do Vinhais Velho. A ação na justiça foi patrocinada pela advogada Núbia Dutra. “São momentos de justiça como este que vale a pena ser advogada. Fico muito feliz de estar contribuindo para a preservação da história da Vila de Vinhais Velho”, afirmou.*

Nesse momento, a questão já tinha ultrapassado, em muito, os limites territoriais maranhenses, ganhando repercussão tanto nacional quanto internacional tendo a Comissão de Direitos Humanos da Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização dos Estados Americanos (OEA) recebido denúncias sobre as agressões instituídas pelo Governo do Estado do Maranhão contra a Vila Velha de Vinhais e a ameaça representada pela construção da Avenida Via Expressa para esse importante acervo histórico, arqueológico, cultural e ambiental pertencente à sociedade maranhense ([jornalpequeno.com.br/19/03/2012](http://jornalpequeno.com.br/19/03/2012), acessado em 15/08/2013).

Esses desacordos em razão da Via Expressa vieram a repercutir também nas instâncias de âmbito federal, sendo entregues ao Conselho Nacional de Justiça (CNJ) requerimentos solicitando diligência na Vila Velha de Vinhais. Esses requerimentos tiveram na ocasião a mediação da Comissão de Direitos Humanos, então presidida por Domingos Dutra, que reafirmou junto a CNJ a necessidade da realização dessa diligência.

Também reforçaram os documentos entregues à CNJ os então deputados federais Waldir Maranhão (PP/MA), Simplício Araújo (PPS) e Weverton Rocha (PDT); os deputados estaduais Bira do Pindaré (PT), Neto Evangelista (PSDB), Marcelo Tavares (PSB), Eliziane Gama (PPS) e Rubens Júnior (PC do B); a professora e historiadora da UFMA Antônia da Silva Mota e o professor e Vice-Presidente do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão, Leopoldo Vaz; os advogados Núbia Dutra e Fred Marx também contribuíram para a elaboração da petição enviada ao CNJ<sup>43</sup>.

Ainda nas instâncias federais, foi aprovada por unanimidade pela Comissão de Direitos Humanos da Câmara Federal, em 14 de março de 2012, uma Audiência Pública sobre a Vila Velha de Vinhais. Para essa audiência foram acertados debates sobre os problemas de ordem ambiental, histórica, arqueológica, cultural, jurídica, religiosa e social, resultante da construção da Avenida Via Expressa e das ameaças de despejo de algumas famílias residentes nessa vila.

Para a realização da Audiência Pública foram convidados na ocasião o então Ministro do Turismo, Gastão Vieira Lima; o Superintendente do Patrimônio da União no Estado do Maranhão, Jorge Luís; o Superintendente do IBAMA no Estado do Maranhão, Pedro Leão da Cunha Soares; a Superintendente do IPHAN/MA, Kátia Santos Bogéa; o Procurador Federal da República no Estado do Maranhão, Alexandre Silva Soares; o Promotor Público do Ministério Público do Maranhão, Fernando Barreto; o Defensor Público da União no Estado do Maranhão, Yuri Costa; o Vice-Presidente do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão, Leopoldo Vaz; e o representante da comunidade da Vila de Vinhais Velho, Carlos Magno Jacinto Penha<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> Fonte: Salis Chagas, da Assessoria de Imprensa do Deputado Federal Domingos Dutra, 17/02/2012.

<sup>44</sup> Fonte: Salis Chagas, da Assessoria de Imprensa do Deputado Federal Domingos Dutra, 15/03/2012.



**Figura 13: Abraço simbólico de moradores e militantes sociais em frente à histórica Igreja de São João Batista da Vila Velha de Vinhais**

**Fonte: [tribunalpopularjudiciario.wordpress.com](http://tribunalpopularjudiciario.wordpress.com)**

Para além das mediações junto às representações públicas e com os espíritos renovados em razão dos promissores desdobramentos de sua resistência, os moradores da Vila Velha de Vinhais organizaram para o dia 16 de março de 2012 um ato para acontecer dentro da própria comunidade. Com a participação de cerca de 400 pessoas, ocorreu um “abraço” simbólico a Vila Velha de Vinhais em frente à Igreja de São João Batista – símbolo dessa luta pela preservação da comunidade – contra a passagem da Avenida Via Expressa nos moldes apresentados em seu projeto de construção (ver Figura 13).

O ato teve início solenemente às 8 horas com a execução dos Hinos Nacional e de Louvação a São Luís – com letra de autoria do poeta maranhense Bandeira Tribuzzi – pela Banda Marcial da Polícia Militar do Maranhão, prosseguindo com um café da manhã coletivo, um ato ecumênico,

atividades culturais e pronunciamentos. Sempre chamando a atenção do restante da sociedade maranhense sobre as agressões contra o Vinhais Velho, representadas pela construção da Via Expressa e evidenciando o valor da comunidade em termos históricos e culturais, destacando a Igreja de São João Batista e a sua importância para o Vinhais Velho e o seu entorno, que estão constantemente congregados em suas missas, festejos e campanhas altruístas.

O ato – que estava entrelaçado ao lançamento estadual da Campanha Popular pelo Direito Humano à Educação Pública, Gratuita e de Qualidade – contou com representantes de mais de 200 municípios do Maranhão e com representantes de diversas entidades dentre as quais: a Comissão de Direitos Humanos e Minorias (CDHM) da Câmara Federal, a Comissão de Direitos Humanos da Assembleia Legislativa do Maranhão, Rede de Educação Cidadã do Maranhão (RECID), Comissão de Direitos Humanos da Ordem dos Advogados do Brasil-Seção Maranhão (OAB/MA), Sociedade Maranhense de Direitos Humanos (SMDH), Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão (IGHM), Central Sindical e Popular-Coordenação Nacional de Lutas (CSP-CONLUTAS), Associação dos Profissionais em Educação do Estado do Maranhão (ASPEMA), Associação de Professores da Universidade Federal do Maranhão (APRUMA), Fórum de Defesa e Cidadania, além de diversos sindicatos de trabalhadores.

No momento do ato, as atividades de construção da Avenida Via Expressa estavam suspensas nos trechos correspondentes ao Vinhais Velho e ao seu entorno. Essa suspensão das atividades atendia a determinação do IPHAN/MA, em razão das constantes descobertas acidentais de resquícios arqueológicos nos meses de escavações das obras da Via Expressa na região. Nessa intervenção do IPHAN/MA, foi deliberada também a coleta e a prospecção desses objetos, visando futuro depósito desses em um museu a ser construído na comunidade do Vinhais Velho.

Os objetos encontrados consistiam em diversos artefatos: machadinhos, pontas de lanças, vasos com cerâmicas em variados estilos, etc.

Nessa região se encontra um riquíssimo sítio arqueológico, com pelo menos três sambaquis, cuja datação pode se estender em até 9000 anos, ou seja, muito anterior mesmo à ocupação tupinambá e Tremembé (ver Figura 14).



**Figura 14: Artefato encontrado nas escavações no Vinhais Velho**  
Fonte: [blogsoestado.com](http://blogsoestado.com)

Cumprindo essa determinação, houve a suspensão das atividades de construção no Vinhais Velho da ponte vinculada a Via Expressa por um prazo de 60 dias. Período estipulado em acordo com a SINFRA para a realização do trabalho de coleta e prospecção dos resquícios arqueológicos existentes no Vinhais Velho ([oimparcial.com.br/13/04/2012](http://oimparcial.com.br/13/04/2012), acessado em 12/10/2013).

Apesar da paralisação temporária, os representantes do governo estadual não demonstraram inicialmente grande apreensão. Em entrevista ao *Jornal Pequeno* (25/03/2015, acessado em 15/08/2013) o então Secretário de Infraestrutura do Estado, Max Barros, minimizou a questão, afirmando se tratar de *uma falsa polêmica em relação a Via Expressa*. Segundo o secretário, as obras de construção dessa avenida não ofereciam risco de descaracterizar a Vila Velha de Vinhais, por manter distâncias seguras do Cemitério do Vinhais Velho e da Igreja de São João Batista, confirmando também a contratação de uma empresa especializada em arqueologia que faria o resgate dos artefatos de valor histórico encontrados. O secretário também minimizou os problemas acarretados pelos despejos pretendidos pelo governo estadual, afirmando que as negociações com os moradores estavam adiantadas e que em



compensação pelos transtornos causados pelas obras da Avenida Via Expressa seria construído na vila um museu, um muro para o cemitério, além da revitalização do largo da Igreja de São João Batista.

Poderia ser o início de um bom entendimento entre as partes envolvidas no problema decorrente da construção do trecho da Via Expressa sobre o Vinhais Velho, visto que o prometido por Max Barros ia ao encontro de parte das reivindicações dos moradores e demais interessados, mas não foi exatamente isso o que aconteceu.

O Governo do Estado do Maranhão recorreu à Justiça seguida vezes solicitando a autorização para a imediata retomada das obras da Via Expressa no local, pondo novamente em risco a histórica Igreja de São João Batista, o Parque Ambiental Santa Eulália, o sítio arqueológico e as residências das famílias ameaçadas de despejo. A Audiência Pública convocada pela Comissão de Direitos Humanos e Minorias da Câmara Federal nunca chegou a ocorrer. A Audiência Pública convocada pela Comissão de Direitos Humanos da Assembleia Legislativa do Maranhão sofreu com vários adiamentos. Ou seja, apesar das declarações de Max Barros, a situação pouco se modificou.

Dessa forma, as relações instituídas, em razão da Avenida Via Expressa, entre os moradores/entidades solidárias ao Vinhais Velho e o governo estadual continuaram bastante instáveis. Situação que veio a se agravar pelo motivo das novas e contundentes investidas do governo estadual sobre a comunidade da Vila Velha de Vinhais, que passou a sofrer com as seguidas intervenções policiais ordenadas pelo governo estadual. Operações realizadas com o objetivo de reprimir as manifestações organizadas pelos movimentos sociais na vila e de apressar o despejo dos moradores.

Com a aproximação da data programada para inauguração da Via Expressa (08/09/2012) e com as obras constantemente embargadas pela Justiça – em razão das interpelações feitas pelos moradores do Vinhais Velho e pelas entidades atuantes em defesa do meio-ambiente, do patrimônio histórico-cultural e dos direitos humanos – o Governo do Estado partiu para

intervenções mais agressivas, como forma de assegurar a inauguração da avenida dentro do prazo concebido.

Após uma primeira incursão policial pela comunidade da Vila Velha de Vinhais – desrespeitando o acordo judicial realizado perante o Juiz da 8ª Vara da Justiça Federal – aconteceu na tarde de 25 de julho de 2012, o que provavelmente foi o evento mais dramático dentro dessa incompatibilidade em razão da Avenida Via Expressa: sem aviso prévio, a Vila Velha de Vinhais se viu invadida por um batalhão de choque composto por mais de 150 soldados da Polícia Militar do Maranhão e da Força Nacional. Tendo essa invasão ocorrida com o objetivo de derrubar as moradias ameaçadas de despejo e assim, dar prosseguimento às obras de construção da Via Expressa pela região (ver Figura 15).



