

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS  
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
NÍVEL DOUTORADO**

**SHERYDA LILA DE SOUZA CARVALHO**

**A CIDADE, SUAS TRAMAS E SEUS DRAMAS:  
urbanização e imigração em Imperatriz/MA (1950 a 1980)**

**São Leopoldo  
2022**

SHERYDA LILA DE SOUZA CARVALHO

**A CIDADE, SUAS TRAMAS E SEUS DRAMAS:  
urbanização e imigração em Imperatriz/MA (1950 a 1980)**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em História, pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS).

Orientador: Prof. Dr. Marcos Antônio Witt

São Leopoldo

2022

C331 Carvalho, Sheryda Lila de Souza

A cidade, suas tramas e seus dramas: urbanização e imigração em Imperatriz/MA (1950 a 1980) / Sheryda Lila de Souza Carvalho. -- São Leopoldo, 2022.  
240 f.

Orientador: Marcos Antônio Witt.

Tese (Doutorado) -- Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em História, São Leopoldo, 2022.

1. Urbanização. 2. Imigração. 3. Colonização. 4. Imperatriz (MA). I. Witt, Marcos Antônio, orient. II. Título.

SHERYDA LILA DE SOUZA CARVALHO

**A CIDADE, SUAS TRAMAS E SEUS DRAMAS:  
urbanização e imigração em Imperatriz/MA (1950 a 1980)**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em História, pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS).

Aprovada em 29/11/2022

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Marcos Antônio Witt – Orientador (UNISINOS)

---

Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares – Universidade Federal de Uberlândia (UFU)

---

Prof. Dr. Iann Dellano da Silva Santos – Universidade Federal do Sul e Sudeste do  
Pará (UNIFESSPA)

---

Prof. Dr. Adão Francisco de Oliveira – Universidade Federal do Tocantins (UFT)

---

Prof. Dr. Jairo Henrique Rogge – Universidade do Vale do Rio dos Sinos  
(UNISINOS)

Ao meu filho José Gabriel, que desde que me concedeu seu primeiro sorriso tem me ensinado a ser Mãe.

Ao meu esposo e companheiro, Willian, por tudo que faz de nós uma família.  
Ao seu lado os caminhos se tornam mais fáceis.

Vocês dão sentido à minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, Senhor de todas as coisas, minha força e inspiração em todos os momentos, que sempre me mostra seu propósito quando me sinto insegura e penso estar só.

Ao meu esposo, Willian, companheiro de vida com quem tenho compartilhado conquistas e dificuldades nos últimos dez anos. Muito obrigada pelo amor, carinho, paciência, pela compreensão e pela vontade de me ver vencer. Sem o seu suporte eu não teria chegado até aqui. Essa conquista é nossa.

Aos meus familiares, minha mãe de modo especial, que mesmo sem compreender a necessidade de minha ausência, sempre orou por mim, me amparou e desejou que eu finalizasse essa etapa.

Ao meu orientador, professor Marcos Antônio Witt, pela paciência em ter me orientado neste processo bastante conturbado da minha vida e no qual, muitas vezes, eu duvidei da minha capacidade de seguir adiante. Obrigada pela generosidade, sensibilidade e carinho com que conduziu nossas conversas e trocas de e-mails. Seu tratamento foi essencial para que eu mantivesse a confiança no trabalho.

Aos professores da banca de qualificação pela leitura atenta e contribuições. Aos professores da banca de defesa final pela disponibilidade em avaliar meu trabalho.

Aos professores da UNISINOS pelo acolhimento e compreensão após longas viagens para cursar as disciplinas, obrigada pelo aprendizado e experiências compartilhadas. De modo especial à professora Heloisa Capovilla (em memória), que sempre foi uma entusiasta da minha pesquisa.

Aos colegas de Doutorado, pelo convívio prazeroso e pelas conversas incentivadoras, juntos fomos vencendo as etapas deste caminho tão tortuoso.

À minha amiga Paula pelo compartilhamento de angústias e inquietações de quem como eu, mãe e professora, ousou trilhar os caminhos da pesquisa em História. Obrigada por compartilhar suas experiências comigo.

À minha amiga Helbaneth pela escuta atenta, incentivo constante, diálogos construtivos, empréstimos de livros e de experiências compartilhadas.

De modo relevante agradeço a todos os entrevistados com os quais tive contato e momentos prazerosos de conversa, os personagens principais dessa história.

Ao Instituto Federal do Maranhão (IFMA) por me conceder o afastamento institucional sem o qual a realização da pesquisa seria inviável.

A trajetória que nos leva à conclusão de um Doutorado é longa, exaustiva e repleta de percalços. A pesquisa, as leituras, as reflexões e principalmente a escrita consiste em um ato solitário, entretanto, ela resulta de um processo coletivo. Por todos que, em alguma medida, compartilharam comigo este percurso, meu sincero sentimento de gratidão.

Não cresceu? Cresceu muito! Em grandeza e miséria  
Em graça e disenteria  
Deu franquia especial à doença venérea  
E à alta quinquilharia

Tornou-se grande, sórdida, ó cidade  
Do meu amor maior!  
Deixa-me amar-te assim, na claridade  
Vibrante de calor!

(Do poema A cidade em progresso, de Vinícius de Moraes)

## RESUMO

A historiografia produzida sobre a cidade de Imperatriz/MA é marcada por um discurso desenvolvimentista baseado na “vocação da cidade para o progresso”, sob o comando de um pequeno grupo econômica e politicamente dominante. Apesar disso, o que se observa na realidade é uma trajetória marcada por grandes contrastes. Assim, historicamente percebe-se uma cidade simbolizada tanto pelo discurso progressista quanto pela manutenção de um *status quo* de carências e problemas. Interessam-nos especificamente os problemas referentes à sua urbanização, que refletem nos dias atuais as consequências do forte crescimento populacional vivenciado em meados no século XX, principalmente no período pós-abertura da rodovia Belém-Brasília. Nesse contexto, o estudo que se apresenta tem como objetivo compreender, a partir das fontes históricas, as contradições e as singularidades que permeiam a história da urbanização de Imperatriz, fortemente marcada pela presença das correntes migratórias. A partir da análise de conteúdo aplicada ao jornal O Progresso e da história oral de pessoas que vieram do Nordeste para se estabelecer nesta cidade, busca-se compreender como se deu a inserção dos imigrantes nordestinos no espaço urbano de Imperatriz, em termos de adaptação e uso da cidade. Diante do incremento populacional resultante da imigração, o processo de urbanização se estabelece e a posição da cidade no cenário regional se transforma, tornando-a um centro regional de referência. Compreender as experiências de Imperatriz na perspectiva que se apresenta contribui para uma história social do espaço urbano inédita na produção científica sobre esta cidade, que carece de estudos acerca das migrações e seus reflexos na urbanização local.

**Palavras-chave:** urbanização; imigração; cidade; progresso; Imperatriz.

## ABSTRACT

The historiography produced about the city of Imperatriz/MA is marked by a developmental discourse based on the “vocation of the city for progress”, under the command of a small economically and politically dominant group. Despite this, what is actually observed is a trajectory signed by great contrasts. Thus, historically, a city is perceived as symbolised by both the progressive discourse and the maintenance of a status quo of needs and problems. We are specifically interested in the issues related to its urbanisation, which today reflect the consequences of the strong population growth experienced in the mid-twentieth century, especially in the period after the Belém-Brasília highway opening. In this context, the present study aims to understand, from historical sources, the contradictions and singularities that permeate the history of urbanisation in Imperatriz, strongly marked by the presence of migratory flows. From the content analysis applied to the newspaper O Progresso and the oral history of people who came from the Northeast to settle in this city, we seek to understand how the insertion of northeastern immigrants in the urban space of Imperatriz took place, in terms of adaptation and city use. Faced with the population increase resulting from immigration, the urbanisation process is established and the city's position in the regional scenario is transformed, making it a regional reference centre. Understanding the experiences of Imperatriz in the presented perspective contributes to a social history of urban space that is unprecedented in the scientific production on this city, which lacks studies on migration and its effects on local urbanisation.

**Key-words:** urbanisation; immigration; City; progress; Imperatriz.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Embarcação típica do rio Tocantins no início do século XIX .....	54
Figura 2 - Representação da chegada de Frei Manoel Procópio a Imperatriz/MA em 16 de julho de 1852.....	73
Figura 3 - Praça da Meteorologia em Imperatriz/MA, 2022 .....	73
Figura 4 - Escola Governador Archer, durante a construção em 1950 (A) e no início da década seguinte (B) – Imperatriz/MA .....	80
Figura 5 - Rua 15 de Novembro, Imperatriz/MA, 1924 .....	83
Figura 6 - Prédio da Prefeitura de Imperatriz em 1950 (A), atual Academia Imperatrizense de Letras (B).....	87
Figura 7 - Rota do CAN estabelecida por Lysias Rodrigues, década de 1930 .....	97
Figura 8 - Posto de Saúde da Fundação SESP em Imperatriz/MA – década de 1960 .....	105
Figura 9 - Visita de Juscelino Kubistchek a Imperatriz em 1961 para inauguração da rodovia Belém-Brasília .....	107
Figura 10 - Perímetro urbano e suburbano de Imperatriz/MA em 1938 (A) e vista panorâmica da cidade da década de 1950 (B).....	109
Figura 11 - Perímetro urbano de Imperatriz/MA em 1965 (A), 1973 (C) e 2021 (B).....	111
Figura 12 - Primeira Igreja de Fátima situada na BR-14 em Imperatriz/MA, início da década de 1960 (A e B), e Catedral Nossa Senhora de Fátima em 2020 (C) .....	113
Figura 13 - Evolução do crescimento populacional de Imperatriz/MA - 1900 a 1980 .....	115
Figura 14 - Território de Imperatriz em 1950, com destaque para a área atual (A) e a Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense em 2017 .....	118
Figura 15 - Artigo do Jornal Gazeta do Povo, de 26/12/1976 .....	122
Figura 16 - Rodovia Belém em três momentos: 1958 (A), década de 1960 (B) e em 2018 (C).....	129
Figura 17 - Visita de José Sarney a Imperatriz/MA, em 1965.....	135
Figura 18 - Festividade da posse do prefeito Renato Cortez Moreira em Imperatriz/MA em 31/01/1970 .....	136
Figura 19 - Cortejo fúnebre de Dorgival Pinheiro de Sousa, vice-prefeito de Imperatriz, assassinado em novembro de 1971.....	138

Figura 20 - Panfleto da campanha eleitoral de José do Espírito Santo Xavier à prefeitura de Imperatriz em 1972 .....	140
Figura 21 - Anúncios publicitários do Jornal <i>O Progresso</i> , em Imperatriz/MA, entre 1970 e 1973.....	147
Figura 22 - Usina móvel que produziria energia elétrica para Imperatriz/MA em 1971 .....	155
Figura 23 - Mensagem de agradecimento pela implantação do sistema de energia elétrica em Imperatriz, da Prefeitura Municipal de Imperatriz (A) e loja de departamentos local (B) .....	157
Figura 24 - Caminhão de Pedro Caetano, empresa Estrela Dalva, década de 1960 .....	181
Figura 25 – Carregamento e transporte de arroz na zona rural de Imperatriz, na Estrada do Arroz, início da década de 1970.....	186
Figura 26 - Vista panorâmica da Igreja e Praça de Fátima, Imperatriz/MA, início da década de 1960 .....	202
Figura 27 - Vista panorâmica da Catedral de Fátima e Praça de Fátima, Imperatriz/MA, 2021.....	202
Figura 28 - Equipe do Campus Avançado em visita a olaria em Imperatriz, 1976..	206
Figura 29 - Equipe do Campus Avançado em visita à periferia de Imperatriz/MA, 1976 .....	207
Figura 30 - Fachada do Hospital Ebenezer, localizado na rua Magalhães de Almeida, entre as ruas 15 de Novembro e Cel. Manoel Bandeira, em Imperatriz/MA, 1962 .	209
Figura 31 - Estabelecimentos comerciais em Imperatriz na década de 1970 (A e B) e início da construção do Calçadão, na Av. Getúlio Vargas (C e D).....	217
Figura 32 - Ponto de táxi na Rodoviária de Imperatriz em 1973, com populares reunidos na frente da televisão .....	220
Figura 33 - Cine Muiraquitã em Imperatriz, década de 1970 .....	221
Figura 34 - Balneário Estância do Recreio, às margens do rio Tocantins em Imperatriz, início dos anos 1980 .....	223

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Relevo maranhense .....	33
Mapa 2 - Principais biomas do Maranhão .....	35
Mapa 3 - Rotas das frentes de expansão que atuaram no povoamento do Maranhão .....	38
Mapa 4 - Rota de expansão da frente litorânea no Maranhão .....	46
Mapa 5 - Rota de expansão da frente pastoril no Maranhão .....	57
Mapa 6 - Rota de expansão das frentes goiana e paraense .....	62
Mapa 7 - Frentes de trabalho na construção da rodovia Belém-Brasília, 1958 a 1960 .....	104
Mapa 8 - Plano de expansão urbana de Imperatriz/MA, 1958 .....	114

