

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras

BOLETIM N.º 120

GEOGRAFIA N.º 6

AROLDO DE AZEVEDO
DIRCEU LINO DE MATTOS

VIAGEM AO MARANHÃO

(JULHO DE 1950)



SÃO PAULO — BRASIL

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Reitor

Prof. Dr. Ernesto de Moraes Leme

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

Diretor

Prof. Dr. E. Simões de Paula

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Professôres

GEOGRAFIA FÍSICA

Prof. Dr. João Dias da Silveira

GEOGRAFIA HUMANA

Prof. Dr. Ary França (Interino)

GEOGRAFIA DO BRASIL

Prof. Dr. Aroldo de Azevedo

Assistentes

Elina Oliveira Santos

Dr. José Ribeiro de Araujo Filho

Auxiliares Técnicos

Aziz Nacib Ab'Sáber

Ely Goulart Pereira de Araujo

Auxiliares Técnicos

Antônio Rocha Penteado

João Soukup

Maria de Lourdes de Souza Radesco

Dra. Nice Lecocq-Müller

Dr. Renato da Silveira Mendes

Toda correspondência deverá ser endereçada para o

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Rua Maria Antônia, n. 294 — 2.º

Caixa Postal N.º 8105

SÃO PAULO — BRASIL

VIAGEM AO MARANHÃO

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras

BOLETIM N.º 120

GEOGRAFIA N.º 6

AROLDO DE AZEVEDO
DIRCEU LINO DE MATTOS

VIAGEM AO MARANHÃO

(JULHO DE 1950)



SÃO PAULO — BRASIL

Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central

A P R E S E N T A Ç Ã O

FOI o espírito culto e observador de S. Fróes Abreu quem resumiu, numa só expressão, o característico marcante do trecho mais notável do Estado do Maranhão, quando o denominou de Terra das Palmeiras. De fato, "se se extinguissem as palmeiras, a vida maranhense sofreria uma modificação acentuada. Modificar-se-ia o estilo das habitações e a navegação nos rios; haviam de desaparecer muitos objetos de uso corrente, como os côfos, chapéus, esteiras, etc." (FRÓES ABREU, Na Terra das Palmeiras, pág. 53).

Na segunda quinzena do mês de julho de 1950, tivemos a satisfação de percorrer, na excelente companhia do prof. DIRCEU LINO DE MATTOS, titular da cátedra de Geografia Econômica na Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas da Universidade de São Paulo, uma parcela das mais significativas desse impressionante domínio das palmáceas, em terras maranhenses.

Depois de alcançar, por via aérea, a cidade de Teresina, capital do Estado do Piauí, encetamos uma rápida mas proveitosa viagem através do vale médio e inferior do rio Itapecuru, utilizando a "E. F. São Luís-Teresina". Escolhemos para pontos de pesquisas três localidades situadas nesse vale: Caxias, Coroatá e Rosário, permanecendo em cada uma delas cerca de 48 horas, tempo sem dúvida escasso, porém suficiente para uma tomada de contato com os aspectos mais expressivos das áreas em que se encontram. Em seguida, alcançamos a cidade de São Luís, onde permanecemos durante 5 dias, no decorrer dos quais fizemos observações na própria ilha do Maranhão e, também, na vizinha cidade de Alcântara.

As presentes notas visam, tão somente, oferecer aos estudiosos da geografia brasileira os resultados de uma simples viagem de reconhecimento, sem pretender, de forma alguma, realizar um estudo regional daquele importante vale maranhense,

nem tampouco levar a efeito um estudo monográfico da cidade de São Luís.

Ao divulgá-las, sob o alto patrocínio da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, esperamos que possam ter alguma utilidade, mormente se considerarmos a escassez de estudos geográficos a respeito dessa porção de nosso país.

A todos quantos tiveram a gentileza de nos prestar esclarecimentos e fornecer elementos para a elaboração do presente volume, deixamos aqui registrados os nossos mais cordiais agradecimentos.

*São Paulo,
março de 1951.*

AROLD DE AZEVEDO
Catedrático de Geografia do Brasil

S U M Á R I O

- I.* AROLDO DE AZEVEDO — **Através do vale do Itapecuru —**
(Impressões de uma viagem de reconhecimento).
- II.* DIRCEU LINO DE MATTOS — **Traços essenciais da geoeconomia do vale do Itapecuru.**
- III.* AROLDO DE AZEVEDO — **São Luís do Maranhão (Primeiros estudos).**

I

AROLDO DE AZEVEDO

ATRAVÉS DO VALE DO ITAPECURU

(Impressões de uma viagem de reconhecimento)

SUMÁRIO *O vale do Itapecuru: aspectos físicos. Traços da vida humana no vale do Itapecuru. Aspectos gerais da economia regional. Caxias, capital do médio Itapecuru. Em Coroatá, pleno domínio dos babaquais. Rosário, no baixo Itapecuru. Terras de exploração.*

I

ATRAVÉS DO VALE DO ITAPECURU

(Impressões de uma viagem de reconhecimento)

AROLDO DE AZEVEDO

O vale do Itapecuru: aspectos físicos

O rio Itapecuru tem suas cabeceiras na chamada Serra do Itapecuru, chapada de terrenos cretáceos situada em pleno centro do Maranhão, de onde se põe a caminhar no rumo geral de NNE, até receber, pela margem esquerda, o seu mais importante afluente — o rio das Alpercatas.

Inicia-se, então, o longo trecho que vai constituir o curso médio do rio, a partir de Colinas (antiga Picos), e, com êle, a sua porção navegável. Seu rumo passa a ser francamente de NE. Entretanto, pouco antes de atingir a cidade de Caxias, descreve o Itapecuru um bem caracterizado “cotovêlo” (provavelmente testemunho de uma captura), ao esbarrar o mal definido divisor entre sua bacia e a do Parnaíba, de que se acha afastado apenas 50 km. Toma, então, o rumo de NO, até pouco além de Coroatá, de onde prossegue no rumo geral do norte, penetrando na baixada costeira e alcançando, após 1.450 km. de percurso, as águas da baía de São José, nesse trecho conhecida pelo nome de Guaxanduba. A partir da cidade de Itapecuru-Mirim, situada a cêrca de 75 km. da foz, o importante rio maranhense percorre o seu curso inferior, já sob a influência das marés oceânicas, cuja amplitude alcança cifras excepcionais se compararmos com outros trechos do litoral brasileiro (mais de 7 metros).



Mapa do Maranhão

No mapa acima, figuram as duas grandes áreas topográficas do Estado — a planície e o planalto, os mais importantes curso d'água, os principais núcleos urbanos e o traçado da E. F. São Luís-Teresina.

Em seu trecho superior e na metade de seu curso médio, o rio Itapecuru assenta-se sobre terrenos considerados de idade jurássica (Formação Pastos Bons); na região do "cotovêlo" de Caxias, atinge formações mais antigas, de idade provavelmente carbonífera (Formação Poti e Longá); mas, a jusante de Codó, seu curso se processa em terrenos considerados de idade cretácea, até alcançar Rosário, que se acha a uns 20 km. da embocadura, quando encontra o obstáculo constituído pelos afloramentos cristalinos, que são os responsáveis pelas "corredeiras" conhecidas pelo nome de Cachoeira de Vera-Cruz (1).

De Colinas à baía de Guaxanduba a navegação é possível nas águas do Itapecuru por embarcações de pequeno calado, embora na estação seca ofereça algumas dificuldades, mormente no trecho final, que atravessa o cristalino, só vencido por ocasião da preamar. Noutros tempos, chegou a existir uma linha regular de navegação a vapor entre Caxias e São Luís, com viagens quinzenais; hoje, porém, o tráfego fluvial mais intenso, embora irregular, faz-se entre Colinas e Caxias, onde as mercadorias são transbordadas para a via-férrea que une as duas capitais estaduais.

Na porção que nos foi dado conhecer, a jusante de Caxias, o rio Itapecuru corre por entre barrancas de uns poucos metros de altura, salvo no trecho inferior, onde as margens são baixas e passam a ter um caráter nitidamente amazônico.

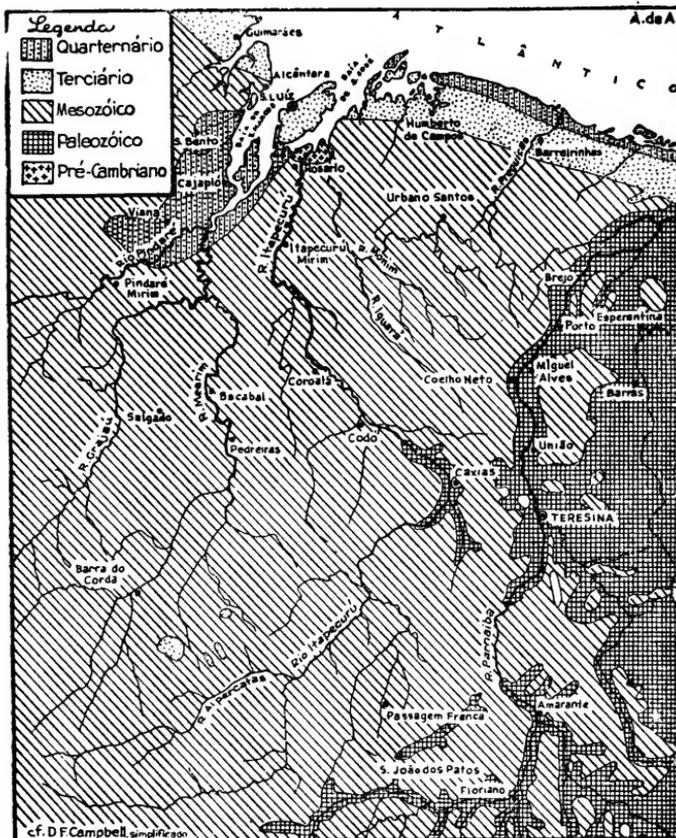
Sua largura oscila entre 50 e 120 metros, no referido trecho, deslizando as águas de maneira tranqüilla, pobres em materiais de aluvião, provavelmente porque as vimos no tempo da seca.

A região que o rio atravessa, de Caxias rumo à foz, caracteriza-se por sua altitude modesta, encontrando-se dentro da cota dos 100 m. sobre o nível do mar (2). Nas vizinhanças daquela cidade, o relêvo apresenta-se através de elevações mamelonares, com perfis que lembram escarpas de "cuestas". Mas, a partir de Coroatá, o horizonte já se mostra bastante

(1) Vêde CAMPBELL (Donald F.), Mapa geológico da Bacia do Maranhão, no "Relatório de 1948" do Conselho Nacional do Petróleo — Rio, 1949.

(2) Eis as cotas de altitudes das estações ferroviárias (em metros):

Caxias	63
Codó	48
Coroatá	34
Itapecuru-Mirim	14
Rosário	14



Mapa geológico da região drenada pelo rio Itapecuru e vizinhanças.

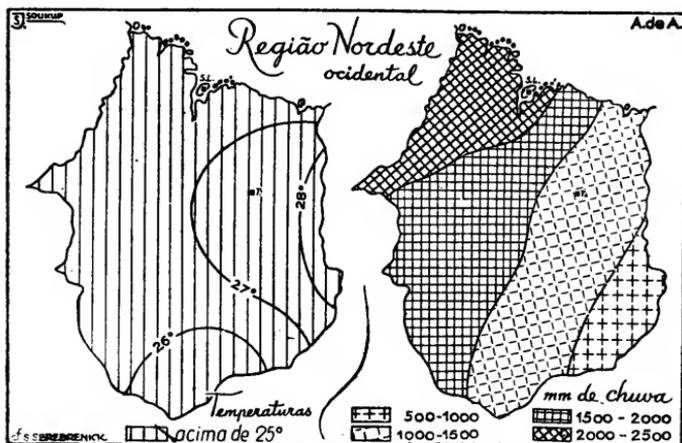
A maior parte das terras drenadas pelo rio Itapecuru e seus afluentes é constituída por terrenos mesozóicos, de idade jurássica e cretácea.

monótono, comprovando a existência da extensa **Planície Maranhense**, que descamba suavemente para o oceano, até constituir, a jusante de Itapecuru-Mirim, pròpriamente a **Baixada**, que no Mearim inferior se apresenta francamente inundável, no tempo das chuvas. Neste último trecho, abrem-se os admiráveis **Campos dos Perises**, verdadeira miniatura do Pantanal matogrossense, imensa planura horizontal que as águas encobrem no “inverno”, mas que se torna enxuta e recoberta por uma vegetação rasteira durante o “verão”, época em que recebe alguns milhares de cabeças de bovinos dos municípios vizinhos (Anajatuba, Rosário).

Há uma formação botânica que reponta com freqüência no vale do Itapecuru, mais típica para os lados do Piauí: é a paisagem do agreste ou carrasco, vulgarmente designada pelo nome de “chapada”, por corresponder aos grandes tabuleiros da região. Sua vegetação é rarefeita, seu aspecto faz lembrar o do “cerrado”; nele aparecem o algodão arbóreo (“*Gossypium arboreum*”) e a piaçava (“*Attalea junifera*”). Entretanto, a montante de Codó, são as associações da carnaubeira (“*Copernicia cerifera*”) — os carnaubais, o elemento típico da paisagem, correspondendo aos terrenos mais baixos e, por isso mesmo, mais úmidos. Pelo contrário, a jusante de Codó, à proporção que a carnaubeira se vai tornando mais rara, surgem com freqüência os característicos babaçuais, em que impera o coqueiro babaçu (“*Orbignia martiana*”), cuja quantidade chega a tornar-se impressionante na região de Coroatá. Sua presença pode ser notada desde o vale do Parnaíba; mas é inegável que, a partir da área de Codó, rio abaixo, passa o coqueiro babaçu a ser o elemento característico da paisagem, enfeitando com suas palmas os trechos mais elevados da planície e aparecendo em associações cada vez mais compactas. Na região de Rosário, passa a se tornar novamente menos freqüente, cedendo lugar a matas ciliares, que acompanham as barrancas do rio; mas êle aparece ainda e sua presença pode ser observada até mesmo na ilha do Maranhão, já no município de São Luís.

Na área por nós percorrida, distinguem-se com perfeição as duas clássicas estações pluviométricas: o chamado inverno, época das chuvas, que corresponde aos meses do verão e do outono; e o chamado verão, época da sêca, que coincide com os meses do inverno e da primavera. À proporção que se desce o vale, menos acentuadas são as diferenças entre uma e outra dessas estações; por outras palavras: a montante de Coroatá, a sêca se torna cada vez maior, pois já se vai penetrando no

regime "piauiense" das chuvas, com características cada vez mais próximas da semiaridez, que o sertão de SE do Piauí real-



Médias térmicas e médias pluviométricas anuais no trecho ocidental da Região Nordeste (Maranhão e Piauí)

mente conhece. Percorrendo o vale no mês de julho, só fomos assistir à queda das primeiras chuvas na região de Rosário, já em plena Baixada litorânea.

No que se refere às temperaturas, fato idêntico pôde ser constatado: à proporção que deixávamos o vale médio, rumo ao litoral, assistíamos à lenta passagem do regime continental para o marítimo, isto é, nos aproximávamos da área de estabilidade térmica e deixávamos atrás de nós as áreas de grandes amplitudes diurnas. As temperaturas oscilam em torno das isothermas de 26 e 27°; mas o que mais impressiona é a ardência do Sol equatorial, cujos raios se tornam realmente insuportáveis no vigor do dia e são responsáveis, juntamente com a miscigenação, pela cor escura dominante na população. Tal calor justifica o costume generalizado de viverem inteiramente nuas as crianças até 5 e 6 anos de idade, além da universalidade do uso da rede. Basta, porém, encontrar um refúgio qualquer — o compartimento de uma habitação ou mesmo a sombra de uma grande árvore, para que nos sintamos bem mais à vontade. Isto explica, de maneira muito razoável, o hábito de fazer a

sesta, de 12 às 15 horas, ou o horário das repartições públicas estaduais e municipais (de 7 às 12 horas), fatos que não podem ser considerados senão uma imposição do clima regional. Por outro lado, a posição N-S do vale do Itapecuru favorece a penetração das massas de ar oceânicas, sobretudo o alísio setentrional, que beneficia toda a sua porção inferior.

VEDE, NO DOCUMENTARIO FOTOGRAFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N.s 1 A 8, págs. 91-98.

Traços da vida humana

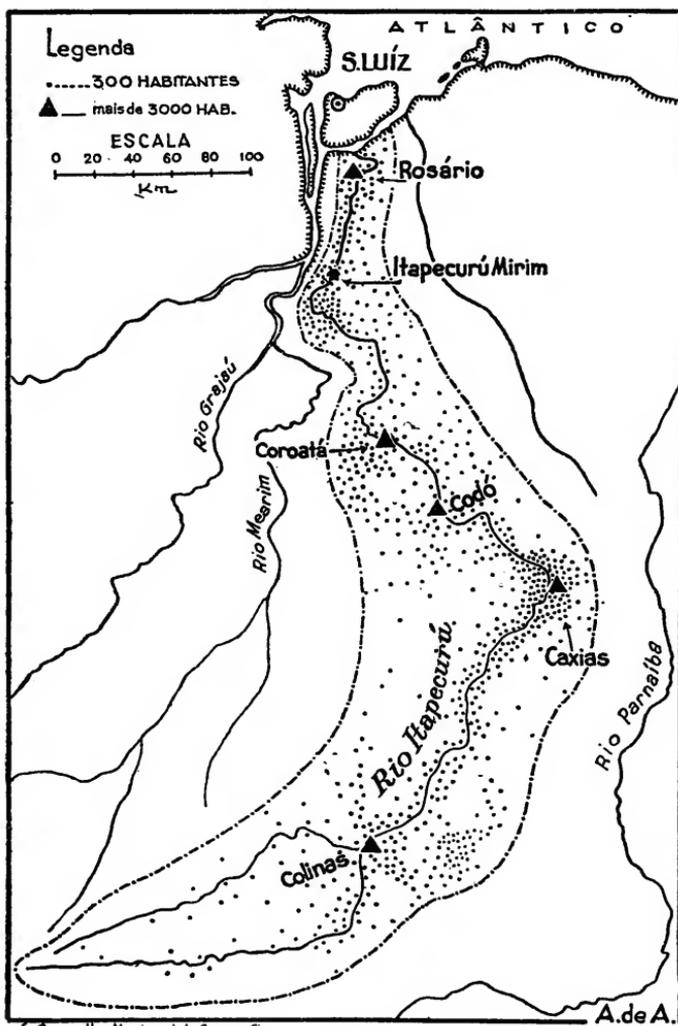
no vale do Itapecuru Os municípios que se alongam através do vale do Itapecuru, no trecho que vimos focalizando, ocupam uma área de cerca de 26.700 km², o que corresponde a 8% da área do Estado do Maranhão. No entanto, a população que ali vivia, em 1948, perfazia um total de 234.000 hab., o que corresponde a uma densidade de 9 hab. por km² e a 16% do total do Estado (3). Isto significa que sua densidade demográfica, sem dúvida modesta, é superior à média do Estado (cerca de 5 hab. por km²).

Percorrendo a região, não se tem idéia, realmente, de uma zona densamente povoada; é que a população se espalha pela área rural, onde vivem nada menos de 90% do total desses municípios.

Os aglomerados urbanos apresentam cifras bastante medíocres em sua população urbana e suburbana, não ultrapassando nenhum deles 10.000 habitantes. Caxias, inegavelmente, é o mais importante, representando mesmo o papel de verdadeira capital regional de todo o vale do Itapecuru. Seguem-se,

(3) Eis a população e a área dos municípios da região aqui focalizada, de acordo com a estimativa para 1948 (cf. Maranhão-1948, publicação do Diretório Regional do I. B. G. E.):

	População	Área (km ²)	Hab./km ²
Caxias	90.610	12.634	7,7
Codó	44.406	5.838	7,6
Timbiras	9.304	1.316	7,0
Coroatá	34.353	3.046	11,2
Itapecuru-Mirim	31.969	2.292	13,9
Rosário	23.403	1.588	14,7
TOTAIS	234.045	26.714	9,0 (média)



Repartição da população na bacia do Itaipuru

com importância equivalente: Rosário, Coroatá e Codó. Bem menor já é Itapecuru-Mirim, como insignificante é Timbiras, antiga Monte Alegre (4).

O traço marcante desse elemento humano é indiscutivelmente a côr: ali se concentra numerosa população negra e mestiça, cujas origens remontam ao seiscentismo, quando a Metrópole portuguesa autorizou a criação da “Companhia do Comércio do Maranhão”, que se propôs a introduzir, cada ano, pelo menos 500 escravos trazidos da costa d’África; mas o desenvolvimento econômico registrado no século passado, no vale inferior e médio, graças à exploração do algodão perene e particularmente à instalação de engenhos de açúcar, também contribuiu de maneira poderosa para a presença desse elemento de sangue africano. Tal fato se vê confirmado pelas estatísticas, que registraram, em 1940, 28% de negros e 25% de pardos (mestiços) no total da população maranhense, o que significa que, ali, o elemento branco constitui minoria.

Além disso, pôde nossa observação registrar a presença de um tipo muito especial de mestiço, que não se enquadra dentro da clássica distinção geralmente aceita — mulatos, caboclos e cafuzos. Seus cabelos são negros, mas levemente encaracolados; sua tez é escura e arroxeadada, sem que apresente o retinto do negro nem o acinzentado do mulato ou o pardo-escuro do cafuzo; suas feições denotam leves influências ameríndias. Constitui o que o povo costuma designar pelo nome de juçara, produto que parece haver resultado de uma lenta e ininterrupta miscigenação, em que os nossos três tipos étnicos fundamentais (o branco, o negro e o índio) contribuíram com sua parcela (5).

(4) Em 1940, assim se distribuía a população nesses municípios:

	Zonas urbana e suburbana	Zona rural
Caxias	7.042	70.832
Codó	3.405	34.759
Timbiras	727	7.269
Coroatá	3.452	26.072
Itapecuru-Mirim	1.825	25.650
Rosário	4.080	16.033
TOTAIS	20.531	180.615

(5) A bandeira do Estado do Maranhão, criada em 21 de dezembro de 1889, reflete de certo modo essa composição étnica, lembrando “as três diferentes raças que compõem a sua população, raças hoje fundidas e fraternizadas na prossecução de um destino idêntico e comum”, embora houvesse dado a predominância ao elemento branco, o que não é real (Vêde RIBEIRO, Clovis, *Brazões e Bandeiras do Brasil*, São Paulo, 1933, pág. 159).

A seu lado, aparecem com freqüência elementos **nordestinos**, oriundos de Estados vizinhos, particularmente do Piauí e do Ceará (6), trabalhando em tôdas as profissões; e numerosos **sírio-libaneses**, designados pejorativamente pelo nome de "caramanos", que apareceram no Maranhão como simples vendedores ambulantes ou "mascates", mas cujos descendentes dominam hoje vários ramos do comércio e da indústria, exercendo inegável influência política e social.

Na zona rural e nos próprios aglomerados urbanos, existe um tipo de habitação predominante: é a **casa de palha**, recoberta com as palmas do coqueiro babaçu, com paredes de pau-a-pique, quando não das próprias fôlhas de tal riqueza regional.