**Figura 15: Veículos utilizados na Incursão policial em ação de despejo dos moradores do VinhaisVelho**

Fonte: [blog.jornalpequeno.com.br](http://blog.jornalpequeno.com.br)

Os moradores do Vinhais Velho, acuados diante dessa investida das forças policiais, resistiram como puderam frente a essa agressão, entrando em conflito com os policiais presentes nessa operação, que estavam fortemente armados, contando com balas de borracha, bombas de efeito moral, gás pimenta e gás lacrimogêneo (Ver Figura 16). Esse conflito resultou em várias pessoas feridas – dentre moradores do Vinhais Velho e representantes de

movimentos sociais e entidades solidárias a essa vila – dentre as quais a professora da UFMA Antônia da Silva Mota e o então presidente da Comissão de Direitos Humanos e Minorias da Câmara Federal, Domingos Dutra.



**Figura 16: Ação policial contra os moradores e militantes sociais no Vinhais Velho**  
**Fonte: [blog-do-pedrosa.blogspot.com.br](http://blog-do-pedrosa.blogspot.com.br)**

A ação repressiva sobre a comunidade, articulada a mando do Governo do Estado e executada pela Polícia Militar e pela Força Nacional, obteve repercussão nacional. Conforme pode ser visto no relato a seguir ([blog.jornalpequeno.com.br/johncutrim/2012/07/26](http://blog.jornalpequeno.com.br/johncutrim/2012/07/26), acessado em 15/08/2013):

*[...] A luta de resistência pela preservação do patrimônio histórico, cultural, ambiental e arqueológico da Vila Vinhais Velho [...] ganhou repercussão nacional nesses dois dias [...] As fotos das agressões às famílias do lugar, e ainda ao deputado federal Domingos Dutra (PT- MA), presidente da Comissão de Direitos Humanos da Câmara, à professora da Universidade Federal do Maranhão [...] Antonia da Silva Mota e outras lideranças de entidades de movimentos sociais – que desde o ano passado estão engrossando a luta em defesa da preservação da vila – foram publicadas na mídia nacional, e motivos de matérias e comentários*

*nas redes sociais (blogs, facebook, sites, jornais eletrônicos) do Brasil e até do exterior.*

Toda essa violência contra a comunidade tradicional chamou a atenção de diversos órgãos públicos, como a Secretaria Nacional de Segurança Pública, o Ministério da Justiça, a Procuradoria Geral da República (PGR), a Defensoria Pública da União (DPU), o Ministério Público Federal (MPF), a Presidência da Câmara dos Deputados, além de vários deputados federais e representantes de instituições engendradas na luta pelos direitos humanos.

O então deputado Domingos Dutra, em razão dessa operação policial, se juntou aos moradores do Vinhais Velho e aos representantes de movimentos sociais em uma vigília que ocorreu na Rua Grande – a principal rua da Vila Velha de Vinhais – na noite que sucedeu a essa intervenção da polícia. A vigília foi motivada pelo forte temor dos moradores que, ao avançar da noite, houvesse o regresso do batalhão de choque da polícia para promover o retorno da ação de despejo e a destruição das moradias.

Na manhã do dia 26 de julho de 2012 aconteceu o regresso das forças policiais, deflagrando novas ameaças e tentativas de intimidação aos moradores e aos militantes sociais presentes. Essa continuidade das ações ofensivas contra a vila promovidas pelo governo estadual levou Domingos Dutra a enviar um ofício à presidente, em exercício, da Câmara Federal, deputada Rose de Freitas (PMDB-ES), informando que, em face às agressões ao patrimônio arqueológico constituído e à integridade física de gestantes, crianças e idosos, iria permanecer na Vila Velha de Vinhais, pedindo, em seguida, a adoção de providências que viessem a garantir a sua integridade física, em seu exercício pleno da atividade parlamentar e de presidente da CDHM da Câmara Federal ([blog.jornalpequeno.com.br/johncutrim/2012/07/26](http://blog.jornalpequeno.com.br/johncutrim/2012/07/26), acessado em 15/08/2013).

Como resposta a solicitação do deputado, foi encaminhado pela Deputada Rose de Freitas o Ofício nº 1890/12 ao Ministro da Justiça e o Ofício nº 1891/12 à Governadora Roseana Sarney, requisitando, diante da gravidade

da situação, providências urgentes que garantissem a integridade física do deputado e das *pessoas que se manifestam pacificamente no Vinhais Velho*.

Também foi favorável aos moradores da Vila Velha de Vinhais a decisão judicial emitida pelo Desembargador Marcelo Carvalho Silva, da Segunda Câmara Cível, em 27 de julho de 2012, suspendendo as desapropriações e as obras de construção da Via Expressa nos trechos correspondentes a Vila Velha de Vinhais e entorno. A decisão favorável aos moradores da vila foi configurada em virtude da insuficiência de laudos técnicos apresentados que comprovassem tanto a necessidade de construção do trecho da Via Expressa sobre a comunidade do Vinhais Velho, como a extensão dos impactos causados por essa avenida na área atingida, conforme podemos comprovar abaixo (tjma.jus.br/27/07/2012, acessado em 15/08/2013):

*Nas razões recursais [...] narra o agravante que propôs ação civil pública cautelar em face dos agravados, objetivando:*

*a) a suspensão das obras e desapropriações no trecho da Via Expressa que atinge a Comunidade de Vinhais Velho até que seja demonstrada tecnicamente a imprescindibilidade dos impactos à vila e ao Largo da Igreja de São João Batista, com a necessária autorização e definição de medidas mitigadoras e compensatórias;*

*b) a suspensão das obras que acarretam a supressão das áreas de preservação permanente até que sejam definidas, com precisão, o montante de áreas suprimidas e os locais para execução das medidas compensatórias, na forma da Resolução nº 369/2006 - Conama.*

*A demonstração dos requisitos para a concessão da liminar é evidente, mormente no que tange à ocorrência de iminente risco de dano irreparável, porque a obra está em pleno desenvolvimento, não se podendo admitir demora na prestação jurisdicional [...] Em face de todo o exposto, defiro a antecipação dos efeitos da tutela recursal como pleiteada, determinando a suspensão das obras da Via Expressa, nos trechos que atingem a Comunidade de Vinhais Velho e as áreas manguezais, ao menos até o final julgamento do presente recurso de agravo de instrumento. Determino a notificação pessoal dos agravados para cumprimento imediato da presente ordem judicial, sob pena de multa diária que arbitro em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser suportada por cada um dos agravados.*

As seguidas decisões contrárias ao governo estadual e a persistência dos moradores e movimentos sociais em defesa da Vila Velha de Vinhais constituíram um forte entrave para a conclusão das obras da Via Expressa, subtraindo as possibilidades dessas se aprontarem na forma como desejava a então governadora Roseana Sarney, ou seja, integralmente até a data comemorativa pelos 400 anos de São Luís.

Como esperado, o Governo do Estado do Maranhão e os seus aliados na questão da Via Expressa não deixaram de expor a sua insatisfação para com a forma como o caso estava sendo conduzido pela Justiça. Para justificar a sua insatisfação, alegavam que os organismos públicos que estavam cuidando do caso estavam atendendo a fins políticos e, em face disso, tomando decisões equivocadas quanto à construção dessa avenida. Segundo as exposições dos aliados do governo, essas decisões tomadas pela Justiça – que, segundo a visão apoiadora do governo, em seu conjunto representaria interesses pouco relevantes para a sociedade maranhense – constituiriam a real ameaça ao patrimônio público, pondo em risco o volumoso investimento feito em proveito da Via Expressa e comprometendo o bom andamento de suas obras, em favor de “brigas políticas” e de reivindicações de grupos “reduzidos” dentro de nossa sociedade. Sempre pondo em dúvida a profundidade dos vínculos histórico-culturais constituídos nos moradores do Vinhais Velho, o principal grupo “reduzido” em questão.

Ainda nessa visão, compartilhada por diversos veículos da imprensa regional, seria para se enaltecer os esforços engendrados pelo governo estadual e pela SINFRA para levar adiante o projeto de construção da avenida. A título de exemplo, reproduzirei abaixo o texto de autoria do jornalista Luís Cardoso ([luiscardoso.com.br/28/08/2012](http://luiscardoso.com.br/28/08/2012), acessado em 15/08/2013):

*Apesar de todos os esforços concentrados do Governo do Estado, através da Secretaria de Infraestrutura, de todos os trabalhadores que estão envolvidos na obra, dificilmente a Via Expressa será entregue no prazo estabelecido, no trecho que compreende a primeira etapa: do Jaracaty ao Cohafuma. A segunda etapa, até ao Maranhão novo, prevista para dezembro. Por únicas razões: embargos, embargos e embargos. Os trabalhos foram interrompidos por sucessivas vezes na Justiça, em órgãos de controle do meio Ambiente e, pasmem o senhores, até pela Prefeitura de São Luís. Na Justiça para atender as questões de um grupo reduzido de moradores que deseja preservar o que restou de nossos antepassados e seus terrenos avaliados para baixo pela Caixa Econômica Federal, conforme eles garantem Uma peleja judicial sem fim. Os órgãos que se arvoram de defensores do meio ambiente deram decisiva contribuição para que a obra fosse postergada. Os mesmo que não viram as derrubadas dos babaçuais do Sítio do Rangedor, de um lado a sede da Assembleia Legislativa, e de outro o hospital que a prefeitura da capital começa a construir. Sem falar nas edificações residenciais em dunas e nas margens das praias, jogando dejetos nos olhos dos banhistas todos os dias. A prefeitura de São Luís entrou na questão. Com objetivos políticos, embargou a obra várias vezes. E assistindo disputa, sem nada entender, a população aguardando a obra. E no centro, a Via Expressa sendo empurrada pra lá e pra cá. São Luís completará 400 anos no dia 8 de setembro. E provavelmente a Via Expressa será inaugurada, apenas simbolicamente no trecho programado. Avenida é de fundamental importância para a capital. Qualquer pessoa sabe da*

*necessidade da Via Expressa para o conjunto de obras da mobilidade urbana de São Luís, inclusive os magistrados, os ambientalistas e até João Castelo. A Via Expressa, portanto, é necessária. Mas lamentavelmente segue perseguida.*

Não deixa de ser estranho o teor da exposição do jornalista Luís Cardoso. Muitas das agressões ao meio-ambiente citadas por ele foram perpetradas pelo próprio grupo político ao qual ele estava prestando a sua solidariedade, inclusive a aludida devastação de babaçuais no Sítio do Rangedor para a construção da sede da Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão. O Parque Santa Eulália – reserva que é uma das principais áreas de recarga de águas pluviais desta cidade – se encontra parcialmente ameaçado em virtude da construção da Via Expressa em sua área, motivando, nas palavras de Luís Cardoso, a ação de *órgãos que se arvoram de defensores do meio-ambiente*.

Contudo, não era a primeira vez que essa importante reserva para o ecossistema de São Luís se encontrava ameaçada por empreendimentos desenvolvidos a mando do mesmo grupo político ao qual Luís Cardoso prestou o seu apoio. No final da década de 1980, quando o Estado do Maranhão estava sob o governo de Eptácio Cafeteira – aliado do Grupo Sarney – a reserva esteve sob risco por motivo de um projeto residencial elaborado pelo governo estadual para ser construído em seu terreno. A despeito dos protestos de Luís Cardoso, houve, no período, bastante movimentação por parte de entidades atuantes em defesa do equilíbrio ambiental, conseguindo brechar o avanço do projeto – que atendia aos interesses dos investidores no ramo da construção civil e da especulação imobiliária – nos moldes desejados por Cafeteira, que punha sob ameaça o patrimônio ambiental ludovicense. Dessa forma, me parece que a alegação de Luís Cardoso encontra pouca sustentação em sua defesa dos interesses do governo estadual.