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Lista de prefeitos entre as décadas de 1960 e 1980, em Imperatriz/MA .....	133
Quadro 2 - Atividades econômicas que se destacaram em Imperatriz/MA - 1970..	145
Quadro 3 - Demonstrativo dos postos de trabalho noticiados no Jornal <i>O Progresso</i> .....	148
Quadro 4 - Perfil dos imigrantes entrevistados.....	169
Quadro 5 - Paralelo entre os enfoques neoclássico e neomarxista em migração...	173

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento populacional de Imperatriz/MA - 1960 a 1980 .....	116
Tabela 2 - Domicílio anterior das pessoas que migraram para Imperatriz/MA entre 1970 e 1980.....	116
Tabela 3 - Instalações e utilidades existentes nos domicílios particulares permanentes em Imperatriz/MA em 1970 .....	159
Tabela 4 - Demonstrativo da urbanização de Imperatriz (MA) - 1950 a 2010.....	191

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>2 PELOS MARES, VALES, MATAS E SERTÕES: OS CAMINHOS DA OCUPAÇÃO DO MARANHÃO</b> .....	<b>32</b>
2.1 Frente de expansão e frente pioneira: modos de ser e viver no espaço novo .....	39
2.2 Frente litorânea: o cultivo da terra e das almas gentis .....	42
2.3 Frente pastoril: os caminhos do gado e as vilas do sertão .....	49
2.4 Sudoeste maranhense: o encontro das frentes .....	59
<b>3 REVISITANDO A HISTÓRIA DE IMPERATRIZ: DA ESTAGNAÇÃO SECULAR ÀS DÉCADAS DE CRESCIMENTO</b> .....	<b>68</b>
3.1 O rio, a colônia, a vila: antecedentes da cidade de Imperatriz .....	70
3.2 A cidade com aspecto de vila: tentando romper o isolamento .....	83
3.3 As estradas e a cidade: urbanização, imigração e fragmentação territorial .....	101
<b>4 A CIDADE QUE É NOTÍCIA: IMPERATRIZ SOB O OLHAR DA IMPRENSA</b> ....	<b>124</b>
4.1 <i>O Progresso</i> , de Imperatriz: a cidade nas páginas do jornal .....	125
4.2 A rodovia Belém-Brasília: um marco para a cidade .....	128
4.3 O contexto político local: os embates entre ARENA e MDB .....	132
4.4 Aspectos econômicos: o arroz, o gado e a madeira .....	144
4.5 Infraestrutura urbana: um problema crescente .....	150
4.6 População e imigração: a escassez de registros na imprensa.....	164
<b>5 HISTÓRIAS QUE SÓ EXISTEM QUANDO SÃO LEMBRADAS: CONTRIBUIÇÕES À COMPREENSÃO DA URBANIZAÇÃO DE IMPERATRIZ</b> .....	<b>168</b>
5.1 Mobilidade populacional: reflexões teóricas sobre migrações .....	170
5.2 Experiências e narrativas migratórias: origem, imigração, terra e impressões locais.....	177
5.3 Narrativas e formas de ocupação do espaço urbano: condições de trabalho, moradia, saúde e a insegurança na cidade.....	191
5.4 O olhar para a cidade: entre dificuldades e adaptações, foi um acerto permanecer? .....	216
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>226</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>230</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Desde o fim da 2ª Guerra Mundial, o Brasil assumiu a tendência mundial no que se refere ao crescimento da população que vive nas cidades. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a taxa de urbanização do país, que era de 31,24% em 1940, atingiu o índice de 67,59% em 1980, chegando ao patamar de 84,36% no último Censo, realizado em 2010.

Com isso, constata-se que na segunda metade do século XX, as cidades brasileiras tornaram-se o espaço por excelência da vida social no Brasil, tanto pelo crescente número de pessoas que nelas habitam, quanto pela produção do modo de vida urbano. Nessa perspectiva insere-se a cidade de Imperatriz, localizada no sudoeste do estado do Maranhão, situada no contexto da Amazônia Oriental. Em virtude da dinâmica de ocupação dessa região, a cidade teve seu crescimento acelerado a partir da década de 1950, quando se tornou receptora de um expressivo contingente de camponeses expropriados das suas terras, nos chamados vales férteis dos rios maranhenses e demais estados do Nordeste brasileiro (ANDRADE, 1974; MARTINS LIMA, 2008; VELHO, 2009).

O território de Imperatriz possui uma área de 1.368,987 km<sup>2</sup> e densidade demográfica de 180,79 hab./km<sup>2</sup>, segundo o Censo do IBGE de 2010, com população de 247.505 habitantes, sendo 94,84% concentrados na área urbana. Em termos populacionais e econômicos, Imperatriz constitui-se, atualmente, como a segunda cidade mais importante do Estado e centro polarizador da dinâmica urbana da Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense.

As expressões artísticas, como a música e a literatura, bem como a imprensa local costumam descrever Imperatriz como uma cidade majestosa, crescente e destinada ao progresso. Assim, a cidade maranhense foi recebendo muitos codinomes, tais como “Princesa do Tocantins”, “Majestade Imperatriz” e “Portal da Amazônia”, que foram se consolidando no imaginário social. Essas analogias revelam um enaltecimento, uma imagem construída acerca deste centro urbano que, por meio da migração e da urbanização, se tornou referência tanto no território maranhense quanto nos territórios vizinhos de Tocantins e Pará.

Apesar das representações elogiosas sobre Imperatriz, sua trajetória é marcada por práticas sociais diversas que, muitas vezes, contrariam tais

representações. A cidade progressista convive com um *status quo* de carências e problemas sociais. Interessam-nos especificamente os problemas referentes à sua urbanização, que refletem, nos dias atuais, as consequências do forte crescimento populacional vivenciado em meados do século XX, principalmente no período pós-abertura das estradas de rodagem, em particular os anos de 1950 a 1980.

Os estudos historiográficos acerca de Imperatriz, como os de Barros (1996), Coutinho (1994) e Moreira (1997), apresentam uma imputação do desenvolvimento local ao trabalho daqueles tidos como pioneiros, citados como pessoas destemidas e corajosas que enfrentaram as adversidades naturais para se estabelecerem na região. Os autores em comento consideram que famílias tradicionais adquiriram poder econômico e político e foram responsáveis pela posição que Imperatriz ocupa atualmente.

São estudos que descrevem a ação de fazendeiros, coronéis, empresários e políticos locais, sujeitos a quem se credita o progresso e a modernização de Imperatriz. Nas palavras de Martins Lima (2008, p. 79), “essa posição evidencia uma concepção de classe, onde somente se aceita como portadoras de condição de construir o ‘progresso’, pessoas cuja posição econômica seja relevante”. Tal pensamento revela o caráter tradicional da produção historiográfica sobre Imperatriz.

Sobre essa autora, Rosirene Martins Lima, cumpre acrescentar que sua dissertação, a qual acessamos na forma do livro intitulado *O rural no urbano: uma análise do processo de produção do espaço urbano de Imperatriz-MA*, foi uma das grandes inspirações para o desenvolvimento desta pesquisa que ora se apresenta. Em sua análise dos fenômenos urbano e rural e de como estes se manifestam simultaneamente na cidade de Imperatriz, a autora faz uma releitura crítica da historiografia local, levantando questões acerca dos registros existentes sobre as grandes levadas de trabalhadores rurais que vieram para Imperatriz e revelando como os estudos não levam em consideração esses segmentos sociais. Martins Lima (2008) alerta para a lacuna presente na historiografia local, que atribui a produção da cidade à ação de um pequeno grupo econômico e politicamente dominante em detrimento de outros sujeitos históricos.

Partindo do pressuposto que uma cidade é feita também de contrastes, entendemos que Imperatriz foi moldada pela influência de outros sujeitos sociais não explicitados pela literatura local. Desse modo, descrever a configuração urbana de

Imperatriz no período posterior à abertura das estradas implica conhecer, para além de sua pujança econômica, as experiências e dificuldades vivenciadas por aqueles que, assim como outros sujeitos, também contribuíram para moldar a cidade atual.

Nessa perspectiva, partimos da seguinte questão: como se deu a inserção dos imigrantes nordestinos no espaço urbano de Imperatriz, em termos de adaptação e uso da cidade? Diante do incremento populacional resultante da imigração, o processo de urbanização se estabelece e a posição da cidade no cenário regional se transforma, tornando-a um centro regional de referência. Finda o tempo da Sibéria Maranhense<sup>1</sup> e inicia o tempo do Portal da Amazônia, orientado por um crescimento urbano caótico proveniente da expropriação de inúmeros trabalhadores rurais.

Grande parte da população migrante era oriunda de pequenas cidades maranhenses, fundamentalmente da zona rural e de outros estados do Nordeste, em um contexto no qual milhares de famílias chegaram em busca das benesses de uma terra noticiada por seu franco crescimento. A realidade desses imigrantes é marcada por um cotidiano de muito labor e privações, em busca da sobrevivência nas terras imperatrizenses. Em muitos aspectos, tratam-se de experiências que não correspondem à ideia de progresso e desenvolvimento difundida explicitamente em discursos oficiais e em representações veiculadas na imprensa.

Convém ressaltar que poucas pesquisas têm sido desenvolvidas sobre os sujeitos e a ocupação do sudoeste maranhense. Abordar a migração de nordestinos, portanto, implica pensar espaços e experiências ainda pouco analisadas na sua historicidade. Tal discussão é imprescindível para dar visibilidade a uma região parcamente presente nas construções identitárias regionais.

O recorte temporal proposto justifica-se por tratar de uma temporalidade comumente acionada nas narrativas orais e pelas transformações da área em termos demográficos, econômicos e culturais ao longo de trinta anos. As matas abundantes e as terras sem dono atraíram um grande contingente de migrantes nesse espaço/tempo.

Como a pesquisa propõe-se ao estudo da cidade e da formação do tecido urbano, cumpre estabelecer considerações conceituais sobre esta temática. De

---

<sup>1</sup> O termo “Sibéria Maranhense” é encontrado na historiografia de Imperatriz para caracterizar o distanciamento e a situação de isolamento da cidade em relação à capital do Maranhão.

acordo com Lefebvre (1991), o tecido urbano nasce da dinâmica social no espaço das cidades e da nítida compreensão de que a formação do espaço urbano emerge da cidade. Contudo, é preciso considerar que, mesmo sendo intrínsecos, tratam-se de termos distintos, com gênese distinta, pois a cidade antecede o urbano “e se constitui através de um processo histórico que lhe confere formas e conteúdos diversos” (CARLOS, 2008, p. 57).

Enquanto a cidade compreende a forma, a materialização de determinadas relações sociais, o espaço urbano é o conteúdo. São as próprias relações sociais que se materializam no espaço (LEFEBVRE, 1991). A pesquisa objetiva descrever tanto essa materialização espacial assumida por Imperatriz à medida que a cidade se espalhava, quanto as relações sociais que se desenrolaram neste espaço, a partir das migrações, tornando-o urbano.

A reflexão acerca dos antecedentes históricos relacionados à formação das cidades leva à compreensão do surgimento do urbano. Segundo Carlos (2008), a constituição da cidade resultou de um longo processo histórico que lhe permitiu adquirir formas, características e funções distintas em decorrência de determinações históricas específicas. Desse modo, a cidade nascida da busca dos grupos sociais pela sobrevivência e autonomia foi transformando-se em produto da divisão, dos tipos e dos objetos de trabalho, bem como do poder nela centralizado.

De acordo com o pensamento lefebvriano (1991), a cidade passou continuamente por fases e transformações diversas, tendo assumido, em momentos distintos, as funções política, mercantil e industrial, e, atualmente, é produto do capital. Com isso, seu tecido socioespacial passou a revelar intensos contrastes socioeconômicos que se estenderam e absorveram o campo, originando assim o espaço urbano. Desse modo, a sociedade urbana surgida com a industrialização expandiu-se por meio da reprodução coletiva da força de trabalho e o urbano tornou-se espaço de circulação das coisas, das pessoas e das trocas.

A partir das contribuições de Castells (2020), Lefebvre (1991) e Santos (1994), o espaço urbano é compreendido como produto de organização social, com suas diferenças e contradições, sendo influenciado por uma variedade de fatores e elementos. Nessa mesma perspectiva, Gottdiener (1993) identifica características que permitem a compreensão acerca do espaço urbano. Para este autor, a cidade resulta da atuação de forças econômicas, políticas e culturais que se originam da organização

social e unem forças sistêmicas com modos voluntários de comportamento. Some-se a essa característica a compreensão de que o Estado e os agentes imobiliários são determinantes no processo de produção do espaço urbano. A atuação dos referidos agentes produz a cidade no contexto capitalista, tendo o crescimento econômico como objetivo fundamental da sociedade. Diante dessas constatações, a produção do espaço urbano seria marcada pela desigualdade que se manifesta espacialmente por meio da fragmentação e, socialmente por meio da segregação, determinada pelas condições socioeconômicas da população urbana.