Em habitações tão modestas, vive uma população sem nenhuma noção de higiene, alimentando-se de farinha de mandioca e de carne de porco, sem levar em conta as características do clima quente, que a domina. Neste particular, o **porco** constituiu verdadeiro esteio da economia doméstica, pois rara é a casa que não possui quatro ou cinco desses animais, que vivem à solta, perambulando pelas próprias ruas das cidades. A seu lado, o **jerico** ou pequeno jumento característico da região do Mediterrâneo, o "jegue" dos nordestinos, é outro elemento importante da paisagem do vale do Itapecuru, auxiliar indispensável para os transportes mais leves (água, tijolos, telhas, lenha, cofos, etc.) e que, tal como os suínos, vive de maneira quase promíscua com a própria população urbana.

Cumprе ainda assinalar o uso generalizado, nas cidades, de **carroças** de duas rodas, puxadas por muares ou bovinos e que são providas de velhos pneumáticos retirados de automóveis imprestáveis; sua difusão teve lugar nos derradeiros cinco anos.

VEDE, NO DOCUMENTÁRIO FOTOGRÁFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N. s 9 A 12, págs. 99-102.

(6) Em 1940, viviam no Maranhão: 83.446 **piulenses**, 28.934 **cearenses**, 5.245 **pernambucanos**, 5.209 **paraenses**, 2.095 **norte-riograndenses**, 1.825 **paraibanos**, 1.255 **goianos** e 1.091 **baianos**. Apenas por simples curiosidade e para comparação: naquela ano, somente 93 **paullistas** se encontravam em solo maranhense.

Aspectos gerais da economia regional

Ressalta das estatísticas — e o texto das publicações sobre o Maranhão o confirma, que é o vale do Itapecuru uma das áreas mais importantes, sob o ponto de vista econômico, daquele Estado brasileiro. Cumpre, porém, não superestimar tal importância, tendo em vista a natureza de sua vida econômica.

De fato, predomina ali uma verdadeira economia de coleta, que se baseia sobretudo na grande riqueza regional — o babaçu, e que se vê fortalecida pela caça e pela pesca. Se bem que os babaçuais surjam por todo o vale em estudo (que fornece cerca de 50% das amêndoas exportadas pelo Estado), é na região de Coroatá que tal atividade aparece como dominante. A caça, destinada à obtenção de peles de animais silvestres (caitetu, veado, onça, gato-do-mato, etc.), alimenta um pequeno comércio, sobretudo no vale médio inferior. Já a pesca, que também apresenta um caráter comercial, se desenvolve particularmente em Rosário.

Ao contrário do que fazem crer as estatísticas, a agricultura apresenta, ali, uma importância muito relativa e não foi capaz de deixar marcas sensíveis na paisagem do vale. Por incrível que possa parecer, não nos foi dado o prazer de observar, em toda a viagem, um só trecho cultivado, a não ser pequenas roças de milho (7). É que o baixo Mearim-Pindaré constitui o celeiro agrícola do Estado, com seus arrozais e algodoados.

No campo da indústria, o vale do Itapecuru orgulha-se de possuir algumas das mais antigas e mais importantes fábricas do Maranhão: são as que se dedicam à fiação e à tecelagem

(7) Em Coroatá, encontramos uma extensa área cultivada, com arroz e árvores frutíferas; trata-se, porém, de um Campo Experimental do Governo Federal. Todavia, de acordo com os dados publicados pelo Departamento Estadual de Estatística (Balança Comercial, São Luís, 1949), o arroz constitui uma riqueza da zona do Itapecuru, sendo Coroatá e Codó os dois maiores exportadores, conforme se pode verificar por estas cifras:

	Exportação (t.)
Coroatá	3.090
Codó	2.894
Itapecuru-Mirim	958
Timbiras	790
Caxias	678

do algodão, localizadas em Caxias e Codó (8). No mais, destacam-se numerosos estabelecimentos de cerâmica (o maior dos quais se localiza em Rosário), curtumes e pequenas oficinas de artesanato.

Prejudica enormemente a economia regional a falta de um bom sistema de transportes. A única via que serve toda a área aqui focalizada é a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, com seus 453 km. O trecho original dessa ferrovia ligava Caxias à margem esquerda do rio Parnaíba, fazendo ponto final em Cajazeiras (depois, Flôres, hoje Timôn), datando dos primeiros anos da República (1895). Foi somente em 1920 que se completou o trecho Caxias-São Luís e há bem poucos anos que se inaugurou a ponte sobre o Parnaíba, possibilitando a ligação direta com a capital do Piauí.

Tudo é precário nessa via-férrea. O trajeto, dos mais infelizes, ao invés de preferir o divisor Itapecuru-Mearim (servindo, assim, de complemento à navegação fluvial praticada nestes dois rios) ou, pelo menos, a região drenada pelos afluentes da margem direita (de maneira a abrir possibilidades a uma área que continua a viver mais ou menos à margem da vida estadual), deu preferência, em virtude de razões de ordem política e pessoal, à região situada à margem esquerda do Itapecuru, cujo curso praticamente acompanha e até onde vai ter um número elevado de afluentes, o que obrigou a construção de algumas dezenas de pontes e pontilhões (9), encarecendo inutilmente o custo da estrada. Por outro lado, seu material rodante é dos mais deficientes (em geral, locomotivas e vagões postos fora do serviço por vias-férreas paulistas), seu tráfego é dos mais irregulares (registrando-se normalmente atrasos, que chegam a ser de 10 horas), não encontrando os passageiros conforto algum nos poucos vagões que lhes são destinados e que, por isso mesmo, trafegam superlotados. E' realmente constrangedor atestar tantas deficiências, numa estrada que é a única do Estado e que poderia, sob outras circunstâncias, repre-

(8) Em 1948, Caxias exportou 133 t. de tecidos de algodão e Codó 119, sendo que 76% da produção caxiense saíram diretamente para os Estados vizinhos, sem passar por São Luís.

(9) Sobre as águas do rio Codôzinho, a jusante de Codó, existe uma famosa ponte, que bem merecia o nome de *corta-cabeças*, tal a estreiteza do vão que foi deixado para a travessia do combóio. Torna-se realmente inacreditável como foi permitida a construção de uma obra de engenharia tão perigosa à vida dos passageiros, como aquela.

sentar papel de relêvo na vida regional; mas, quem quer que a tenha utilizado poderá confirmar tudo quanto acabamos de escrever a seu respeito.

No setor das estradas de rodagem, praticamente nada existe. A única que merece tal nome é a rodovia que liga Rosário a São Luís, numa extensão de cerca de 70 km. O mais não passa de simples caminhos, que se tornam intransitáveis durante o "inverno", sendo mesmo impossível atingir Caxias em viagem direta, feita de automóvel, partindo-se de Rosário. De Coroatá, há uma ligação menos precária com o vale do Mearim, até Pedreiras e Bacabal, que bem merecia ser melhorada, dada a importância do tráfego que ali se registra.

A navegação fluvial, pelas águas do Itapecuru, mais ou menos ativa noutros tempos, sofreu a concorrência da ferrovia e praticamente deixou de existir a jusante de Caxias. Apenas, como já ficou afirmado, registra-se um serviço, embora bastante irregular, na direção de montante daquela cidade, com ponto final em Colinas (10).

VEDE, NO DOCUMENTÁRIO FOTOGRÁFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N. s 13 E 14, págs. 103 e 104.

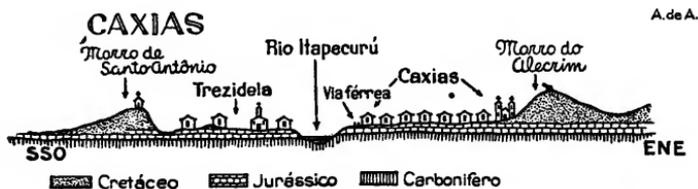
Caxias, capital do médio Itapecuru

Caxias é a mais importante cidade do vale do Itapecuru e de toda a porção oriental do Maranhão. Encontra-se a cerca de 50 km. do território piauiense e a cerca de 75 km. da cidade de Teresina, exatamente no "cotovêlo" do rio Itapecuru e onde mais fácil começa a tornar-se a navegação fluvial. Para quem vem do Piauí, é a primeira cidade itapecuruana servida pelos trilhos da via-férrea.

Tôdas essas circunstâncias exerceram poderosa influência sobre o papel que vem representando esta cidade, através dos anos. Explicam, antes de tudo, sua tradicional ligação com o Piauí e o Nordeste pròpriamente dito, sem dúvida muito mais estreita do que com a Baixada e a capital maranhenses: basta lembrar que foram tropas piauienses e cearenses que a liber-

(10) No presente trabalho não entraremos em possíveis detalhes a respeito da geografia econômica regional, desde que tal aspecto foi examinado pelo nosso colega e companheiro de excursão, prof. DIRCEU LINO DE MATTOS, no capítulo que se segue, sob o título — *Traços essenciais da geoeconomia do vale do Itapecuru.*

taram do domínio português, por ocasião da proclamação da Independência, quando a teimosia de um valente cabo de guerra lusitano julgou possível retardar a emancipação da província de então; do mesmo modo que, hoje, o comércio através do Piauí é mais intenso do que via São Luís. Justificam, além disso, sua indiscutível preeminência no conjunto da região, graças ao fato de ser um nó de comunicações e de estar em contato tanto com o vale médio como com o vale superior do rio Itapecuru.



O sítio urbano de Caxias
(Corte esquemático)

A cidade acha-se colocada à margem direita do curso fluvial, numa planície de terrenos jurássicos e circundada por pequenos morros, com perfis que lembram o de "cuestas" e constituídos por terrenos que datam do cretáceo; o morro do Alecrim, que se ergue a leste, nos limites da área urbana, e o morro de Santo Antônio, que se eleva ao sul, já na margem esquerda, simbolizam muito bem tais elevações da região caxiense.

O rio Itapecuru, que tem ali uns 50 m. de largo e corre dentro de um vale encaixado nos terrenos mesozóicos, não representa grande papel na vida da cidade; esta, pelo contrário, como que foge do rio. É verdade que existe uma ligação fluvial entre Caxias e Colinas, na direção de montante, de onde vêm madeiras, babaçu e mamona; é verdade que, em suas margens, aparecem pequenos estaleiros destinados à construção e ao reparo das embarcações que nele trafegam ("canoas", de tamanho menor, e "botes", as maiores), tôdas com a característica cobertura feita com palma de buriti. Mas o peixe é muito escasso nas águas do Itapecuru e a cidade como que lhe dá as costas, mais interessada no que se passa nas regiões afastadas da calha fluvial.

Em suas origens, Caxias remonta ao século XVII: seu berço teria sido a atual Trezidela, aglomerado que se ergue à margem esquerda do Itapecuru e está ligado à cidade por uma ponte, de construção particular, que só pode ser utilizada mediante o pagamento de um pedágio. Naquele século, existiam ali aldeamentos de índios Timbiras ou Gamelas (11). Durante o ciclo pastoril, criadores de gado vindos da Bahia teriam fundado, nas imediações, algumas fazendas. Em seguida, padres jesuítas procedentes de São Luís ali se estabeleceram, com suas missões; foi assim que surgiram os núcleos missionários de São José e de Nossa Senhora da Conceição das Aldeias Altas, que foram, realmente, o primitivo aglomerado de que resultou a cidade atual.

Com a expulsão dos Jesuítas, no século XVIII, os habitantes do povoado nascente julgaram mais prudente afastar-se do contato com os indígenas e passaram-se para a margem direita do Itapecuru; iniciou-se, assim, a formação da Caxias de nossos dias, que logo passou a manter estreito contato com as capitanias nordestinas.

O progresso do novo aglomerado parece ter-se feito de maneira rápida, pois em outubro de 1811 foi elevado à categoria de vila, já com o nome atual, que lembra um dos subúrbios de Lisboa (12), e em julho de 1836 transformava-se em cidade.

AIRES DE CASAL, em sua *Corografia Brasílica*, publicada em 1817 (13), considerava Caxias uma “vila considerável, famosa e florescente”, informando que o seu município produzia algodão e arroz em “prodigiosa quantidade”. Seria a cidade um centro de perdição, pois, segundo o referido cronista, “a tafularia no jôgo dos seus habitantes tem ocasionado a ruína de muitos negociantes da capital”... Nesse tempo, os habitantes da Trezidela eram ainda, em sua totalidade, aborígenes.

(11) O nome de Trezidela, hoje generalizado no Maranhão para os pequenos aglomerados que se formam na margem fronteira dos rios em que se assentam as cidades (cf. RAIMUNDO LOPES, *O Torrão Maranhense*, pág. 197), seria uma corrupção da expressão “Três Aldeias”, alusiva a êsses aldeamentos indígenas. E’ esta a opinião de Cesar A. Marques, citada por Basílio de Magalhães em nota à pág. 462, do vol. II, da *Viagem pelo Brasil*, de SPIX e MARTIUS.

(12) “Caxias — Povoação suburbana de Lisboa, na linha de Lisboa a Cascais e entre Cruz Quebrada e Paço d’Arcos” — cf. ANDRADE (Antônio Sampaio de), *Dicionário Corográfico de Portugal Contemporâneo*, Liv. Figueirinhas, Pôrto, 1944.

(13) CASAL (Aires de), *Corografia Brasílica ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*, ed. Cultura, São Paulo, 1943 — tomo II, pág. 202.

Não parece haver muito exagêro nos informes daquele que foi o autor da primeira Geografia sôbre o nosso país. De fato, passando por lá, no mesmo primeiro quartel do século XIX, o grande MARTIUS considerou Caxias “uma das mais florescentes vilas do interior do Brasil”, congregando em sua área municipal uns 30.000 habitantes e tendo como fator de sua prosperidade a cultura do algodão, “explorada desde uns vinte e tantos anos, com afinco, em seu interior” (14). Aliás, a impressão que teve Martius do vale do Itapecuru parece ter sido bastante lisonjeira, porque, viajando em direção a jusante, afirmou que “quanto mais nos afastávamos de Caxias, mais numerosas eram as fazendas, cuja extensa casaria indicava a opulência de seus donos” (15) — impressão que, infelizmente, não pode hoje ser confirmada por quem faça a mesma viagem.

Embora perturbada em sua tranqüilidade pelos episódios sangrentos da “Balaiada” (1839-40), prosseguiu Caxias em seu crescente progresso, que era um reflexo de sua posição geográfica (16) e da riqueza que produziam as suas terras — o algodão. Os últimos 20 anos do século XIX foram, sem dúvida, um período importantíssimo para a sua vida urbana: nada menos de quatro fábricas de tecidos surgiram na cidade e seus arredores — a “Industrial Caxiense” (1883), a “União Caxiense” (1889), a “Manufatora” (1893) e a “Sanharó” (1893), o que lhe valeu, na frase sincera e insuspeita de RAIMUNDO LOPES, “o estapafúrdio cognome de Manchester maranhense...” (17); além disso, inegável consequência de todo êsse progresso no campo industrial, em 1895 inaugurou-se a estrada de ferro que ligava Caxias a Cajazeiras (Timôn), colocando-a praticamente em contato com a capital piauiense.

Visitando-a na primeira década do nosso século, PAUL WALLE considerou-a a mais importante cidade do Estado, de-

(14) SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C. F. P. von), *Viagem pelo Brasil*, tradução brasileira de Lúcia Furquim Lahmeyer, revista pelo Barão de Ramiz Galvão e Basílio de Magalhães — Imprensa Nacional, Rio, 1938 — vol. II, págs. 455-456.

(15) Obra citada, vol. II, pág. 466.

(16) JOAQUIM MANOEL DE MACEDO, em sua *Coreografia do Brasil* (Rio, 1873), diz que esta cidade, “chamada a *Princesa do Sertão*, avulsa pelo comércio, tem seu teatro, duas bandas de música bem organizadas e, relativamente a outros pontos da província, vantajoso desenvolvimento da instrução popular” (2.ª parte, pág. 55).

(17) LOPES (Raimundo), *O Torrão Maranhense*, Tip. “Jornal do Comércio”, Rio, 1918 — pág. 198.

pois da capital, “toutefois une cité commerçante et industrielle”; e acentuou que o seu comércio se fazia principalmente com o sertão, o Piauí e mesmo o extremo norte de Goiás (18).

Em 1920, quando se completou a ligação ferroviária entre Caxias e São Luís, através do vale do Itapecuru, tinha o município 50.346 hab. Em 1940, êsse total elevara-se para 77.874. As estimativas para 1948 previram nada menos de 90.610 habitantes.

De acôrdo com o censo de 1940, pouco mais de 7.000 pessoas viviam nas suas áreas urbana e suburbana, sendo provável que, hoje, tal cifra se tenha elevado para 10.000.

Quem viaje nos comboios sempre super-lotados da “E. F. S. L. T.”, encontra em Caxias uma estação ferroviária bastante modesta, que não corresponde à importância desta cidade. Mas, ao tomar o rumo do centro, tem sua impressão melhorada quando penetra na larga Avenida da Independência, bordejada de ambos os lados por frondosas e acolhedoras mangueiras, numa extensão de meio quilômetro. Ao atingir esta a Praça da Independência, inicia-se pròpriamente o perímetro urbano da “Princesa do Sertão”.

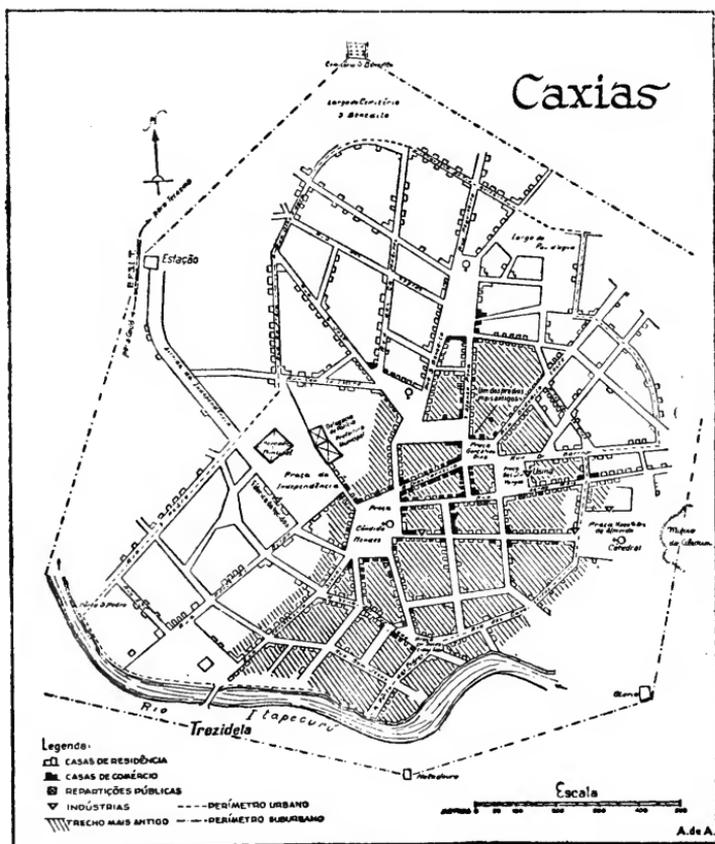
A Praça da Independência, vasta e irregular, será certamente bela no dia em que fôr calçada e ajardinada. Tais melhoramentos tornam-se necessários por motivos vários: ali se encontra o maior estabelecimento fabril da cidade, pertencente à “Companhia Fabril e Tecelagem União Caxiense”, que dá trabalho a 400 operários; ergue-se ali o Mercado Municipal, sempre movimentado, com seus jericos à porta, onde a população pode adquirir carne verde e sêca, frutas (bananas, laranjas, limas, sapotas, sapotis, etc.), escassos legumes, cereais, cêstos, rêdes, bugigangas, e onde, como em tantas cidades do sertão nordestino, não faltam os cegos cantadores, a pedir esmolás cantando plangentes melopéias; ali se acham duas repartições públicas, de grande importância para a vida local — a Prefeitura e a Delegacia de Polícia.

A uns 50 metros dêsse largo semiabandonado, inicia-se o trecho mais importante de Caxias, em que as ruas são calçadas a paralelepédo e onde se concentra o comércio urbano. Por

(16) WALLE (Paul), *Au Brésil — Du Rio São Francisco a l'Amazona*, ed. Guilmoto Paris, 1910 — pág. 291.

sua vez, é a área mais antiga da cidade, desde que surgiu o núcleo da margem direita do Itapecuru. Situa-se notadamente entre três praças, que levam os nomes de Cândido Mendes, Gonçalves Dias e Magalhães de Almeida.

Da Praça Cândido Mendes (onde se encontra a bela matriz de Nossa Senhora da Conceição) parte, no rumo de SO, a via que vai ter à ponte que une Caxias à Trezidela. Em sentido



Planta funcional de Caxias

oposto, segue a **Rua Dias Carneiro (19)**, tipicamente comercial e onde se concentra elevado número de farmácias e drogarias. Através dela, alcança-se a **Praça Gonçalves Dias**, pequenina mas gentil, em torno da qual ainda se elevam alguns dos mais antigos prédios da cidade. Também tipicamente comercial é a **Travessa José Guimarães**, que une esta praça à **Rua Aarão Reis**, com suas casas de comércio e repartições públicas. Já a **Praça Magalhães de Almeida** coincide com o limite oriental do perímetro urbano; nela se ergue a **Catedral**, com suas modestas linhas arquitetônicas, e encontra-se em construção o **Palácio Episcopal**. Logo além está o **morro do Alecrim**, onde um canhão da época napoleônica lembra o recinto fortificado em que o major Fidié, com seus fiéis lusitanos, teimosamente resistiu contra a ação libertadora dos Independentes.

O plano da cidade de Caxias é extremamente irregular, denotando um crescimento espontâneo, que parece orientar-se rumo a N e NE. Ao contrário do que costuma acontecer, a estação ferroviária não exerceu, até agora, nenhuma atração, continuando mais ou menos isolada, nos limites do perímetro suburbano. As ruas, exceto as do centro comercial, não são calçadas e apresentam aspecto de abandono; não longe daquele trecho oferecem o espetáculo, que não condiz com a importância do aglomerado, de porcos e leitões perambulando em plena liberdade, a fuçar o leito da via pública...

A **Trezidela**, que olha Caxias da margem esquerda do rio, é um forte aglomerado suburbano, onde preponderam as palhoças e onde existe uma fábrica de tecidos de algodão — a “**Fábrica Sanharó**”, e uma destinada à extração do óleo de sementes de babaçu, ainda em organização.

Bastante curioso é o bairro da **Cangalheira**, num dos subúrbios da cidade e à margem direita do Itapecuru: constitui uma verdadeira concentração de palhoças, aninhadas numa depressão entre morros, oferecendo aos olhos do observador qualquer coisa que vivamente recorda uma aldeia de negros da África tropical.

Bem além, pouco mais de uma légua na direção do sul, começa a se formar uma promissora estação hidro-mineral — a de **Veneza**, na qual já foi construída uma piscina para uso dos

(19) A Francisco Dias Carneiro muito deve o Maranhão e, particularmente, a cidade de Caxias. Vêde JACOBINA (Alberto Pizarro), *Dias Carneiro, o Conservador*, ed. Companhia Editora Nacional, coleção “Brasiliama”.

que necessitam das águas termais que ali brotam, consideradas como medicinais (20).

VEDE, NO DOCUMENTARIO FOTOGRÁFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N.º 15 A 22, págs. 105-112.