E foi nesse clima desanimador que a Avenida Via Expressa foi finalmente inaugurada – no trecho **T1** a **T2** (ver quadro 1, p. 44) correspondente ao Bairro Cohafuma – pelo Governo do Estado do Maranhão em oito de setembro de 2012. Uma inauguração “simbólica” de uma obra incompleta, que deveria ser a mais moderna avenida de São Luís e a cereja do bolo no que deveria ser uma dupla comemoração: dos 400 anos de fundação

desta cidade e da consagração do poder do grupo político que detinha o mando político neste estado há quase cinco décadas.

Pelo menos no que diz respeito à Via Expressa, as celebrações pelos 400 anos da cidade de São Luís tiveram um ar melancólico. Para além do trecho correspondente ao Vinhais Velho e ao seu entorno, a avenida apresentou diversos erros de execução em suas obras, com muitos serviços inacabados, falhas em terraplanagem em várias passagens, iluminação precária e afundamentos em alguns trechos (Ver Figura 17). E assim segue até o presente ano de 2015, com vários trechos apresentando graves problemas, impossibilitando o tráfego de automóveis nesses. Para exemplificar melhor os problemas que se sucederam mesmo muito tempo depois da inauguração parcial da Via Expressa, segue a reprodução abaixo (g1.com/02/03/2015, acesso 05/03/2015):

*A recém-inaugurada Via Expressa, que liga os bairros do Jaracati e Maranhão Novo, em São Luís, sofreu com a chuva intensa deste domingo (1º). Em alguns pontos o asfalto cedeu e causou transtorno aos motoristas que foram obrigados a desviar. A Via Expressa tem 9 km de extensão e foi uma das principais obras de mobilidade urbana inauguradas recentemente. A avenida interliga Maranhão Novo, Vila Cristalina (Ipase), Recanto dos Vinhais, Vinhais Velho, Cohafuma, Sítio Santa Eulália e Jaracati. O investimento foi na ordem de R\$ 125 milhões.*



**Figura 17: Trecho desabado na Via Expressa**  
**Fonte: g1.com.br**

No entanto, ainda no ano de 2012, outro aniversário importante estava por acontecer. Com um festejo mais simples, mas que veio a se constituir de forma mais plena, em 20 de outubro de 2012 estava se



comemorando o aniversário de 400 anos da Igreja de São João Batista de Vinhais.

Essa comemoração ganhou dimensões maiores, em face das seguidas vitórias obtidas na Justiça pelos moradores do Vinhais Velho contra o governo estadual e por ter sido atendida nessa data a solicitação emitida à Arquidiocese de São Luís pela restituição da Igreja de São João Batista como sede de paróquia. Essa concessão foi enunciada por Dom Belisário, promovendo o reencontro da igreja com as suas antigas funções e designando, em seguida, como pároco responsável, Jadson Borba.

A missa campal em celebração do restabelecimento da Igreja de São João Batista como paróquia contou com expressiva participação popular e com várias personalidades tradicionais em nossa política. Contou também com uma boa cobertura da imprensa na ocasião, inclusive da parcela alinhada aos planos da governadora. Como pode ser conferido a seguir ([imirante.globo.com/22/10/2012](http://imirante.globo.com/22/10/2012), acessado em 07/11/2013):

*O governador em exercício, Washington Luiz Oliveira, participou, na noite de sábado (20), da missa campal em comemoração dos 400 anos da primeira missa rezada na Igreja de São João Batista de Vinhais, localizada no Vinhais Velho. Celebrada por Dom Belisário com auxílios de padres de paróquias vizinhas, a missa foi realizada no largo da igreja e reuniu centenas de fiéis. Contou ainda, com participação do deputado Afonso Manoel; Conceição Andrade; vereadora eleita Helena Duailibe; primeira-dama do município, Gardênia Gonçalves; e moradores de comunidade de bairros adjacentes. Na ocasião o governador foi homenageado com uma placa e um DVD comemorativos aos 400 anos da igreja. A festa teve comemoração dupla, na ocasião foi anunciado que a Igreja de São João Batista retorna ser paróquia, tomando para si a partir de então, novas responsabilidades. “Estamos felizes em estarmos presentes nessa ocasião especial para história da comunidade e de todos os maranhenses. Uma igreja que tem grande valor histórico agora retorna a paróquia”, disse o governador em exercício Washington. O pároco responsável, Jadson Borba, falou da satisfação em comemorar a data tão importante ao lado de comunidade. “Comemorar essa data especial ao lado da comunidade, que tanto lutou para esse momento, só nos dá mais força para seguir a caminhada, declarou. A satisfação revelada pelo padre Jadson se retrata na felicidade de pessoas como dona Rosely Agostino, moradora do Vinhais há mais de 30 anos e que acompanhou de perto a luta pela reforma e reabertura da igreja. “Hoje é um dia de grande felicidade para mim e para todos os que lutaram esse largo, porque lutamos juntos por todas as etapas para chegar até aqui, com a retomada da paróquia. E vê essa igreja funcionando hoje é uma grande conquista para todos nós”, avaliou.*

Dessa forma, o governo estadual foi forçado a compreender que não lidava com uma questão reduzida ao âmbito das desapropriações, mas com um conjunto de valores de grande importância para o Maranhão, cujo

desaparecimento oneraria esta sociedade em diversas perspectivas e teve que desenvolver uma estratégia diferente para conseguir atingir os seus objetivos de conclusão da Via Expressa.

O primeiro passo foi buscar uma maior aproximação com os moradores atingidos pelas obras de construção da Via Expressa, reabrindo as negociações e admitindo o pagamento das indenizações pelos terrenos nos moldes estipulados pelo CREA/MA. Para detalhar melhor o teor e o resultado dessas negociações farei uso do relato abaixo ([luiscardoso.com.br/23/11/2012/](http://luiscardoso.com.br/23/11/2012/) acessado em 25/02/2013):

*A Secretaria de Estado de Infraestrutura (Sinfra) concluiu, esta semana, o processo de negociação com os moradores do Vinhais Velho que devem ter imóveis desapropriados para que o Governo do Estado dê seguimento às obras de construção da Via Expressa, cuja segunda etapa do trecho até a Avenida Daniel de La Touche seguem em andamento. No total, será necessária a derrubada de oito imóveis. Sete deles pertencem a pessoas físicas, que fecharam acordo mediado pelo próprio secretário Max Barros e receberão da Sinfra uma complementação aos valores já depositados em juízo a partir de avaliações da Caixa Econômica Federal. Em reunião realizada ontem, na sede da Sinfra, o secretário entregou aos moradores cópias das ordens bancárias que confirmam o envio do dinheiro a uma conta vinculada ao processo no Banco do Brasil. Cada um deles depende, agora, apenas de um alvará judicial para realizar o saque. No caso do oitavo imóvel, Max Barros explicou que se trata de uma propriedade comercial e que as negociações continuam. Para ele, o acordo firmado ente o governo e os moradores do Vinhais Velho beneficiou a todos. “Esse é um momento importante. Houve uma reivindicação justa, os moradores do Vinhais Velho lutaram pelo que achavam justo, fizeram uma série de reivindicações e o Governo do Estado sempre teve interesse em conciliar a construção da Via Expressa, que é importante para toda a cidade de São Luís, sem prejuízo para os moradores de lá, que é um bairro importante, um bairro histórico”, declarou. Segundo Barros [...] “Chegamos ao momento em que houve o entendimento, que é o que a gente sempre buscou, de maneira que contemplasse o interesse público com a construção da Via Expressa, mas que eles também tivessem seus direitos garantidos. Esse entendimento foi firmado há aproximadamente um mês, tem inclusive o aval da Justiça, porque foi feito de maneira transparente, e a gente entende que o que os moradores fizeram foi um direito deles, um direito de cidadania, mas que o bom senso prevaleceu”, completou [...] o secretário Max Barros informou, ainda, que a obra da Via Expressa segue em ritmo normal. Ele ressaltou que, na fase atual, a Sinfra tem acelerado o ritmo de construção das quatro pontes restantes, já que elas estão localizadas em áreas em que não há qualquer impedimento para os serviços. Apesar disso, ele antecipa que o prazo de entrega da segunda etapa, previsto para dezembro deste ano, teve que ser estendido para meados do ano que vem, justamente em virtude das paralisações ocasionadas pelas negociações e pela necessidade de prospectar material arqueológico na área do Vinhais Velho. “A obra está em andamento, não tem muita visibilidade porque o que está sendo feito agora são as pontes. É quase um quilômetro de pontes, e esse é o trecho mais difícil da obra e todas as pontes estão sendo executadas ao mesmo tempo. Então, em função desses impasses e do tempo que a gente perdeu para fazer esses acordos, a conclusão do trecho até a Daniel de La Touche deve se dar em meados de 2013”, completou.*

Esse acordo significou, sem margem de dúvida, mais uma expressiva vitória dos moradores frente ao poder do governo estadual, que foi forçado a reavaliar o seu próprio procedimento em relação a desavença originada pela construção de parte da Via Expressa sobre a Vila Velha de Vinhais. Essa reavaliação dos custos de indenização representou uma maior segurança dos moradores diante dos despejos pretendidos pelo governo estadual

No entanto, isso representa uma vitória parcial. O melhor, insisto, seria que a comunidade se mantivesse preservada em sua configuração humana, não precisando o apartamento de seus moradores mais antigos dela. Nesse aspecto, embora tenha se desenvolvido visível evolução qualitativa diante da ameaça constituída pela Via Expressa, ainda teria muito a se fazer para garantir a preservação do Vinhais Velho como comunidade histórica.

Para isso, algumas das reivindicações ainda teriam que ser atendidas. A solicitação junto ao IPHAN/MA pela Chancela de Paisagem Cultural Brasileira feita para a Vila Velha de Vinhais consiste em uma das mais importantes dentro do conjunto pleiteado. A inclusão do Vinhais Velho nessa chancela será um valioso instrumento, tanto para a preservação da comunidade, como para a sua revitalização e elevação econômica, visto que poderia ampliar a visitação turística à essa tradicional comunidade, possibilitando ganhos financeiros com a prestação dos serviços decorrentes do desenvolvimento do turismo na região.

A construção do Museu Comunitário da Vila Velha de Vinhais é outra medida necessária ao processo de revitalização da vila como espaço de memória em São Luís. Esse museu – que uma vez acabada sua construção, estaria sob a responsabilidade do IPHAN/MA, como determina a Lei Federal 3.924/1961 – receberia o material coletado e analisado pela equipe de arqueologia contratada pela SINFRA.