Carlos (2008, p. 20) afirma que “o mundo urbano não é homogêneo; há uma multiplicidade de atos, modos de vida, de relações”. Sendo a cidade como lugar do “possível”, esta

torna-se simultaneamente “artefato”, “produto da terra”, “ambiente”, “sistema”, “ecossistema”, “máquina”, “empresa”, “obra de arte” ou mesmo um “texto” onde podem ser lidos os códigos mais amplos de sua sociedade. [...] a cidade revela a sua interação com as outras cidades, com o campo que a circunda [...] (D’ASSUNÇÃO BARROS, 2007, p. 17).

Concordando com o pensamento de José D’Assunção Barros, a cidade de Imperatriz pode ser pensada através de um ou de vários objetos para explicar ao observador sua totalidade. As mudanças ocorrem pelo fato de ser uma cidade que cresce e se desenvolve conforme suas necessidades materiais, à medida que novas partes são acrescentadas e que velhas partes são alteradas, como também por se formar e crescer à maneira dos seus sujeitos, adaptando-se a um terreno em que se viu inserida de maneira não planejada. Não há como negar que Imperatriz seja assim, desordenada, não planejada e que cresceu aos passos dos costumes de seus habitantes, constituindo um emaranhado de ruas, becos, moradias às margens de rios e riachos, um sistema paisagístico-urbano que vem sendo ampliado e modificado ao longo dos anos.

No que se refere ao caminho metodológico da pesquisa, este se fez por meio de documentos e fontes históricas no sentido mais amplo dos termos, em consonância com a postura da Escola dos Annales. Este movimento historiográfico inovador propiciou uma profunda transformação nos conceitos, metodologias e práticas aplicadas ao conhecimento histórico. De acordo com Karnal e Tatsch (2009), a aproximação que a História estabeleceu com outras áreas do conhecimento propiciou o surgimento de novos campos de pesquisa.

De certa forma, essa aproximação interdisciplinar contribuiu para a abordagem de novos objetos e para a ampliação da noção de documentos de pesquisa para além dos textos escritos. Desse modo, o amplo campo documental concebido pelos Annales levou em consideração vastas possibilidades de documentos históricos, ao serem entendidos como “tudo que contivesse a possibilidade de vislumbrar a ação humana” (KARNAL; TATSCH, 2009, p. 15).

Diante das novas possibilidades advindas da escola analítica, Le Goff (1990, p. 28) usou o termo “Revolução Documental” para considerar que

A história nova ampliou o campo do documento histórico; ela substituiu a história [...] fundada essencialmente nos textos, no documento escrito, por uma história baseada numa multiplicação de documentos: escritos de todos os tipos, documentos figurados, produtos de escavações arqueológicas, documentos orais, etc. Uma estatística, uma curva de preços, uma fotografia, um filme, ou, para um passado mais distante, um pólen fóssil, uma ferramenta, um ex-voto são, para a história nova, documentos de primeira ordem (LE GOFF, 1990, p. 28).

Por conseguinte, podemos compreender a palavra documento como sinônimo de fonte. Assim, a possibilidade de interpretar novas fontes sob uma perspectiva histórica gerou notoriedade a estudos baseados nas diversas ações, ideias e experiência humanas. Diante de uma ampliação significativa das fontes de pesquisa histórica, novas possibilidades temáticas foram surgindo e a investigação a partir de fontes não oficiais foi se tornando cada vez mais recorrente.

Nesse sentido, as fontes primárias da pesquisa consistem na memória dos imigrantes nordestinos e nos jornais produzidos no espaço-tempo estudado. No que se refere à fonte jornalística, fazemos uso do jornal *O Progresso* que circulou ao longo de toda a década de 1970. Em que pese o jornal não retratar fielmente a realidade na qual está inserido, ele a representa por meio de diferentes olhares e, por isso, oferece contribuições importantes à historiografia local.

Sobre a contribuição da imprensa como fonte de pesquisa, Capelato (1988) ensina que ela não espelha a realidade, mas a representa em momentos particulares. A imprensa age tanto no momento em que é produzida quanto no futuro, pois seus produtores engendram imagens da sociedade que serão produzidas em outras épocas.

De acordo com Lapuente (2016), a utilização de jornais pela historiografia brasileira foi, durante algum tempo e em certa medida, vista com desconfiança. Tal visão se baseava na forma com que os acontecimentos e as informações seriam organizados, segundo o filtro do próprio jornal, que estaria inserido em um contexto de interesses que podem convergir ou divergir dos interesses do seu público leitor (ZICMAN, 1985).

Entretanto, essa visão mudou por se entender que o uso dessas fontes pode trazer contribuições importantes para as pesquisas, desde que o historiador esteja atento à problematização sobre essa fonte. É preciso considerar que o jornal exerce influência em seu contexto, atende a determinado público e atua junto aos interesses de seu público. Considerando que nenhum documento é inocente (LAPUENTE, 2016), o pesquisador deve pautar-se pela crítica, desestruturando e desmontando o documento para não se tornar um mero reproduzidor do discurso da fonte, pois isso reforça a suspeita sobre esta.

Contudo, a notícia não é um relato fidedigno da verdade (CAPELATO, 1988), cabe ao pesquisador fazer uso da crítica evitando generalizações estantes. É preciso também estar atento às questões externas, como a relação do jornal com o governo e a possibilidade de sujeição às medidas coercitivas que sejam impostas às livres manifestações (LAPUENTE, 2016), como a censura, por exemplo.

A imprensa, pela riqueza de dados e elementos que apresenta, mostra-se uma fonte de reconstituição histórica por permitir um melhor conhecimento das sociedades em suas condições de vida, manifestações culturais e políticas. Essa é a concepção de Zicman (1985), que considera que a imprensa apresenta várias características que torna vantajoso seu uso enquanto fonte documental. Entre elas, a autora destaca:

- a) Periodicidade: Os jornais são “arquivos do cotidiano” registrando a memória do dia-a-dia, este acompanhamento diário permite estabelecer a cronologia dos fatos históricos;
- b) Disposição Espacial da Informação: Para cada período tem-se a possibilidade de inserção do fato histórico dentro de um contexto mais amplo, entre os outros fatos que compõem a atualidade;
- c) Tipo de Censura: Diferentemente de outros tipos de fontes documentais, a Imprensa sofre apenas a censura instantânea e imediata. Sob este aspecto mesmo as coleções de arquivos são menos interessantes pelo fato de sofrerem quase sempre uma tiragem antes de serem arquivados. (ZICMAN, 1985, p. 90).

Segundo Pesavento (1995, p. 26), os jornais apresentam os “leitores especializados da cidade”, jornalistas, cronistas, colunistas e fotógrafos responsáveis

por traduzir a cidade sem seus discursos. Além de propiciar uma visão sobre a cidade que era representada pela imprensa, a pesquisa jornalística também possibilitou o estudo sobre sujeitos sociais que comandavam o cenário econômico e político local. Por conseguinte, entende-se que ao acompanhar a trajetória de crescimento de Imperatriz, o jornalismo local contribuiu para a construção da memória da cidade.

Como instrumento metodológico para análise dos jornais, a pesquisa fez uso da análise de conteúdo. Esse “conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens” (BARDIN, 2011, p. 44) consiste em uma exploração objetiva das informações, permitindo codificá-las e categorizá-las para melhor compreensão. Para Zicman (1985, p. 94), trata-se de um “instrumental metodológico polimorfo e polifuncional” que possibilita a “descrição” dos textos para além das significações primeiras dos discursos.

Entre as inúmeras técnicas de análise de conteúdo, a análise temática mostrou-se a mais condizente com a pesquisa por revelar, em uma grande quantidade de documentos analisados, motivações, opiniões, atitudes e tendências da imprensa (ZICMAN, 1985, p. 95). Na fase inicial da análise, ou pré-análise, buscou-se uma visão geral sobre os documentos com vistas à sistematização dos dados brutos e seleção do material que seria analisado e permitiria a constituição do corpus da pesquisa. O corpus é o conjunto dos documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos (BARDIN, 2011, p. 126).

Na prática, a pré-análise teve por base o acervo do Centro de Documentação do Jornalismo de Imperatriz-MA, que consiste em um espaço de compartilhamento da produção científica do Curso de Jornalismo da Universidade Federal do Maranhão, no Centro de Ciências Sociais, Saúde e Tecnologia, em Imperatriz. Além disso, o acervo possui revistas, periódicos, livros, documentários e mais de vinte títulos de jornais de circulação regional em diferentes épocas.

Com isso, foi possível selecionar como corpus da pesquisa o conjunto de todas as edições do jornal *O Progresso* disponibilizadas pelo Centro de Documentação. Desse modo, levantou-se um conjunto de 150 jornais referentes ao período de 03/05/1970, quando foi lançada a edição de número 1, a 09/12/1973, edição de número 166, todos disponibilizados na forma digitalizada. É importante citar que, com vistas a facilitar a identificação de cada jornal dentro do conjunto de dados, foi

estabelecida uma referenciação com base na data de edição e no número de cada jornal. Tal estratégia permitiu identificar falhas na contagem das edições, bem como ausência de alguns números, o que justifica a discordância entre o quantitativo de jornais selecionados e a numeração das edições. Apesar disso, foi possível estabelecer uma organização cronológica dos documentos, o que facilitou a compreensão das informações contidas nas fontes.

Diante do grande volume de documentos que seriam analisados, para as fases seguintes, de codificação e categorização, foi utilizado o software Atlas.ti<sup>2</sup>, uma ferramenta que auxilia no processo de organização da análise de dados por permitir a inserção e o manuseio de todos os documentos que compõem o corpus da pesquisa. De acordo com Bardin (2011), a codificação corresponde à transformação dos dados brutos em texto. Transformação que, por recorte, agregação e enumeração, permite representação do conteúdo ou sua expressão.

Nessa perspectiva, por meio da leitura flutuante feita previamente, foi possível, com o uso do Atlas.ti, criar códigos condizentes com os objetivos da pesquisa, tais como política, economia, infraestrutura urbana, população, imigração, rodovia Belém-Brasília e jornal *O Progresso*. O código é uma palavra ou frase curta que simbolicamente captura a essência ou evoca atributo para a porção baseada na linguagem, permitindo agrupar os dados codificados similarmente em categorias que compartilhem alguma característica (BARDIN, 2011).

Posteriormente, em uma leitura detalhada das fontes, selecionou-se as unidades de registro, ou seja, as unidades de significação a codificar que correspondem a segmentos de conteúdo considerados como unidade base (BARDIN, 2011). A unidade de registro é chamada por Moraes de unidade de análise, considerada o “elemento unitário de conteúdo a ser submetido posteriormente à classificação” (MORAES, 1999, p. 5).

Nesta pesquisa, as unidades de registro compreendem segmentos do texto jornalístico, por se tratar de uma análise temática em que se busca “descobrir os ‘núcleos de sentido’ que compõem a comunicação e cuja presença, ou frequência, podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido” (BARDIN, 2011, p.

---

<sup>2</sup> O Atlas.ti é um software para análise de dados qualitativos desenvolvido em 1989 por Thomas Muhr, na Alemanha. Ele tem sido utilizado, desde então, por pesquisadores do mundo todo por conta de sua facilidade e da gama de ferramentas disponíveis.

135). Desse modo, o critério utilizado para seleção das unidades de registro foi a pertinência em relação a algum dos códigos criados. Após estabelecida essa conexão, as unidades de registro foram separadas conforme seu teor, em um trabalho de recorte do texto e agregação em códigos.

Uma vez que as unidades de registro foram agrupadas em códigos, buscou-se a fase da categorização, ou seja, a transformação dos códigos em texto, em um esforço de “representação simplificada dos dados brutos” (BARDIN, 2011, p. 148). A categorização é um procedimento de agrupar dados considerando a parte comum existente entre eles (MORAES, 1999). As categorias representam o resultado de um esforço de síntese de comunicação, destacando, neste processo, seus aspectos mais importantes. O emprego deste conjunto de técnicas de análise permitiu a produção do terceiro capítulo da tese, que será descrito posteriormente.

Para além da fonte jornalística, a pesquisa ainda fez uso da memória dos imigrantes nordestinos, com vistas a compreender sua chegada e permanência em Imperatriz, identificando suas impressões e perspectivas sobre as transformações urbanas que vivenciaram. Segundo Ferreira (2015), esse processo de migração espontânea não deixa muitos registros escritos, mas as narrativas orais constroem ideias-imagens que permitem vislumbrar várias nuances.