Em Coroatá, pleno

domínio dos babaçuais O viajante que percorre, pela via-férrea, os 136 km. que separam Caxias de Coroatá sente, sem grande esforço, que passa pelos limites de duas paisagens naturais bem diversas: até à região onde se encontra Codó (Km. 290, a contar de São Luís), o que se observa é a paisagem que chamaríamos de **parnaibana**, por ser típica da bacia do Parnaíba e que ainda muito tem de nordestina, com a predominância do “agreste” ou “carrasco”, salpicado de associações não muito extensas da carnaubeira, sempre ligada aos terrenos arenosos, e do coqueiro babaçu, quase sempre associado à piaçava e parecendo menos subordinado à influência do tipo de solo; ao passo que, depois de Codó, na direção de jusante, a paisagem começa a tomar uma feição **amazônica**, penetrando-se pròpriamente na zona florestal do Maranhão, com sua vegetação mais exuberante e mais compacta, onde os carnaubais se vão tornando cada vez mais raros e os babaçuais, muito pelo contrário, surgem ocupando áreas cada vez mais extensas.

Embora tais paisagens correspondam, “grosso modo”, a diferenças de terrenos geológicos — paleozóicos os da primeira das regiões citadas, cretáceos os da segunda —, parece-nos que se deve ao clima os contrastes que vimos de apontar: é que ali se acham as fronteiras do Maranhão **semiúmido** (com médias pluviométricas anuais inferiores a 1.500 mm), que se prolonga pela maior parte do Piauí, e o Maranhão **úmido** (com precipitações anuais superiores a 1.500 mm e largo trecho onde caem até 2.500 mm de chuvas, cada ano), que caracteriza a maior parte do Estado.

A pequena cidade de Coroatá encontra-se em plena **região do babaçu**. Esta elegante palmácea está presente em tôda parte, nesse trecho do vale do Itapecuru: basta andar alguns passos, além do perímetro urbano, para encontrá-la, isolada ou

(20) S. FRÖES ABREU, em sua *Na Terra das Palmeiras* (Of. Industrial Gráfica, Rio, 1931), págs 39-41, refere-se a essa fonte termal e considera-a digna de merecer as atenções de nossas autoridades médico-sanitárias.

formando belíssimas associações; basta percorrer o aglomerado e seus arredores para observar habitações de barrote cobertas com suas palmas, palhoças inteiramente construídas de babaçu e cêrcas feitas com os talos de suas fôlhas; basta visitar a estação ferroviária para ver centenas ou milhares de sacos de amêndoas, alojados na plataforma à espera de embarque ou acumulados nos armazéns, desprendendo um odor forte e característico desse produto oleífero; basta, enfim, colher informações referentes à vida local, para se sentir que ali o babaçu reina soberanamente, dando fôrça ao comércio ou prestígio aos homens públicos.

Com efeito, dentro do Estado e, portanto, dentro do país (desde que o Maranhão é o maior e quase único produtor brasileiro), apenas o município de Caxias supera o de Coroatá na produção do babaçu. Mas há uma circunstância, que precisa ser notada: enquanto a “Princesa do Sertão” tem na indústria fabril sua maior fonte de riqueza, Coroatá tem no coqueiro famoso o principal fator de tôda sua vida econômica (21).

A importância comercial e industrial do babaçu iniciou-se durante a Primeira Grande Guerra e resultou da “fome” de óleos vegetais, que vem caracterizando o nosso século (22). Isto explica o fato de não aparecer mencionada tal riqueza em obras anteriores a 1920. RAIMUNDO LOPES, que elaborou um estudo geográfico tão bem feito sôbre o seu Estado, limi-

(21) Eis algumas cifras referentes à exportação do babaçu, em 1948, conforme **Balança Comercial**, publicação do I. B. G. E. (São Luís, 1949), em toneladas :

	Pelas fronteiras	Por S. Luís	TOTAL
Caxias	1.942	8.373	10.315
Coroatá	1	5.197	5.198
Codó	—	3.354	3.354
Itapecuru-Mirim	5	1.583	1.588
Timbiras	—	1.319	1.319
Rosário	—	768	768
TOTAIS	1.948	20.594	22.542

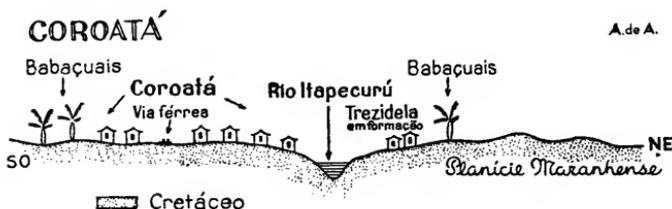
Como se vê, é São Luís o grande sorvedouro da produção do babaçu do vale do Itapecuru; ali são as amêndoas industrializadas ou seguem para os mercados consumidores do sul do país. Entretanto, cumpre observar que 10% da produção exportada de Caxias deixam de passar pela capital do Estado.

(22) Pode-se acompanhar a evolução do comércio do babaçu comparando os dados concernentes à exportação pelo pôrto de São Luís: 1912 — 588 k; 1913 — 16.976 k; 1914 — 19.462; 1915 — 836.408; 1918 — 4.010.100; 1919 — 5.603.082; 1920 — 3.277.862; 1921 — 3.890.702 (cf. FRAN PAXECO, **Geografia do Maranhão**, São Luís, 1922).

tou sua referência a estas linhas singelas: “Tem últimamente tomado certa importância a recolta do côco babaçu” (23).

Mas o que nos parece espantoso é o silêncio existente a respeito das compactas formações dessa palmácea, que tão fortemente ferem a atenção de quem percorre a região, da parte de quantos escreveram sobre o Maranhão no século passado e nos primeiros quinze anos do século atual; John Mawe, Henry Koster, Aires de Casal, Spix e Martius, Joaquim Manoel de Macedo, A. J. Sellin, Levasseur, Santa-Anna Nery, Élisée Reclus, para só lembrarmos nomes bem conhecidos e respeitados, e, no século atual, o próprio prof. Delgado de Carvalho, na sua excelente “Geografia do Brasil” (1.^a edição, 1913), demonstram ignorar inteiramente os imensos babaçuais do Maranhão (24).

O babaçu constitui, em geral, uma verdadeira *res nullius*: a maioria dos babaçuais localiza-se em terras devolutas e, quando pertencem a algum duvidoso proprietário, inteiramente livre é a sua exploração. E', assim, no mais exato sentido da ex-



O sítio urbano de Coroatá
(Corte esquemático)

pressão, uma riqueza do pobre, do deserdado da fortuna; mas, nem por isso, atrai, como seria de esperar, a população regional, que só a procura quando carece de dinheiro para o seu miserável sustento.

Dentro dêsse “mundo” de palmáceas, Coroatá apresenta-se como um pequeno aglomerado de forma linear, onde vivem uns

(23) LOPES (Raimundo), *O Território Maranhense*, pág. 99.

(24) MARTIUS parece ter confundido o babaçu com a palmeira *indaiá* (“*Attalea compta*”, Mart.), pois dá-lhe algum destaque em passagens do seu livro famoso — *Viagem pelo Brasil*, ed. cit., vol. II, págs. 457 e 466.

3.500 hab. e que se alonga numa extensão de pouco menos de 2 km., principalmente entre a margem esquerda do Itapecuru e a linha férrea, por sobre a planície cretácea que suavemente descamba para o rio.

Seu aspecto não demonstra, de modo algum, a riqueza que lá se concentra e que dali se distribui para os mercados consumidores do Estado e do país; é que o babaçu, se tem feito a fortuna de uns poucos que dominam seu comércio, nenhum benefício trouxe para a cidade que é a sua "capital". Suas ruas não possuem calçamento, constituindo areões de trânsito difícil no "verão" e transformando-se em lamaçais quase intransponíveis no "inverno"; as que vão ter ao rio terminam, via de regra, através de barrocas que lembram as nossas famigeradas "voçorocas", tal a força das enxurradas agindo sobre o terreno sedimentar. Nelas, como nas praças sem jardins da cidade, perambulam displicentemente, não apenas porcos, mas também bois, jumentos e cabritos, dando um bizarro aspecto ao aglomerado, que mais parece a sede de uma fazenda de criar... As casas de pau-a-pique, cobertas de palha, e as humildes palhoças, com cobertura e paredes feitas de babaçu, são abundantes dentro do próprio aglomerado urbano, o que lhe dá um ar de atraso e de miséria lastimáveis (25).

E' provável que os primeiros habitantes de Coroatá tenham ali se fixado no alvorecer do século XIX; de qualquer forma, a vila só foi criada em 1843. O trecho mais antigo assenta-se não longe das águas do Itapecuru, correspondendo à série de habitações que, outrora, constituíram a alongada Rua do Sol, hoje apresentando diversas denominações (Benjamim Constant, Dr. Machado, do Sol); ali se erguem velhas casas de tijolos e telhas, semiabandonadas quase tôdas, particularmente nas imediações do Largo da Matriz (Praça Getúlio Vargas). Paralela a essa antiga via urbana, encontra-se a mais importante rua da atual cidade — a Rua Senador Leite (que se prolonga com o

(25) As casas de pau-a-pique têm, como estrutura, troncos verticais de "unha-de-gato", a que são presos bambus colocados horizontalmente, sendo a argila utilizada como enchimento. A cobertura, em duas águas, é feita com palmas de babaçu, especialmente as folhas laterais, chamadas "brabas", por serem mais duráveis; mesmo assim, devido ao clima, não resistem além de 8 anos. Em seis dias, quatro homens podem construir uma habitação desse tipo, gastando cerca de 3.000 cruzeiros; ou mais rápida e economicamente, se é feita pelo sistema do chamado "putirão", réplica do "mutirão" paulista ou do "adjutório" nordestino.

Uma simples palhoça, mais pobre e muito mais efêmera, construída totalmente de babaçu, custa apenas 1.500 cruzeiros.

nome de Gonçalves Dias, a partir da Praça 28 de Julho), onde mais se concentra o pequeno comércio e na qual aparecem as melhores casas de residência. Segue-se, paralela às anteriores e sempre guardando o sentido geral do aglomerado, a via que acompanha a linha férrea — Rua Magalhães de Almeida e Avenida da Bandeira, onde está a estação. Para além da via-férrea, uma nova série de quarteirões alinha-se no mesmo sentido, entremeados pelo Cemitério (outrora um pouco afastado da zona habitada, mas hoje bem próximo da estação) e pela Praça João Pessoa, desnuda como todas as outras. É só.

Coroatá mantém um tráfego intenso, de mercadorias e de passageiros, por estrada de rodagem, com as cidades de Pedreiras e Bacabal, situadas à margem do rio Mearim; o arroz dessa região vem até Coroatá, de onde segue com destino aos mercados consumidores do Piauí e do Nordeste, pela ferrovia. Encontra-se em construção o trecho ferroviário que deverá ligá-la ao vale daquele importante rio maranhense e, através dele, ao vale do Tocantins — velho sonho dos que se interessam pelo progresso do Maranhão. De qualquer maneira, seu destino parece estar bem definido: além de importante centro do comércio do babaçu, transformar-se-á num destacado nó de comunicações, dentro do Estado. Viverá então, certamente, dias melhores que os atuais e há de ver modificada sua fisionomia urbana, hoje tão pouco agradável aos olhos do forasteiro que pisa seu solo areento e hospeda-se em suas pensões sórdidas (que se intitulam “hotéis” e onde somente redes podem ser oferecidas aos que as procuram).

O rio Itapecuru, que foi a razão de ser do primitivo aglomerado, hoje é apenas o domínio das lavadeiras do lugar. Uma ponte, assentada por sobre canoas amarradas umas às outras e presa às margens por meio de correntes de ferro, liga Coroatá à margem direita, onde se encontra o esbôço de uma “trezidela” — pequena venda, meia dúzia de casas de palha. A navegação em suas águas era intensa no passado; mas a via-férrea, que ali chegou em 1912, deu-lhe um golpe de morte. Atualmente, quando uma rara embarcação, de vapor ou de remos, percorre a via fluvial, torna-se necessário desprender uma das correntes, a-fim-de-lhe dar passagem; o mesmo se faz durante a época da cheia, quando cessa a ligação direta com a outra margem do rio.

Rosário, no

baixo Itapecuru Na sucessão de paisagens oferecidas pelo vale do Itapecuru, a partir do "cotovêlo" de Caxias e em direção a jusante, a que se abre em tórno de Rosário tem, inegavelmente, muito de particular. O rio ali é "outro"; a região que atravessa difere substancialmente das que a antecederam para montante.

Rosário encontra-se a cêrca de 166 km. de Coroatá e a 71 km. da capital do Estado, num trecho da vasta planura de terras baixas que constitui a chamada **Baixada Maranhense**. As águas do rio sofrem ali uma sensível influência das marés oceânicas, com ascensões e abaixamentos ritmados que apresentam uma amplitude de 1,50m. Nas terras que atravessa, a mata de tipo amazônico está presente; o babaçu torna-se raro para, em seu lugar, aparecer a juçara ("*Euterpe edulis*"), palmeira esguia que pertence à mesma espécie do açaí amazônico. O elemento negro, que marca tão bem a população do vale médio, já não surge em sua aparente pureza, sendo substituído pelo mestiço de tez mais clara. O jumento, tão comum desde as fronteiras do Piauí, embora exista, torna-se bem escasso; no seu lugar, um outro animal representa papel importante na vida regional: é o "boi-cavalo", o boi de sela, largamente utilizado e apto a vencer as áreas lamacentas da Baixada. Não mais se vêem os sacos recendendo a amêndoas de babaçu, para se assistir a um intenso aproveitamento do barro, que o rio vem acumulando através dos anos, e do peixe, que povoa suas águas e as da baía de Guaxanduba. Um outro quadro natural, novos aspectos da vida humana, diferentes atividades criadas pelo homem.



O sítio urbano de Rosário
(Corte esquemático)

Sòmente a pequena cidade de Rosário faz exceção em tóda essa série de mutações. De fato, o que caracteriza a fisionomia urbana de Coroatá também ali pode ser encontrado, em suas

linhas gerais: a mesma modéstia no aspecto das habitações, o mesmo descaso pelo trato das ruas e das praças, a mesma vida mais ou menos miserável da população.

Acompanhando paralelamente o Itapecuru, pela sua margem esquerda, estende-se por cêrca de 2 km. a chamada **Rua Grande**, em que se concentra um pequeno número de casas de comércio e onde se erguem velhas construções, algumas assoberbadas, hoje em ruínas, lembrando dias de maior esplendor. Acha-se em contato com a única praça da cidade — o **Largo da Matriz** (Praça Getúlio Vargas), na qual se ergue a igreja de Nossa Senhora do Rosário, que oferece uma singularidade: sua torre encontra-se na parte posterior do templo... Seguem-se outros alinhamentos de habitações, sempre paralelos ao rio, no extremo de um dos quais se assenta o bairro dos pescadores, cujos habitantes vivem dedicados aos misteres complementares de sua profissão (enrolamento de fios, tessitura de rédes, etc.). E' êste o trecho mais antigo do aglomerado, cuja forma linear é típica. Entretanto, a construção da via-férrea veio como que perturbar a estrutura urbana de Rosário: construída a estação a cêrca de um quilômetro da praça principal, para ela está caminhando a atual cidade; mas o faz de maneira bastante primitiva, de forma um tanto desordenada e através de quarteirões inteiros constituídos de casas cobertas com palha, o que em nada beneficia a fisionomia do aglomerado, cuja população pode ser avaliada em cêrca de 4.100 hab..

Rosário corresponde a um dos mais velhos núcleos de povoamento do Maranhão. O mais antigo teve como base o forte que os portugueses, por volta de 1620, construíram não longe da foz do Itapecuru; foi a semente de que surgiu o povoado de **Itapecuru Grande**, sob a proteção de Nossa Senhora do Rosário, tornado vila com o nome atual em 1833. Mais para o sul, os Jesuítas fundaram um núcleo de catequese, ainda no seiscentismo, de que hoje resta a povoação de **São Miguel**.

O açúcar constituiu, outrora, a grande riqueza de Rosário; em 1830, nada menos de 14 engenhos existiam no município. Hoje, além dos negros e mestiços, que descendem dos que deram vida à lavoura canavieira e à indústria açucareira, só restam dêsse período as ruínas das habitações solarengas que ainda se alteiam na **Rua Grande**.

A maior riqueza do município funda-se na indústria da **cerâmica**, que de longa data vem aproveitando as abundantes

aluviões acumuladas nas baixadas ribeirinhas do Itapecuru (26) e chegou a constituir uma atividade típica de sua população (fabricação de objetos de uso doméstico). Tivemos ocasião de visitar o maior estabelecimento do gênero, localizado na ilha de Santo Antônio, logo a jusante da cidade: a Cerâmica "Tubarão", considerada a mais importante do Estado, muito bem aparelhada e especializada no fabrico de tijolos perfurados (27). A três quilômetros de Rosário, na direção de montante, acha-se em construção, pelo Departamento de Estradas de Rodagem, uma outra grande cerâmica, que deverá sobrepujar aquela.

A pesca constitui também importante fonte de riqueza do município, onde se localiza uma Colônia de Pesca que congrega uns 800 pescadores e dispõe de uma frota de 80 embarcações. Estas são de dois tipos: as "igarités", com 12-15 metros de comprimento, movidas a remo ou a vela; e os "barcos", maiores, muitas vezes providos com motores de explosão. Utilizam-se vários sistemas de pesca: tapagem, curral, rêde de arrasto, rêde de lança, timbó. Tal atividade é mais rendosa no "verão" e vê-se praticada tanto nas águas do Itapecuru, como nas das baías do "gôlfo" maranhense (28). O pescado é consumido na própria localidade (onde a população o prefere à carne bovina ou "carne de gado", como lá se diz), sendo vendido em dois mercados de peixe; mas a maior parte destina-se ao consumo da capital, sendo vendida na Estiva, às margens do Canal do Mosquito.

VEDE, NO DOCUMENTARIO FOTO-
GRAFICO, EM ANEXO, AS FOTAS
DE N.º 29 A 34, págs. 119-124.

(26) MARTIUS (obra cit., pág. 469) refere-se à Fazenda do Carmo ou da Olaria, de propriedade dos Carmelitas e situada na aldeia de São Miguel, "onde 90 escravos estão geralmente ocupados no fabrico de louça de barro".

(27) A Cerâmica "Tubarão" dispõe de 7 fornos, com capacidade de 10.000 tijolos cada um e que consomem o mangue vermelho como combustível. Utiliza o barro cinzento, abundante na ilha de Santo Antônio, que se vê manipulado por 58 operários, todos da própria localidade e muito estáveis. Sua produção mensal é, em média, de 60.000 tijolos, que se destinam à capital do Estado, sendo transportados pela rodovia.

(28) Entre os peixes fluviais, destacam-se: o *mandubé* (pema e bôca larga), o *curimatá* e o *surubim*. Entre os de águas salgadas, sobressaem: a *pescada* (branca, vermelha, jurupara), o *camurim*, o *guarijuba*, o *pirapema*, o *mero*, etc. Os *tubarões* continuam a ser o terror dos pescadores que frequentam as baías de São Marcos e de São José, particularmente o tubarão negro, conhecido por sua espantosa ferocidade.

Terras de exploração

O vale do Itapecuru, na porção que tivemos oportunidade de conhecer, pelas características de sua natureza, de sua população e de sua vida econômica, aparece aos nossos olhos tal como certos trechos do continente africano; dominado por um clima quente de tipo sudanês, com suas paisagens vegetais que vão das savanas arbustivas às florestas quentes e úmidas, com sua população predominantemente negra e mestiça, a viver uma existência mais ou menos indolente, em palhoças miseráveis, num baixo e deplorável padrão de vida, tendo na economia de coleta sua maior embora precária riqueza, dependendo em quase tudo dos mercados sulinos, que apenas lhe compram o babaçu, — essa importante parcela da Terra Maranhense parece-nos fadada a representar, ainda por muitos anos, em relação ao centro-sul do país, um papel semelhante ao que a África Tropical representa para as potências industriais do ocidente europeu: simples território de exploração.

E' bem verdade que a agricultura poderá ter ali um desenvolvimento, que hoje desconhece; mas só será possível incrementar o cultivo de plantas tropicais, que se destinarão exclusivamente ao consumo regional, desde que outros setores agrícolas do país já as produzem em escala relativamente larga. Também é verdade que a indústria de transformação poderá receber novos estímulos, quer no que se refere aos têxteis, quer quanto aos frutos oleaginosos; mas uma série de entraves aparece a dificultar tais progressos: o baixo nível de vida (com tôdas as suas lamentáveis conseqüências), a inclemência do clima que parece ser o responsável pela reduzida produtividade do trabalho humano, a falta de capitais, a inexistência de um sistema de transportes — fatores negativos, embora não intransponíveis, que exigirão um lapso de tempo não pequeno para que possam ser eliminados.

Estaremos equivocados nesse julgamento, que nada tem de desairoso ou pessimista, mas que resulta de contingências geográficas e históricas?...

Só o futuro poderá dizê-lo. Entretanto, dentro de seus limites insondáveis, há uma esperança que poderá alterar profundamente todos os prognósticos: a possibilidade da existência do petróleo, no pacote de rochas sedimentares que constitui a Bacia do Maranhão. Tal eventualidade precisa ser seriamente considerada; e se vier a se transformar numa realidade, como todos devemos desejar, as perspectivas serão muito ou-

tras e o vale do Itaipuru passará a ocupar uma posição de merecido destaque, no panorama econômico brasileiro e no próprio cenário mundial.

II

DIRCEU LINO DE MATTOS

TRAÇOS ESSENCIAIS DA GEOECONOMIA DO VALE DO ITAPECURU

SUMÁRIO *A zona do Itapecuru. As atividades econômicas. Diversificação regional da vida econômica. Os problemas da economia itapecuruense.*

II

TRAÇOS ESSENCIAIS DA GEOECONOMIA DO VALE DO ITAPECURU

DIRCEU LINO DE MATTOS

A zona do

Itapecuru A zona do Itapecuru, que constitui, segundo a classificação adotada pelo I.B.G.E., uma das regiões fisiográficas do Maranhão, corresponde a todo o extenso vale do Rio Itapecuru, excetuado o trecho da baixada, na área de Rosário. Formam-na os municípios de Mirador, Curador, Colinas, Passagem Franca, Buriti Bravo, Caxias, Codó, Timbiras, Coroatá e Itapecuru-Mirim. Situa-se nas terras da porção centro-oriental do Estado, apertada entre as zonas do Alto Meirim, a oeste, e as do Alto, Médio e Baixo Parnaíba, ao sul, leste e nordeste, respectivamente. Ao norte, seu limite é assinalado pela Baixada Maranhense, na região de Rosário. Disposta ao longo do rio, numa forma grosseiramente concoidal, estende-se de 3° a 7° Lat. S.

A zona do Itapecuru não constitui uma região natural. Enquadrada na faixa de transição climático-botânica existente entre o Nordeste e a Amazônia, representa apenas uma parcela da "Região dos Cocais", cujos limites avançam mais para o sul, leste e sudoeste. Representa, entretanto, um dos seus trechos mais expressivos. Este caráter ela o adquire mais de sua posição geográfica e das condições históricas de sua ocupação, que de condições fisiográficas especiais. O rio Itapecuru, particularmente de Caxias à sua foz, na baía de São José ou Guaxanduba, tornou-se, desde os primeiros instantes da história maranhense, uma via de acesso natural às correntes do povoamento.

mento oriundas do litoral ou do sertão nordestino. Graças a esta circunstância, a área em estudo povoou-se muito cedo, tornando-se um dos centros econômicos mais importantes do Maranhão.