O museu foi reivindicado pelos moradores e movimentos sociais dentro de formulações que o instituem como um espaço dinâmico, com várias possibilidades em seu interior, com espaços reservados para atividades como palestras, simpósios, seminários e cursos. Dessa forma, o museu constituiria

um elemento fundamental para a revitalização da Vila Velha de Vinhais, oferecendo em sua construção contributos valiosos para a superação de um dos principais problemas impostos pelos poderes públicos e privados sobre o Vinhais Velho: o esquecimento por parte da comunidade maranhense. Para detalhar melhor as reivindicações quanto ao museu e a postura adotada pela coordenação da SINFRA sobre o possível atendimento ao requisitado pelos moradores, recorrerei mais uma vez a Leopoldo Vaz (tribunalpopularjudiciario.wordpress.com/15/09/2012, acessado em 15/01/2015):

*O Governo, na pessoa de seu Vice-Governador Washington Luís e de seu Secretário de Infra-Estrutura Max Barros, em diversas ocasiões se comprometeram com os moradores das áreas afetadas, em especial com o Vinhais Velho, em providenciar a compensação pelos danos causados: construção do Museu Histórico e Comunitário do Vinhais Velho a principal delas; nele, seriam depositados os objetos retirados do local, resquícios da ocupação da área desde tempos imemoriais – pelo menos 6 a 9 mil anos; objetos lítios, certamente Tupinambá, provavelmente Tremembé também, restos de um sambaqui, cerâmicas de vários períodos, algumas com mais de 300 anos, inglesa, portuguesa... Todo esse acervo ficaria em exposição em sala própria, permanente, no Museu pretendido e acordado. Uma segunda sala de exposição [...] salas para a administração, banheiros públicos, auditório com capacidade para 200 pessoas e pelo menos seis salas de aula, para cursos profissionalizantes para a comunidade do entorno. Tudo acertado, solicitada planta baixa, segundo o pensamento dos representantes dos moradores, a Comissão dos 400 anos da Igreja de São João Batista do Vinhais Velho [...] o Governo, agora, parece estar recuando na compensação... alega que o Museu sairá muito caro; mas a intervenção da Comissão permitiu uma economia, nos cálculos do Secretário, de cerca de 21 milhões – custo do desvio proposto pelos moradores e pelas demais Comissões de Defesa do Vinhais Velho.*

Como Exposto, a reivindicação foi atendida apenas parcialmente pelo Governo do Estado. Apesar do compromisso firmado pelo então Superintendente de Infraestrutura do Estado, Max Barros com os moradores e movimentos sociais de construção do museu, o que acabou inaugurado no dia 28 de novembro de 2014 foi a Sala de Memória do Vinhais Velho (Ver figura 18).

A Sala de Memória, sem dúvida, é uma conquista da Comunidade do Vinhais Velho, mas ainda está aquém tanto do prometido no acordo firmado quanto da própria importância da Vila Velha de Vinhais como comunidade histórica. A sala, atendendo ao acordo firmado, foi construída como um anexo da Igreja de São João batista, por enquanto atende apenas ao depósito de algumas peças encontradas no Sítio Arqueológico do Vinhais Velho e de

alguns documentos antigos, preservados ao longo dos séculos. Um avanço considerável, em face de todo o desenrolar dos problemas decorrentes da Via Expressa, mas que ainda precisa de ampliação compatível com as atividades programadas para serem desempenhadas em seu interior e para poder comportar o imenso volume arqueológico encontrado nas escavações feitas na região.



**Figura 18: Sala de Memória da Vila Velha de Vinhais**  
Fonte: [blogsoestado.com](http://blogsoestado.com)

Desse modo, seguem os desdobramentos do caso, com vitórias expressivas da Comunidade do Vinhais Velho, mas com essa comunidade amargando também alguns dissabores, sintetizados no desnecessário apartamento de alguns de seus moradores mais antigos, no cumprimento apenas parcial do acordo firmado com a SINFRA, no prosseguimento de atividades danosas ao Sítio de Santa Eulália e na continuação do ônus econômico sobre a sociedade maranhense para custear a Avenida Via Expressa, cujo projeto continua sendo malsucedido sob diversas formas.

Para o Governo do Estado, então chefiado por Roseana Sarney, a Via Expressa não cumpriu muito bem a função de ser uma celebração ao seu poder político, constituindo muito mais uma marca de seu ocaso como gestores do Governo do Estado do Maranhão, visto que não conseguiram eleger o

candidato de sua preferência para ocupar o cargo de governados do estado na eleição ocorrida ao final de 2014.

O Vinhais Velho, apesar dos ganhos – dentre os quais, a aprovação em 19 de novembro de 2014 na Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão de seu reconhecimento como patrimônio cultural imaterial do Maranhão – ainda segue lutando para manter-se como comunidade tradicional, sem saber exatamente o que esperar desse novo ciclo de gestão no Governo do Estado iniciado com o mandato do Governador Flávio Dino em 2015.

## 4.2 O Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico Para a Implantação da Avenida Via Expressa



**Figura 19: Escavação que revelou um alinhamento de conchas no Sítio Arqueológico Vinhais Velho**

**Fonte: Arkley Marques Bandeira, 2013**

Para a parte conclusiva deste capítulo farei uma análise sobre os vestígios arqueológicos encontrados nos subterrâneos da região onde está situada a Vila Velha de Vinhais e o seu entorno e o trabalho de coleta e prospecção realizado pela equipe designada para o serviço, conforme portaria IPHAN nº 20, publicada no Diário Oficial da União em 13 de julho de 2012, oficializando a responsabilidade técnica e científica do projeto ao arqueólogo Dr. Arkley Marques Bandeira (Processo IPHAN nº 01494.000316/2011-11).

Como mencionado, com o início das obras de terraplanagem referentes à construção da Avenida Via Expressa foram descobertos diversos objetos e vestígios de ossaturas humanas nas escavações feitas na área correspondente ao Vinhais Velho e ao seu entorno. Essa localidade possui um longuíssimo histórico de ocupação humana, sendo, certamente, um dos

logradouros com resquícios humanos mais antigos a existir no Brasil e com muito a revelar sobre o processo de ocupação das terras maranhenses. Na época das primeiras incursões europeias, estas terras pertenciam aos tupinambá, mas existem indicativos de ocupação tremembé, potiguar e possíveis reminiscências de ocupação Gê. O que mais existe para ser revelado?

Os resquícios dessas povoações, assim como os vestígios deixados pelos colonizadores europeus, corriam o sério risco de desaparecimento devido o avanço das obras da Avenida Via Expressa sobre o terreno do Sítio Arqueológico Vinhais Velho. O conjunto rodoviário construído como forma de celebrar os 400 anos de história de São Luís punha em risco o acervo arqueológico pertencente à comunidade mais antiga da região.

Desse modo, ao se instituir a construção da Via Expressa em São Luís, foi estabelecido o embate entre a preservação de uma parte importante de nossa memória e o desenvolvimento econômico da região, pondo em xeque o direito do Governo do Estado do Maranhão de realizar tamanho projeto e chamando a atenção para o restante da comunidade maranhense sobre os riscos envolvidos nesse empreendimento. Esse embate levantou questionamentos para a comunidade maranhense e até para além dela sobre o que pode ser considerado ou não uma comunidade histórica, sobre a necessidade do cultivo das memórias para os habitantes da região e se os possíveis benefícios ocasionados pela construção da Via Expressa justificavam a destruição do patrimônio material e imaterial existente na Vila Velha de Vinhais.

Os defensores da construção da Avenida Via expressa nos moldes apresentados pela SINFRA alegavam se tratar de um interesse da larga maioria dos moradores de São Luís, que não poderia ser negligenciado em função de uma “reduzida” comunidade de descendentes de antigas ocupações pré-coloniais e coloniais.

A extensão do vínculo dos moradores da Vila Velha de Vinhais afetados pela construção da Via Expressa com o passado pré-colonial e colonial também foi posto em dúvida por parte dos então representantes do



governo estadual e os seus aliados na ocasião. A princípio, a justificativa em defesa da construção da Via Expressa no lote correspondente à Vila Velha de Vinhais se pautava na presunção da inexistência de resquícios materiais das antigas ocupações na região.

Para corroborar essa presunção, o então Secretário da SINFRA, Max Barros fez alusão a pesquisas arqueológicas encomendadas, cujos resultados comprovariam a inexistência do Sítio Arqueológico Vinhais Velhas e dos resquícios de ocupação humana de origem colonial e pré-colonial a que os moradores, entidades e movimentos sociais reivindicavam a proteção. Contudo, esses laudos mencionados pela coordenação da SINFRA nunca foram devidamente apresentados, ainda que tenham sido requisitados formalmente pelos interessados na questão, conforme afirmado por Leopoldo Vaz (entrevista concedida em 25/03/2015).

No entanto, a despeito das negativas dos representantes da SINFRA, no avançar das obras da Via Expressa foram encontrados vários objetos no subsolo do Vinhais Velho e do seu entorno, motivando a interferência do IPHAN/MA em atendimento às solicitações dos moradores, em face dos achados e no cumprimento de seu dever como instituição voltada à preservação do patrimônio histórico e artístico do Maranhão.

Dessa interferência resultou a suspensão das obras de construção da Via Expressa no lote correspondente a região da Vila Velha de Vinhais e do seu entorno e a elaboração junto a SINFRA do *Programa de Gestão de Patrimônio Arqueológico para a implantação da Avenida Via Expressa, de Ligação das Avenidas Carlos Cunha (Jaracaty), Jerônimo de Albuquerque e Daniel de La touche, São Luís-MA*.

Atendendo às demandas do trabalho a ser realizado no Programa de Gestão Arqueológica foi formada uma equipe, que obteve a seguinte composição: Dr. Arkley Marques Bandeira (Autor e responsável técnico pelo Programa; Análise de cerâmica; Análise do material histórico); Dr. Marcelo Fagundes, Lucas Lara, Valdiney Amaral Leite e Erik Oliveira (Análise de material lítico); Dra. Mírian Liza Alves Forandelli Pacheco, Dra. Isabela Cristina Padovani Ferreira e Dra. Eliane Pintor de Arruda (Análise de arqueofauna); Ms.

Rafael de Alcântara Brandi (Análise espacial do geoprocessamento); Ms. Lília Guedes (Análise dos processos de formação do Sítio Arqueológico); Ms. Jonathan Caino e Vinícius Feres Durante (Processamento dos dados da análise cerâmica); Ms. Philipe Azevedo (Pesquisa histórica). Além dos citados, a Equipe de Campo contava também com Ms. Ana Cunha (arqueóloga), Carol Sopas (arqueóloga), Fabrício Costa Ferreira (historiador), Michelle Ribeiro Silveira (historiadora), Wender Alves de Souza (historiador), Cássia Betânia Ferreira (estagiária), Karen Cristina Costa da Conceição (estagiária) e Arnaldo Filho Marques Bandeira (técnico de campo).

Um dos frutos do conjunto de atividades desempenhado pela equipe foi à publicação, em 2013, da obra *Vinhais Velho: arqueologia, história e memória*, de autoria de Arkley Marques Bandeira. Um trabalho de fôlego, que expõe com riqueza e precisão as minúcias e os resultados do desenvolvimento das atividades no serviço de coleta e prospecção dos resíduos arqueológicos encontrados no Sítio Arqueológico Vinhais Velho. Essa obra consiste na principal fonte disponível de informação sobre o trabalho de pesquisa arqueológica no Vinhais Velho, sendo a fonte de consulta mais utilizada nesta parte conclusiva e complementar deste capítulo da dissertação, estando presente na maior parte do mesmo que se constitui como uma descrição do trabalho realizado pela equipe chefiada por Marques Bandeira.

Paralelo à formação da equipe para a execução do Programa, foram determinados os ramos de atividades a serem desempenhados: Resgate Arqueológico do Sítio Vinhais Velho; Refinamento da Prospecção Arqueológica em todo o traçado da Via Expressa; Monitoramento Arqueológico na Área de Implantação da Via Expressa; Peneiramento do Sedimento Retirado do Vinhais Velho pela Maquinaria; Educação Patrimonial.

As atividades foram elaboradas e desenvolvidas visando atingir o objetivo de proteção, pesquisa e preservação dos remanescentes da antiga aldeia existente na localidade da Vila Velha de Vinhais, dentro de uma perspectiva que os conciliem com a construção da Avenida Via Expressa (BANDEIRA, 2013, p. 41,42).