A aplicação da metodologia da história oral requer uma cuidadosa incursão pelo campo da memória, uma vez que esta não permite um resgate puro e simples do passado, mas uma reconstrução, já que as experiências vividas pelos sujeitos entre o tempo do lembrado (passado) e o tempo do vivido (presente) performam as lentes através das quais o passado é lido e relido (BOSI, 1994). Portanto, as lembranças se constroem a partir de uma sobreposição de temporalidades, pois passado e presente se entrelaçam na memória. “A lembrança é uma imagem introduzida em outras imagens, uma imagem genérica transportada ao passado” (HALBWACHS, 1990, p. 93).

Enquanto sujeitos históricos na formação do espaço urbano de Imperatriz, os imigrantes nordestinos dispõem de uma memória que, apesar da dimensão individual, apresenta muitas referências que são sociais, intersubjetivas, propiciando uma memória que é compartilhada, a memória coletiva. Para Halbwachs (1990, p. 53-54), essa memória coletiva não é simplesmente a junção de memórias subjetivas, não se

confunde com a memória individual. A memória coletiva é um conjunto de lembranças construídas socialmente e referenciadas a um grupo que transcende o indivíduo.

Para Halbwachs (1990, p. 27), “nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trata de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos [...]. É porque na realidade nunca estamos sós”. O autor afirma reiteradamente o caráter familiar, grupal ou social da memória, uma vez que a capacidade de lembrar está estreitamente ligada ao grupo do qual o indivíduo faz parte, e essa convivência social resulta em experiências de vivência que foram compartilhadas por uma coletividade por um determinado tempo, seja em espaços familiares, de trabalho, de vizinhança ou no bairro.

Assim, a memória coletiva encontra-se intrinsecamente relacionada com o espaço físico, a cidade, os bairros, as ruas e as praças sobre as quais uma sociedade se desenvolve. A esse respeito, Halbwachs comenta:

não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial. Ora, o espaço é uma realidade que dura: nossas impressões se sucedem, uma à outra, nada permanece em nosso espírito, e não seria possível compreender que pudéssemos recuperar o passado, se ele não se conservasse, com efeito, no meio material que nos cerca. É sobre o espaço, sobre o nosso espaço – aquele que ocupamos, por onde sempre passamos, ao qual sempre temos acesso, e que em todo o caso, nossa imaginação ou nosso pensamento é a cada momento capaz de reconstruir – que devemos voltar nossa atenção; é sobre ele que nosso pensamento de se fixar, para que reapareça esta ou aquela categoria de lembrança (HALBWACHS, 1990, p. 143).

Cada sujeito histórico que vive numa cidade passa por uma experiência única, e cada um tem uma cidade, a conhece e a experimenta a seu modo. A cidade é um território múltiplo que está em constante mudança, onde as articulações presentes no seu contexto mostram um sistema de representações que se conecta com as relações sociais. Delgado aponta que

As cidades, como espaço de vivências coletivas, são paisagens privilegiadas de registros da memória. A pena dos escritores faz dessas paisagens personagens vivas de narrativas, que, na interseção com a História, expressam, de forma policromática, a vida das pessoas no cotidiano de suas ruas, praças, cafés, escolas, museus, residências, universidades, fábricas, repartições públicas, bares, cinemas. As cidades são cristais de múltiplas faces espaciais e temporais, cristais de variadas luzes, dentre elas as da memória, que, com sua temporalidade sempre em movimento, reencontra os lugares do ontem com os sentimentos do presente (DELGADO, 2004, p. 137-138).

Ao analisar a relação entre a memória e a cidade, Abreu (2013) considera que a vivência urbana origina inúmeras memórias comuns entre indivíduos, famílias e grupos sociais que têm na cidade um ponto de aderência. Assim, tem-se no espaço urbano uma teia composta por práticas sociais e memórias coletivas que, reunidas, transmitem informações, conhecimentos e experiências que darão forma à própria cidade. A comunicação simbólica revela memórias que costumam as relações sociais com o espaço. A cidade expressa no espaço a vida coletiva, o resultado das ações humanas, sendo, pois, um espaço composto por conflitos e consensos, cujas ações humanas materializam-se na forma urbana, expressando o modo de viver da sociedade.

A história oral é a abordagem de acesso à memória dos imigrantes que compõem o corpus da pesquisa, uma vez que se baseia no contato com pessoas que viveram o período ao qual a pesquisa se reporta. Desse modo, as experiências narradas pelos entrevistados propiciaram uma aproximação com seu cotidiano passado. No entanto, ao relatar suas próprias experiências, o entrevistado expôs memórias que possuem certa carga de subjetividade e que foram marcadas pelo cotidiano, pois resultam de uma interpretação do acontecido que não ocorre de forma neutra, sem interferências de ordem social, não havendo, assim, uma retratação fiel do passado.

Nesse contexto, a história oral permitiu trazer à tona outro olhar sobre a cidade, em face de sujeitos históricos até então silenciados e cujas memórias, pensadas não como o passado tal qual ocorreu, mas como um passado ressignificado pelo presente, despertam para as múltiplas cidades vivenciadas e desejadas no período histórico em estudo. É por meio dessa diversidade de falas e interpretações que se buscou a aproximação com o cotidiano das pessoas, pois,

o historiador do cotidiano tem como preocupação restaurar as tramas de vidas que estavam encobertas, procurar no fundo da história figuras ocultas, recobrar o pulsar no cotidiano, recuperar sua ambiguidade e a pluralidade de possíveis vivências e interpretações (MATOS, 2002, p. 26).

Nesse intuito de trazer à baila essas tramas de vida, a pesquisa fez uso de dez entrevistas concedidas por imigrantes que vieram do interior do Maranhão e outros estados nordestinos, tendo se estabelecido em Imperatriz entre os anos de 1957 e 1973. Desse modo, a pesquisa colocou em análise as experiências da população

imigrante diante do processo de formação do espaço urbano. As entrevistas foram do tipo trajetória de vida, por não haver o intuito de preocupar-se apenas com levantamentos de fatos, mas por procurar compreender o sentido da experiência por que passaram estes imigrantes ao se estabelecerem na cidade e testemunharem sua transformação. Para Alberti,

a narrativa do entrevistado acaba colorindo o passado com um valor que de outro modo parecem tão distantes. (...) É como se pudéssemos obedecer ao nosso impulso de refazer aquele filme, de reviver o passado, restabelecer a continuidade com aquilo que já não volta mais (ALBERTI, 2004, p. 14).

Para Freitas (2002), a história oral apresenta características e recupera informações não encontradas em nenhuma outra documentação, haja vista que a história é a recuperação, representação e reconstrução incompleta do passado. O tempo da história é o das mudanças, das transformações, ao passo que o tempo da memória é o da permanência e da continuidade.

Além disso, trata-se de um modo de fazer história bastante adequado para o estudo de processo migratórios, como ensina Thomson:

o uso da história oral é uma ferramenta importante para entender os 'mundos internos' dos imigrantes, para explorar como a subjetividade – conhecimento, sentimentos, fantasias, esperanças e sonhos – de indivíduos, famílias e comunidades informa e molda a experiência de migração em todos os seus estágios, e é por sua vez transformada por sua experiência (THOMSON, 2022, p. 349).

Cumprido salientar que as entrevistas foram realizadas no espaço residencial dos colaboradores, onde a família poderia compartilhar a escuta e até colaborar. Sobre isso, concordamos com Ferreira (2015) quando afirma que a curiosidade sobre o pesquisador atrai a plateia, contudo, o interesse maior é despertado pela fala do narrador. As entrevistas propiciaram um espaço de compartilhamento de experiências que contribuíram para rememorar o passado e, conseqüentemente, para dividir os relatos com a entrevistadora.

Como procedimento de acesso às fontes orais, optou-se pela entrevista aberta e semiestruturada, obtida por meio de gravações de áudio captado presencialmente entre pesquisadora e entrevistados. Elaborou-se, de antemão, um roteiro de questões atinentes aos objetivos da pesquisa, mas não houve rigidez na utilização deste roteiro, de modo que o diálogo foi determinado pelo ritmo e pela vontade das pessoas ouvidas.

Acrescentaram-se a este procedimento os registros escritos da pesquisadora quanto às suas percepções acerca do universo das situações vivenciadas, como as expressões faciais e a postura corporal. Ademais, esse tipo de entrevista permitiu criar um clima de diálogo bastante descontraído que, a despeito de os entrevistados não conhecerem a pesquisadora, ficaram aparentemente à vontade para falar de si, de seu trabalho, de sua família e até mesmo de outros assuntos relacionados às suas experiências na cidade. A riqueza de detalhes contida nas conversas ajudava a captar aspectos importantes relacionados ao convívio na cidade.

Ainda, foi possível perceber ali, no momento da visita e da conversa, o contexto mais amplo no qual estes entrevistados estão inseridos e suas relações com vizinhos e parentes. Estes, vez ou outra, participavam da conversa e, espontaneamente, também respondiam às perguntas dirigidas ao entrevistado, fato que era encarado com naturalidade pelo dono da casa.

Ao início de cada conversa explicava-se, de forma simples e objetiva, a finalidade da pesquisa e a necessidade da gravação, dando-se garantia de que a identidade seria resguardada para então haver o pedido de permissão para gravar. Apesar do receio por parte de alguns, o fato de não ter a identidade revelada contribuía para os entrevistados sentirem-se mais seguros. A conversa ocorria no lugar indicado pelas pessoas para que se sentissem mais à vontade, geralmente era a sala de casa ou a área adjacente à cozinha.

Em que pese a busca de uma conexão entre as fontes orais e jornalísticas, não houve a intenção de cruzar dados para comprovar a veracidade das informações colhidas, mas sim de compreender os diversos olhares e discursos sobre a formação do espaço urbano de Imperatriz. Esse posicionamento justifica-se por considerarmos que a contribuição da pesquisa é no sentido de enfatizar uma diversidade de experiências e significados até então ausentes na historiografia da cidade de Imperatriz. Concordamos com Monte (2010) ao entender que é na diversidade de falas e discursos que se encontra a riqueza dos acontecimentos vivenciados.

Para cumprir o objetivo de compreender a formação do espaço urbano de Imperatriz na perspectiva dos imigrantes nordestinos, ou seja, as tramas e os dramas da urbanização e da imigração nesta cidade, a tese foi estruturada em quatro capítulos descritos a seguir.

O capítulo inicial, cujo título é “Pelos mares, vales, matas e sertões: os caminhos da ocupação do Maranhão”, discorre primeiramente acerca das reflexões conceituais de José de Souza Martins (2009) sobre “frente de expansão”, termo apropriado pela historiografia que trata do povoamento do Maranhão. Além disso, o texto traz à baila uma revisão bibliográfica sobre essa dinâmica de ocupação do Maranhão e as relações estabelecidas com o sudoeste maranhense, porção onde está localizada Imperatriz, por entender que as diferentes frentes de ocupação auxiliam na compreensão do processo de constituição do espaço urbano desta cidade.

Esses movimentos desenrolaram-se em momentos distintos ao longo de três séculos, estendendo-se por porções do litoral, adentrando nos vales dos rios, implantando fazendas, subjugando indígenas e fundando cidades até atingir as matas gerais do sudoeste do Maranhão, no vale do rio Tocantins, onde Imperatriz está situada. Essa região sudoeste é tida pela historiografia como ponto de encontro das diferentes frentes de ocupação sobre as quais se discorre. Cumpre acrescentar que o capítulo inicial deste trabalho se pautou em uma revisão bibliográfica específica, na qual destacamos Maria do Socorro Coelho Cabral (2008), José Ribamar Trovão (2008) e Manuel Correia de Andrade (1963).

O segundo capítulo versa sobre a história de Imperatriz e denomina-se “Revisitando a história de Imperatriz: da estagnação secular às décadas de crescimento”. Sua proposta é apresentar aspectos importantes da história local, desde os antecedentes que explicam a fundação da cidade até as transformações socioespaciais urbanas que foram impulsionadas pela abertura das estradas. O texto é norteado por fontes históricas secundárias e obras de referência sobre a região, tais como os trabalhos de Milson Coutinho (1994), Edelvira Barros (1996) e Adalberto Franklin (2008).

Apresentamos a importância do rio Tocantins para o processo de formação da cidade, sua conexão com Goiás e Pará e o isolamento em relação ao restante do Maranhão. Além disso, versamos sobre o contexto econômico e político ao longo dos cem primeiros anos, bem como as transformações resultantes do rápido crescimento urbano ocasionado pela abertura das estradas de rodagem.

Esses capítulos iniciais visam subsidiar a compreensão do cenário local de modo a preparar o leitor para o estudo mais específico da configuração urbana que

se estabeleceu a partir da década de 1950 em Imperatriz. A partir da análise das fontes primárias, ou seja, os jornais e a memória dos imigrantes, pretende-se compreender o crescimento da cidade em uma dimensão ainda não estudada, privilegiando experiências e percepções para além daquelas exploradas pela historiografia atual.