Pela documentação histórica de que dispomos, pode-se considerar esta zona como região humana bem individualizada, na geografia maranhense. Tal individualização repousa tanto nos aspectos do agrupamento humano, como nas formas da vida regional. A zona do Itapecuru, excetuada a região do chamado "golfão maranhense", é o centro de povoamento mais antigo do Maranhão. Ali se localiza, em números absolutos, o maior coeficiente demográfico do Estado. Além disso, a vida urbana é relativamente importante e as atividades econômicas são realizadas com mais vigor que em outras zonas do Estado, não obstante serem impregnadas do mesmo espírito rotineiro e predatório, que caracteriza as formas de economia primitiva.

A zona do Itapecuru ocupa uma posição de destaque na geografia econômica do Maranhão. Em 1948, para uma exportação total de Cr\$ 377.801.815,30, contribuiu com Cr\$ 130.735.816,00, ou seja com 34,61% do valor total da balança comercial do Estado. O desenvolvimento da indústria têxtil, a produção agrícola, a atividade pastoril e o grande papel desempenhado pela coleta do babaçu constituem os elementos de base das forças produtivas, que lhe asseguram o posto de vanguarda que mantém na economia maranhense.

Apesar da posição que ocupa dentro da economia do Estado, a paisagem itapecuruense é pouco humanizada. A marca do homem é ali muito frágil. Como em muitas outras áreas do Brasil, trata-se de uma região cuja história se encontra nos documentos e, não, no trabalho fecundo de domesticação da terra. Desde as origens do seu povoamento, tem assistido ao predomínio de uma economia de coleta, que a valorização do babaçu intensificou extraordinariamente. Esta valorização, ademais, provocou um recuo da antiga paisagem agrícola, já por si débil, devido ao seu caráter intermitente e errante.

O presente trabalho, que resulta de alguns apontamentos coligidos e de algumas observações pessoais realizadas em nossa rápida viagem a esta zona do Maranhão, tem por objetivo examinar, um tanto perfuntoriamente, as condições em que a economia itapecuruense se desenvolve e os problemas que enfrenta, do ponto de vista geográfico.

As atividades econômicas

Econômicamente, a zona do Itapecuru é a mais importante do Estado. Centraliza o grosso da produção do babaçu e contém um notável centro fabril, comparável ao da capital. A atividade agrícola e pastoril continua a desempenhar um importante papel na economia regional: como já vimos, contribuiu, em 1948, com 34,61% do valor total das exportações maranhenses, seguindo-se-lhe a do Baixo Mearim.

1 — A agricultura — A zona do Mearim está ameaçando a liderança itapecuruense na produção agrícola. Em Caxias, obtivemos informações de que a indústria têxtil local está preocupada com o constante decréscimo da produção algodoeira do vale, de que sempre dependeu. O progressivo abandono das atividades agrícolas é uma consequência da valorização econômica do babaçu. Sendo a atividade da coleta do babaçu menos trabalhosa, pois não exige o amanho da terra, e menos dispendiosa, visto não requerer nenhuma inversão de capital, as consequências da sua valorização não poderiam ter provocado resultados diferentes. Para se ter uma idéia clara da situação, basta examinar, pelo quadro abaixo, a posição dos dois principais produtos do vale — o algodão e o babaçu, em dois momentos da sua história, na geografia agrícola do Maranhão (em quilos):

	1917/18	1947
Algodão	5.002.425	743.852
Amêndoas de babaçu	5.553.718	39.116.706

Em 1948, a produção agrícola e coletora na zona do Itapecuru, revelada parcialmente pelos dados de exportação, ocupava a seguinte posição no comércio do vale:

Produtos agrícolas	Cr\$ 15.389.662,40
Produtos da coleta	Cr\$ 96.977.268,50

Entre os produtos agrícolas, destacam-se o arroz e o algodão; e, entre os da coleta, o babaçu e a cera de carnaúba. Estes simples dados revelam que a economia agrária do Itapecuru, do ponto de vista das suas técnicas de produção, vem-se degradando paulatinamente. Apresenta-se, hoje, como uma economia essencialmente coletora, isto é, uma economia baseada quase que exclusivamente na apropriação direta dos recursos naturais. Estimamos que cerca de 70% da população do vale se

dedica à coleta de babaçu, cêra de carnaúba e outros produtos nativos da região. Excetuados o algodão e o arroz, que ainda resistem galhardamente, prolongando a existência da agricultura comercial do vale, todos os demais produtos, cultivados em pequenas roças, visam exclusivamente à manutenção do sertanejo.

O algodão, cultivado na zona do Itapecuru, é o arbóreo ("G. arboreum"). Não conhecemos nenhum trabalho sôbre o algodoeiro da região e, em nossa viagem, dada a premência de tempo com que a realizamos, não nos foi possível examinar de perto as qualidades e as condições de cultivo dessa planta. Pelas informações que obtivemos e pela qualidade dos tecidos que a indústria local produz, verificamos não se tratar de um algodão de alta qualidade. É provável que as condições do seu cultivo e do seu beneficiamento sejam responsáveis, em boa parte, pela má qualidade que apresenta.

Quanto ao arroz, predominam nos cultivos o chamado "arroz vermelho" ou "vенеza", de coloração ligeiramente avermelhada, e o "carolina", de coloração branca e tamanho graúdo. O arroz, que vimos no comércio, hotéis e pensões da zona por nós percorrida, era de aspecto grosseiro, não tanto pela qualidade quanto pelo mau beneficiamento sofrido.

A agricultura de subsistência baseia-se quase exclusivamente na mandioca e na macaxera (1). O sertanejo do Itapecuru alimenta-se tanto da mandioca como dos produtos oriundos da caça, do babaçu e de inúmeras outras plantas silvestres. A extração do palmito de babaçu, por exemplo, foi proibida por lei a fim de se evitar a destruição sistemática dos babaçuais.

A agricultura do Itapecuru localiza-se quase inteiramente na área situada entre Caxias e Itapecuru-Mirim. Os dados abaixo, referentes às exportações do algodão e do arroz, evidenciam êste aspecto (2):

(1) No Maranhão, como em todo Norte e Nordeste, a população distingue duas espécies do gênero "Manihot": a *mandioca* ("Manihot utilissima", Pohl), que serve para a fabricação da farinha; e a *macaxera* ou *aipim* ("Manihot palmata", Muell, Arg.), que se come cozida, frita, assada ou em forma de doce.

(2) O levantamento estatístico do Maranhão é feito, em geral, à base das exportações e importações, isto é, na base da atividade comercial. A produção, a rigor, não é recenseada. Esta deficiência prejudicou enormemente o nosso trabalho.

EXPORTAÇÃO, EM QUILOS (1948)

Municípios	Arroz	Algodão
Buriti Bravo	67.200	6.000
CAXIAS	478.005	418.000
CODO'	1.966.340	701.710
Colinas	36.960	5.919
COROATA'	1.783.770	223.629
Curador	31.200	123.126
ITAPECURU-MIRIM	1.181.610	65.115
Mirador	4.500	57.133
Passagem Franca	84.530	34.068
TIMBIRAS	362.700	71.202

O quadro acima mostra a existência de duas regiões agrícolas bem diferenciadas quanto à sua capacidade de produção: a região situada a montante de Caxias e cuja capital regional é Colinas (ex-Picos); e a região situada a jusante de Caxias. O maior desenvolvimento da agricultura, observado nesta segunda região, é uma decorrência lógica da sua posição geográfica e das facilidades de comunicação ali existentes, desde as origens do povoamento: primeiro o rio; depois a estrada de ferro.

2 — A criação. — A criação, como a agricultura, é uma atividade rotineira, realizada dentro de métodos muito primitivos. O gado vive solto nos campos, onde a pastagem é deficiente, quantitativa e qualitativamente. Em 1947, segundo os dados oficiais do Departamento de Estatística do Estado, era a seguinte a população pecuária da zona do Itapecuru:

Bovinos	175.423
Equinos	63.945
Muarees	20.110
Asininos	19.346

Tais cifras conferem à zona em aprêço a seguinte posição: 1.º lugar na criação de equinos e asininos; 2.º lugar na criação de muarees; e 3.º lugar na criação de bovinos. Com relação aos suínos e caprinos, a zona do Itapecuru destaca-se das demais do Estado com, respectivamente, 259.450 e 62.141 cabeças. A abundância de suínos é visível, na região, onde são vistos por toda parte, inclusive nas ruas e praças das cidades, onde andam à solta.

A criação desenvolve-se nas chapadas do interior. Devido às condições do clima e da natureza permeável dos arenitos, que dominam nessas chapadas, o período de estiagem é muito sentido pela escassez de água. Verifica-se, então, uma espécie de transumância do gado das chapadas para a chamada "região

dos lagos”, situada no Baixo Mearim. Não há, ao que podemos constatar, um nome local para êste fenômeno de migração estacional: diz-se, simplesmente, **descer** para os lagos ou para a baixada e **subir** rumo às chapadas. As chapadas constituem as pastagens de “inverno”, isto é, da estação chuvosa, e as baixadas as pastagens de “verão” ou estiagem. Entre as baixadas que desempenham um papel importante nesse movimento, destaca-se, além da região dos lagos, a dos Campos dos Perises, situados nos municípios de Rosário e Anajatuba.

3 — A indústria. — Os tipos de indústria da zona do Itapeuru estão intimamente ligados às matérias primas de origem local. Dêstes tipos, o mais importante é o da indústria têxtil. Sua origem remonta aos fins do século passado e deve-se ao espírito empreendedor de um caxiense, o eminente homem público Francisco Dias Carneiro. A primeira fábrica de tecidos do Estado foi instalada em Caxias, em 1887. Posteriormente surgiram outras. Em princípios do século XX, Caxias possuía três fábricas de tecidos: a “União Caxiense”, a “Caxias Industrial S. A.” e a “Sanharó”. Dessas, só funcionam atualmente a primeira e a última. A “Caxias Industrial” encerrou suas atividades e o edifício em que funcionava está sendo adaptado para a instalação de uma refinaria de óleo de babaçu. Conta, ainda, a zona do Itapeuru, com uma fábrica de tecidos em Codó.

A União Caxiense, fundada em 1887, funciona em um belo edifício especialmente construído para a instalação da fábrica. Atualmente, está nas mãos de capitalistas de São Paulo. Sua produção diária é da ordem de 4.000 m de tecidos, embora tenha capacidade para uma produção maior. Os produtos elaborados são de tipo grosseiro e se destinam principalmente aos mercados do Pará e do Amazonas; o Ceará também importa alguma quantidade. O transporte do produto manufaturado é feito por ferrovia até São Luís, quando o produto se destina aos mercados do Norte, ou até Teresina e, daí, por meio de caminhões, quando se destina ao Piauí e Ceará. A matéria prima essencial — o algodão, é fornecida exclusivamente pelo vale. Em geral, o produtor conduz seu algodão por meio de tropas até à beira do rio ou da estrada de ferro, onde o vende aos intermediários, que possuem depósitos nos pontos de fácil acesso. Em seguida, o produto é enviado para Caxias em pequenas embarcações ou pela ferrovia. Nas áreas servidas por estradas, o algodão é transportado em caminhões.

Os problemas enfrentados pela "União Caxiense" mostram bem a situação da indústria têxtil itapecuruense. Em primeiro lugar, destacam-se os da energia e da mão de obra. Devido à escassez generalizada de energia elétrica, as fábricas procuram solucionar o problema instalando suas próprias usinas termo-elétricas, como acontece com a "União Caxiense". Quanto à mão de obra, o problema apresenta-se sob um tríplice aspecto: escassez, inabilidade e inconstância no trabalho (3). Um terceiro problema, cuja solução depende de inúmeros fatores, reside no material: as fábricas funcionam com um maquinário antigo e avariado. Toda a instalação da "União Caxiense", por exemplo, é essencialmente a mesma de 1887. As condições atuais de mercado não permitem às indústrias do Maranhão um reequipamento moderno e completo de suas fábricas. Dentre essas condições, cumpre salientar o nível de vida da população que consome seus produtos: população extremamente pobre, consumindo produtos grosseiros e em quantidade muito pequena. O clima regional coopera para o subconsumo de tecidos e uma prova disto a temos na nudez generalizada das crianças em todo o vale do Itapecuru.

Se o algodão, de cultivo relativamente fácil e vantajoso na região, provocou o aparecimento de uma indústria têxtil, que outorga um voto de confiança na capacidade de realização do maranhense, é de se estranhar que o babaçu não tenha, idênticamente, estimulado entre os capitalistas do Estado nenhuma iniciativa corajosa como a que tomou, em 1887, Francisco Dias Carneiro. Segundo informações colhidas na região, capitalistas paulistas montaram em Kelru, município de Itapecuru-Mirim, uma grande refinaria para a industrialização do óleo e demais produtos derivados do babaçu. Esta refinaria, entretanto, montada dentro dos mais recentes princípios de instalação industrial, está abandonada devido a razões que não nos foi possível, ainda, identificar com exatidão. Em Caxias processa-se, no momento, a adaptação de uma antiga fábrica de tecidos em refinaria de óleo e derivados do babaçu, por iniciativa do conhecido político e homem de negócios de São Paulo, Sr. Hugo Borghi. Ainda em Caxias, a "União Caxiense" mantém, como atividade acessória, uma pequena refinaria para a produção de óleo bruto de babaçu e óleo de semente de algodão, com uma capacidade para a produção de 1.000 litros diários. Existem,

(3) A propósito desse assunto, veja o estudo de nossa autoria — *Bases geográficas da vida econômica no Vale do Itapecuru*, no "Boletim Paulista de Geografia", n. 7, março de 1951.

na cidade, mais duas pequenas refinarias ligadas exclusivamente ao babaçu, ambas de pequena capacidade.

A indústria de sabão, ligada ao óleo de babaçu, é realizada em pequena escala, em Caxias. As três fábricas ali existentes pertencem às próprias refinarias de óleo, inclusive a da "União Caxiense", que também se dedica a esta atividade.

Das indústrias extrativas de origem mineral, as estatísticas referentes à zona do Itapecuru só citam a cal. Esta atividade está localizada na área de Aarão Reis, localmente denominada Caieiras, e fica entre Caxias e Teresina.

4 — Atividade coletora: o babaçu. — A atividade coletora, como vimos, absorve o trabalho da maioria da população do vale do Itapecuru. Tal atividade está ligada não apenas à coleta do babaçu, mas também à da cêra de carnaúba, à de amêndoas e fibras de tucum, à de frutos silvestres e, como corolário dessa atividade, surge a caça, que fornece carne para a alimentação do sertanejo e peles, que êle vende nas cidades vizinhas.

O babaçu constitui o esteio da economia do Itapecuru e de todo o Maranhão; apenas neste sentido tem valor a afirmação maranhense de que "o babaçu é o café do Maranhão". Esta palmácea ocorre numa extensa área do interior do Maranhão, Piauí e Goiás. Sua exploração econômica, porém, centraliza-se na região em aprêço, quer por ser a zona interior mais povoada, quer pelas maiores facilidades de comunicações com o litoral. Tal fato, aliás, confirma-se com a desigual intensidade de produção que podemos verificar dentro da própria zona do Itapecuru. A área a montante de Caxias, menos povoada e de acesso mais difícil à capital, produz muito menos que a área situada a jusante de Caxias. O quadro abaixo mostra a exportação, por municípios, de amêndoas de babaçu, em 1948 e por êle podemos verificar a grande diferença entre as duas áreas referidas:

EXPORTAÇÃO DE AMÊNDOAS DE BABAÇU — 1948

Municípios	Valor em Cr\$
Buriti Bravo	46.300,00
CAXIAS	40.611.373,20
CODO'	13.358.408,00
Colinas	871.216,00
COROATA'	20.682.970,00
Curador	2.408.928,00
ITAPECURU-MIRIM	6.242.797,00
Mirador	2.064.398,00
Passagem Franca	1.797.817,80
TIMBIRAS	5.377.632,00

A exploração do babaçu restringe-se à coleta dos côcos que caem naturalmente das palmeiras. Não é devido a este fato, todavia, que a produção é relativamente pequena em face das enormes reservas em babaçuais da região. O babaçu, procurado atualmente para a produção de óleo, sofre no mercado internacional a concorrência de inúmeras outras plantas oleaginosas e sua procura, por isso, não é tão grande como seria de se esperar. É verdade que as técnicas de sua produção, como a própria organização econômica do vale do Itapecuru, não deixam de refletir-se sobre as condições da oferta dessa preciosa matéria prima. Tal aspecto, entretanto, afeta mais o mercado interno que o internacional. A política econômica do babaçu deve objetivar o mercado nacional, proporcionando-lhe produtos essenciais, como óleos lubrificantes e carvão, de que o babaçu, segundo as análises já realizadas, é capaz de fornecer em quantidade e qualidade suficientes para libertar-nos, em parte, dos fornecedores estrangeiros.

Os babaçuais ocupam, em grande parte, terras devolutas ou grandes propriedades, abocanhadas por chefes políticos locais. A maioria da população rural, que pratica a coleta do côco, não é dona da terra. Ela vive ou em terras do Estado ou em terras dos latifundiários, na qualidade, respectivamente, de foreiros e agregados. Sua instabilidade, como decorrência desta situação, é muito acentuada. O resultado é uma produção irregular e deficiente que varia muito de ano para ano. Ninguém pode contar, com segurança, com a contribuição do sertanejo na produção econômica do vale. Seu esforço não vai além de suas necessidades básicas e, como estas são extremamente modestas, aquele é interrompido assim que estas são satisfeitas. O babaçu, aliás, desempenha a tal respeito uma ação paradoxalmente inoperante do ponto de vista do estímulo ao trabalho. Como a carnaúba e outros recursos naturais análogos, constitui uma dessas dádivas da "terra fermeza e chã", que, ao invés de provocar surtos econômicos, agrava a indolência do homem, estagnando o progresso social. Esta palmeira, pelos produtos que oferece aos sertanejos, suaviza sua pobreza, prolongando-a indefinidamente. O homem, na Região dos Coais, não precisa despender muita energia para sobreviver, pois, além de outros recursos menores, a terra lhe presenteou com essa palmeira, que lhe dá abrigo e alimento. De uns trinta anos para cá, ela lhe dá também algum dinheiro, devido à sua valorização econômica. Este novo aspecto adquirido pelo babaçu, sobretudo a partir de 1914, não provocou nenhuma modificação sensível na paisagem cultural da zona do Itapecuru, a

não ser aquela a que já nos referimos e que consistiu no recuo da paisagem agrícola.

Poderá o babaçu, este ópio da indolência, tornar-se efetiva e concretamente em esteio de uma economia sólida e fonte de estímulo ao trabalho e ao progresso político, social e econômico da área em que é nativo? Esta pergunta constitui em si uma tese, que exige um tal número de considerações, que não nos é possível abordar nestas notas rápidas sobre a geoeconomia itapecuruense.

Diversificação regional da vida econômica

Não obstante a grande uniformidade da região, quanto aos aspectos da sua geografia física e humana, podemos nela assinalar a existência de áreas econômicas relativamente diferenciadas. Na área situada a montante de Caxias, formada pelos municípios de Colinas, Buriti Bravo, Passagem Franca, Mirador e Curador, localiza-se a região menos povoada e menos produtiva do vale. Dos 311.655 habitantes da zona do Itapecuru, apenas 100.923 a povoam. Reexaminando o quadro de exportação de arroz e algodão (pg. 49), podemos constatar a situação de inferioridade que a caracteriza do ponto de vista agrícola. Se examinarmos a produção total exportada pelos municípios itapecuruenses, verificaremos que a situação permanece a mesma. Vejamos:

VALOR DA PRODUÇÃO EXPORTADA POR MUNICÍPIOS — 1948

Municípios	Valor em Cr\$
Buriti Bravo	214.710,00
Colinas	1.358.263,60
Curador	2.944.247,00
Mirador	2.762.891,00
Passagem Franca	2.072.033,80
Caxias	52.978.296,30
Codó	23.443.361,40
Coroatá	26.259.153,30
Itapecuru-Mirim	8.029.143,20
Timbiras	6.738.524,10

As diferenças, como vemos, são muito acentuadas. Os dois municípios menos produtivos da área situada a jusante de Caxias exportam quase o dôbro dos cinco municípios reunidos da área situada a montante da "Princesa do Sertão".

Os dados acima referem-se apenas às exportações feitas diretamente para a capital ou pelas fronteiras do Estado. O comércio inter-municipal é desconhecido, embora seja de relativa importância em alguns trechos do vale. Caxias, por exem-

plo, recebe grande quantidade de algodão dos municípios vizinhos.

Os municípios do sul, situados a montante de Caxias, enviam boa parte da sua produção diretamente para os postos da fronteira. Em 1948, por exemplo, da exportação oficialmente registrada, no valor de Cr\$ 9.352.145,40, foram enviadas diretamente para a fronteira com o Piauí mercadorias no valor de Cr\$ 4.117.193,80. O comércio do vale com a fronteira piauiense diminui à medida que avançamos rio abaixo. Caxias e Codó ainda são centros onde os produtos se orientam nas duas direções, embora com uma importância relativamente menor do que a da área anteriormente assinalada. De Timbiras em diante, o comércio é realizado quase exclusivamente com a capital do Estado.

A vida urbana constitui, também, um traço de diferenciação entre as duas áreas em aprêço. A montante de Caxias, apenas Colinas apresenta um contingente demográfico de certa importância. Todos os demais centros urbanos não passam de modestas vilas ou povoados. Colinas, por sua posição geográfica, pode ser considerada a capital regional deste trecho do Itapecuru. Situa-se próximo à foz do Alpercatas, que é o mais importante afluente do rio Itapecuru e no ponto terminal da navegabilidade deste último. Esta área, aliás, está ligada à de Caxias por meio da navegação, realizada com certa regularidade entre Caxias e Colinas.

A área a jusante de Caxias constitui, precisamente, o cerne econômico do Maranhão. Dentro dela podemos individualizar duas regiões: uma **agro-industrial**, localizada nos municípios de Caxias e Codó e outra essencialmente **agro-pastoril**, abrangendo os municípios de Timbiras, Coroatá e Itapecuru-Mirim.