O Programa demandou pesquisas que se realizaram a partir de escavações no Sítio Arqueológico Vinhais Velho – existente, segundo a pesquisa realizada pela equipe designada pelo IPHAN/MA, há pelo menos 2600 anos – e na coleta e prospecção de mais de 13 mil objetos relacionados aos vários povos que ocuparam a região ao longo de incontáveis gerações (BANDEIRA, 2013, p. 134).

O trabalho de Refinamento e Prospecção Arqueológica foi realizado no traçado da Avenida Via Expressa e no setor de implantação das pontes. Sendo essa atividade desenvolvida nos locais onde foi observado material arqueológico reminescente da antiga aldeia indígena existente na região do Vinhais Velho em seus tempos pré-coloniais e coloniais e no traçado da avenida, constituindo, assim, o critério para a delimitação das áreas selecionadas para o desenvolvimento do Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico.

Amparando-me em ainda em Bandeira (2013, p. 46, 47) faço menção ao fato de que a metodologia aplicada na atividade de Refinamento da Prospecção Arqueológica foi a *Amostragem Sistemática*, que compreende a seleção de uma área com a aplicação de uma grade, com as localizações das intervenções igualmente espaçadas. Esse método de seleção é apropriado para áreas desconhecidas arqueologicamente e que se pretende obter uma amostragem padronizada da cobertura parcial ou total da área a ser trabalhada, utilizando-se de perfurações na superfície do terreno chamadas de poços-teste (PT), previamente distribuídas na área correspondente ao traçado da Via Expressa.

Cada poço-teste recebeu uma coordenada geográfica específica, que posteriormente foi transferida para softwares de Sistemas de Informação Geográfica, recebendo tratamento digital das coordenadas, predizendo o seu posicionamento. O espaçamento médio entre os poços-teste foi de 25m de distância, seguindo o protocolo de escavação, peneiramento e medição de profundidade dos poços-teste (BANDEIRA, 2013, p. 47).

O Refinamento da Prospecção Arqueológica foi feito em duas etapas, sendo a primeira correspondente ao trecho situado próximo ao Sítio

Arqueológico Vinhais Velho – em que se ocupa a pesquisa apresentada nesta dissertação – com a demarcação de 62 (sessenta e dois) poços-teste, sendo que 22 (vinte e dois) deles não foram realizados, por motivo de 11 (onze) estarem em áreas residenciais, 5 (cinco) se localizarem em áreas já pavimentadas e com tráfego intenso de caminhão, 2 (dois) em área de afloramento rochoso e 4 (quatro) em área de mangue. Quando não foi possível escavar o poço-teste a sua área correspondente foi averiguada, fotografada e documentada (BANDEIRA, 2013, p. 47, 48) (Ver figura 20).



**Figura 20: Escavação para coleta de amostras para geoarqueologia**  
**Fonte: Arkley Marques Bandeira, 2013**

Segundo Marques Bandeira (2013, p.48) dos quarenta poços-teste executados neste trecho próximo ao Sítio Arqueológico Vinhais Velho, apenas um apresentou material, tratando-se um fragmento de telha recente. Os demais poços não apresentaram resquícios arqueológicos, sendo, no caso, considerados estéreis.

O Monitoramento Arqueológico na Área de Implantação das Pontes da Via Expressa objetivou acompanhar sistematicamente as frentes de trabalho para implantação da avenida, com o fim de evitar que as obras de engenharia viessem a descobrir acidentalmente vestígios arqueológicos. Servindo também como procedimento metodológico auxiliar na identificação de vestígios arqueológicos que ainda não tivessem sido descobertos na fase do Refinamento da Prospecção Arqueológica, averiguando as diversas frentes de serviço da engenharia para além do entorno do Vinhais Velho (BANDEIRA, 2013, p. 50).

O monitoramento arqueológico possibilitou a confirmação da inexistência de material arqueológico nas áreas trabalhadas em todo o traçado da Via Expressa, com exceção da área do Sítio Arqueológico Vinhais Velho. Além de desempenhar o acompanhamento das demolições das construções que estavam situadas no traçado da avenida, nos quais foi impossível a realização do trabalho de refinamento da prospecção arqueológica por se tratar de áreas previamente construídas. Sobre esta fase dos trabalhos, cabe mencionar que em algumas áreas que apresentavam construções, principalmente nos quintais das casas, foram observados vestígios arqueológicos, que foram devidamente registrados e coletados (BANDEIRA, 2013, p. 53).

As Atividades de Peneiramento dos Sedimentos Retirados do Vinhais Velho foram desenvolvidas com o objetivo de coletar o material arqueológico acidentalmente removido pelo maquinário que terraplanava o trecho da Via Expressa correspondente ao Sítio Arqueológico Vinhais Velho. Esse material geológico foi depositado em grande quantidade em uma grande leira situada em local próximo ao Sítio Arqueológico. Alinhada aos instrumentos de medição topográfica, a leira ocupou uma área de aproximadamente 1777m<sup>2</sup>, com comprimento máximo de 70 m por 50 m de largura, em um perímetro de 184 metros (BANDEIRA, 2013, p. 54, 55).

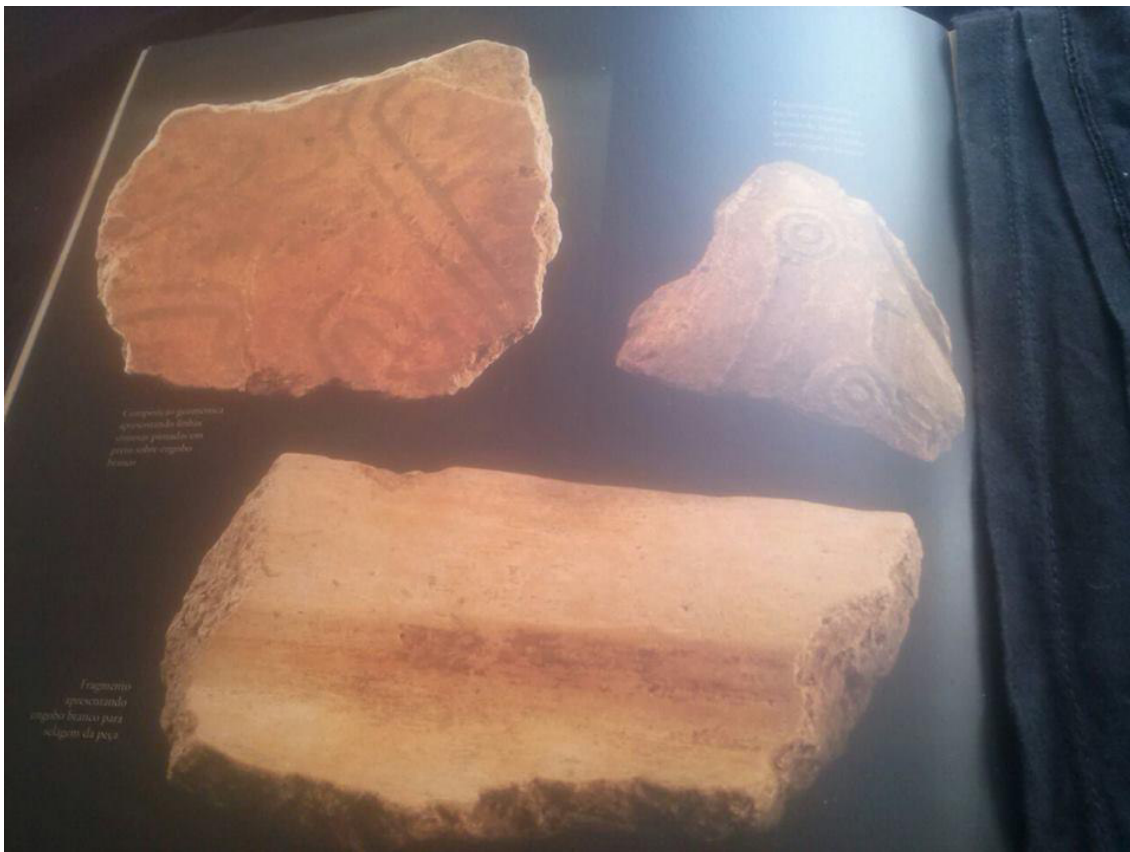
Após o peneiramento, o material arqueológico recolhido foi quantificado, medido em litros, separado por natureza, numerado e acondicionado. Constando que nas atividades de peneiramento foram

processados 106.650 litros de sedimentos, restando na peneira um refugo representado por 5.807 litros, dos quais resultou em 56,78 litros de material arqueológico, representado por 4.672 peças (BANDEIRA, 2013, p. 56, 57).

O resgate arqueológico objetivou a coleta controlada do máximo de vestígios associados às diversas ocupações humanas que ocorreram na região da Vila Velha de Vinhais. Antecederam as escavações, um amplo trabalho de medição e delimitação do Vinhais Velho para o registro dos limites do sítio arqueológico e de seu entorno. Esta delimitação se baseou na observação dos objetos arqueológicos em superfície e naqueles que ainda estavam enterrados. Após este procedimento foi realizada a coleta dos objetos arqueológicos (BANDEIRA, 2013, p. 57).

A ausência de informações arqueológicas para o Sítio Arqueológico Vinhais Velho antes da realização do *Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico da Via Expressa* e as questões relacionadas à descoberta acidental do mesmo pelas obras da rodovia justificaram uma ampla intervenção na área de interesse arqueológico, objetivando evidenciar, coletar e registrar os mais diferentes contextos associados às ocupações humanas que ocorreram nesta Ilha de São Luís (ver Figura 21).

Portanto, os danos causados em parte do Vinhais Velho foram contrapostos com escavações em diferentes áreas do sítio que estavam íntegros, ou seja, que não haviam sido afetados pela terraplanagem. Além disso, foi realizado um amplo reconhecimento das áreas que não estavam diretamente envolvidas na construção da Via Expressa, a exemplo dos quintais das residências, a área da Igreja de São João Batista do Vinhais, o cemitério e o entorno imediato da área em construção da referida avenida (BANDEIRA, 2013, p. 60).



**Figura 21: Fragmento cerâmico, composição geométrica e fragmento para selagem de peça encontrados no Sítio Arqueológico Vinhais Velho**  
**Fonte: Arkley Marques Bandeira, 2013**

A delimitação do Vinhais Velho foi realizada com base na dispersão dos vestígios arqueológicos em superfície e dos resultados da malha de sondagens e poços-teste que cobriram toda a área diretamente afetada pelo traçado da Via Expressa. Além disso, foram consideradas as imagens de satélite e aéreas para definição da poligonal correspondente ao antigo aldeamento indígena. Com bases nesses procedimentos, foram delimitados os vértices do Sítio Arqueológico Vinhais Velho.

Nas atividades de coleta de superfície foram observadas louças, representadas por faianças portuguesas e faianças finas inglesas e holandesas (ver Figura 22), além de outros vestígios do período colonial, como garrafas, ferragens e materiais construtivos, que indicam uma ocupação histórica posteriormente a presença indígena (BANDEIRA, 2013, p. 60).



**Figura 22: Fragmentos de pratos, xícaras e pires de procedência inglesa e holandesa**  
**Fonte: Arkley Marques Bandeira, 2013**

A realização de poços-teste complementaram as coletas superficiais para a delimitação do sítio. As unidades foram distribuídas por todo o terreno, seguindo um plano cartesiano e dispostos de forma equidistante. Para isso, foram escavados 147 poços-teste, dos quais 77 resultaram na descoberta de materiais arqueológicos, num total de 715 objetos encontrados no Sítio Arqueológico Vinhais Velho (BANDEIRA, 2013, p. 62, 63).