Nesse ínterim, trazemos à baila o terceiro capítulo, denominado “A cidade que é notícia: Imperatriz sob o olhar da imprensa”, voltado para a compreensão da urbanização de Imperatriz a partir das representações presentes no material jornalístico analisado. Neste capítulo apresenta-se a caracterização do jornal *O Progresso* e sua importância no cenário local, além do destaque dado pelo noticiário a temas como a rodovia Belém-Brasília em Imperatriz, o contexto político local, o cenário econômico, a escassez de infraestrutura urbana. É recorrente, independentemente da temática abordada, o esforço de construção de uma imagem positiva a respeito de Imperatriz.

Entretanto, os problemas ligados à deficiência de infraestrutura e aos embates políticos também se tornaram objeto de análise pela frequência com que eram noticiados. Essa discussão se dá de forma contextualizada com a bibliografia disponível sobre o tema, na medida do possível. A seção sobre a infraestrutura urbana de Imperatriz resulta do grande espaço destinado pelo jornal aos problemas desta ordem, numa demonstração de que o discurso progressista atribuído a Imperatriz possui contradições importantes. Finalmente, são apresentados dados sobre o crescimento populacional de Imperatriz no período em estudo.

Por fim, o capítulo “Histórias que só existem quando são lembradas: contribuições à compreensão da urbanização de Imperatriz” evidencia a memória dos imigrantes nordestinos. A partir de suas experiências em relação à cidade, é possível enxergar a urbanização de Imperatriz sob outro prisma, que revela as dificuldades enfrentadas, as expectativas e as esperanças em construir uma vida mais digna e, principalmente, a busca por um lugar para chamar de seu.

Com base em reflexões teóricas acerca do conceito de mobilidade populacional no qual se assentam as migrações internas, apresentamos os relatos dos entrevistados a respeito da viagem para Imperatriz, suas primeiras impressões sobre a cidade, os meios pelos quais acessaram trabalho, moradia, saúde, educação e lazer

no meio urbano, além de uma avaliação dos próprios entrevistados sobre suas trajetórias e permanência na cidade.

Buscamos ainda contextualizar as experiências relatadas com o que é disposto pela historiografia local. Ao enxergarmos a cidade pelos olhos e pela fala dos entrevistados, podemos percebê-la em sua complexidade, na pluralidade de seus usos e valores. Desse modo, acessamos uma dimensão da cidade para além dos dados estatísticos que apenas quantificam os sujeitos sociais e não contemplam as diversas relações sociais que se estabelecem no cenário urbano.

## 2 PELOS MARES, VALES, MATAS E SERTÕES: OS CAMINHOS DA OCUPAÇÃO DO MARANHÃO

À luz dos trabalhos que discutem o conceito de frente de expansão e sua dinâmica territorial, este capítulo propõe-se a retratar a movimentação das frentes de ocupação que, ao final do século XVIII, começaram a deslocar-se pelo interior do Maranhão ocupando os vales dos rios, implantando fazendas, subjugando indígenas e fundando cidades, até chegarem na porção sudoeste maranhense, onde surgiu Imperatriz, alcançando assim as chamadas matas gerais<sup>3</sup>.

Nesta seara, a obra *Caminhos do gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão*, da historiadora Maria do Socorro Coelho Cabral (2008), é referência no que tange à descrição e análise dos movimentos impulsionadores da colonização maranhense. Esse estudo explica o processo de conquista e ocupação por meio das principais frentes de expansão que se estabeleceram neste território desde o período colonial. Tendo como norte tão relevante obra da historiografia regional, buscamos descrever essa dinâmica de conquista e ocupação do território maranhense, com base nas frentes expansionistas que foram se infiltrando no interior da capitania.

Além de Cabral (2008), outros estudos auxiliam na compreensão do cenário regional maranhense: Trovão (2008) e Velho (2009) voltam-se ao movimento de ocupação em si; Franklin (2008) dedica-se especificamente ao estudo do sudoeste maranhense; Andrade (1963) orienta a compreensão dos movimentos sertanejos no Nordeste; e Martins (2009) discute a definição de frentes de expansão. Desse modo, a proposta de descrever o contexto em que se deu o movimento populacional visa oferecer subsídios para a compreensão da ocupação de Imperatriz, no espaço/tempo em que passou por profundas transformações que resultaram nas condições específicas de seu processo de urbanização.

Antes de discorrer sobre as frentes de povoamento do Maranhão, convém tecer algumas considerações sobre os aspectos naturais deste território. Buscamos assim compreender a dinâmica de ocupação, que historicamente tem sido influenciada pelas condições do relevo, pela distribuição dos rios e pela diversidade vegetal, além das

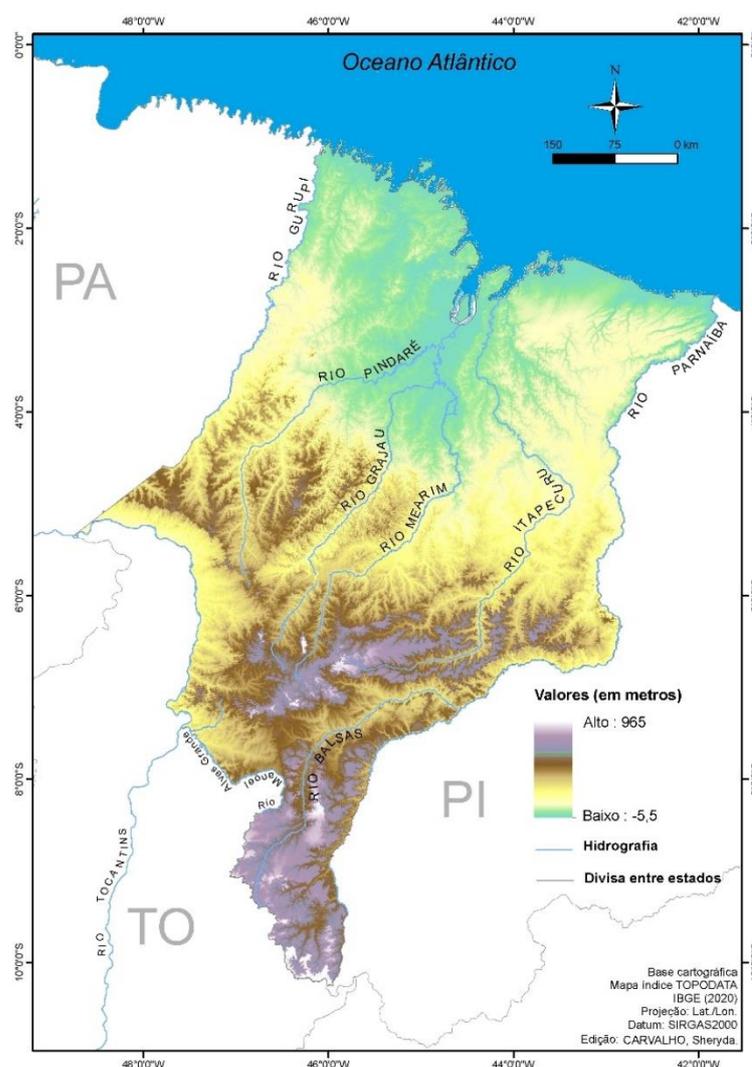
---

<sup>3</sup> Esta denominação era usada pelos colonizadores do sul do Maranhão para caracterizar o território ocupado e defendido pelos indígenas Gaviões e Krikatis, povos que dominavam as margens e os sertões próximos ao rio Tocantins até a confluência com o rio Araguaia (FRANKLIN, 2008).

condições pluviométricas que conferem ao estado características que divergem dos demais estados nordestinos.

De acordo com a descrição de Araújo Ferreira (2008), o relevo maranhense mostra-se como um prolongamento do planalto central brasileiro, sendo pouco acidentado, com altitudes moderadas que declinam da Chapada das Mangabeiras, ao sul, para o oceano Atlântico, ao norte, conforme demonstrado no Mapa 1. As altitudes moderadas não apresentam limitações expressivas ao uso e ocupação humana, pois cerca de 72% do território apresenta elevações em torno de 200 metros.

Mapa 1 - Relevo maranhense



Fonte: Elaborado pela autora.

A orientação do relevo justifica também o sentido da rede hidrográfica do estado, cujos principais rios têm suas cabeceiras ao sul, correm rumo à planície da Baixada Maranhense e deságuam no Golfão Maranhense, onde se localiza a ilha de

São Luís. A rede hidrográfica é composta por rios perenes e predominantemente caudalosos, classificados como limítrofes, quais sejam, rio Parnaíba, Manoel Alves Grande, Tocantins e Gurupi; e rios internos, que se destacam pelo potencial de navegabilidade, especificamente o Itapecuru, Mearim e Pindaré. Na Baixada Maranhense se sobressaem ainda os lagos de Açú, Cajari, Formoso, Jardim, Maracaçumé, Penalva e Viana.

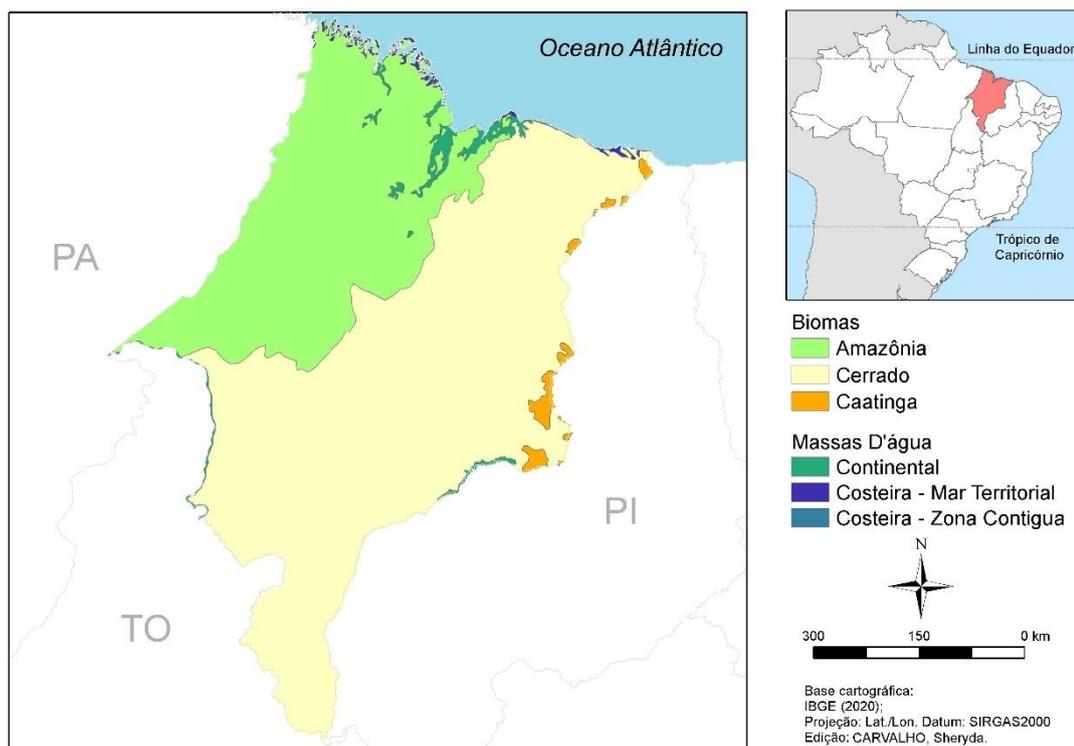
Os altos índices pluviométricos e a estrutura geológica porosa propiciam ainda um elevado potencial de águas subterrâneas. O Golfão Maranhense é o coletor do principal sistema hidrográfico para o qual convergem rios como Itapecuru, Mearim, Munim e Pindaré, além de ser o divisor do litoral ocidental e oriental. A área costeira constitui o segundo maior litoral do Brasil (ARAÚJO FERREIRA, 2008).

A condição de transição entre as regiões Nordeste e Norte confere ao Maranhão uma cobertura vegetal heterogênea que pode ser sintetizada no Mapa 2, no qual se destacam os campos inundáveis, as áreas de cerrado e a vegetação florestal com características amazônicas. Essa diversidade biogeográfica é influenciada pela transição entre os climas úmido, da região Norte, e semiárido, do Nordeste (ARAÚJO FERREIRA, 2008).

Os campos inundáveis ocorrem principalmente no litoral ocidental, expandindo-se ao longo dos cursos d'água e na Baixada. As áreas de cerrado correspondem a cerca de 40% do território maranhense e estendem-se desde as chapadas do Sul até o relevo aplainado do Leste. A Floresta Amazônica maranhense correspondia, em 1950, a 46% do território estadual e estendia do sudoeste ao oeste do território (ARAÚJO FERREIRA, 2008).