A exportação dos dois produtos agrícolas mais importantes do vale — o algodão e o arroz, parece, à primeira vista, semelhante nas duas regiões supra-citadas. Se considerarmos, porém, o valor das exportações desses produtos em relação à população, veremos que a região de Timbiras-Coroatá-Itapecuru-Mirim produz mais “per capita” que a de Caxias-Codó:

EXPORTAÇÃO DE ARROZ E ALGODÃO — 1947 — Valor em Cr\$

Região	Algodão	Arroz	Valor total	Valor “per capita”
Timbiras-Coroatá-Itapecuru - Mirim	431.858,50	7.102.506,00	7.534.364,50	99,63
Caxias-Codó ..	1.942.233,90	4.649.165,60	6.591.399,50	48,81

Tais cifras não deixam dúvidas quanto à posição dos três últimos municípios na geografia agrícola do Itapecuru. Cabe acrescentar, todavia, que no setor da criação a referida área, também conserva uma posição de destaque, como podemos ver pelos dados abaixo:

POPULAÇÃO PECUÁRIA — 1947

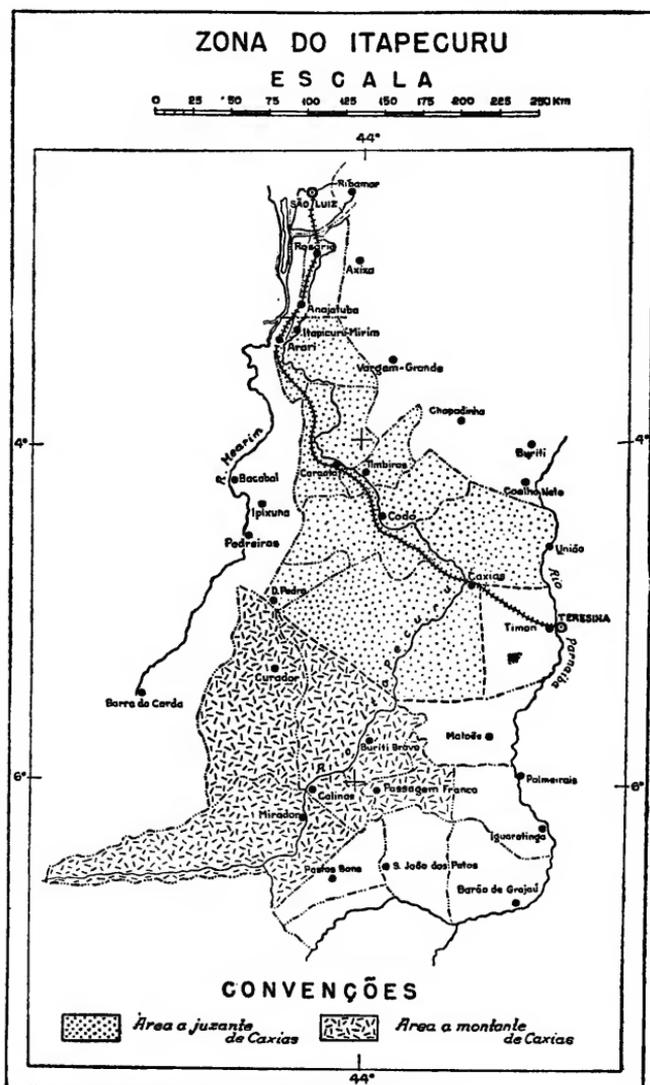
Região	Bovinos	Equinos	Muare	Asininos	Suínos	Caprinos e Lanígeros
Caxias	48.000	7.500	5.200	3.600	25.000	20.800
Coroatá	68.413	40.295	8.010	7.146	138.500	55.331

O exame desses dois quadros parece-nos justificar a caracterização, nesta área, de uma região bem individualizada do ponto de vista tipicamente agro-pastoril, ao lado de uma outra agro-industrial.

A região de Caxias-Codó, indubitavelmente, ocupa a primeira posição na economia regional no que se refere à produção do babaçu e produtos industriais. Nela se localizam as únicas fábricas de tecidos, óleos e sabão de toda a zona do Itapecuru. No comércio do vale, contribui com mais de 50% do valor total das exportações da área em consideração. Em Caxias, que é o mais importante centro urbano do interior maranhense, está localizado, além disso, o centro bancário e comercial do vale: ali funcionam uma agência do Banco do Brasil, uma casa bancária e uma associação comercial filiada à "Associação Comercial do Maranhão".

A região de Timbiras-Coroatá-Itapecuru-Mirim caracteriza-se pela sua economia agro-pastoril. Sua individualização, em face da região de Caxias-Codó, repousa essencialmente nos seguintes aspectos: ausência de indústrias, predomínio da atividade agro-pastoril, que se assenta na coleta do babaçu, no cultivo do arroz, na criação, e, finalmente, na existência de um novo e futuroso centro comercial em formação, localizado em Coroatá.

Timbiras é o menor e mais jovem município do vale, pois foi criado em 1920. A sede é um pequeno povoado situado à margem da estrada de ferro e a pequena distância do rio. Embora pertença à comarca de Codó, está, economicamente, ligada a Coroatá. Seu principal produto agrícola é o arroz, cultivado principalmente nos bairros denominados São José do Pacoval, Laranjeira do Centro e Bom Jardim. A atividade coletora está ligada ao babaçu e à carnaúba.



As áreas econômicas da Zona do Itapecuru

Coroatá, como cidade, é o maior centro urbano do vale, depois de Caxias, e, como município, o segundo centro produtor de babaçu do Maranhão. A atividade comercial vem ali adquirindo grande importância, graças à sua localização no vale do Itapecuru, permitindo-lhe alcançar facilmente a região do Baixo Mearim e controlar a distribuição de produtos importados, em toda a zona itapecuruense. Esta cidade, aliás, reflete as modificações que novas formas de atividade econômica e a estrada de ferro lhe vêm impondo. Marginando o rio, em sua margem esquerda, existe uma cidade velha, que consiste numa longa rua e num modesto largo, o qual corresponde, justamente, ao núcleo original da cidade. Nesse largo localizava-se o antigo pôrto e nêle encontramos ainda suas ruínas. Hoje, a cidade estende-se ao longo da estrada de ferro, sem ter, entretanto, abandonado o antigo núcleo. Edifícios de alvenaria, de construção relativamente recente, dão a êste novo trecho de Coroatá um traço de originalidade, que revela índices de vitalidade econômica. Coroatá, de fato, embora pouco atrativa em seus aspectos atuais, mostra sinais de prosperidade. Ela ocupa uma posição chave em relação ao Baixo Mearim e ao próprio Itapecuru. Dela partem estradas para Pedreiras e Bacabal, com as quais mantém intenso comércio e serviços regulares de transportes. No momento, está em construção o ramal da estrada de ferro para Pedreiras, acontecimento de grande significação para o seu futuro econômico, sobretudo tendo em vista que êste ramal, futuramente, ligará Coroatá a um grande "hinterland", representado pelas regiões do Grajaú e do Tocantins. Esta cidade itapecuruense possui, provavelmente, a maior colônia síria estabelecida no interior. Os sírios revelaram-se aos nossos olhos como os elementos mais ativos da região, estando em sua maioria dedicados às atividades comerciais. O comércio regional de abastecimento em produtos manufaturados está em suas mãos, assim como o controle de grande parte da produção de matérias primas locais. Pela sua posição geográfica no vale, Coroatá está fadada a um futuro muito promissor. Cremos que não demorará muito o dia em que Caxias, abdicando de seus títulos de maior cidade do interior, deverá repartir com Coroatá essa vaidade, que seus filhos ainda alimentam. Caxias nada perderá com isso e o Maranhão sairá enriquecido.

Enquanto Caxias assenta sua economia no babaçu e na indústria têxtil, Coroatá a tem baseada na exploração do babaçu e na atividade comercial nascente. Como esta é ainda incipiente, a atividade ligada ao babaçu destaca-se do conjunto das atividades econômicas locais. Êste município, como já dis-

semos, é o segundo produtor de amêndoas de babaçu do Maranhão. Quando de nossa passagem por essa cidade, pudemos presenciar o embarque de grande quantidades dessas amêndoas para a capital do Estado, feito por uma firma síria ali estabelecida. Não obstante serem Caxias e Coroatá grandes centros de produção de babaçu, prevemos para ambas um futuro sem conflitos econômicos, pois enquanto Caxias tem condições para se tornar um importante centro industrial, Coroatá as tem para transformar-se em um grande núcleo comercial desta área do sudeste maranhense.

Os problemas da economia itapecuruense

Os problemas, que afetam a economia da zona do Itapecuru, são de três ordens: geográficos, humanos e financeiros. Entre os problemas resultantes das condições geográficas do vale, o da energia elétrica é, sem dúvida, o problema básico. A dificuldade encontrada para a sua solução repousa na feição topográfica dominante em tôda a região. Entretanto, poderá ter êle uma solução satisfatória com a utilização do carvão de babaçu. Este côco, segundo as experiências a que foi submetido, oferece um carvão de excelente qualidade, já pela ausência de enxôfre, já pela reduzida percentagem de cinza (4) que apresenta. Amostras dêsse carvão, analisadas na Estrada de Ferro Central do Brasil e no Ministério da Marinha, deram o seguintes resultados:

	E. F. C. B.	Min. Marinha
Umidade	4,10%	5,725%
Matérias voláteis	16,40%	11,973%
Carbono fixo	75,25%	78,750%
Cinzas	4,25%	3,552%
Poder calorífico	8.010	7.900

Além dessas características, que dão ao carvão de babaçu uma qualidade comparável aos melhores carvões minerais, realizou-se ainda a seguinte experiência: com 1 quilo de carvão de babaçu e 1 quilo de carvão Cardiff fêz-se ferver, em dois recipientes, 2 litros d'água; os resultados obtidos foram os seguintes:

	Babaçu	Cardiff
O início da ebulição deu-se aos	19 minutos	28 minutos
A ebulição manteve-se durante	37 "	17 "
O volume de água evaporada foi de	735 c. c.	240 c. c.

(4) Babassu — (The babassú nut) — Inst. Exp. Com., Min. Agr. Ind. e Com., Rio de Janeiro, 1930, pág. 26.

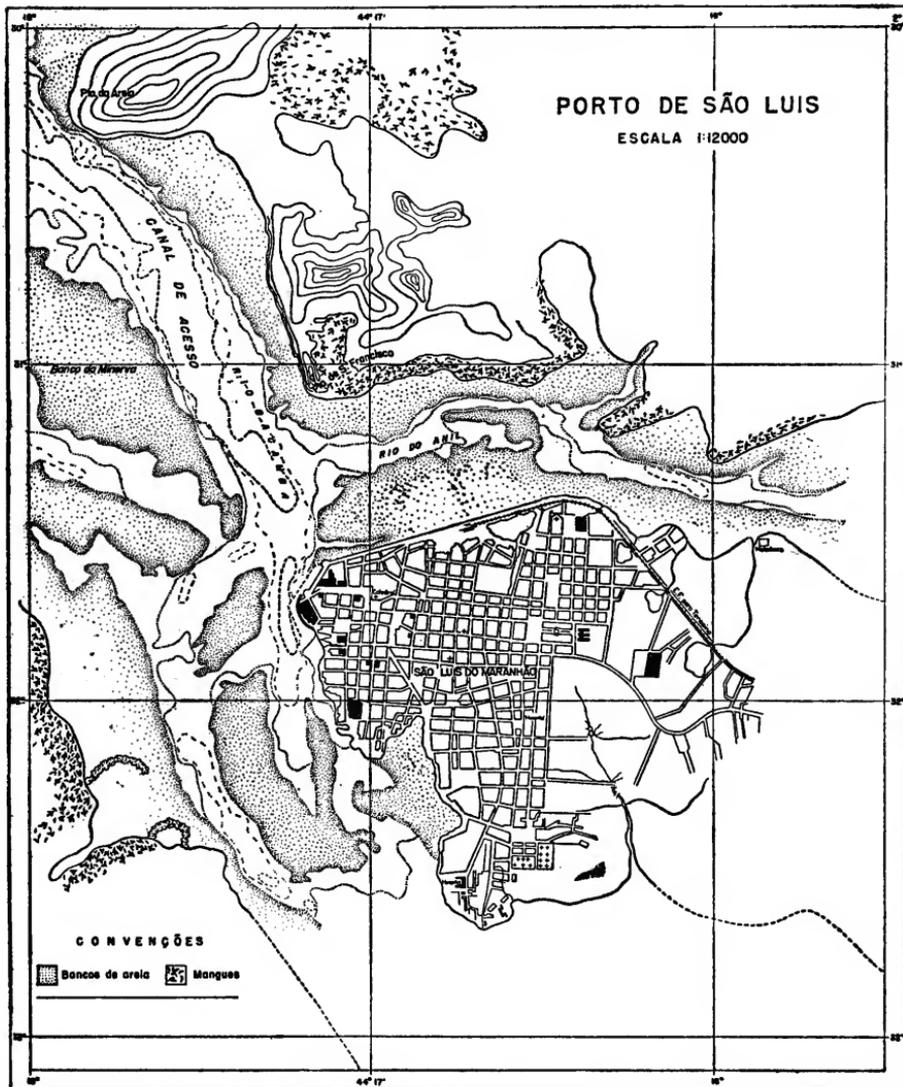
Verificamos, por esses dados, que o carvão de babaçu tem uma rapidez de ignição 1,47 vezes maior que a do carvão Cardiff, uma durabilidade de combustão superior a 2,17 vezes e uma eficiência de 3,06 mais elevada do que aquele afamado carvão inglês.

O carvão de babaçu revela, segundo essas análises e experiências, excelentes qualidades, colocando-o ao lado dos melhores combustíveis modernos. O problema, que resta esclarecer e que pessoalmente desconhecemos, é o de verificar se a produção do carvão de babaçu é economicamente possível e aconselhável. Se as possibilidades dessa produção não se limitarem apenas ao seu aspecto técnico, o problema da energia na zona do Itapecuru encontrará uma solução relativamente fácil e econômica, dada a grandiosa reserva que possui em babaçuais e as possibilidades, ainda, de aumentar essas reservas pelo cultivo metódico e racional dessa bela e valiosa palmeira.

Ao lado do problema da energia, existe um outro, altamente importante, e de cuja solução dependem todos os demais. Ele não afeta apenas a economia da zona do Itapecuru, mas a de todo o Estado do Maranhão: é o problema do **pôrto de São Luís**, porta natural de escoamento de toda a produção maranhense. Wilson Soares disse, com muita justeza, que a inexistência de um bom pôrto para São Luís “é a causa responsável pela decadência do comércio maranhense” (5). Não obstante ser uma das mais velhas aspirações do povo do Maranhão, o problema não teve, até hoje, nenhuma solução prática e eficiente.

O pôrto de São Luís, considerado em face do seu “hinterland”, está ôtimamente localizado, pois a êle confluem os grandes rios navegáveis do Estado, particularmente o Mearim, com seus grandes afluentes Pindaré e Grajaú. Ademais, devido à sua posição em relação à linha da costa e aos ventos dominantes, o seu ancoradouro, tanto quanto o seu canal de acesso, ficam abrigados contra a ação das vagas. O problema essencial e que tem desafiado quantos procuraram e procuram resolvê-lo é o do entulhamento, intenso em ambas as baías que ladeiam a ilha do Maranhão. Este entulhamento resulta do acentuado movimento de areias produzido pelas correntes e pelos ventos. O arrasto arenoso, como acentua Alfredo Lisboa, faz-se com mais freqüência em direção N., mas quando os ventos so-

(5) SOARES (Wilson), *O pôrto de São Luís* — Rev. de Geog. e História, D. R. G., São Luís, III, 3, 1950, pág. 19.



Mapa do pôrto de São Luís

pram rumo N.E., "as massas de areia movimentadas pelas correntes e pelos ventos propendem a investir o litoral" (6). Desta circunstância inelutável resulta a formação dos extensos bancos de areia, como os que obstruem totalmente a baía de São José ou Guaxanduba, situada a leste da ilha e exposta, sem proteção, à ação das correntes e dos ventos. A baía de São Marcos, a oeste, oferece também inúmeros e extensos bancos de areia, entre os quais, todavia, se encontram alguns canais que permitem o acesso de grandes navios até às proximidades do ancoradouro. O assoreamento, entretanto, é muito intenso, sobretudo nos estuários do Bacanga e do Anil, onde se localizam os cais do pôrto. Uma interrupção do serviço de dragagem do canal de acesso poderá causar seu entulhamento total. Este canal termina, obstruído por uma barra, a 300 m do ancoradouro. Os navios estacionam ao largo por não poderem atracar aos cais. Passageiros e mercadorias precisam ser transportados até os navios por pequenas embarcações. O mecanismo de embarque e desembarque encarece os produtos, pois requer uma mão de obra relativamente numerosa e uma perda de tempo e de energias consideráveis. Cabe lembrar, ainda, que nenhum outro ponto da costa maranhense oferece condições propícias para o estabelecimento de um bom pôrto. São Luís é o único sítio acolhedor em tôda essa costa e da solução do seu sistema portuário depende a economia de um extenso e potencialmente rico interior.

O problema da energia e o problema do pôrto são os problemas básicos da economia maranhense, em geral, e da itapecuruense, em particular. Não são os únicos, porém. O problema da população e o financeiro, assim como o da propriedade da terra e dos meios de transportes reclamam também uma solução. Nenhuma medida, neste sentido, porém, terá grande alcance enquanto persistirem as deficiências da energia elétrica e do serviço portuário do Estado.

A população, tanto quanto a energia elétrica e os combustíveis, e mais do que êles ainda, é um recurso de base que nenhuma comunidade econômica pode prescindir ou relegar ao abandono. A zona do Itapecuru não constitui exceção, no Brasil, quanto ao tratamento que dispensa à sua população: esta só conhece a ação do Estado como entidade que reclama o pagamento de impostos e exige a prestação do serviço militar.

(6) Cf. LISBÔA (Alfredo), — *Portos do Brasil* — Insp. Fed. de Portos, Rios e Canais, Impr. Nacional, Rio, 1926, págs. 119-121.

O Estado, para o sertanejo dêste rincão maranhense, como para o de outras zonas brasileiras, não é a instituição que defende seus interesses, mas o polvo que suga suas já minguadas energias. O caboclo foge do "governo" como o diabo da cruz. Ele é arredio, desconfiado, cheio de prevenções com os que o abordam para obter informações. Vive miseravelmente em casas paupérrimas, subalimentado e cheio de doenças. Sem noção clara dos seus direitos, entrega-se com uma passividade chocante ao domínio de exploradores inescrupulosos. Seu trabalho não recebe a recompensa merecida e, em consequência, o desestímulo e a descrença invadem-lhe o corpo e o espírito, tornando-o indiferente aos acontecimentos que abalam o país ou o mundo. Como decorrência desta lastimável situação, o homem desta zona oferece um índice de produtividade muito baixo, difícil, aliás, de ser determinado devido às deficiências estatísticas. Como massa consumidora, sua situação não é menos dramática: a farinha de mandioca, a carne de porco, a macaxera, a carne de caça, etc., constituem seus únicos recursos alimentares. O pão, o leite, a manteiga, o ôvo, o queijo, etc., são alimentos que entram no cardápio numa pequena minoria, melhor aquinhoados pela fortuna. Observamos em nossa viagem, não um ou dois, mas inúmeros casos de mães que alimentavam crianças de peito com uma pasta feita exclusivamente com farinha de mandioca e água. Essa pasta era mexida com os próprios dedos da mãe, com os quais davam às crianças o referido alimento. O exagerado consumo de carne de porco, num clima quente como é o da região, oferece também um exemplo da má educação alimentar do povo. Em Codó, vimos na estação vendedoras de comida que ofereciam aos passageiros um prato com arroz, farinha de mandioca e carne de porco ao preço de um cruzeiro. Ali se observa também a aversão às verduras e frutas, tão generalizada em nosso homem do campo.

O grosso da população veste-se muito modestamente. Em toda a zona percorrida verificamos que o uso do paletó é raro, coisa que está perfeitamente enquadrada nas condições do clima da região. A roupa da grande maioria da população é feita de algodãozinho grosseiro, sendo raras, na zona do Itapecuru, as de casemira, linho ou de tecidos do tipo chamado "tropical". A população pobre anda descalça. Aliás, como em outras partes do país, o preço do calçado é algo de espantar, dado o nível de vida da população. Vimos, em Caxias, calçados ao preço de Cr\$ 250,00 e Cr\$ 300,00, importâncias essas que constituem, muitas vezes, a renda mensal de um coletor de babaçu. As crianças, em geral até 5 ou 6 anos, andam inteiramente nuas. O

nudismo infantil chega a ser uma coisa chocante, mesmo na capital do Estado. O clima não justifica esta prática, pois o uso de calções não prejudicaria por certo o bem estar das crianças. A habitação reflete a pobreza do povo. Ela oferece gradações que indicam, ao menos aparentemente, o nível econômico do morador. A habitação varia da casa totalmente construída de palha até a de alvenaria. O tipo mais comum é o de paredes de barro e cobertura de palmas de babaçu. Exceções as casas de alvenaria, as demais são geralmente quase desprovidas de mobiliário. Em geral, seus moradores não possuem outros bens que a rede e alguns móveis feitos com caixas vazias. Os "trens" de cozinha também são muito modestos: algumas panelas de ferro, pratos de alumínio, ágata ou fôlha-de-flandres, cuias, latas vazias de diversos tamanhos, inclusive as latas de querosene que servem para o transporte ou a conservação da água potável trazida de algum rio ou fonte vizinha.

As condições de higiene são extremamente precárias. Esta opinião resulta, de um lado, da observação que fizemos durante nossa viagem dentro dos carros de passageiros da estrada de ferro e, de outro, dos aspectos oferecidos pelas pensões em que nos hospedamos. Um levantamento estatístico do consumo de produtos para a higiene do corpo e da casa, evidenciará a lastimável situação anti-higiênica em que vive a população regional. Os recursos médicos e hospitalares são praticamente inexistentes em tôda a região. Assinalamos êsses aspectos para que o leitor possa fazer um juízo, mais ou menos claro, de como se apresenta, na região, o problema humano.

A indolência é um fenômeno muito generalizado. O trabalho regular e contínuo não atrai a grande maioria da população. Esta prefere dedicar-se a atividades intermitentes, desenvolvendo esforços intensos, intercalados por períodos de repouso improdutivo. Estes períodos de lazer são desperdiçados entre a cachaça e os festejos anuais. A indústria têxtil de Caxias, por exemplo, enfrenta o grave problema oferecido por um mercado de trabalho onde a mão de obra disponível é escassa, inábil e inconstante, apesar de ser êsse município relativamente bem povoado e possuir uma indústria muito antiga, duas condições que justificariam a existência de uma classe operária numerosa e hábil. Caberá ao clima a responsabilidade desta situação? Cremos que êsse elemento desempenha um papel ponderável. Entretanto, não deve ser super-estimado. Êste clima, pelas suas condições térmicas, parece contribuir para a indolência. Esta, entretanto, é agravada pelas precárias condi-

ções de saúde e educação do povo. A indolência pode ser sanada por um regime de trabalho condizente com as feições climáticas da área em consideração. O que o clima prejudica não é propriamente a disposição ao trabalho, mas o esforço contínuo exigido pelos regimes de trabalho que herdamos do mundo temperado. Para o mundo tropical devemos criar técnicas e regimes de trabalho próprios e, não, imitar os dos focos de origem da nossa civilização, que é a européia.

O problema humano na zona do Itapecuru, como o de toda a área tropical do Brasil, é um problema de educação e saúde ou, em outras palavras, um problema de escolas e hospitais. A educação do povo deve ser racionalmente orientada, isto é, desenvolvida em função das peculiaridades geográficas do país. Uma política educacional, assim desenvolvida, permitirá a formação, dentro de algumas gerações, de um contingente demográfico bastante diverso daquele que atualmente ocupa esta zona.

Qual o problema que deverá ser atacado de início? Se nos perdermos em considerações desta ordem, acabaremos como o torturado Hamlet e nada de positivo será resolvido. O problema da região é complexo e nenhuma de suas partes poderá ter solução isolada. Educação e saúde, pôrto e energia, comunicações e transportes, todos devem ser atacados em conjunto porque é tal a interdependência entre um e outro, que qualquer solução parcial apenas agravará o erário público.