Esses objetos coletados foram fundamentais para compreensão da área do antigo aldeamento, com base nas continuidades e descontinuidades dos vestígios arqueológicos que estavam depositados na superfície ou enterrados. Após essa definição, a área do Sítio Arqueológico Vinhais Velho pôde ser estimada, de acordo com as características obtidas pela delimitação do terreno, conforme pode ser observado no quadro abaixo:

Setor	Perímetro
Área estimada do sítio	78 mil m <sup>2</sup>
Área estimada do impacto	24 mil m <sup>2</sup>
Área estimada com material arqueológico	28 mil m <sup>2</sup>

**Quadro 2: Delimitação do Sítio Arqueológico Vinhais Velho**  
**Fonte: Arkley Marques Bandeira, 2013**

Após a delimitação do sítio arqueológico foi organizada a implantação das Unidades de Escavação do Vinhais Velho, considerando a densidade e a dispersão do material arqueológico encontrado na área delimitada para as escavações (BANDEIRA, 2013, p. 64).

Todas as Unidades de Escavação do Sítio Vinhais Velho foram escavadas até o solo arqueologicamente estéril. Durante esse processo o pacote arqueológico foi evidenciado em níveis artificiais de 10 cm em 10 cm, com o nivelamento do setor escavado em etapas, com posterior peneiramento do sedimento extraído (BANDEIRA, 2013, p. 67).

A superfície das unidades escavadas apresentaram, em geral, uma camada de lixo atual proveniente das residências do entorno do Vinhais Velho, sendo que as demais camadas apresentaram grande quantidades de materiais arqueológicos, principalmente fragmentos cerâmicos, objetos em rocha e restos alimentares (ver Figura 23).



**Figura 23: Fragmentos de objetos pontiagudos de origem indígena**  
**Fonte: Leopoldo Vaz**

Em uma das Unidades de Escavação no Sítio Arqueológico – denominada pela equipe de pesquisa de UEIII, com perímetro de 1m<sup>2</sup> – foram achados os restos de um antigo sambaqui, que continha grande quantidade de conchas e restos alimentares. Devido a existência desse sambaqui – de provável origem ainda mais antiga que as ocupações conhecidas – foram escavados mais 8 (oito) níveis com intervalos de 10 cm em 10 cm, chegando a 1,80m de profundidade (BANDEIRA, 2013, p. 69, 70).

Foram encontradas ainda várias concentrações de material cerâmico, alinhamentos intencionais de conchas e vestígios de fogueiras, com fragmentos de cerâmica, carvão e restos alimentares. Esses são os vestígios arqueológicos mais presentes no Vinhais Velho, conforme podemos conferir no quadro abaixo:

Total de Fragmentos Coletados por Atividade na Via Expressa				
Material	Prospecção	Resgate	Peneiramento	Total
Cerâmica	11	7618	415	12144
Lítico	0	62	55	117
Cerâmica Construtiva	0	21	1	22
Louça	162	173	40	375
Metal	0	2	4	6
Vidro	7	17	4	28
Osso	0	145	17	162
Malacológico	0	682	33	715
Laterita	0	27	1	28
Bolota de Argila	0	0	2	2
Outros	0	1	0	1
N/ Identificado	0	1	0	1
Total	180	8749	4672	13601

**Quadro 3: Contagem total dos fragmentos encontrados por Atividade na Via Expressa**  
**Fonte: Arkley Marques Bandeira, 2013.**

Dessa forma, o trabalho de coleta e prospecção desenvolvido no Sítio Arqueológico Vinhais Velho veio a confirmar a presença de uma grande quantidade de vestígios de antigas ocupações humanas na região onde atualmente se encontra a Vila Velha de Vinhais. A descoberta do material terminou por obrigar as autoridades então constituídas a considerar o valor da localidade para a construção histórica do Maranhão e a criar mecanismos para a sua preservação diante do empreendimento rodoviário da Via Expressa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho fiz a exposição de como o projeto de construção da Avenida Via Expressa está alinhado diretamente a um modelo de expansão urbana articulado em forma e conteúdo ao poder oligárquico configurado em nossa sociedade.

Esse poder – representado no período dos acontecimentos relatados nesta dissertação nas figuras da Governadora Roseana Sarney Murad, no então Vice-Governador Washington Luís e pelo então Secretário de Infraestrutura do Estado e atual Deputado Estadual, Max Barros – costumeiramente fazia uso de projetos faraônicos como a Via Expressa para se auto afirmar como propulsor do desenvolvimento e da civilização do Estado do Maranhão, conectando ambos os conceitos à expansão do capitalismo monopolista.

Tais perspectivas desenvolvimentistas e civilizacionais disfarçam, sob a polidez do discurso propagado pelos gestores do Estado e pela apropriação que faziam da formalidade das leis, um conjunto de violências e arbitrariedades (STAROBINSKI, 2001) que são manifestadas com especial nitidez contra as camadas sociais menos abonadas política e economicamente, como no caso da Vila Velha de Vinhais, que esteve diretamente ameaçada em seu patrimônio material e imaterial em razão da construção da Via Expressa.

Dentro do exposto, pudemos notar como – nas estruturas e conjunturas às quais pertence o processo de acumulação do capital – a expansão urbana é configurada e como é desenvolvida essencialmente pela construção do espaço alienado e pela sobreposição do valor de uso dos espaços pelo seu valor de troca. Trocas comerciais, sob a égide do grande capital para ser mais específico ou nas palavras de LEFEBVRE (2001b, p. 73):

*[...] Esta formulação insiste nas trocas e nos locais de troca; põe em evidência a quantidade das trocas econômicas e deixa de lado a qualidade, a diferença essencial entre valor de uso e valor de troca. Nesta perspectiva, as trocas de mercadorias e de bens de consumo nivelam em referência a si próprios as trocas diretas: as comunicações que não passam através das redes constituídas, através das instituições (o que significa, ao nível “inferior”, as relações imediatas – ao nível “superior”, as relações políticas resultantes do conhecimento).*

Dessa forma, a cidade do capital, cujos espaços sofrem essa subordinação de valores, se expande ao passo que produz o estranhamento de seus moradores com os espaços produzidos, que são convertidos ou produzidos diretamente como a paisagem física apropriada aos investimentos dos setores públicos e privados, que podem ser destruídos e reconstruídos de acordo com os interesses do capital monopolista (HARVEY, 2006, p. 54).

Nessa condição, os lugares tradicionais como a Vila Velha de Vinhais, que possuem uma relação estreita com as suas tradições e historicidade, se antagonizam involuntariamente aos interesses destacados dos gestores públicos e privados que disseminam a expansão do grande capital e do espaço urbano em negação à própria constituição histórica da sociedade que está sob a sua influência.

Assim, é simultaneamente simbólico, concreto e sintomático que na celebração da história oficial da cidade de São Luís – que nega a participação das camadas populares na condução das grandes transformações na sociedade que são participantes e que atribui a sua fundação à ocupação francesa em 1612 – se destrua um dos últimos redutos vivos da história popular existente na cidade.

A construção da Avenida Via Expressa, longe de atender às necessidades de mobilidade e comunicação urbanas, concernentes a consagração do direito à cidade – em sua face conceitualmente mais progressista, desconsiderada no projeto da Via Expressa – representa o avanço de um poder que, para se configurar, precisa negar radicalmente as relações históricas constituídas na sociedade na qual atua como poder destacado dela mesma.

No entanto, esse poder político e econômico que avança em contradição à história e às necessidades das camadas populares encontrou na resistência dos moradores da Vila Velha de Vinhais um enfrentamento obstinado – que logo se disseminou para muito além de seus limites geográficos – em defesa de suas moradias, tradições e memórias.

Os desdobramentos da luta dos moradores do Vinhais Velho, se não os levaram ainda à uma vitória definitiva, os permitiu lograr alguns ganhos significativos e ajudou a recolocar em pauta o debate sobre a necessidade de preservação das memórias e tradições de forma dinâmica e viva, para além dos espaços especializados dos museus e memoriais tradicionais e também para colocar em xeque os modelos de expansão econômica e urbana postos em prática e o direito dos poderes formalmente e informalmente constituídos de os impor para o restante da comunidade que se encontra sob a sua influência.

A despeito do discurso de sustentabilidade reproduzido pelos gestores públicos e pelo empresariado – emitido entrelaçado às promessas feitas por esses gestores de conservação do lugar – os acontecimentos relatados ao longo do trabalho demonstram as incompatibilidades existentes entre o que se pretende produzir e o que se pretende preservar, colocando a própria noção de sustentabilidade sob questionamentos, conforme podemos ver abaixo:

*O conceito de “desenvolvimento sustentável”, cunhado a partir do Relatório Brundtland, publicado em 1987, no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), consiste naquele “que atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atender suas próprias necessidades”, que foi amplamente difundido durante a realização da Rio-92 (Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente). Ora, trata-se de um conceito que prevê [...] a conciliação de dois postulados inconciliáveis, já que são opostos naquilo que se propõe: crescimento sem fim da produção e proteção dos recursos naturais [...] não se propõe a superação do capitalismo; mas pelo contrário, é uma tentativa de ponderar sobre a possível ameaça de faltarem recursos naturais à continuidade da acumulação capitalista, portanto, à continuidade do próprio capitalismo (MACHADO et al, 2013, p. 246, 247).*

A experiência concreta dos moradores da Vila Velha de Vinhais em face da construção da Via Expressa evidenciou as contradições inerentes à perspectiva de sustentabilidade apresentada pelos poderes públicos e privados, que determina pela subordinação, controle ou mesmo o desaparecimento de determinados espaços em função de uma preservação selecionada dos recursos em proveito do processo de acumulação de capital pretendido.

Assim, podemos elaborar o seguinte questionamento que conduzirá a novas pesquisas, que serão posteriormente desenvolvidas: qual a extensão da articulação entre o desenvolvimento econômico e a expansão da miséria em

nossa sociedade? Existem possibilidades de construção de desvios dentro do processo de produção de capital excedente, que o reverta para a satisfação concreta das necessidades das camadas populares, que são normalmente subtraídas em sua própria sobrevivência pelo modo de exploração capitalista?

A julgar pela experiência da Vila Velha de Vinhais e de várias outras comunidades populares que sofrem com processos de expulsão de suas terras em razão de grandes empreendimentos – por exemplo, Alumar, Vale do Rio Doce e Susano, que atualmente ameaça à comunidade que vive próxima ao Rio dos Cachorros em São Luís – a resposta a este questionamento é negativa. No entanto, acredito na realização de novos estudos – que somem aos já realizados ou que ainda estão em curso – na busca de uma melhor compreensão dessas relações e de construção de soluções para que se efetive a superação das contradições sociais e das opressões decorrentes apontadas ao longo do trabalho.

**REFERÊNCIAS**

ALCÂNTARA JR., José. **Sociabilidades em ônibus urbano**. São Luís: EDUFMA, 2011.

ALMEIDA, Adroaldo José Silva. **Vila dos Vinhais, Igreja de São João Batista dos Vinhais e entorno: parecer histórico**. São Luís: SINFRA, 2012.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Trad. RAPOSO, Roberto. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1987.

BARBOSA, Helena. História do Maranhão no Arquivo do Judiciário. In **Revista TJ Maranhão**. São Luís: Clara, 2002, p. 173-181.

BARREIRA, Irllys Alencar F. A cidade no fluxo do tempo: invenção do passado e patrimônio. **Revista Sociologias**, ano 5, n.º 09. Porto Alegre: jan/jun 2003.