Essas características naturais tão diversas influenciaram o movimento das frentes de ocupação, que se guiaram pelo relevo aplainado e pelas áreas úmidas que circundam os rios para desenvolver a agricultura, da cana-de-açúcar ao algodão na porção norte do Estado. Da mesma forma, os pastos naturais dominantes nas áreas de cerrado propiciaram a criação de gado em fazendas que se estabeleceram ao longo dos rios nos sertões mais ao sul. As áreas florestais, por sua vez, tardaram a ser ocupadas e abrigaram os grupos indígenas que resistiam à dominação das missões religiosas (ARAÚJO FERREIRA, 2008).

Mapa 2 - Principais biomas do Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora.

Nesse íterim, partimos da compreensão de que, historicamente, a colonização do território brasileiro pelos europeus privilegiou as áreas costeiras em detrimento do interior, cenário que se replicou no Maranhão. Essa forma de organização territorial facilitava a comunicação com a Europa. Posteriormente, com a independência do Brasil, o eixo político e econômico do país estabeleceu-se em Rio de Janeiro e São Paulo, respectivamente, mantendo assim o distanciamento e o isolamento das províncias nortistas, principalmente nas áreas distantes da costa. Em que pese as porções territoriais interioranas que produziam ouro vivenciarem forte atuação estatal ainda no período colonial, as demais áreas sertanejas Brasil afora tiveram um lento processo de ocupação e definição territorial.

Esse cenário foi reproduzido também no Maranhão, cujos governantes, “disputando com Belém a supremacia regional, viviam de olhos e ouvidos na Europa e davam pouca importância à exploração do seu próprio território” (FRANKLIN, 2008, p. 23). O autor exemplifica tal situação lembrando-nos que 200 anos após a fundação de São Luís, nem ao menos os limites territoriais ao sul do Maranhão estavam estabelecidos, tão grande era o desconhecimento acerca destes rincões. Franklin

(2008) informa ainda que, no início do século XIX, o povoamento oficial da província maranhense concentrava-se na sua porção leste até Caxias e na área denominada Baixada Maranhense, nas proximidades da ilha de São Luís, não atingindo, portanto, as porções sul e oeste da Província.

As incursões seguiram várias direções, primeiramente pelo litoral, subindo o curso dos rios interiores que desaguam no Golfão Maranhense e, posteriormente, transpondo os rios limítrofes, como o Parnaíba, o Manoel Alves Grande e o Tocantins, ponto de encontro com as frentes advindas do Pará e das minas de Goiás. Com isso, a porção sudoeste maranhense, área localizada à margem direita do rio Tocantins, próxima à divisa com o antigo norte goiano e ao sudoeste com o Pará – na qual Imperatriz está localizada –, é considerada por Franklin (2008, p. 19) “uma área de ocupação tardia – certamente a última porção conquistada e ocupada do Nordeste brasileiro”.

Desse modo, o Maranhão teve sua ocupação e colonização determinada por frentes que se deslocaram pelo território a partir de áreas distintas. A primeira delas partiu da planície litorânea, especificamente da Ilha do Maranhão, situada no Golfão Maranhense, onde foi fundada a capital São Luís, no século XVII. No século seguinte, outra frente de expansão desbravou o planalto sertanejo, penetrando no médio vale do rio Parnaíba, ocupando a porção oriental do estado, denominada Pastos Bons. Essa frente pastoril desbravou todo o sul da Província, dos limites com o rio Parnaíba ao rio Tocantins, em seu curso médio na região em que os campos do cerrado vão cedendo lugar às matas pré-amazônicas.

Nesta porção do território, outras frentes de ocupação marcaram presença: a proveniente de Goiás, que atingiu o norte da capitania, hoje estado do Tocantins; e a que adveio do Pará, responsável pela fundação de Imperatriz. Desse modo, a área que corresponde ao sudoeste maranhense é marcada pelo encontro de várias frentes de expansão. Além disso, a abertura de estradas, como a rodovia Belém-Brasília, resultou na formação de uma frente de migrantes da seca, em meados do século XX, que refletiu de forma determinante no crescimento de Imperatriz.

Para Trovão (2008, p. 12), a identidade maranhense é fortemente influenciada por dois fatores, sendo o primeiro “o caráter de transitoriedade ambiental natural do Estado”, uma vez que este espaço apresenta características naturais que se assemelham tanto ao Nordeste quanto à Amazônia, traço marcante no sudoeste

maranhense. O segundo fator consiste nos movimentos colonizadores que determinaram a ocupação do solo maranhense. O autor explica que a frente litorânea teve como principal elemento econômico a agroexportação, ao passo que a frente pastoril girava em torno da pecuária. Essa diferenciação econômica resultou em “características próprias em cada uma delas, com relações sociais e comportamentos socioculturais bastante definidos” (TROVÃO, 2008, p. 12).

Para reafirmar as distinções quanto ao povoamento do Maranhão, Mendes *apud* Cabral (2008, p. 51) observa que

[...] há uma notável diferença entre a população oriunda da colonização que entrou pelo litoral e a outra (que entrou pelo interior): a primeira é de costumes mais amenos, a segunda é menos civilizada, e ressentida em extremo de sua origem. Daí provém a chamar-se no interior da Província do Maranhão aos sertanejos ou habitantes do campo – baianos.

As frentes de expansão colonizadoras do Maranhão não se desenrolaram de forma concomitante. Devido ao interesse da Coroa Portuguesa em extinguir o domínio francês no Maranhão, a colonização pela via litorânea consolidou-se no século XVII, quando os primeiros núcleos de povoamento surgiram, ainda que timidamente, junto ao litoral ocidental e aproveitaram os estuários dos rios maranhenses que, diferentemente da maior parte do Nordeste, são caudalosos e perenes. Um século depois, os criadores de gado advindos principalmente da Bahia atravessaram o rio Parnaíba<sup>4</sup> em busca de pastagens, expandindo a ocupação rumo aos sertões maranhenses, seguindo também o curso dos rios, pois estes é que permitiram o desenvolvimento do rebanho.

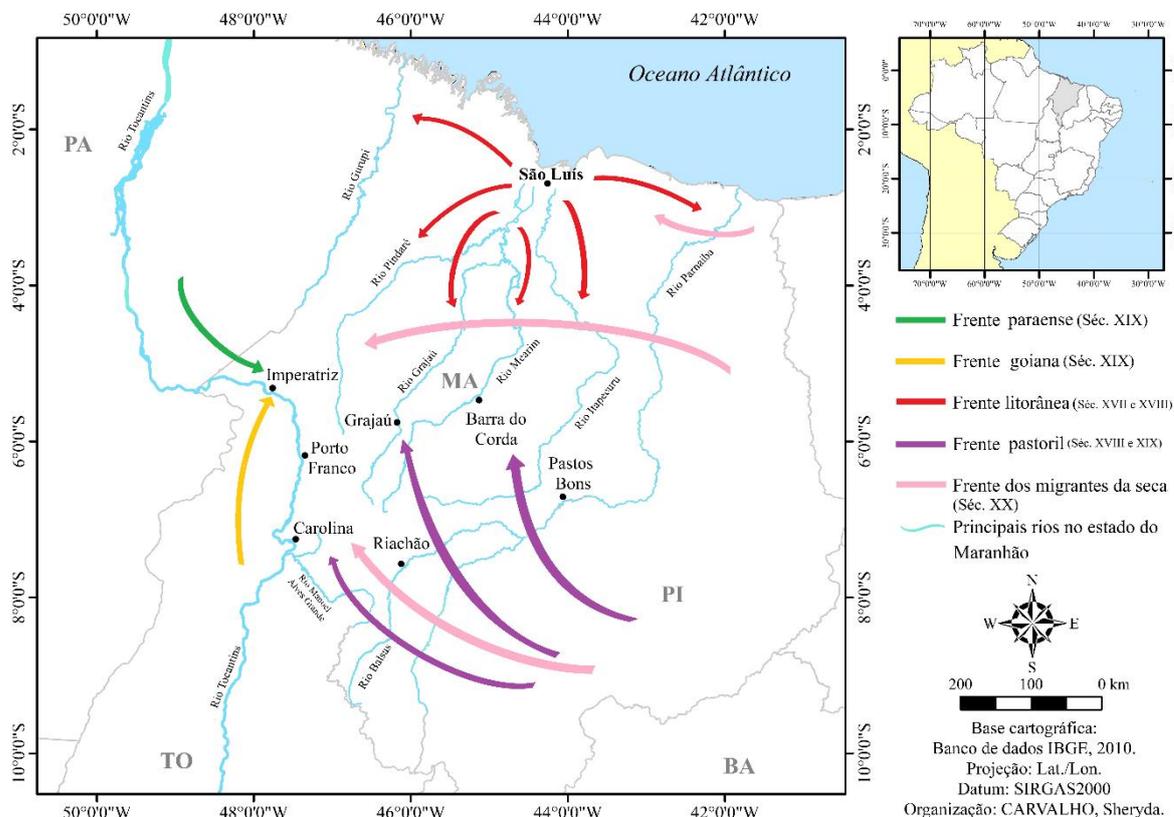
O Mapa 3 ilustra este cenário de ocupação que priorizou o sertão de um lado e os vale úmidos e o litoral do outro (TROVÃO, 2008, p. 33). Passaram-se mais cem anos até que esta condição fosse superada, quando por meio da fixação de lavouras como a rizicultura itinerante, imigrantes oriundos principalmente do Nordeste se estabeleceram nas matas de transição que formam a Amazônia maranhense. Desse modo, a frente pastoril abriu caminho para o povoamento do interior no sentido leste-oeste, que acabou se desenrolando sem comunicação ou influência direta da capital ludovicense.

---

<sup>4</sup> O Rio Parnaíba é a barreira natural que separa politicamente os estados do Maranhão e Piauí, ao longo dos seus 1.450km de extensão, da nascente à foz em delta no oceano Atlântico.

O Mapa 3 apresenta uma visão geral desse movimento expansionista que priorizou a ocupação ao longo dos vales dos rios e das terras aproveitáveis para a agricultura ou a pecuária.

Mapa 3 - Rotas das frentes de expansão que atuaram no povoamento do Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora com base em Cabral (2008) e Franklin (2008).

As seções deste capítulo versam sobre as reflexões conceituais em torno da denominação “frente de expansão”, bem como sobre o movimento das frentes que atuaram no Maranhão, especificamente as que alcançaram sua porção sudoeste, no vale do rio Tocantins. Busca-se descrever suas dinâmicas e trajetórias, que culminaram na formação de Imperatriz no sudoeste maranhense. Esta porção territorial, que abriga atualmente quase vinte municípios, mas que compunha inicialmente o vasto território de Imperatriz, limitava-se a oeste com o Pará por meio dos rios Pindaré e Tocantins até a sua confluência com o Araguaia. Era neste rio que se encontrava o único ponto habitado dessas paragens, o presídio de São João do Araguaia, construído no final do século XVIII (FRANKLIN, 2008).

## 2.1 Frente de expansão e frente pioneira: modos de ser e viver no espaço novo

No decorrer da trajetória de conquista do território brasileiro, vários movimentos de expansão e ocupação desenrolaram-se, em distintos períodos. Tais movimentos foram desenvolvidos a partir de sujeitos e práticas que, ao longo do processo, foram imprimindo suas visões de mundo e suas culturas nos espaços conquistados.

A apropriação de novos espaços e a forma com que ocorreu o domínio sobre a terra enseja a fronteira como categoria analítica. Segundo Martins (2009), a fronteira é o lugar de coexistência de temporalidades diferenciadas, historicamente desiguais, convivendo no mesmo tempo cronológico, onde cada realidade tem o seu próprio tempo histórico. A conquista das terras maranhenses sempre se deu nessa perspectiva de temporalidades desiguais entre os indígenas, os europeus colonizadores, os vaqueiros, os posseiros, os comerciantes, entre outros.

A fronteira brasileira é definida pelos conflitos sociais, sendo

essencialmente o lugar da alteridade. É isso o que faz dela uma realidade singular. À primeira vista é o lugar do encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si, como os índios de um lado e os ditos civilizados de outro; como os grandes proprietários de terra, de um lado, e os camponeses pobres, de outro. Mas o conflito faz com que a fronteira seja essencialmente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de desencontro (MARTINS, 1975, p. 133).

O desencontro em questão diz respeito às temporalidades históricas diversas entre os sujeitos da fronteira. Somente com a extinção do conflito é que os tempos se encontrarão, surgindo a “alteridade política, quando o outro se torna a parte antagônica do nós” e a “história passa a ser a nossa história” (MARTINS, 1975, p. 134).