O Maranhão pode contar com os recursos de capitais alienígenas para iniciar a obra de valorização econômica de suas regiões subdesenvolvidas. Destas, a zona do Itapecuru deve ter primazia, por já contar com um satisfatório contingente demográfico e uma atividade econômica potencialmente promissora. O algodão, o arroz, a criação e a indústria do babaçu constituirão garantias seguras para os capitais que aí forem invertidos com o objetivo de criar novas condições de vida e de trabalho.

III

AROLDO DE AZEVEDO

SÃO LUÍS DO MARANHÃO

(Primeiros estudos)

SUMÁRIO *Uma cidade complexa. O passado está presente na fisionomia da capital maranhense. As áreas funcionais da cidade. São Luís é a metrópole do Maranhão?*

Trabalho apresentado à Sexta Assembléia Geral Ordinária da ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS, reunida na cidade de Nova Friburgo, em janeiro de 1951, que o aprovou e o julgou digno de figurar em seus "Anais".

III

SÃO LUÍS DO MARANHÃO

(*Primeiros estudos*)

AROLDO DE AZEVEDO

Uma cidade complexa

Qualquer mapa em que figure o Maranhão ou qualquer compêndio, que a êle se refira, mostram-nos que a cidade de São Luís se acha localizada na ilha do Maranhão, cujas terras se vêem banhadas pelas águas de duas baías — a de São Marcos, a oeste, e a de São José, a leste. Isto não significa, porém, que possamos, sem mais preâmbulos, classificar a capital maranhense como sendo uma cidade insular, uma cidade-ilha.

De fato, uma dúvida logo paira em nosso espírito quando a atingimos por qualquer dos meios de transporte, que a ela nos conduzam.

Quem a alcança por via aérea, através das várias empresas cujos aviões ali fazem pouso — a “Panair”, a “Aerovias”, a “Cruzeiro do Sul”, o “Lóide Aéreo Nacional”, etc., positivamente não tem uma idéa exata de que esteja desembarcando em uma ilha: é que não pode abranger com a vista tôda a sua grande extensão, de pouco mais de mil km² (1.093), suavemente ondulada, com abundante rêde hidrográfica, recoberta em largos trechos por compactos babaçuais e pontilhada de aglomerados urbanos. Trata-se, com efeito, de uma das mais extensas ilhas de nosso país, a terceira em área, sete vêzes maior que a ilha de São Sebastião ou a de Santo Amaro, do litoral paulista.

Quem, finalmente, alcança a capital maranhense vindo do interior através da via-férrea (a “E. F. São Luís-Teresina”, a única que serve o Estado) ou por intermédio da pequena rodovia Rosário-São Luís (com seus 70 km. de extensão, e que constitui uma exceção, desde que as demais estradas maranhenses ficam mais ou menos intransitáveis no “inverno”), depois de atravessar a extensa baixada onde se abrem os belíssimos Campos dos Perizes, penetra insensivelmente na ilha: vê-se esta separada do continente pelo chamado Canal do Mosquito, que não tem mais de 150 metros de largura e que faz lembrar, por uma série de motivos (entre os quais a presença de manguezais, embora êstes sejam constituídos pelo mangue branco ou siriba), o Canal do Casqueiro, que separa a ilha de São Vicente da baixada do Cubatão, em terras paulistas. Apenas a topografia, e só ela, com suas modestas elevações, anuncia que se penetrou numa região de estrutura geológica diversa, tal como poderia acontecer num trecho qualquer do litoral continental.

São Luís, por conseguinte, embora esteja localizada em uma ilha, nada apresenta que lembre tal fato.

Será uma cidade em acrópole? À primeira vista, parece que assim devemos considerá-la: em seu conjunto, muito lembra a cidade do Salvador, de que é verdadeira miniatura, pois também lá podem ser distinguidas uma parte baixa e uma parte alta. Mas a diferença de nível entre uma e outra é bem mais modesta que a registrada na capital baiana, indo pouco além de 30 metros; não é possível comparar o esculpamento de falha, que marca tão fortemente o sítio do Salvador, com a “barreira” existente na capital do Maranhão. Por outro lado, não se encontra nesta nada que possa ser comparado com as acrópoles típicas da região do Mediterrâneo, convido desde logo esclarecer que o seu tradicional cognome — a “Atenas Brasileira”, refere-se à sua vida cultural de outros tempos e, não, à topografia urbana.

São Luís constitui um exemplo característico do que poderíamos chamar de cidade de tabuleiro, porque, em sua maior parte, se acha colocada por sobre um tabuleiro de sedimentos ditos terciários, que avança através da península situada entre a foz do Anil e o largo estuário do Bacanga e cai sob a forma de “barreira”, a exemplo de muitos outros que se encontram no próprio litoral maranhense (1) e, particularmente, no litoral oriental do Nordeste propriamente dito. Os arenitos, que o constituem, dispostos em perfeita estratificação horizontal,

(1) Tal como os que se vêem na Praia do Olho-d'Água, na própria ilha, ou na fronteira cidade de Alcântara.

vêm-se fortemente castigados pela abrasão e recuam paulatinamente, deixando em seu lugar plataformas bastante extensas, que podem explicar os bancos de areia existentes não longe da costa.

Esta característica de seu sítio urbano não é apenas um traço marcante da cidade, como influiu, sem dúvida alguma, na escolha feita pelos que a fundaram e continua a exercer uma poderosa influência no desenvolvimento do aglomerado atual.

VEDE, NO DOCUMENTÁRIO FOTOGRÁFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N.º 1 A 3, págs. 139-141.

O passado está presente na fisionomia da capital maranhense

São Luís é uma cidade cuja população pode ser calculada, para as zonas urbana e suburbana, nuns 80.000 habitantes.

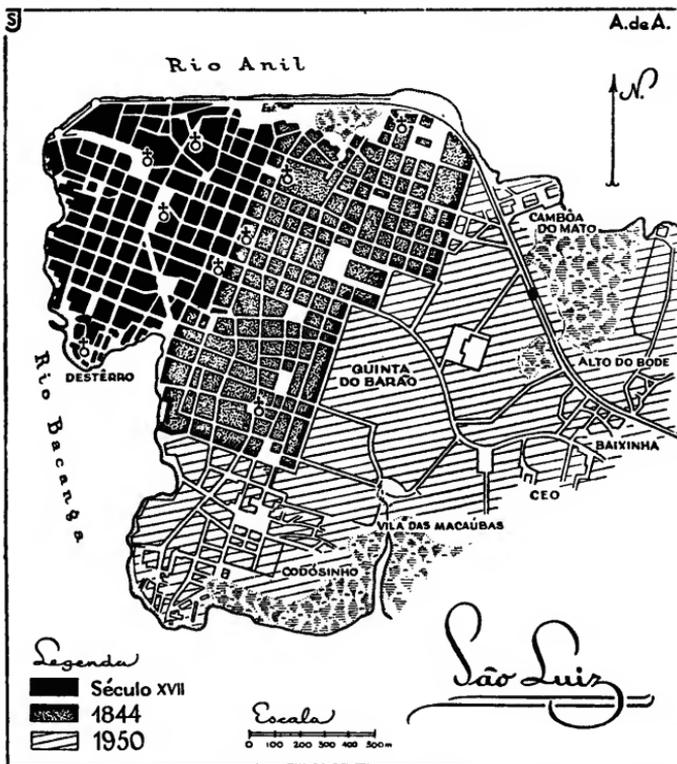
Suas ruas, calçadas a paralelepípedos, apresentam, no trecho comercial, um razoável movimento, graças aos pedestres, automóveis, ônibus e bondes elétricos, que nelas circulam. São geralmente estreitas, de traçado irregular, com declives às vezes fortes nos trechos em que atingem as margens do Bacanga, onde chegam a possuir degraus. Percorrendo-as, sentimo-nos em presença de uma verdadeira cidade, que, embora sem ser grande, merece realmente tal nome, ao contrário da quase totalidade das demais cidades do Maranhão (2).

Lá não existe pròpriamente uma Cidade Baixa, como a que se encontra na capital baiana: além de uma avenida beiramar — a Avenida 5 de Julho, que se alonga bordejando a “barreira”, e do trecho onde se localizam o desembarcadouro e o bairro do comércio por atacado, o mais assenta-se por sôbre o tabuleiro terciário, 20 ou 30 metros acima, dominando as águas do Bacanga e do Anil.

Basta percorrer algumas ruas de São Luís para se sentir que o passado ainda ali está presente. São os velhos sobrados senhoriais, com dois e três andares, além de um sótão ou mirante quadrangular, em sua maioria revestidos externamente por belíssimos azulejos, de côres variegadas e caprichosos desenhos, procedentes de velhas cerâmicas lusitanas, quando não

(2) Além de São Luís, talvez sômente Coxias mereça ser classificada como cidade, tomada esta expressão no seu sentido rigorosamente geográfico. As demais, embora o sejam para efeitos político-administrativos, não passam de simples vilas.

da França, da Holanda ou mesmo da China portuguesa (Macau). São os casarões apalaçados, de um só andar, além do sótão, com 20 ou 30 janelas, que escondem em seu interior, tal como os sobrados, detalhes que demonstram requintes hoje quase sempre desconhecidos (3). São igrejas venerandas — como a Sé, o Carmo, a de São João, do Rosário, de Sant'Ana, etc., que não



O crescimento da cidade de São Luís

O mapa acima é o resultado da conjugação dos dados fornecidos por uma planta seiscentista, por outra publicada em 1844 e pela que nos foi cedida pela Prefeitura local. A área propriamente urbanizada pouco se alterou nos últimos cem anos.

(3) Entre as velhas habitações de São Luís, distinguem-se pelo menos quatro tipos: 1. o sobrado ou solar, com dois e três andares; 2. a morada inteira, casarão de um só andar, com uma porta ao centro da fachada e muitas janelas de cada um dos

apresentam nem de longe a riqueza e o gôsto arquitetônico dos templos coloniais de Minas e da Bahia, mas que atestam sua antiguidade, confirmada pelos documentos e patenteada pelas características das naves, estilo dos altares e rusticidade das imagens. São as ruínas estreitas, onde ainda se vêem alguns "passos" das proissões de antanho, que nos transportam insensivelmente para os séculos coloniais.

O que a observação mais ou menos acurada conclui, num golpe de vista, vê-se plenamente confirmado pelo testemunho de documentos antigos: assim, se compararmos a planta da cidade atual com a referente ao ano de 1844, sentiremos a surpresa de verificar que a área urbana de São Luís, em mais de um século, praticamente não se alterou! Sua fisionomia, por certo, modificou-se num e noutro ponto — em pequenas alterações no traçado das ruas, no aspecto externo de muitas habitações, em construções mais recentes que substituíram as daquele tempo; modificações, por assim dizer, "intra-muros", porque, em última análise, continua a ser a mesma cidade dos primeiros anos do reinado de Dom Pedro II.

O mais curioso é que a lentidão no crescimento parece ser o traço marcante da vida dessa cidade, pois, se compulsarmos uma planta do século XVII (4), verificaremos que São Luís correspondia à metade do que hoje é, o que significa que levou dois séculos para duplicar sua primitiva e modesta área urbana.

Discutem os historiadores o problema das origens de São Luís, havendo opiniões abalizadas que afirmam remontar seus primeiros estabelecimentos humanos à década 1530-40. Segundo tal versão, os franceses de Riffault e de De Vaux, como, já em 1612, os aristocratas do Senhor de La Ravardièrre encontraram na ilha do Maranhão, no local da atual cidade, um núcleo de colonização portuguesa — a povoação de Nossa Senhora de Nazaré; e que o nome que lhe foi dado pelos franceses — São Luís, como homenagem ao jovem rei Luís XIII, só teria sido conservado pelos portugueses, após a expulsão dos invasores,

lados; 3. a *mela-morada*, com uma porta lateral e um correr de janelas; 4. a *casa pequena*, de uma porta e uma janela. EURICO MACEDO, em "Maranhão e suas riquezas" (Bahia, 1947), págs. 16 a 19, descreve com detalhes tais tipos de habitações.

(4) Veja o mapa de São Luís que figura na obra *Historia della Guerra del Brasile*, de frei José de Santa Teresa, de que há uma reprodução, em cópia do original, no vol. II do *Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico Brasileiro* (Rio, 1922), entre as págs. 288 e 289.

por recordar o de um desses primeiros povoadores — Luís de Melo e Silva (5).

De qualquer forma, tudo indica que a cidade nasceu em sua parte sul, junto às águas do Bacanga, não longe do local onde hoje ainda se ergue a semiabandonada igreja do Destêrro. Ali teriam desembarcado os invasores holandeses (1641), fortificando sem demora o promontório da península, onde construíram verdadeira cidadela; corresponde, atualmente, ao trecho da Avenida Pedro II e da Praça Benedito Leite, centro administrativo de nossos dias. Tendo como base essa antiga cidadela, desenvolveu-se a cidade por sobre o tabuleiro até atingir a velha Rua de São João, hoje correspondente às ruas Antônio Raiol e Treze de Maio.

Em fins do século XVII, a população de São Luís seria de uns 10.000 hab.; cem anos mais tarde, não teria mais de 17.000 (6). Aires de Casal, embora acentuasse a mediocridade de sua área urbana, considerou-a “populosa, comerciante e florescente”, chamando a atenção para a solidez de seu casario, “com muita frente e quintais, e varandas sobre êles”, e para as ruas calçadas (7). Spix e Martius, visitando-a nesse mesmo primeiro quartel do século XIX, colocaram-na, por sua população e riqueza, no quarto lugar entre as cidades brasileiras; descreveram suas casas, “de dois ou três pavimentos, na maioria construídas de grês de cantaria”, cuja cômoda disposição interna correspondia ao exterior sólido, “de conforto burguês”; e fizeram interessantíssimas observações a respeito da influência européia sobre a população urbana (8).

(5) Veja ALMEIDA (Rubem), *Gaspar de Souza no Maranhão*, em “Geografia e História”, revista do Instituto Histórico e Geográfico do Maranhão, ano II, n. 1, pág. 10 (São Luís, novembro de 1948).

(6) Cf. LOPES (Raimundo), *O Torrão Maranhense* (Rio, 1916), pág. 130.

(7) CASAL (Manuel Aires de), *Corografia Brasileira ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*, ed. Cultura (São Paulo, 1943), tomo II, págs. 199-200.

(8) SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C.F. P. von), *Viagem pelo Brasil*, tradução brasileira de Lúcia F. Lahmeyer (Rio, 1938), vol. II, págs. 477-482. — Referem-se à preponderância do elemento português, em cujas mãos se achavam a administração pública, a maioria das casas de comércio e algumas indústrias, o que ocasionava uma forte tensão entre tais elementos e os brasileiros. Entrando em contato com a sociedade sanluísense, ficaram encantados com a dignidade de seu comportamento e sua fina educação. “Ali não se vê a enorme riqueza de uns poucos, nem os seus esforços em copiar os costumes europeus; nem a evidente influência de inúmeras firmas comerciais inglesas e francêsas. é a única razão de ser dessa louvável circunstância, a qual deve, sobretudo, ser antes atribuída ao trato mais desembaraçado e natural de

Entretanto, São Luís tinha diante de si uma séria rival, que durante algumas dezenas de anos lhe entrou o crescimento. Queremos referir-nos à cidade de Alcântara, antiga Tapuiaterra, capital da capitania do Cumã, aglomerado também seiscentista fundado na contra-costa da baía de São Marcos, onde viviam poderosos agricultores do algodão e da cana-de-açúcar, senhores de numerosa escravaria. Quando Koster a visitou, ainda nessa primeira vintena do século XIX, notou sua posição vantajosa e observou que sua importância crescia rapidamente, graças à riqueza algodoeira, então a maior do Maranhão (9). Não tardou que nela se concentrasse a aristocracia maranhense, vivendo uma existência faustosa, orgulhosa de seus casarões apalaçados e olhando com certo desprezo para São Luís, centro da burguesia da época, considerada uma cidade de mercadores (10).

Na segunda metade do século passado, a população de São Luís podia ser comparada à da cidade de São Paulo: 31.600 hab., em 1872. Sua vida intelectual era, então, das mais intensas, o que lhe valeu o cognome por que passou a ser conhecida — a “Atenas brasileira”. Uma série de fatores de ordem econômica acabou por fazê-la suplantá-la definitivamente sua rival do continente: 1. o incremento da cultura canavieira e o desenvolvimento dos engenhos nos vales inferiores do Pindaré, Mearim e Itapecuru, onde as terras são mais favoráveis e a navegação a vapor facilitou o transporte rumo a São Luís; 2. a abolição da escravatura, que ocasionou a ruína da aristocracia rural da região de Alcântara; 3. em época mais recente, a construção da via-férrea, que ligou a capital ao vale do Itapecuru. Dêsse modo, foi Alcântara posta fora de combate; hoje, nada mais é que um espectro do passado, uma cidade “morta”

belo sexo para com os homens. As mulheres do Maranhão, além da louvável modéstia e virtudes domésticas, também possuem a do espírito, ilustrado por muitos conhecimentos, e mostram-se, daí, em relação aos homens, numa independência cheia de dignidade, que mais e mais lhes dá o direito, assim como às suas irmãs européias, de imprimir sua influência na sociedade. Já desde muito é costume no Maranhão mandar educar em Portugal as jovens das famílias opulentas; os rapazes vão também formar-se na Inglaterra e em França”. (pág. 480, loc. cit.).

(9) KOSTER (Henry), *Viagens ao Nordeste do Brasil*, tradução brasileira de Luiz da Câmara Cascudo (São Paulo, 1942), págs. 242.

(10) Sobre Alcântara convém consultar: LOPES (Raimundo), *O Torrão Maranhense*, págs. 123-125; e, principalmente, VIVEIROS (Jerônimo de), *Alcântara no seu passado econômico, social e político*, na “Revista de Geografia e História”, ano III, n. 3, São Luís, fevereiro de 1950.

(que o governo federal já considerou "monumento nacional"), com suas ruas desertas e cobertas de capim, seus venerandos sobrados que podem ser alugados por 50 ou 100 cruzeiros mensais, suas tristes ruínas, invadidas pelo mato (como as que se encontram na chamada Rua da Amargura).

Ao terminar o século XIX, São Luís possuía 36.800 habitantes, o que está de acôrdo com o que atrás ficou dito quanto ao crescimento praticamente nulo da área urbana. Mas a presença dos sobrados recobertos externamente de azulejos, cujas datas remontam ao período 1850-70, indica que foi essa realmente a fase áurea da evolução da cidade.

Ao visitá-la, na primeira década de nosso século, Paul Walle sentiu-se inegavelmente bem impressionado, sobretudo pela limpeza e pavimentação das ruas, pela beleza das praças arborizadas e pela intensidade da vida intelectual. Apenas não apreziou as habitações, "construites avec le mauvais goût portugais" (...), muito semelhantes umas à outras, com sua forma cúbica e suas fachadas sem nenhuma saliência; mas não pôde negar que os azulejos multicoloridos "donnent aux habitations un air plus gai", além de oferecerem a vantagem de se apresentar sempre limpas e não descorarem sob a ação do sol (11).

São Luís constitui, assim, um campo excelente para a elaboração de u'a monografia urbana. O geógrafo, o historiador ou o sociólogo encontram nela farto material para seus estudos e suas interpretações. O elemento negro alí está presente, a exemplo do que acontece em tôda a Baixada maranhense e no vale do Itapecuru. Os portugueses, responsáveis pelo estreito contato mantido noutros tempos com os centros culturais de Portugal (Coimbra, particularmente), deixaram marcas profundas na vida da cidade, não apenas no estilo das habitações, como no próprio linguajar da população (sem dúvida um dos mais puros existentes no país) e nas atividades comerciais, em que continuam a exercer poderosa influência; basta dizer que a Rua Portugal é a mais importante da zona em que predomina o comércio atacadista. Os ingleses, desde os tempos de Dom João VI, vêm controlando boa parte do comércio marítimo do Maranhão, chegando mesmo a manter linhas diretas de navegação entre São Luís e os portos da Grã-Bretanha. A influência francesa fêz-se sentir, como noutros centros urbanos do país, na esfera intelectual. Já os sírio-libaneses, alí entrados na

(11) WALLE (Paul), *Du Rio São Francisco à l'Amazonie*, ed. Guilmoto (Paris, 1910), págs. 270-274.

qualidade de "mascates", aparecem hoje em posição destacada no comércio e na indústria, quando não na própria política estadual.

VEDE, NO DOCUMENTARIO FOTOGRAFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N.º 4 A 10 págs. 142-148.

As áreas funcionais da cidade

São Luís continua a ter no comércio um dos fatores de sua existência como cidade.

Sua área comercial acha-se enquadrada entre o Bacanga, a oeste, a Rua Antônio Raiol, a leste, a Avenida Pedro II e a Rua José Bonifácio, ao norte, e a Rua Jacinto Maia, ao sul — trecho este que corresponde, com pequena diferença, ao centro urbano do século XVII.

O comércio varejista e as melhores lojas da cidade acham-se concentrados em torno da vasta Praça João Lisboa (onde se ergue a igreja do Carmo e parece a miniatura da Praça da Sé paulistana), na rua Joaquim Távora e em parte da Rua Osvaldo Cruz. Esta última, a antiga Rua Grande, corresponde ao velho caminho de acesso ao interior da ilha e à baixada continental, conservando ainda hoje a importante função de via obrigatória para quantos deixem ou procurem a capital através da rodovia. Da Praça João Lisboa parte um larga artéria de construção recente, que passa pelo Mercado Municipal e alcança o chamado Portinho, numa enseada do Bacanga.

Já o comércio atacadista se localiza principalmente entre a Rua Cândido Mendes e o Bacanga. Lá se encontram as maiores casas importadoras e exportadoras, o edifício da Alfândega e o desembarcadouro da cidade, com seus trapiches. Os grandes navios não podem acostar ao cais, em virtude da pequena profundidade do Bacanga (1-3 metros) e das notáveis amplitudes das marés (7,80m); ficam ao largo, na baía. Apenas as lanchas e os veleiros podem chegar até ao desembarcadouro (12). Daí a pequena importância da função portuária de São Luís, embora seja seu porto bastante freqüentado por navios de cabotagem e pelos da "Booth Line".

(12) Acha-se projetada a construção do porto de São Luís na localidade de Itaguí, em pleno contato com a baía de São Marcos, onde se encontram todas as condições favoráveis para sua instalação.

Seria erro supor, porém, que o trecho que vimos focalizando seja exclusivamente comercial; numerosas e boas residências particulares também surgem nêle, como lembrança do tempo em que essa área era exclusivamente residencial.

O centro administrativo de São Luís localiza-se junto à Avenida Pedro II (a antiga Avenida Maranhense), a mais larga da cidade e com moderna rampa de acesso para a Avenida 5 de Julho e o chamado Cais da Sagração. Nela se acham o aprazível Palácio do Governo (cujo parque enfeitado de palmeiras domina a escarpa do promontório), a Delegacia Fiscal, a Pre-



As áreas funcionais de São Luís

O presente mapa foi elaborado de acôrdo com os dados fornecidos pela Prefeitura Municipal e pelos que nos foi possível colher através da observação pessoal.

feitura Municipal, o Forum, o Banco do Brasil, a Capitania do Pôrto, emprêsas de navegação, etc.. Limitando-a, para o interior, encontram-se a velha igreja da Sé e o antigo Palácio Arquiepiscopal, que mantêm contato com a Praça Benedito Leite, na qual se ergue o edificio mais alto da cidade — o Palácio do Comércio.