BOGÉA, Kátia Santos, RIBEIRO, Emanuela Sousa e BRITO, Stella Regina Soares de. **Arquitetura e arte religiosa no Maranhão**. São Luís: 3ª Superintendência Regional/IPHAN, 2008.

BOURDIEU, Pierre. **Poder simbólico**. Trad. TOMAZ, Fernando. São Paulo: Bertrand Brasil, 1989.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei Federal nº 10.257 de 10 de Julho de 2001.

CABRAL, Wagner. **Do “Maranhão novo” ao “Novo Tempo”: a trajetória da oligarquia Sarney** (ensaio). São Luís: Fundação Joaquim Nabuco/Observanordeste, 2006.



CÂMARA DOS VINHAIS. **Livro de acórdãos (1758-1812)**, 19.10.1810, fl. 161.

CAMELO, Júlia Constança Pereira. **Ocultar e preservar: a saga da civilidade em São Luis do Maranhão**. Tese (Doutorado). Belém: Universidade Federal do Pará, 2010.

CAMINHA, Pero Vaz de. **A carta**. 1977.

CARDOSO, Alírio. **A conquista do Maranhão e as disputas geopolíticas da União Ibérica (1596-1626)**.

CARVALHO, Heitor Ferreira de. **Urbanização em São Luis: entre o institucional e o repressivo**. Dissertação (Mestrado). São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2005.

CARVALHO, José M. de. **Cidadania no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Trad. CAETANO, Arlene. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CATANI, Afrânio Mendes. **O que é Capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: vida cotidiana e controle social no Rio de Janeiro da belle époque**. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 1984.

CHIAVENATO, Júlio José. **As lutas do povo brasileiro: do “descobrimento” a Canudos**. São Paulo : Moderna, 1989.

COHN, Gabriel (org). **Max Weber: Sociologia**. (Coleção Grandes Cientistas Sociais, 13). . São Paulo: Ed. Ática, 2003

CORREIA, Maria da Glória Guimarães. **Nos fios da trama: quem é essa**

mulher? Cotidiano e vivências do operariado feminino em São Luis na virada do século XIX. São Luis: EDUFMA, 2006.

D'ABBEVILLE, Padre Cláudio. **História da Missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e suas circunvizinhanças.** São Paulo: Siciliano, 2002.

DAVIS, Mike. **Planeta favela.** Trad. Medina, Beatriz. São Paulo: Boitempo, 2007.

\_\_\_\_\_ **Estrada de metal pesado.** In: VAINER, Carlos *et al.* **Cidades Rebeldes.** São Paulo: Boitempo; Carta maior, 2013. p. 47-52.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo.** Trad. ABREU, Estela dos Santos, Rio de Janeiro: Contraponto, 2008.

D'EVREUX, Ives. **Viagem ao Norte do Brasil feita nos anos de 1613 a 1614.** São Paulo: Siciliano, 2002.

DÓRIA, Palmério. **A candidata que virou picolé.** São Paulo: Casa Amarela, 2002.

DURKHEIM, Emile. **A divisão social do trabalho, Vol. I.** Lisboa: Editorial Presença, 1989.

FARIAS, Flávio Bezerra de. **O Estado capitalista contemporâneo – para a crítica das visões regulacionistas.** São Paulo: Cortez, 2000.

FAUSTO, Carlos. **Se Deus fosse Jaguar: Canibalismo e Cristianismo entre os Guarani (séculos XVI a XX).** *Mana - Estudos de Antropologia Social.* Rio de Janeiro, 2005.

FERNANDES, Florestan. **A função da guerra da sociedade tupinambá.** São Paulo: Livraria Pioneira, 1970.

\_\_\_\_\_ **A revolução burguesa no Brasil:** ensaio de interpretação sociológica. 5ª. ed. São Paulo: Editora Globo, 2005.

\_\_\_\_\_ **Capitalismo dependente.** Rio de Janeiro: Zahar editores, 1975.

FOUCAULT, Michel. **A microfísica do poder.** Trad. MACHADO, Roberto. Rio de Janeiro: Graal, 1992.

\_\_\_\_\_ **A ordem do discurso.** Trad. SAMPAIO, Laura Fraga de Almeida. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

FRANCO JR. Hilário. **A idade média:** o nascimento do Ocidente. São Paulo: Brasiliense, 2006.

FRANKLIN, Adalberto; CARVALHO, João Renôr F. de. **Francisco de Paula Ribeiro:** desbravador dos sertões de Pastos Bons. Imperatriz: ética, 2005.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Nacional, 2004.

\_\_\_\_\_ **Pequena introdução ao desenvolvimento.** São Paulo: Nacional, 2001.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas.** Trad. VELHO, Gilberto. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade.** Trad. FIKER, Raul. São Paulo: UNESP, 1991.

GOHN, Maria da Glória. **Movimentos sociais e luta pela moradia.** São Paulo: Loyola, 1991.

GRAMNSCI, Antonio. Gabriel. **Americanismo e fordismo.** Trad. Bogossian,

Gabriel. São Paulo: Hedra, 2008.

HALL, Michael M; PINHEIRO, Paulo Sérgio. **A classe operária no Brasil 1889-1930, vol. 01**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

\_\_\_\_\_ **A classe operária no Brasil 1889-1930, vol. 02**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

HAYEK, Friedrich. **O caminho para a servidão**. Trad. AMARAL, Marcelino. Lisboa: Edições 70, 2009.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Trad. SLAK, Carlos. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_ **A liberdade da cidade**. In: VAINER, Carlos *et al.* **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo; Carta maior, 2013, p. 27-34.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

<http://blog.jornalpequeno.com.br/johncutrim/2012/07/26/luta-de-resistencia-da-vila-vinhais-velho-tem-repercussao-nacional-presidencia-da-camara-envia-oficio-a-roseana/>. Acessado em 15/08/2013.

<http://hiltonfranco.com.br/sao-luis-atinge-a-marca-de-1-milhao-de-habitantes/>. Acessado em 12/08/2013.

<http://luiscardoso.com.br/politica/2012/08/via-expressa-a-perseguida/>. Acessado em 15/08/2013.

[http://objdigital.bn.br/Acervo\\_Digital/livros\\_eletronicos/carta.pdf](http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/livros_eletronicos/carta.pdf). Acessado em 07/11/2013.

<https://pelamoradia.wordpress.com/2012/03/23/resistencia-no-vinhais-velho-poe-em-xeque-a-via-expressa-ma/>. Acessado em 15/08/2013.

<https://tribunalpopularodojudiciario.wordpress.com/tag/vinhais-velho/>

<http://www.blogjorgevieira.com/2014/11/historia-do-vinhais-velho-vira.html>.

Acessado em 25/04/2015

<http://www.blogsoestado.com/leopoldovaz/2014/11/25/ate-que-enfim-sala-memoria-do-vinhais-velho-pronta-inaugura-na-sexta-parabens-arkley/>.

Acessado em 15/01/2015.

<http://www.greenpeace.org/brasil/pt/Noticias>. Acessado em 12/10/2013.

KONDER, Leandro. **O marxismo na batalha das idéias**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **A fundação francesa de São Luís e seus mitos**. São Luís: Lithograf, 2002.

LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatística histórico-geográfica da Província do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Trad. RAMOS, Maria Helena Rauta; JAMUR, Marilena. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.

\_\_\_\_\_ **O direito à cidade**. Trad. FRIAS, Rubens Eduardo. São Paulo: Centauro, 2001.

LÊNIN, Vladimir. **O Estado e a revolução**. Trad. LOBO, Aristides. São Paulo: Centauro, 2007.

LIMA, André da Silva. **A GUERRA PELAS ALMAS: alianças, recrutamentos e escravidão indígena (do Maranhão ao Cabo do Norte, 1615-1647)**. Dissertação

(Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Belém, 2006.

LOCKE, John. **Segundo tratado sobre o governo**. Trad. MARINS, Alex. São Paulo: Martin Claret, 2002.

LOSURDO, Domenico. **Hegel, Marx e a tradição liberal**. Trad. DOSTELI, Carlos Alberto Fernando Nicola. São Paulo: UNESP, 1988.

MACHADO, Carlos RS et al. Conflitos no centro da educação ambiental  
MACHADO, Carlos RS ET al. **Conflitos ambientais e urbanos**. Porto Alegre, Evangraf, 2013. p. 245-274.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! In: VAINER, Carlos *et al.* **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo; Carta maior, 2013, p. 19-26.

MARQUES, César Augusto. **DICIONÁRIO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO DA PROVÍNCIA DO MARANHÃO**. São Luís: Tip. do Frias, 1870. (Reedição de 1970).

MARX, Karl. **O Capital vol. 02**. Trad. SANT´ANNA, Reginaldo. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

\_\_\_\_\_ **O Capital vol. 03**. Trad. SANT´ANNA, Reginaldo. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

\_\_\_\_\_; ENGELS, Friederich. **A ideologia alemã: Feuerbach – a contraposição entre as cosmovisões materialista e idealista**. Trad. MÜLLER, Frank. São Paulo: Martin Claret, 2005.

MEIRELES, Mário M. **História do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2013.

\_\_\_\_\_ **SÃO LUÍS, Cidade dos Azulejos.** São Luís: Departamento de Cultura do Estado do Maranhão, 1964.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **O Capitalismo tardio.** São Paulo: Brasiliense, 1982.

MILL, Stuart. **Os economistas.** Trad. BARAÚNA, Luís João. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

MISES, Ludwig Von. **As seis lições.** Trad.: BORGES, Maria Luiza X. de A. Rio de Janeiro: J. O. Editora, 1986.

MOTA, Antonia da Silva. Vinhais Velho: uma história marcada pela resistência. In: **V Encontro Estadual de História – ANPUH/MA – Em tempos de comemorações, esquecimentos e contradições.** São Luis: 2012, p. 01-08.

NOVACK, George. **A lei do desenvolvimento desigual e combinado da sociedade.** Trad. SANTOS, Valdemir Lisboa dos. São Paulo: Rabisco, 1988.

O’CONNOR, James. **USA: a crise dos estado capitalista.** Trad. MAIA, João. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

PLEKHÂNOV, Guiorgui. **A concepção materialista da História.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

POLANYI, Karl. **A grande transformação.** Trad. WROBEL, Fanny. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

PRADO JR., Caio. **História Econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1945.

ROUSSEAU, Jean J. **O contrato social.** São Paulo: Edijur, 2010.

SAKAMOTO, Leonardo. Em São Paulo, o Facebook e o Twitter foram às ruas.

In: VAINER, Carlos *et al.* **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo; Carta maior, 2013, p. 95-100.

SANTOS, Boaventura de Sousa [org]. **A globalização e as ciências sociais**. São Paulo: Cortez, 2002.

SANTOS, Floriano *et al.* Conflitos no centro da educação ambiental. In: MACHADO, Carlos RS *et al.* **Conflitos ambientais e urbanos**. Porto Alegre, Evangraf, 2013.

SANTOS, Maria Januária Vilela. **A balaiada e a insurreição de escravos no Maranhão**. São Paulo: Ática, 1983.

SÃO LUÍS. **Código de Posturas do Município**. Lei municipal nº 1790 de 12 de maio de 1968.

SÃO LUÍS. **Lei Municipal nº 3.253/92**

SÃO LUÍS. **Lei Municipal nº 4.669/06**

SILVA, Ilse Gomes. **Democracia e participação na 'reforma' do Estado**. São Paulo: Cortez, 2003.