A ocupação das terras fronteiriças guarda características que se apresentam sob a forma de duas categorias, frentes de expansão e frentes pioneiras, ambas enfatizadas por Martins (2009). Segundo este autor, as frentes de expansão constituem as fronteiras da civilização na qual a terra em si mesma não tem qualquer valor, não havendo, por isso, a preocupação em assegurar a posse legal das terras. Essa designação tornou-se de uso corrente entre antropólogos, sociólogos e historiadores que trabalham com a concepção de ocupação do espaço tendo como referência as populações indígenas.

Assim, as frentes de expansão se referem aos diferentes modos como os civilizados se expandem territorialmente, ou seja, “referem-se a modos de ser e de viver no espaço novo” (MARTINS, 2009, p. 135). Os antropólogos incluem nas frentes de expansão, além das populações indígenas, as populações pobres, como garimpeiros, vaqueiros, seringueiros, castanheiros e pequenos agricultores que praticam uma agricultura de roça “antiquada” (MARTINS, 2009, p. 135) e no limite do mercado, acompanhada de um avanço populacional e cultural dos não indígenas sobre os territórios tribais indígenas.

Quanto às frentes pioneiras, estas priorizam o caráter econômico da fronteira, tendo como “referência o empresário, o fazendeiro, o comerciante e o pequeno agricultor moderno e empreendedor” (MARTINS, 2009, p. 134). Para os geógrafos, estas frentes provocam mudanças radicais na paisagem através da implantação de meios de transporte, da agricultura comercial em grande escala e das cidades. Trata-se de uma situação espacial e social direcionada à ideia de modernização.

Na análise crítica de Martins, a frente pioneira dilui-se na frente de expansão quando esta passa a ser entendida como uma frente econômica por mitigar o estudo antropológico da fronteira. A visão do antropólogo diverge da visão do geógrafo, por se tratarem de observações feitas em lugares sociais desiguais, vendo o que a fronteira lhes mostrava e o que estavam dispostos a ver. Tidas como “expressões diferentes da mesma coisa”, Martins (2009, p. 136) entende que as duas designações – frentes de expansão e frentes pioneiras – resultam dos diferentes modos com que os grupos sociais se expandiram territorialmente, em momentos diferentes e modalidades de ocupação espacial distintas.

É possível compreender a formação do território maranhense tanto sob a perspectiva da frente de expansão quanto da frente pioneira, a depender do momento e dos aspectos a que se busca priorizar. Optamos pela discussão a partir das frentes de expansão por compreender que o presente estudo não busca aprofundar-se na análise econômica, mas sim no povoamento, portanto, na fronteira demográfica de ocupação do Maranhão.

A frente de expansão é tida como uma forma de ocupação característica do território durante um longo tempo. A discussão que ora se apresenta é pertinente no que tange à análise da colonização do Maranhão, uma vez que, na ocupação de seu território, sempre estiveram presentes os conflitos territoriais entre colonizadores,

indígenas, religiosos, fazendeiros, entre outros. A frente de expansão foi a forma de ocupação predominante durante grande parte da história brasileira, caracterizada pelo uso privado das terras devolutas, sem que estas assumam ainda a importância de mercadoria.

Nesse cenário, a figura central é o ocupante, que pode ser posseiro ou vaqueiro, no caso específico do sertão maranhense. O produto, ou o excedente desta ocupação, é o que adquire valor de troca diante das condições para sua comercialização, como é o caso dos rebanhos implantados nas fazendas que se estabeleceram ao longo dos vales dos rios maranhenses.

[...] a economia dessa faixa não pode ser classificada como economia natural, pois dela saem produtos que assumem valor de troca na economia de mercado. Trata-se de uma economia do excedente, cujos participantes dedicam-se principalmente à própria subsistência e secundariamente à troca do produto que pode ser obtido com fatores que excedem as suas necessidades (MARTINS, 1975, p. 32).

Nessa perspectiva, a ocupação do território maranhense foi marcada pela presença das lavouras itinerantes e pela pecuária extensiva que, apesar de permitir certo nível de comercialização, não produzia excedentes que inserissem a região na dinâmica de mercado. A exceção deu-se por conta da produção de algodão voltada ao mercado europeu durante a atuação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM).

A característica mais marcante da frente de expansão diz respeito ao seu caráter conflitivo, marcado pela imposição e violência resultante do contato entre duas civilizações: a que chega subjuga a já existente (MARTINS, 1975). Na concepção deste autor, o ocupante ou posseiro é o agente primordial desse processo expansionista, ao desenvolver uma agricultura excedente para troca por outras mercadorias. Além disso, o vazio populacional também é uma realidade da frente expansionista, uma vez que, por se tratar de uma área de conflitos desprovida de estrutura econômica, não se mostra como atrativo populacional.

Compreender as transformações ocorridas na realidade econômica e social maranhense sob a perspectiva das frentes de expansão de Martins (2009) condiz com uma leitura antropológica do processo de expansão da sociedade nacional.

## 2.2 Frente litorânea: o cultivo da terra e das almas gentis

A ocupação do território maranhense aconteceu tardiamente em relação ao processo instituído no restante do espaço brasileiro. Isso se explica, em parte, pelo fracasso consecutivo das três expedições dos donatários desta capitania que, no século XVI, naufragaram antes de alcançarem seu destino.

No início do século XVII, após o insucesso na instituição da França Antártida no Rio de Janeiro em meados do século XVI, os franceses estabeleceram uma nova fixação no território brasileiro. Desta vez, na ilha do Maranhão, na tentativa de implantar a França Equinocial, contudo, uma expedição militar portuguesa atacou a região em 1615, abortando tal projeto.

Após serem derrotados, os franceses deixaram em definitivo o território brasileiro. Entretanto, dessa ocupação resultou a fundação da cidade de São Luís, em 8 de setembro de 1612, pelos franceses Daniel de La Touche e François de Rasill. Foi a partir de São Luís que se deu a expansão da frente litorânea, que se desenrolou sob o controle direto do Estado português (CABRAL, 2008).

A exemplo do que aconteceu, em grande medida, no restante do Brasil, foi a partir do litoral maranhense que a Coroa Portuguesa garantiu a posse dessas terras ao sobrepor-se à ocupação francesa, após o declínio da implantação da colônia francesa na Ilha do Maranhão. A opção pela grande ilha maranhense para a fundação da colônia francesa baseou-se em alguns critérios que permitem compreender o movimento de entrada rumo ao interior do estado: localização de São Luís no centro do Golfão<sup>5</sup> Maranhense, formado pela baía de São Marcos, onde deságuam os rios Grajaú, Pindaré e Mearim, e pela baía de São José, onde os rios Itapecuru e Munim lançam suas águas; facilidade de navegação pela costa oriental, favorável à exploração de salinas e apicuns, e à pecuária, nos campos de várzea nos cerrados; navegabilidade também pela costa ocidental, cujas características naturais permitiam a extração da madeira na floresta amazônica (TROVÃO, 2008).

Desse modo, no primeiro momento, os estuários dos rios mostraram-se vias naturais de acesso ao interior do território maranhense, bem como a seu vasto litoral. Segundo Trovão (2008, p. 11),

---

<sup>5</sup> Braço de mar que entra pela terra adentro e cuja abertura é muito larga.

Tanto o processo de conquista francesa, como a posse definitiva portuguesa, se desenvolveu inicialmente pelo litoral espalhando-se timidamente no sentido oeste e leste, e depois, com maior evidencia, pelos vales inferiores e médios dos rios genuinamente maranhenses. Essa realidade não poderia ser outra, uma vez que, as rodovias inexisiam e os caminhos que iam surgindo margeavam os rios, desenvolvendo assim uma ocupação linear.

A frente litorânea foi capitaneada diretamente por portugueses e seus descendentes com o intuito de ocupar o território, o que levou ao “espraiamento da ocupação através da subida do vale dos rios Itapecuru, Mearim, Pindaré e Munim, adentrando a mata dos Cocais, e na mata pré-amazônica” (CUNHA, 2015, p. 133). Esta tarefa enfrentou inúmeras adversidades, destacando-se a resistência dos povos indígenas estabelecidos na região antes da colonização.

Segundo Cabral (2008, p. 50), alguns instrumentos foram utilizados para dominar os indígenas, como “expedições punitivas, ou guerras justas, as tropas de resgate a ação dos sertanistas, as expedições de reconhecimento, todos exercidos com requintes de violência”. A autora destaca ainda a eficácia desses instrumentos que garantiram a sujeição, a destruição e a escravização de grande número de indígenas de diversas nações, práticas legitimadas pelo Estado português.

Ainda sob a proteção do Estado português, uma intensa atividade evangelizadora foi implantada por várias ordens religiosas, como capuchinhos, carmelitas, franciscanos, mercedários e jesuítas. Foi a Companhia de Jesus a que mais se destacou na ação catequética. O trabalho missionário jesuítico acompanhou, e por vezes comandou, o devassamento e a ocupação territorial de modo a consolidar a dominação lusa.

Em que pese a resistência dos povos indígenas que habitavam o litoral e os vales dos rios, esta não foi suficiente para impedir a violência e a mortandade. Aos que sobreviviam, restava a escravidão e a sujeição por meio da catequese (TROVÃO, 2008).

Foram assim características essenciais da frente litorânea a ação deliberada, o controle, a participação direta e a condução do Estado português no desenrolar da colonização do Estado do Maranhão, no litoral, nos vales dos rios Itapecuru, Munim, Pindaré e Mearim (CABRAL, 2008, p. 50).

Os quatro rios citados foram importantes no processo de penetração da corrente litorânea rumo ao interior maranhense devido ao seu percurso natural. São rios que correm no sentido sul-norte a partir de suas cabeceiras nos distantes sertões

e cortam uma vasta porção do território rumo ao Golfão Maranhense, nas proximidades de São Luís, tornando-se vias de penetração eficazes rumo ao interior da então capitania.

Portanto, o movimento da frente litorânea seguiu direções distintas, orientadas pelo mar e pelos rios. Segundo Trovão (2008), duas ramificações estenderam-se pelo litoral partindo de São Luís, uma percorrendo a costa oriental e outra, a costa ocidental. Cidades como Cururupu, Guimarães, Alcântara, Turiaçu e Carutapera surgiram do movimento de entrada na porção ocidental, facilitado pelo litoral bastante recortado. Fundaram-se portos que permitiram a exportação de produtos advindos do interior do continente. No movimento oposto, pela costa oriental buscou-se a comunicação com Ceará e Pernambuco, além da exploração de salinas e do desenvolvimento da pecuária.

Contudo, a via de penetração fluvial mais importante da frente litorânea deu-se por meio da bacia do rio Itapecuru, o mais extenso dos rios genuinamente maranhenses<sup>6</sup>. Ele apresentava vales férteis e condições favoráveis à navegação, fatores que facilitavam a comunicação entre o litoral e o sertão, até mesmo com outros estados, como Piauí, Goiás e Bahia. O rio Itapecuru tornou-se um “pólo de conquista” (CABRAL, 2008, p. 52), pois era via única de escoamento para São Luís, maior centro consumidor da Província.

Os holandeses ocuparam o estuário do Itapecuru implantando engenhos de cana-de-açúcar durante a fase de domínio, de 1641 a 1644. Entretanto, a ocupação desta área antecedeu o domínio holandês, pois, entre os anos de 1615 e 1626, diversas famílias vindas dos Açores implantaram as primeiras unidade açucareiras (CABRAL, 2008).

A frente litorânea teve participação importante das ordens religiosas, com maior destaque aos jesuítas, mas também houve participação de capuchinhos, carmelitas, franciscanos e mercedários. A exemplo das demais ordens, a dos padres jesuítas atuou no processo de catequização dos indígenas, mas também instituiu inúmeras fazendas de gado. Essa ordem agiu significativamente na ocupação do vale do

---

<sup>6</sup> A expressão “rios genuinamente maranhenses” refere-se aos rios cujo percurso se dá pelo interior do Maranhão, como forma de distingui-los dos rios que delimitam seu território, como o rio Tocantins (MA/PA e MA/TO), Parnaíba (MA/PI), Gurupi (MA/PA) e Manoel Alves Grande (MA/TO).

Itapecuru em conjunto com a ação armada dos colonizadores, subjugando indígenas ao mesmo tempo em que se abriam os caminhos para exploração.

Ressalta-se, dentre a ação catequizadora e conquistadora dos jesuítas, a fundação de várias missões, como São Gonçalo e São Miguel. Em 1741, fundaram em Aldeias Altas um seminário que atraía jovens do Piauí e de Goiás, missão esta que culminou na fundação da cidade de Caxias.

Cabral (2008) chama atenção para a localização estratégica de Aldeias Altas, que era caminho para Piauí, Bahia e também para os sertões de Pastos Bons, por onde avançaria a corrente pastoril formada por vaqueiros e criadores de gado. Foi a partir de Aldeias Altas que os missionários iniciaram a comunicação com a frente dos criadores de gado, o que levaria posteriormente à construção de uma unidade territorial maranhense.