Seguindo o rumo do norte e de leste, estende-se a área residencial mais típica, com seus velhos sobrados, mas também com residências de construção moderna ou mais modesta. Desenvolve-se ao longo da margem esquerda do rio Anil (junto ao qual está a estação da E. F. São Luís-Teresina) e amplia-se para leste e para o sul, desde a pitoresca mas pouco freqüentada Praça Gonçalves Dias (com a igreja de Nossa Senhora dos Remédios e o imponente Palácio Arquiepiscopal) até aos terrenos da antiga “Quinta do Barão” (vasta propriedade do Barão de Bagé) e ao bairro de São Pantaleão. E’ o trecho que assiste ao lento crescimento da cidade, no rumo do interior da ilha. Na Praça Deodoro acha-se em vias de acabamento um belo edificio destinado à Biblioteca Pública.

Ao sul da cidade, em contato com as águas do Bacanga, localiza-se a chamada área industrial, expressão um tanto forte que serve para designar o trecho caracterizado por pequenas oficinas e três grandes estabelecimentos fabris (tecidos e produtos oleíferos). A zona situada entre o Quartel da Polícia e o Portinho é, talvez, a mais sórdida da cidade: suas ruas estreitas e de mau aspecto entram em contato com o pôrto dos veleiros, onde formiga uma população de homens do mar. E’ ali que se ergue a semidestruída igreja do Destêrro, não longe da qual existe a original e perigosa Travessa do Precipício.

Já fora de tais áreas aparecem os subúrbios de São Luís — Diamante, Baixinha, Céu, Codôzinho, Alto do Bode, Vila Operária, etc., apertados entre os manguezais do Anil e do Bacanga, zonas pouco hospitaleiras, que vivem subordinadas ao fluxo e ao refluxo das marés. E’ o trecho em que as habitações mais pobres — casas de pau-a-pique, cobertas com palmas de babaçu, tão comuns em todo o vale do Itapecuru, aparecem com freqüência, a atestar o baixo nível de vida de seus moradores, em sua maioria gente de côr negra. A chamada Vila das Macaúbas, próxima ao Codôzinho, constituiu um aglomerado de verdadeiras palafitas, por se achar colocada dentro do próprio manguezal.

VEDE, NO DOCUMENTARIO FOTOGRÁFICO, EM ANEXO, AS FOTOS DE N.º 10 A 18, págs. 149-156.

São Luís é a metrópole do Maranhão?

Naturalmente, a resposta a esta pergunta deverá ser afirmativa se entendermos a palavra **metrópole** no sentido de principal cidade ou de capital político-administrativa. De fato, nenhum outro aglomerado urbano consegue fazer-lhe sombra, dentro não apenas das fronteiras do Maranhão como também de todo o chamado Meio-Norte ou Zona dos Cocais. Teresina, capital do Piauí, não lhe pode ser comparada sob qualquer aspecto em que as examinemos.

Todavia, se entendermos a palavra no seu verdadeiro sentido, na acepção grega do termo, isto é, de "cidade-mãe", a resposta já não deverá ser afirmativa.

Não resta dúvida que São Luís se encontra no ponto de convergência das mais importantes vias fluviais exclusivamente maranhenses — o Pindaré, o Mearim e o Itapecuru, os dois primeiros sendo considerados o principal celeiro agrícola do Estado (graças à produção de arroz e de algodão de seu baixo vale) e o terceiro sendo o grande centro produtor de babaçu, com a vantagem de serem tais artérias navegáveis em largos trechos de seus cursos. Por outro lado, bem sabemos que uma via-ferrea liga a capital maranhense à do Piauí, através do vale do Itapecuru. Mas, apesar de tudo isso, não se sente no interior do Maranhão uma influência poderosa da cidade nem do pôrto de São Luís. Cada região vive como que à margem da capital do Estado, cuja população mantém pouco contato com o interior, quando não chega a desconhecê-lo por completo. Tal fato explica a existência de verdadeiras capitais regionais, como Caxias, Barra do Corda ou Balsas; e justifica-se pelo intercâmbio mais direto com os Estados vizinhos — com o Piauí, para grande parte do vale do Itapecuru e do Balsas, ou com Goiás, para a região das chapadas meridionais, ou com o Pará, para a chamada Guiana Maranhense.

O aeroporto de São Luís é bastante freqüentado por aviões pertencentes a diversas empresas; mas este contato é puramente periférico. Seu pôrto recebe produtos típicos da economia maranhense (como o babaçu) e abastece os mercados continentais dos produtos oriundos de outros Estados ou do estrangeiro; mas não é a única via de entrada ou de saída para

tais produtos. A via-férrea caracteriza-se por suas inúmeras deficiências e longe está de representar o papel que poderia ter na vida regional, pois canaliza parte das riquezas do vale do Itapecuru para o Piauí e mercados do Nordeste.

São Luís faz lembrar uma espécie de cidade marginal, colocada nas fronteiras de dois pequenos "mundos": o exterior, em que se inclui o resto do país; e o interior, representado pelo Maranhão continental. Não é (e dificilmente o será) a verdadeira metrópole do Maranhão.

NOTA — Dos trabalhos que conhecemos, que oferecem subsídios para a geografia urbana de São Luís, apenas dois merecem ser destacados: *O Torrão Maranhense*, de Raimundo Lopes, e *O Maranhão e suas riquezas*, de Eurico Macedo. Na elaboração do presente estudo, que não passa de uma tentativa preliminar, além da bibliografia citada, utilizamos principalmente os dados e as observações recolhidas durante os cinco dias em que permanecemos na capital maranhense, em julho de 1950, na companhia do prof. Dirceu Lino de Mattos.

ÍNDICES

INDICE DAS GRAVURAS

	Págs.
I. Através do vale do Itapecuru.	
Mapa do Maranhão	12
Mapa geológico da região drenada pelo rio Itapecuru e vizinhanças	14
Médias térmicas e médias pluviométricas anuais no trecho ocidental da Região Nordeste	16
Repartição da população na bacia do Itapecuru	18
O sítio urbano de Caxias (corte esquemático)	24
Planta funcional de Caxias	28
O sítio urbano de Coroatá (corte esquemático)	32
Planta funcional de Coroatá	34
O sítio urbano de Rosário (corte esquemático)	36
Planta funcional de Rosário	38
II. Traços essenciais da geoeconomia do vale do Itapecuru.	
As áreas econômicas da Zona do Itapecuru	57
Mapa do pôrto de São Luís	61
III. São Luís do Maranhão.	
A ilha do Maranhão	70
O crescimento da cidade de São Luís	73
As áreas funcionais de São Luís	79

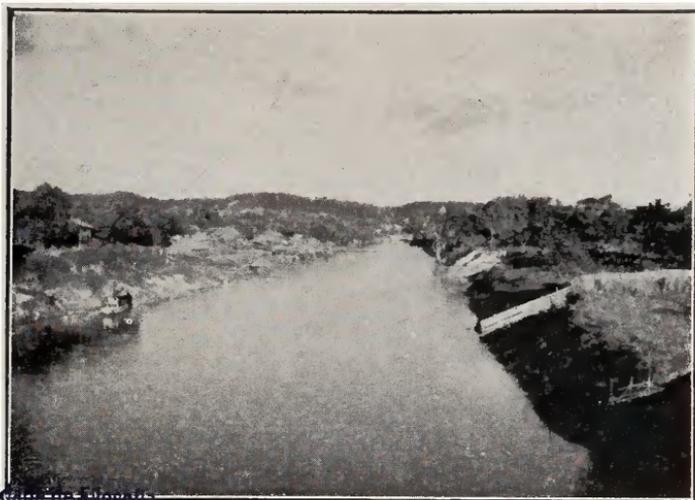
ÍNDICE DA MATÉRIA

	Pags.
APRESENTAÇÃO	5
SUMÁRIO	7
I. Através do vale do Itapecuru (Impressões de uma viagem de reconhecimento) — por AROLDO DE AZEVEDO ..	9
O vale do Itapecuru : aspectos físicos	11
Traços da vida humana no vale do Itapecuru	17
Aspectos gerais da economia regional	21
Caxias, capital do médio Itapecuru	23
Em Coroatá, pleno domínio dos babaçuais	30
Rosário, no baixo Itapecuru	36
Terras de exploração	40
II. Traços essenciais da geoeconomia do vale de Itapecuru — por DIRCEU LINO DE MATTOS	43
A zona do Itapecuru	45
As atividades econômicas	47
Diversificação regional da vida econômica	54
Os problemas da economia itapecuruense	59
III. São Luís do Maranhão (Primeiros estudos) — por AROLDO DE AZEVEDO	67
Uma cidade complexa	69
O passado está presente na fisionomia da capital maranhense	72
As áreas funcionais da cidade	78
São Luís é a metrópole do Maranhão ?	81

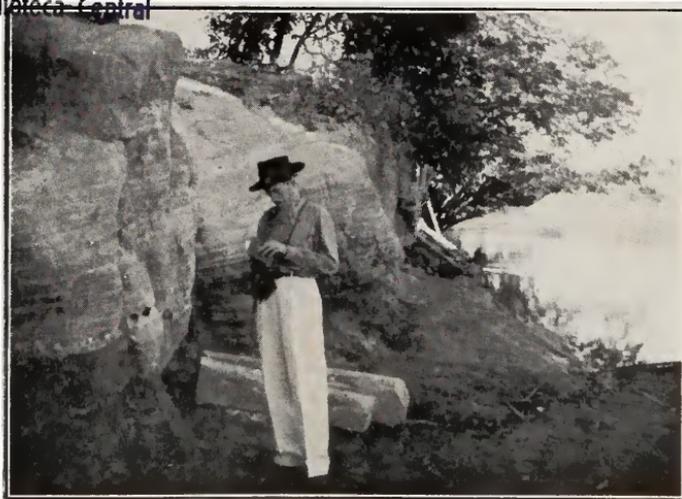
ATRAVÉS DO VALE DO ITAPECURU

**DOCUMENTÁRIO
FOTOGRAFICO**

**FOTOGRAFIAS ORIGINAIS DE
AROLD DE AZEVEDO. —
JULHO DE 1950.**



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



1. O RIO ITAPECURU EM CAXIAS

Na região de Caxias, o rio Itapecuru descreve um "cotovelo", deslizando por sobre terrenos paleozóicos através de barrancas com alguns metros de altura. Na fotografia inferior aparece um detalhe de sua margem direita, constituída por sedimentos de idade antiga, estando o prof. Dirceu Lino de Mattos a tomar suas notas.



2. O RIO ITATECURU EM PLENA PLANÍCIE MARANHENSE

No alto, aparece o importante rio junto à cidade de Coroatá. Em baixo, vêmo-lo atravessando a Baixada, em Rosário, grandioso e sonolento.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



3. O RELEVO NA REGIÃO DE CAXIAS

Na área em que se encontra essa cidade maranhense, o relevo caracteriza-se por elevações cujos perfis lembram escarpas de "cuestas". Notar a abundância da vegetação arbórea, característica das áreas urbana e suburbana, onde frondosas mangueiras oferecem sombras acolhedoras.



4. OS GRANDES HORIZONTES DA PLANICIE MARANHENSE

A partir de Coroatá (cuja estação ferroviária aparece ao alto), a topografia vai-se tornando cada vez menos acidentada, anunciando a Baixada de tipo amazônico, que tão bem define a região de Rosário (em baixo).



5. AS FORMAÇÕES VEGETAIS TÍPICAS DO MÉDIO ITAPECURU

No alto, aparece um aspecto expressivo do *agreste* ou *carrasco*, na região de *Caxias*. Em baixo, vê-se um *carnaubal*, fotografado entre *Caxias* e *Codó*.

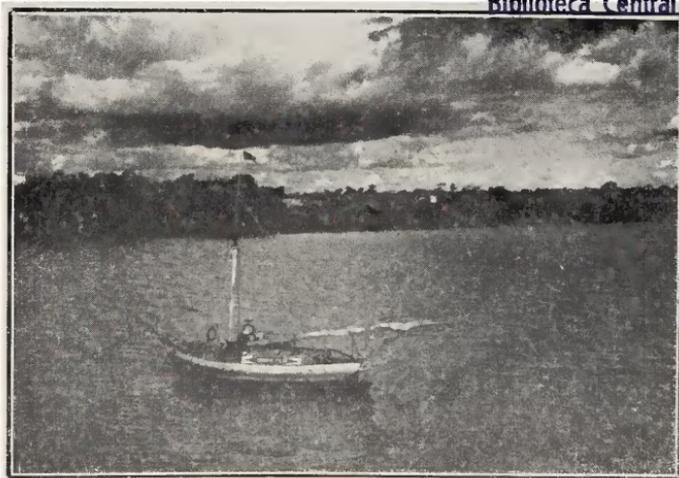


6. NA "TERRA DAS PALMEIRAS"

Todo o médio e o baixo vale do Itapecuru constituem o grande domínio das palmáceas, em que se destacam o coqueiro *babaçu* (no alto) e a *piçava* (em baixo).



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



7. CONTRASTES DO CLIMA

Enquanto entre Caxias e Coroáta domina um tipo de clima semiúmido, com invernos sêcos e ensolarados (como o patenteia a foto superior, obtida em Coroátá), já a baixada de Rosário está sob a direta influência das massas de ar oceânicas, que trazem nuvens e chuvas frequentes.



8. IMPOSIÇÕES DO CLIMA

As crianças, até 5 e 6 anos de idade, andam inteiramente nús. É uma imposição do clima regional, do mesmo modo que a universalidade do uso da rêde. A fotografia inferior mostra um aspecto do quarto da melhor pensão de Rosário, onde estiveram hospedados o prof. Dirceu Lino de Mattos e o autor...



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



9. TIPOS HUMANOS (I)

O elemento *negro* predomina no vale do Itapecuru, como em todo o Maranhão (28% da população). Seguem-se-lhe os *mestiços*, particularmente o *mulato* (Fotografias obtidas na região de Caxias).



FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS



10. TIPOS HUMANOS (II)

No alto, aparecem três exemplos do que pode ocasionar uma alimentação deficiente e mal escolhida: são meninos de Potí Velho, no Piauí, que em nada diferem dos *nordestinos* que vivem no vale do Itapecuru. Em baixo, cavalcando um "boi de sela", em Rosário, vê-se um típico exemplo do mestiço vulgarmente chamado *juçara*, representando dos três tipos étnicos fundamentais — o branco, o negro e o índio (Foto Dirceu Lino de Mattos).



11. ELEMENTOS DA PAISAGEM DO ITAPECURU

As *casas de palha* constituem o tipo mais comum de habitação em todo o vale. A seu lado, o *jerico* ou jumento de pequeno porte é outro elemento indispensável da paisagem regional.



12. CÊNAS DA VIDA URBANA

Jumentos e porcos são encontrados com frequência perambulando pelas ruas das cidades do Itapecuru. As carroças, com rodas providas de velhos pneumáticos, difundiram-se nos últimos cinco anos.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Pedreiras Central



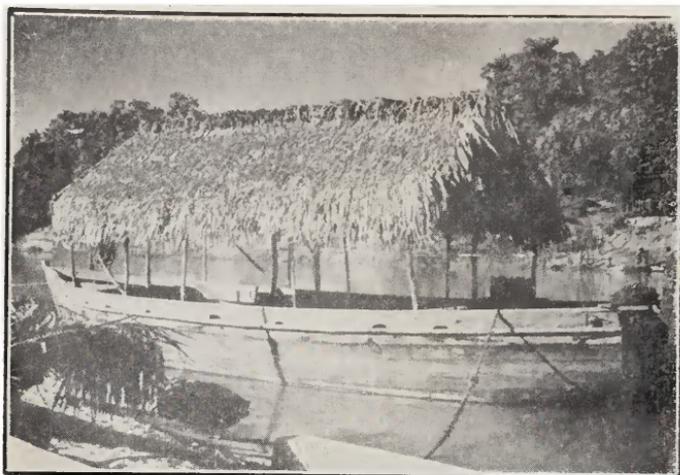
13. COMO SE VIAJA NA REGIÃO DO ITAPECURU

A via-férrea, que une Teresina e São Luis, é o mais importante meio de transporte com que conta o vale do Itapecuru; entretanto, é deficientíssima, conforme pode ser verificado pelo aspecto do interior de um vagão de 1.ª classe. De Coroatá partem caminhões e ônibus arcaicos com destino a Pedreiras e Bacabal, no vale do Mearim (em baixo).

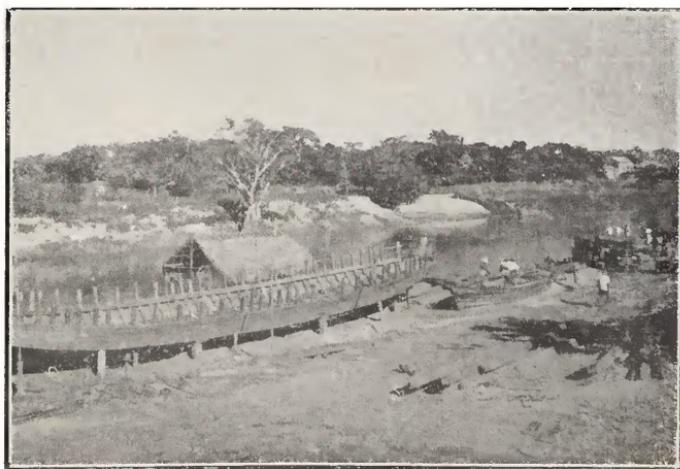


14. NAVEGANDO SÔBRE AS ÁGUAS DO ITAPECURU

Noutros tempos, existiu uma linha regular de navegação entre Caxias e São Luis. Hoje o tráfego só tem alguma importância a montante de Caxias (foto superior), com destino a Colinas, e a jusante de Rosário (foto inferior).



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



15. ATIVIDADES LIGADAS AO RIO ITAPECURU

Entre Caxias e Colinas, trafegam embarcações cobertas com palmas de buriti, localmente chamadas botes. Ambas as fotografias foram obtidas na "Princesa do Sertão"; na inferior, aparece um dos "estaleiros" existentes junto ao Itapecuru.

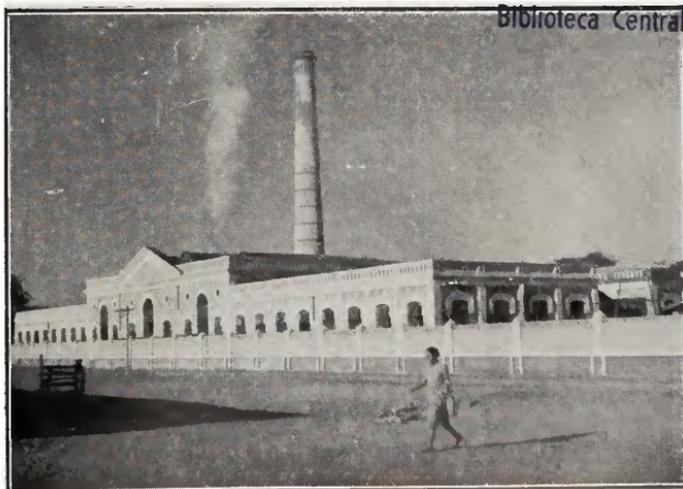


16. A TREZIDELA

Ligada a Caxias por uma ponte de madeira, de construção particular, ergue-se à margem esquerda do Itapecuru o velho aglomerado da *Trezidela*, cuja igreja-matriz aparece na fotografia inferior.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



17. A AVENIDA DA INDEPENDÊNCIA E A FÁBRICA DE TECIDOS DA "UNIÃO CAXIENSE"

A Avenida da Independência, com suas frondosas mangueiras, põe a estação de Caxias em contato com o centro da cidade. A "União Caxiense" possui a maior fábrica de tecidos de toda a região do Itapecuru.



18. O MERCADO DE CAXIAS

Na Praça da Independência, não longe da "União Caxiense", encontra-se o *Mercado* da cidade, bastante frequentado. Convém observar um traço marcante da população regional: o predomínio da cor branca no traje e a não utilização do paletó.



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



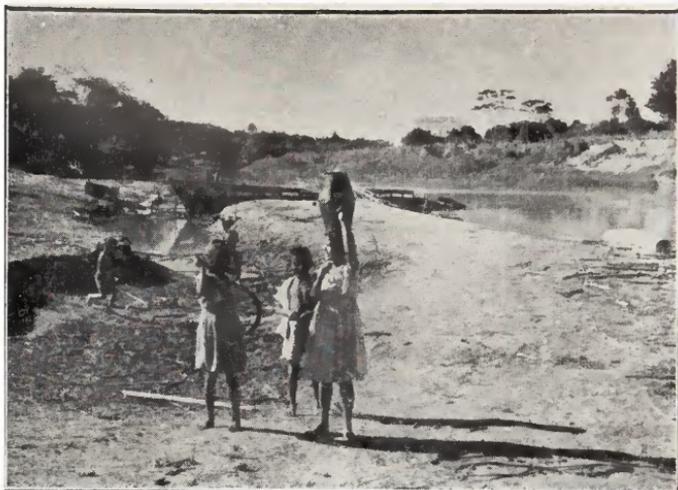
19. CAXIAS: A PRAÇA GONÇALVES DIAS

A cidade de Caxias orgulha-se de haver sido o berço de Gonçalves Dias. A Praça, que tem seu nome, pequenina mas gentil, possui um dos prédios mais antigos da cidade (em baixo).

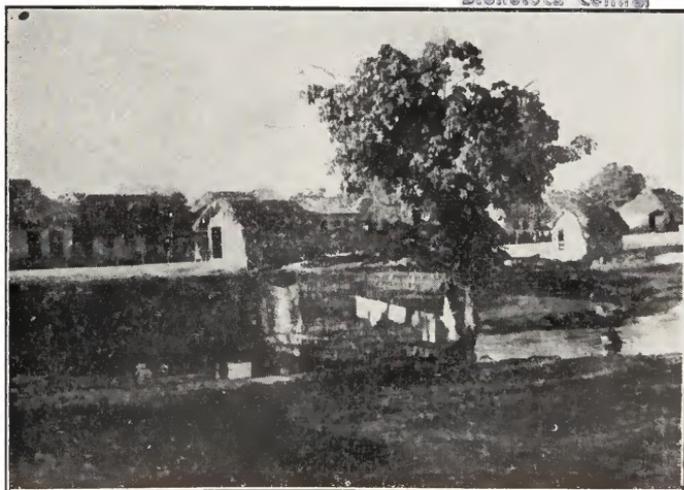


20. ASPECTOS DE CAXIAS

No alto, outro ângulo da Praça Gonçalves Dias. Em baixo, a Catedral, que se ergue à Praça Magalhães Almeida, não longe do Morro do Alecrim.



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



21. ARREDORES DE CAXIAS

O rio fornece água para a população pobre, que também nêse banha dentro de curiosas armações de palha, como a que aparece na fotografia inferior.



22. BAIRRO DA CANGALHEIRA E CAMINHO PARA VENEZA

O *Bairro da Cangalheira* constitui um forte aglomerado de palhoças, que faz lembrar uma aldeia da África Tropical. Cêrca de uma légua na direção do sul, encontra-se a estação hidro-mineral de *Veneza*, uma das esperanças de Caxias.