SILVA, Maria Ozanira da Silva e; YAZBEK, Maria Carmelita; GIOVANNI, Geraldo di. **A política social brasileira no século XXI**. São Paulo: Cortez, 2004.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações vol. 01**. Trad. CARDOSO, Teodora; AGUIAR, Luís Cristóvão de. Lisboa: ISBN, 1999.

\_\_\_\_\_ **A riqueza das nações vol. 02**. Trad. CARDOSO, Teodora; AGUIAR, Luís Cristóvão de. Lisboa: ISBN, 1999.

SPOSATI, Aldaíza. **Regulação social tardia**: características das políticas



sociais latino-americanas na passagem entre o segundo e terceiro milênio. Porto Alegre: 2002.

STAROBINSKI, Jean. **As máscaras da civilização**. Trad. MACHADO, Maria Lúcia. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

TOCQUEVILLE, Alexis de. **Igualdade social e liberdade política**. Trad. ARAÚJO, Cícero. São Paulo: Nerman, 1988.

TRAGTENBERG, Maurício. **A delinqüência acadêmica: o poder sem saber e o saber sem poder**. São Paulo: Rumo, 1979.

TROTSKY, Leon. **A revolução permanente**. Trad. SACCHETTA, Hermínia. Campinas: Ciências Humanas, 1979.

VAINER, Carlos. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: MACHADO, Carlos RS et al. **Conflitos ambientais e urbanos**. Porto Alegre, Evangraf, 2013. P. 59-80.

VANEIGEN, Raoul. **A arte de viver para as novas gerações**. Trad. VINICIUS, Leo. São Paulo: Conrad, 2004.

VASCONCELOS, S. de (S. J.). **Crônica da Companhia de Jesus**. Brasília: INL, 1977.

WEBER, Max. **Conceitos sociológicos fundamentais**. Trad. MORO, Arthur. Lisboa: Edições 70, 2001.

XIMENDES, Carlos Alberto. **Economia e sociedade maranhense (1612-1755): elementos para uma reinterpretação**. Dissertação (Mestrado), Assis: Universidade Estadual Paulista, 1999.

## ANEXOS

**ANEXO 1.** Reprodução da Solicitação e Abaixo-Assinado junto ao IPHAN/MA de chancela como Paisagem Cultural Brasileira da Vila Velha de Vinhais .

### ABAIXO-ASSINADO

*“Qualquer pessoa natural ou jurídica é parte legítima para requerer a instauração de processo administrativo visando a chancela de Paisagem Cultural Brasileira”*

São Luis, 15 de fevereiro de 2012

À Senhora

<b>Kátia</b>			<b>Santos</b>			<b>Bogéa</b>
Superintendente	do		IPHAN	no		Maranhão
<b>Endereço:</b>	Rua	do	Giz,	235	-	Centro
<b>CEP:</b>	65.010-680		–	São		Luís-MA
<b>Telefone:</b>			(98)			3231-1388
<b>e-mail:</b>	<a href="mailto:iphan-ma@iphan.gov.br">iphan-ma@iphan.gov.br</a>					

Senhora Superintendente

**Nós, o Povo**, residentes na VILA VELHA DE VINHAIS, também conhecida como VINHAIS VELHO, e das demais COMUNIDADES existentes no seu entorno, com base na PORTARIA no. 127/IPHAN, de 30 de abril de 2009, publicada no DOU 83, terça-feira, 05 de maio de 2009, seção 1, p. 12, em seu parágrafo 6º.

*“Qualquer pessoa natural ou jurídica é parte legítima para requerer a instauração de processo administrativo visando a chancela de Paisagem Cultural Brasileira”*

**VIMOS REQUERER que seja INSTAURADO PROCESSO ADMINISTRATIVO VISANDO a CHANCELA DE PAISAGEM CULTURAL BRASILEIRA à referida VILA VELHA DE VINHAIS.**

Os abaixo-assinados, representando as Comunidades requerentes, se comprometem a, em tempo hábil apresentar as justificativas e documentos necessários para tal tombamento, conforme inscritos na Legislação vigente.

Vimos, ainda, solicitar de Vossa Excelência sejam designados técnicos do IPHAN para, junto à nossa população da Vila Velha de Vinhais e demais comunidades de seu entorno, preparar a documentação necessária para o referido tombamento.

Como é de seu conhecimento, a Vila do Vinhais Velho, como é conhecida hoje, se constitui núcleo residencial de índios e brancos desde tempos imemoriais, e precisa preservar sua memória. Assim como é de seu conhecimento que a população do entorno da Igreja de São João Batista, com a proficiente orientação de Vossa Excelência e seus técnicos, vêm mantendo a memória desta comunidade e de seu Patrimônio Histórico vivo, inclusive com a recuperação física da referida Igreja de

São João Batista, Pedem, em nome das Comunidades do entorno da Igreja de São João Batista do Vinhais Velho, neste ano de comemoração dos 400 anos.

Senhora Superintendente,

A História, e nosso Patrimônio, não poderão subsistir sem a interferência institucional do IPHAN e sua, em particular.

**ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES DO VINHAIS VELHO**

PRESIDENTE

**ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES DO RECANTO VINHAIS**

PRESIDENTE

**INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO MARANHÃO**

LEOPOLDO GIL DULCIO VAZ

VICE-PRESIDENTE

Morador do Recanto Vinhais

Membro da Comissão de Comemoração dos 400 anos de São Luis, do IHGM

Membro da Comissão de Comemoração dos 400 anos da Vila de Vinhais

**COMISSÃO DAS COMEMORAÇÕES DOS 400 ANOS DA VILA DE VINHAIS VELHO e sua  
IGREJA DE SÃO JOÃO BATISTA**

LUIZ ROBERTO M. DE ARAUJO

FRANCINALDA ARAGÃO LIMA

DELZUIE DANTAS BRITO VAZ

**COMITÊ DOS AMIGOS DO VINHAIS VELHO**

OLEGÁRIO BATISTA RIBEIRO

ADEMIR BATISTA RIBEIRO DE ASSUNÇÃO

JOEIDE PRESTANA BURGOS

CARLOS MAGNO SANTOS JACINTO PENHA

MARIA JOSÉ ALVES

DOMINGOS FRANCISCO DUTRA FIHO



**ANEXO 2.** Reprodução da solicitação de e evangelização da Vila Velha de Vinhais e de restituição das funções de Paróquia da Igreja de São João Batista do Vinhais.

**COMISSÃO DAS COMEMORAÇÕES DOS 400 ANOS**  
**DA VILA DE VINHAIS VELHO e sua**  
**IGREJA DE SÃO JOÃO BATISTA**

São Luis, 23 de janeiro de 2012

**À Sua Reverendíssima Dom JOSÉ BELISÁRIO DA SILVA**

**M.D. ARCEBISPO DE SÃO LUÍS – MARANHÃO**

**E.M.**

Senhor Bispo

A COMISSÃO DAS COMEMORAÇÕES DOS 400 ANOS DA VILA DE VINHAIS VELHO e sua IGREJA DE SÃO JOÃO BATISTA vem através desta **APRESENTAR** a Vossa Reverendíssima **PROJETO DE AÇÃO DE EVANGELIZAÇÃO** em nossa Comunidade e seu entorno: Vila Progresso; Kubanakan, Vitória, 25 de março, e outras, além, claro, dos bairros do entorno de nossa Igreja – Recanto Vinhais, Residencial Vinhais III, Conjunto dos Ipês, Residencial Palmeira, e os novos conjuntos ora em fase de ocupação/entrega a seus moradores – num total de cinco condomínios novos.

Como já informado a Vossa Reverendíssima, neste ano de 2012 a Igreja de São João Batista da Vila Velha de Vinhais completará 400 anos, do início da Evangelização no Maranhão, com a chegada, primeiro dos Capuchinhos franceses com a armada de De LaTouche; com a reconquista em 1614, os portugueses se estabelecem no Maranhão, vindo com Jerônimo de Albuquerque os padres Manuel Gomes e Diogo Nunes, aqui permanecendo desde então; fundada a primeira missão ou residência, mais junto à cidade para comodidade dos moradores, a que deram o nome de Uçagoaba; com a chegada da segunda turma, os padres Luis de Figueira e Benedito Amodei, a missão jesuítica no Maranhão inicia-se nessa aldeia de Uçaguaba, situada a margem esquerda do igarapé do mesmo nome, teria sido o ponto de partida dessa missão, primeira, denominada 'Aldeia da Doutrina', para ser modelo de evangelização que se pretendia implantar.

Nesse momento, em que se comemoram esses 400 anos do início da evangelização, nossas pretensões são de, revivendo aquele momento histórico, nos aproximarmos dos moradores de nossas comunidades do entorno, levando a mensagem cristã buscando – ou reconquistando - adeptos, fazendo conversão, buscando mudanças de hábitos, crenças e valores, enfim, compartilhando Cristo a toda e qualquer pessoa, através da palavra falada ou escrita; comunicando as ações redentoras de Deus ao homem; proclamando as boas notícias, deixando os resultados absolutamente nas mãos de Deus.

SOLICITAMOS, para essa tarefa, ser-nos colocado à disposição um Pároco, haja vista que o designado para a Paróquia de Nossa Senhora Aparecida da Foz do Rio Anil não dispõem de tempo para nos acudir, dada as inúmeras tarefas, e extensão da mesma.

INFORMAMOS a Vossa Reverendíssima que o Pe. Alberto, da Diocese de Imperatriz; e Frei Almir, da Ordem dos Frades Menores Conventuais, estão dispostos a auxiliar na Evangelização. E que assumiremos moradia (aluguel) e salário daquele designado para tal missão.

LEMBRAMOS que a antiga Paróquia de São João Batista em Vinhais originou inúmeras outras, como a de São Francisco, no São Francisco; a do Sagrado Coração de Jesus, no Bequimão; a de Santo Antonio de Pádua, no COHAJAP; a de Nossa Senhora Aparecida da Fox do Rio Anil, no COHAFUMA. Que quando da construção dessa Igreja, perdemos a titularidade de Paróquia, instituída em matriz da freguesia, criada pela Resolução Régia de junho de 1757.

ROGAMOS a Vossa Reverendíssima, em arrazoado já exposto em cartas datadas 13 de outubro de 2009, e de 08 de dezembro de 2011, o RESGATE de nossa titularidade em Paróquia de São João Batista com a abrangência da Vila Velha de Vinhais; Vila Progresso, Vila Kubanacan, Vila Vitória, Vila 25 de Março, Recanto Vinhais, Residencial Vinhais I e III, Conjunto dos Ipês, Alameda dos Sonhos, Residencial Palmeira, Residencial Colina dos Colibris; e Ipase de Baixo.

(Anexo documentação da área de jurisdição da Paróquia ora pleiteada).

Assim, ao aproximarem-se os 400 anos de existência dessa Igreja, vimos PLEITEAR a Vossa Reverendíssima a concessão do título de

**“PARÓQUIA DE SÃO JOÃO BATISTA DE VINHAIS”.**

Pede, por ser de Direito!

**Pela COMISSÃO DAS COMEMORAÇÕES DOS 400 ANOS DA VILA DE VINHAIS VELHO e sua IGREJA DE SÃO JOÃO BATISTA,**

**LUIZ ROBERTO M. DE ARAUJO**

**FRANCINALDA ARAGÃO LIMA**

**VERÔNICA FLORCELY RAMALHO**

**DELZUITE DANTAS BRITO VAZ**

**LEOPOLDO GIL DULCIO VAZ**