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



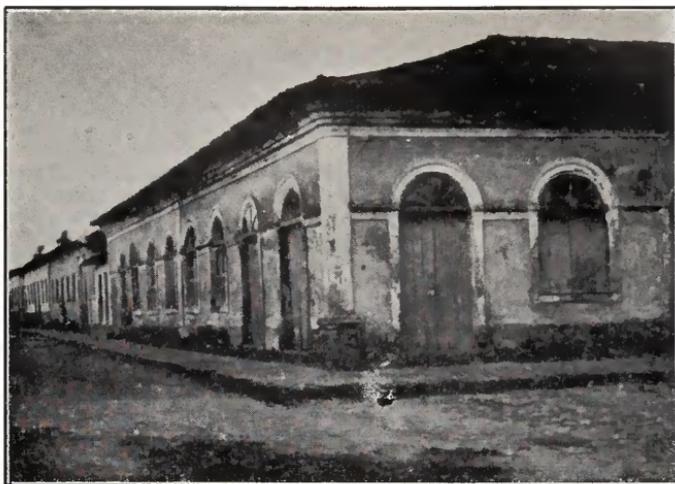
23. COROATÁ, DOMINIO DO BABAÇU

Dentro do próprio perímetro suburbano de Coroatá, o coqueiro babaçu aparece marcando fortemente a paisagem.

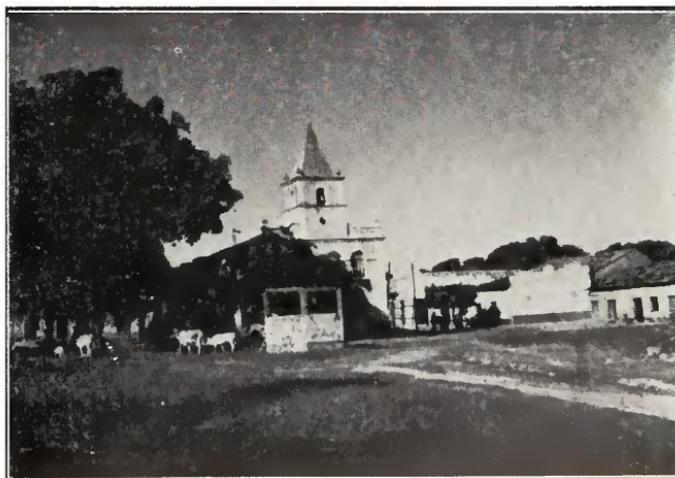


24. COROATÁ: CENAS DA VIDA URBANA

No alto, um aspecto parcial da Praça 28 de Julho, próximo à estação ferroviária; o bovídeo, que nela aparece, não constitui uma exceção dentro da paisagem urbana... Em baixo, vê-se um trecho da alongada Rua do Sol.



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



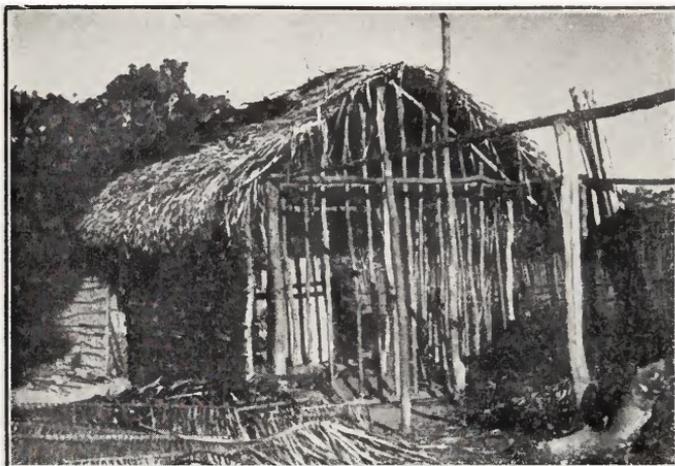
25. TRECHO ANTIGO DE COROATÁ

Velhas casas, semi-abandonadas, que se erguem na Rua do Sol, e um aspecto do largo da Matriz, vendo-se algumas cabeças de gado, em liberdade.



26. ASPECTOS DE COROATÁ

Quem observa estas fotografias, custa a crêr que esteja diante do principal centro produtor da maior riqueza do Estado — o babaçu.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



27. COROATA: TIPOS DE HABITAÇÃO

Aqui estão os dois tipos mais comuns de habitação em todo o vale do Itapecuru: uma *casa de páu-a-pique*, em construção (no alto); e uma *palhoça*, toda feita de babaçú (em baixo).



28. COROATÁ : A PONTE SÔBRE O ITAPECURU

Construída sôbre embarcações e presa às margens por meio de correntes, a ponte sôbre o Itapecuru une Coroatá à margem direita do rio, onde já existe uma "trezidela" em formação.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



29. ROSÁRIO: OUTRO QUADRO NATURAL, NOVOS ASPECTOS DA VIDA HUMANA

Na baixada de Rosário, o vale do Itapecuru toma um aspecto nitidamente "amazônico", em que a própria aninga está presente. Por outro lado, o jumento cede lugar ao boi de sela.



30. TRECHO ANTIGO DE ROSÁRIO

Construções de alvenaria, em que não faltam velhos casarões asso-
bradados, marcam de maneira particular o trecho mais antigo da pe-
quena cidade de Rosário.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



31. ROSÁRIO: O LARGO DA MATRIZ E A RUA GRANDE

A matriz de Rosário notabiliza-se pela posição da sua torre, que se ergue em sua parte posterior. A Rua Grande acompanha o rio, paralelamente, numa extensão de 2 km.

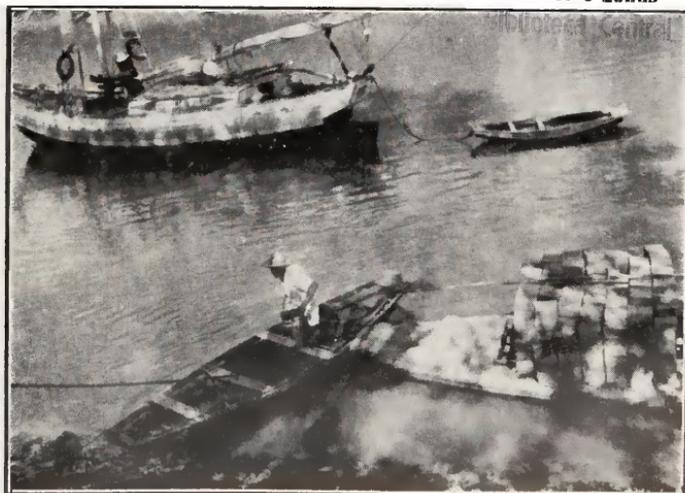


32. ASPECTOS DE ROSARIO

No alto, aparecem a Prefeitura Municipal e a Cadeia Pública.
Em baixo , outro aspecto da Rua Grande.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras



33. A "CERÂMICA TUBARÃO", EM ROSÁRIO

Na ilha de Santo Antônio, logo a jusante da cidade, encontra-se a maior fábrica de tijolos do Estado. O produto é transportado em barcos para a margem do rio, de onde caminhões o levam para a Capital.



34. EXPLORANDO A ARGILA

O barro cinzento, abundante na própria ilha de Santo Antônio, transforma-se em tijolos perfurados na "Cerâmica Tubarão", de Rosário.

GEOECONOMIA DO VALE DO ITAPECURU

**DOCUMENTÁRIO
FOTOGRAFICO**

**FOTOGRAFIAS ORIGINAIS DE
DIRCEU LINO DE MATTOS —
JULHO DE 1950.**



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



1. BABAÇUAIS

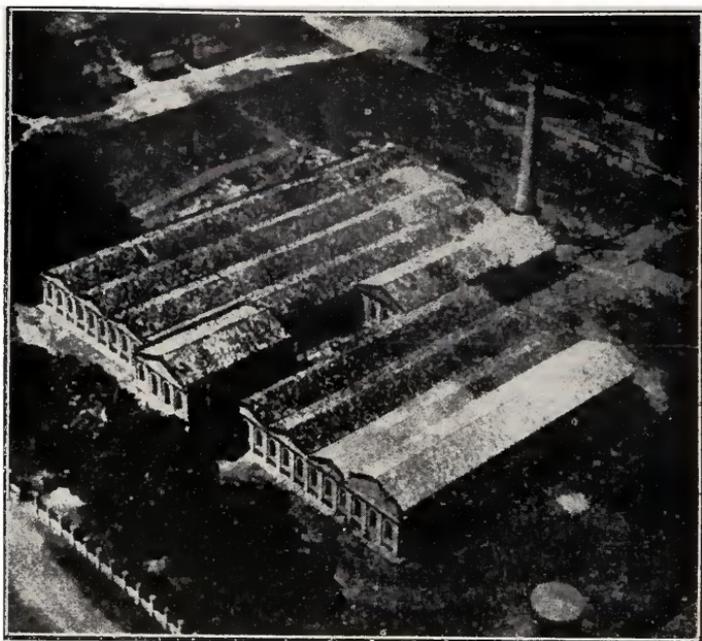
Aspectos parciais de uma das muitas associações de babaçu, que caracterizam a paisagem vegetal da região de Timbiras-Coroatã. Estas fotos mostram dois aspectos do babaçual, que se desenvolve ao redor de Timbiras.



2. ASPECTOS DE COROATÁ

Estas fotos mostram dois aspectos da área de desenvolvimento recente da cidade de Coroatá, provocado pela construção da estrada de ferro.

**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



3. PAISAGEM INDUSTRIAL DA ZONA DO ITAPECURU

Instalações da antiga fábrica de tecidos "Caxias Industrial S/A." que está sendo readaptada para a instalação d'uma refinaria de óleo babaçu
(foto J. Manzon)



4. ASPECTOS DA REGIÃO DE CAXIAS (I-II)

I — Topografia dos arredores de Caxias, movimentada pela ação do Itapecuru, que entalha fundamente os rebordos da chapada mesopotâmica situada entre o seu curso e o do Parnaíba. II — Um tipo de “habitat” rural da “Região dos Cocais”, ao sul de Caxias.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



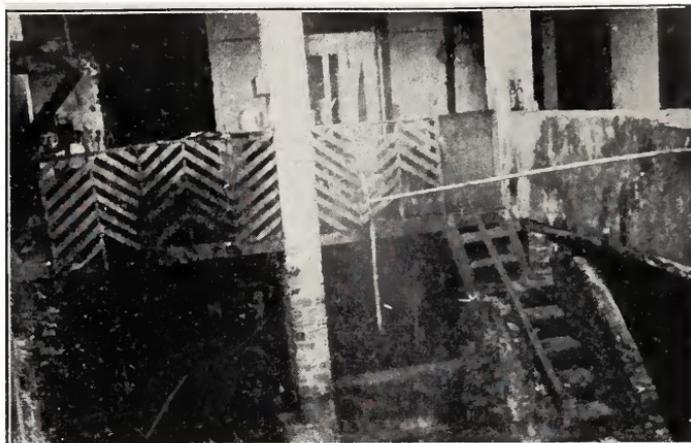
5. TIPOS DE TRANSPORTES (I-II)

I — A foto mostra um dos tipos de veículos utilizados no transporte de passageiros entre Coroatá e Bacabal. II — O jumento é o grande auxiliar do homem nos trabalhos de abastecimento de água potável das pequenas cidades e povoações do interior nordestino.



6. O BABAÇU (I-II)

I — Sacas de babaçu aguardando embarque na estação de Coroatá. II — Embarque do babaçu. O trabalho de embarque é todo manual e muito moroso. A quase totalidade do babaçu é embarcada para o exterior ou sul do país, via S. Luís.



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



7. ASPECTOS DO UNICO "HOTEL" DE ROSARIO (I-II)

I — Aspecto interior, onde pode ser observada a quase completa falta de higiene. A cosinha fica junto à porta que se vê no canto esquerdo da fotografia. II — Aposentos do "hotel". A rede, a cadeira e a pequena mēsa, feita com táboas de caixão, s̃o os únicos m̃veis do quarto.



8. ASPECTOS HUMANOS DA ZONA DO ITAPECURU (I-II)

A foto nos mostra uma criança que, em completa nudez, brinca e perambula pelas ruas da cidade. II — Na estação de Codó, os viajantes fazem sua refeição. Esta consiste em arrôz pilado, carne de porco e farinha de mandioca e custa apenas um cruzeiro.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



9. TIPOS HUMANOS DA ZONA DO ITAPECURU (I-II)

I — O elemento negro aparece com muita frequência em toda a zona do Itapecuru. Vemos, na foto, um tipo bastante característico do negro da região, fotografado em Coroatá. II — Tipos humanos da zona do Itapecuru, fotografados em Aarão Reis. Observe-se a indumentária.



10. O PÔRTO DE SÃO LUÍS (I-II)

I — Cais do Anil, onde atracam os barcos procedentes do interior da ilha e que abastecem a capital em frutas, produtos de cerâmica, carvão vegetal, etc. II — Estuário do Bacanga, onde os navios ancoram. Estes não podem atracar no cais do pôrto devido ao entulhamento arenoso que intercepta parte do canal de acesso.

SÃO LUÍS DO MARANHÃO

DOCUMENTÁRIO
FOTOGRAFICO

FOTOGRAFIAS ORIGINAIS DE
AROLDO DE AZEVEDO. —
JULHO DE 1950.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



1. O ESTUÁRIO DO BACANGA, EM SÃO LUÍS

No alto, alguns veleiros ancorados no canal mais profundo.
Em baixo, um aspecto do Portinho, na baixa-mar.

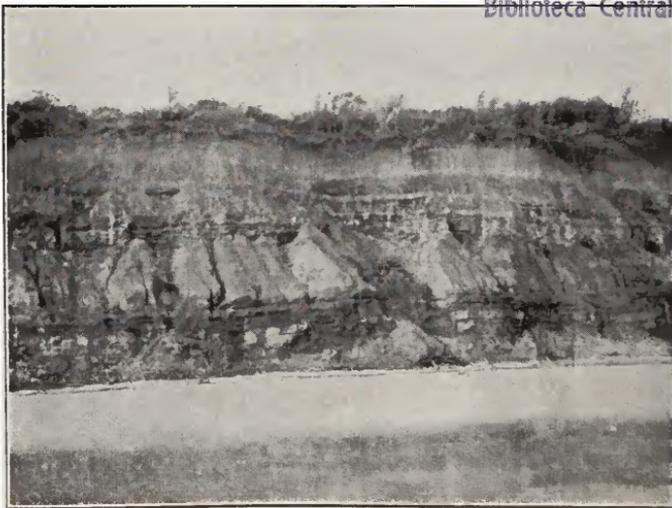


2. SÃO LUÍS, CIDADE DE TABULEIRO

No alto, a "barreira" voltada para a foz do Bacanga, vendo-se o tabuleiro onde se acha assentada a capital maranhense, em que se destacam o Palácio do Governo e o edifício da Delegacia Fiscal. Em baixo, aspecto da "barreira" não longe da Avenida 5 de Julho.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



3. A "BARREIRA" DA PRAIA DO ÔLHO D'ÁGUA

Na praia do Ôlho d'Água, ao norte da ilha do Maranhão, existe um belíssimo exemplo de "barreira", em tudo semelhante à da cidade de São Luís. Os sedimentos terciários, dispostos em camadas horizontais, vêm sendo duramente castigados pela abrasão.



4. RUAS DE SÃO LUÍS

No alto, a Rua Nina Rodrigues, que se destaca pelo grande número de sobrados recobertos externamente por azulejos multicoloridos. Em baixo, sobrados com mirantes quadrangulares.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



5. ONDE O PASSADO AINDA ESTÁ PRESENTE

Dois aspectos do trecho mais antigo da cidade de São Luís, obtidos do último andar do "Palácio do Comércio".



6. HABITAÇÕES DE SÃO LUÍS

No alto, à esquerda, vê-se uma rua com degraus; e, à direita, velhos sobrados da Praça João Lisbôa, em geral contendo casas de comércio e escritórios. Em baixo, um belo exemplo de "morada inteira", com mirante e nada menos de 19 janelas...

**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



7. SOBRADO DE SÃO LUÍS

O sobrado, que aparece na presente fotografia, foi despojado de seus velhos azulejos e apresenta uma fachada sensivelmente modernizada.



8. PRESENTE E PASSADO

São Luís também possui muitos edifícios de construção moderna. No que aparece na fotografia foram aproveitados azulejos do século XIX, fazendo com que o passado ficasse estreitamente unido ao presente.



Faculdade de Ciências

Ciências e Letras

Biblioteca Central



9. ALCÂNTARA, A CIDADE "MORTA"

As fotografias focalizam a praça principal da cidade, hoje transformada em campo de futebol. No alto, o velho edifício do Senado da Câmara, atualmente Penitenciária do Estado.



10. RUINAS DE ALCÂNTARA

No alto, a abandonada Igreja de São Matias, junto ao Pelourinho.
Em baixo, a chamada "Rua da Amargura".

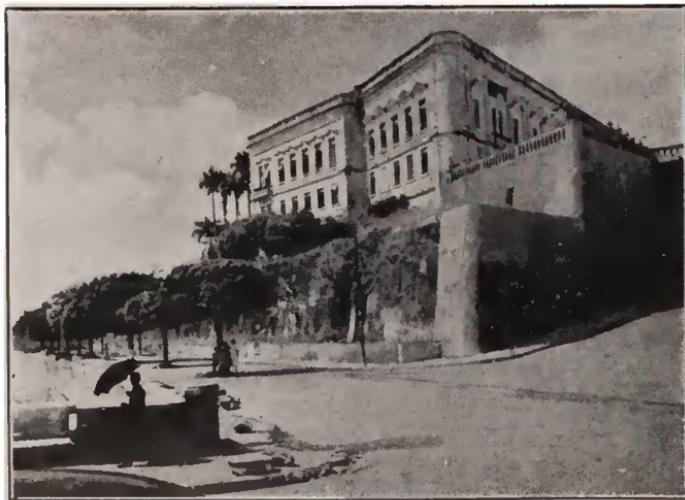


Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



11. SÃO LUÍS: RUAS DO COMÉRCIO E DA PEQUENA INDÚSTRIA

No alto, um trecho da área em que predomina o comércio atacadista, aparecendo parte da Rua Portugal. Em baixo, não longe do Portinho, uma rua da chamada "zona industrial".



12. SÃO LUÍS: A ÁREA ADMINISTRATIVA

Em cima, a Avenida Pedro II, destacando-se os edifícios da Prefeitura, o Palácio do Governo e a Delegacia Fiscal. Em baixo, a "barreira" voltada para a Avenida 5 de Julho, no alto da qual se ergue a Delegacia Fiscal.

**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



13. O "CAIS DA SAGRAÇÃO" E O PALÁCIO DO GOVERNO

No chamado "Cais da Sagração", à avenida 5 de Julho, ergue-se um obelisco mandado construir para comemorar a maioridade de Dom Pedro II. Ao fundo, aparecem uma parte do Palácio do Governo e as palmeiras de seu belo parque.



14. A VELHA IGREJA DA SÉ'

A fotografia mostra-nos a veneranda Igreja da Sé, da capital maranhense, tendo ao lado o antigo Palácio Arqueiepiscopal. Ambos constituem o "fundo de cêna" da Avenida Pedro II.



Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central



15. "MINHA TERRA TEM PALMEIRAS"...

Duas pitorescas praças da capital maranhense: a Praça Benedito Leite, no alto; e a Praça Gonçalves Dias, em baixo.



16. O BECO DO PRECÍPIO

No velho bairro do Desterro, um dos mais sórdidos da capital maranhense, vive uma numerosa população de gente do mar. Este original Beco do Precípio vai ter às águas do Bacanga.

**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



17. AQUI NASCEU SÃO LUÍS

Esta é a semi-abandonada Igreja de Nossa Senhora do Desterro, que os holandeses pilharam, ao tempo da invasão de 1641. O local em que se acha pode ser considerado o berço da cidade de São Luís.



**Faculdade de Filosofia
Ciências e Letras
Biblioteca Central**



18. A "VILA DAS MACAÛBAS"

Localizado junto aos manguesais do Bacanga, sob a influência do vai-vém das marés, êsse bairro suburbano de São Luiz caracteriza-se por sua população negra e suas habitações construídas sôbre estacas.

I N D I C E

ÍNDICE DAS FOTOGRAFIAS

	Págs.
1. Através do vale do Itapecuru.	
1. O rio Itapecuru em Caxias	91
2. O rio Itapecuru em plena Planície Maranhense	92
3. O relêvo na região de Caxias	93
4. Os grandes horizontes da Planície Maranhense	94
5. As formações vegetais típicas do médio Itapecuru	95
6. Na "Terra das Palmeiras"	96
7. Contrastes do clima	97
8. Imposições do clima	98
9. Tipos humanos (I)	99
10. Tipos humanos (II)	100
11. Elementos da paisagem do Itapecuru	101
12. Cênas da vida urbana	102
13. Como se viaja na região do Itapecuru	103
14. Navegando sobre as águas do Itapecuru	104
15. Atividades ligadas ao rio Itapecuru	105
16. A Trezidela	106
17. A Avenida da Independência e a fábrica de tecidos da "União Caxiense"	107
18. O mercado de Caxias	108
19. Caxias: a Praça Gonçalves Dias	109
20. Aspectos de Caxias	110
21. Arredores de Caxias	111
22. Bairro da Cangalheira e caminho para Veneza	112
23. Coroatá, domínio do babaçu	113
24. Coroatá: cênas da vida urbana	114
25. Trecho antigo de Coroatá	115
26. Aspectos de Coroatá	116
27. Coroatá: tipos de habitação	117
28. Coroatá: a ponte sobre o Itapecuru	118
29. Rosário: outro quadro natural, novos aspectos da vida humana	119
30. Trecho antigo de Rosário	120

31. Rosário: o Largo da Matriz e a Rua Grande	121
32. Aspectos de Rosário	122
33. A “Cerâmica Tubarão”, em Rosário	123
34. Explorando a argila	124

II. Geoeconomia do vale do Itapecuru.

1. Babaçuais	127
2. Aspectos de Coroatá	128
3. Paisagem industrial da zona do Itapecuru	129
4. Aspectos da região de Caxias	130
5. Tipos de transportes	131
6. O babaçu	132
7. Aspectos do único “hotel” do Rosário	133
8. Aspectos humanos da zona do Itapecuru	134
9. Tipos humanos da zona do Itapecuru	135
10. O pôrto de São Luís	136

III. São Luís do Maranhão.

1. O estuário do Bacanga, em São Luís	139
2. São Luís, cidade de tabuleiro	140
3. A “barreira” da praia do Olho d’Água	141
4. Ruas de São Luís	142
5. Onde o passado ainda está presente	143
6. Habitações de São Luís	144
7. Sobrado de São Luís	145
8. Presente e passado	146
9. Alcântara, a cidade “morta”	147
10. Ruínas de Alcântara	148
11. São Luís: ruas do comércio e da pequena indústria	149
12. São Luís: a área administrativa	150
13. O “Cais da Sagração” e o Palácio do Govêrno	151
14. A velha Igreja da Sé	152
15. “Minha terra tem palmeiras”	153
16. O beco do Precipício	154
17. Aqui nasceu São Luís	155
18. A “Vila das Macaúbas”	156

PEDE-SE PERMUTA

Pidese canje

On demande l'échange

We ask for exchange

Man bittet um Austausch

Si richiede lo scambio

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade
de São Paulo

Rua Maria Antônia, 294 — 2.º

SÃO PAULO

Brasil