Conforme demonstra o Mapa 4, a frente litorânea avançava lentamente ao longo do século XVII e foi se estendendo pelos vales dos rios Mearim e Munim. O vale do rio Mearim foi ocupado inicialmente pelos franceses, que exploraram o enxofre descoberto em suas margens. Posteriormente, produtores de engenho e fazendeiros foram se estabelecendo, o que resultou no contato com a frente pastoril.

A dominação de nações indígenas, como a dos Gamelas, propiciou a intensificação do povoamento às margens do rio Mearim, originando os povoados Arraial dos Mineiros ou Piedade e Mearim que, mais tarde, tornou-se a vila de Vitória. Ao transformar-se em um dos grandes empórios da região, esta vila originou a cidade Vitória do Mearim.

A porção próxima à foz do rio Pindaré foi colonizada predominantemente pelos jesuítas. Após batalhas violentas contra os indígenas Guajajaras, fundaram as missões de Maracu, que originou a cidade de Viana na Baixada Maranhense. Além da questão religiosa, o domínio jesuíta estendeu-se à economia ao implantarem fazendas de gado. Também abriram uma estrada que ligava a missão de Maracu à Belém, como forma de comunicação com os religiosos estabelecidos no Pará.



Esse cenário repeliu a burguesia mercantil portuguesa que optou por não se arriscar e preferiu investir em regiões onde o lucro já estava garantido, uma vez que a Coroa portuguesa ainda atuava na defesa do território e no combate à resistência indígena. Com isso, o Maranhão permaneceu desconectado da economia de mercado até meados do século XVIII, com economia restrita às atividades de subsistência baseadas na mão de obra indígena, tais como agricultura e extrativismo.

O algodão foi o produto voltado à exportação que mais se destacou, principalmente após a implantação das reformas pombalinas. Tal destaque deve-se à crescente valorização econômica deste produto na Europa, que vivia a efervescência da indústria têxtil estabelecida na Inglaterra. Isso tornaria o Maranhão, junto com a faixa açucareira e com a zona mineira, um das áreas mais dinâmicas do Brasil (FURTADO, 2007).

A reorientação da política econômica de Portugal e suas colônias alterou fortemente o setor produtivo maranhense. Sobre isso, Cabral (2008, p. 60) explica:

Três medidas articuladas fundamentaram o projeto do Ministro de D. José I (Marquês de Pombal): formação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, fim da escravidão indígena e cerceamento do poder temporal dos missionários sobre os aldeamentos indígenas, seguido da expulsão dos jesuítas.

Por meio da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM), houve uma introdução sistemática de mão de obra africana na produção do algodão e do arroz. Como já mencionado, o algodão foi o artigo diretamente influenciado pela dinâmica internacional, em um cenário de acúmulo de capital na Europa em que a indústria têxtil inglesa demandava grande quantidade de matéria-prima, e seu principal fornecedor, os Estados Unidos, vivenciavam um conflito interno de grandes proporções. Tal contexto favoreceu a produção algodoeira maranhense, bem como a rizicultura, o que resultou em um surto econômico. Ademais, o aumento na comercialização de negros escravizados para trabalhar na cultura algodoeira é considerado um fator importante na transformação da sociedade maranhense que se formava. Nas palavras de Prado Jr. (2011, p. 156), “o algodão, apesar de branco, tornará preto o Maranhão”.

Em referência ao cenário econômico maranhense ao final do período colonial, Andrade (1963, p. 227) acrescenta:

O consumo do arroz e do algodão em expansão na Europa, que vivia os anos da Revolução Industrial, era altamente estimulante para o crescimento econômico da Capitania que, nos últimos anos do período colonial, era uma das mais ricas do Brasil. Os sobradões de São Luís ainda hoje atestam a gradeza desses dias.

Além disso, a CGGPM influenciou a difusão de culturas e o aumento do povoamento no vale dos grandes rios genuinamente maranhenses, já citados. Suas ações consistiram em fornecimento de crédito aos agricultores para compra de escravizados, instrumentos, ferramentas de produção e sementes de qualidade de algodão e arroz e, posteriormente, cana-de-açúcar; elaboração de uma engenhosa política de preços e a vinda de agricultores especialistas oriundos da Europa (CUNHA, 2015).

Cabral (2008) acrescenta que o projeto pombalino trouxe repercussões positivas para o Maranhão, uma vez que se tornou um dos principais polos de exportação da Colônia, vivendo seu apogeu entre o fim do século XVIII e o início do século XIX. Essa dinâmica econômica determinou uma reconfiguração espacial, transformando Caxias no maior centro comercial e de produção agrícola do interior maranhense. Além disso, a ocupação espacial foi marcada pela busca constante de novas terras, uma vez que o caráter extensivo da atividade produtiva era determinado pelo pouco acesso às tecnologias voltadas ao uso e manejo do solo e pelo predomínio das relações de produção escravistas.

Desse modo, percebe-se que o avanço da frente litorânea foi restrito diante das dimensões do território maranhense. Segundo Andrade (1974), passados 100 anos do início da ocupação portuguesa, o povoamento restringia-se ao entorno das baías de São Marcos e São José, na Ilha do Maranhão – onde fica São Luís –, e na porção continental ao noroeste com Alcântara, nos baixos vales dos rios Mearim e Pindaré, na Baixada Maranhense, e nos vales inferiores dos rios Itapecuru e Munim. Para Cunha (2015), a posição era estratégica, pois São Luís se via protegida tanto pelo canal do Boqueirão, uma barreira natural, quanto pelas fortificações em seu entorno. Entretanto, a ocupação do vale do rio Itapecuru e o domínio dos jesuítas sobre os indígenas no vale do Mearim-Pindaré não foram suficientes para constituir-se em boas condições de transporte e comunicações, o que contribuiu para o desestímulo ao povoamento.

Segundo os estudos de Cunha (2015), é possível identificar algumas consequências dessa primeira fase de ocupação do norte maranhense. Assim, houve a inserção modesta das primeiras cabeças de gado, que abasteceriam as fazendas de algodão; o surgimento das primeiras freguesias, que originaram cidades como Pindaré-Mirim, Itapecuru-Mirim e Alcântara, entre outras; a migração de colonos açorianos que, após a expulsão dos jesuítas, tornaram-se senhores de escravos; a construção do caminho terrestre para a Bahia, que permitiu as primeiras migrações de cearenses e paraibanos, levando ao povoamento de cidades como Caxias; a inserção dos primeiros negros angolanos, que seriam a mão de obra fundamental no século XIX.

Ao fim do período colonial, o Maranhão era composto por 13 municípios e 32 núcleos urbanos, onde se destacam São Luís e Alcântara, na porção litorânea, e Caxias, na porção do alto Itapecuru no leste do estado. Dentre as ordens religiosas, restavam presentes os capuchinhos, os carmelitas e os mercedários. Em um contexto de forte intervenção estatal, nascia uma sociedade profundamente marcada pela experiência povoadora portuguesa (CABRAL, 2008).

### **2.3 Frente pastoril: os caminhos do gado e as vilas do sertão**

A criação de gado no Brasil teve início na costa atlântica, nas terras apropriadas ao plantio da cana-de-açúcar. À medida que crescia a população, crescia também o empreendimento açucareiro. O gado foi sendo introduzido como meio de assegurar a subsistência e como força motriz para os engenhos de cana-de-açúcar.

Os primeiros núcleos de povoamento, Bahia e Pernambuco, foram também a origem da dispersão dos criadores de gado pelo Nordeste, ocupando assim os extensos sertões interiores. Ribeiro (2017) explica que o clima tropical tornou mais simples a dispersão pelo território. Aos poucos, vaqueiros espalhavam currais, seguindo o curso dos rios e distanciando-se cada vez mais de seus mercados.

Deste modo constituía-se a fronteira de expansão pastoril, que, em menos de dois séculos, ocupa todo o Nordeste. Aqui não se tratava de simples andanças para prear índios, como as bandeiras que cobriram áreas muito superiores, mas da ocupação efetiva da terra (RIBEIRO, 2017, cap. 2).

Esse processo de implantação do gado nas terras maranhenses não se deu de forma pacífica. Os indígenas que ocupavam primeiramente a região impuseram resistência diante da invasão do seu território. A criação de gado foi uma atividade que se desenvolveu de forma extensiva, impulsionada pelo espírito independente de quem não se submeteria à hierarquia social rígida da civilização açucareira e de quem não dispunha de capitais para investir em engenhos, aquisição de escravizados e plantação de canaviais. Isso levou seus criadores a priorizar o estabelecimento nas zonas costeiras ou próximo aos rios navegáveis, o que facilitava o transporte nas grandes travessias (ANDRADE, 1963).

Enquanto a estrutura socioespacial implantada pela frente litorânea pautou-se em forças produtivas ligadas à agricultura e com relações de produção escravistas, a parte sul do Maranhão teve sua ocupação orientada pela atividade pecuária e com relações sociais de esboço feudal (CUNHA, 2015). A denominada frente pastoril ou sertaneja tem sua origem na dinâmica de expansão territorial desencadeada a partir da Casa da Torre<sup>7</sup>, que patrocinou as expedições de criadores de gado desde o século XVI. Ao seguirem pelas margens do rio São Francisco, atingiram o rio Parnaíba, divisa natural entre Maranhão e Piauí, na primeira metade do século XVIII. Após cruzarem o Parnaíba, os criadores de gado fundaram, em território maranhense, o arraial de Pastos Bons, que se tornou o ponto de partida para ocupação do sul da Província. Sobre esta porção do território, assim descreve Ribeiro (2017, cap. 2):

Entre as caatingas áridas do Nordeste e as florestas úmidas da Amazônia estende-se uma região que combina características de ambas. São as campinas do sul do Maranhão, banhados por rios permanentes, protegidas por florestas ciliares e entremeadas de tufos de matas e de palmais.

Trovão (2008) ensina que Pernambuco e Bahia foram os centros irradiadores da atividade pecuária. A partir destes estados os caminhos foram abertos rumo ao sertão. O autor explica que

o pastoreio se tornou incompatível com a indústria açucareira, pois à medida que o rebanho crescia, necessitava de maior área para pastagem, influenciando assim no espaço de expansão açucareira. Outro fator que

---

<sup>7</sup> Da Casa da Torre partiram as bandeiras dos desbravadores que penetraram, devassaram e conquistaram os sertões, atravessando o rio São Francisco com boiadas, prolongando os domínios dos Ávila até o Piauí e o Maranhão. O Morgado da Torre constituiu-se no maior latifúndio do mundo, com 129 fazendas que ocupavam 800 mil quilômetros quadrados, um décimo do território brasileiro, desde o litoral baiano e pernambucano até as margens do rio Parnaíba.

colaborou para a interiorização dos rebanhos foi a disponibilidade de terras, uma vez que a forma extensiva da criação necessitava de áreas mais extensas. Assim, desviando-se dos canaviais e utilizando a abundância de pastos naturais os currais invadiram os sertões (TROVÃO, 2008, p. 9).

Como a atividade açucareira recebia grande atenção do Estado português, a pecuária extensiva desenvolveu-se por meio de investimentos e iniciativas particulares, característica que marcou a expansão dos rebanhos por áreas cada vez mais distantes do centro de dispersão e, conseqüentemente, marcou o povoamento dos sertões. Cabral (2008) explica que o crescimento da atividade ganadeira ocorreu por causa de vários elementos impulsionadores, como o fato de engenhos de cana e mercados da região das Minas serem seus grandes centros consumidores. Além disso, os baixos custos de produção, a capacidade do gado de vencer as distâncias e seu próprio ciclo reprodutivo foram fatores que promoveram a multiplicação dos rebanhos.

Na partilha, o vaqueiro recebia parte do rebanho como forma de pagamento por seus serviços. Essa prática favorecia a ascensão do vaqueiro à posição de fazendeiro, levando-o, depois de um certo tempo, a buscar novas áreas para expansão do seu próprio curral (VELHO, 2009). Essa situação também contribuiu para o crescimento do pastoreio. Outra característica a se destacar nas relações de trabalho pastoril diz respeito à pouca utilização de mão de obra escravizada, uma vez que o vaqueiro era um homem livre, com certo poder de decisões diante da distância que se encontrava do patrão. Por outro lado, no vale do Itapecuru, área de expansão advinda do litoral, a agricultura era baseada no trabalho escravo sob o comando de grandes proprietários (ANDRADE, 1963).

A dispersão pastoril, inicialmente baiana, orientou-se primeiramente pelo rio São Francisco, que serviu de eixo condutor do povoamento dos sertões. Um dos caminhos assumidos levava ao abastecimento das Minas, e outro, rumo ao Norte, ocupou o interior do Ceará e do Piauí. Já no século XVIII, ultrapassando o rio Parnaíba, chegou ao Maranhão. Entretanto, o rio Parnaíba não era a única barreira a ser superada para ter acesso aos amplos campos sul-maranhenses: da mesma forma que acontecera com a frente litorânea, os vaqueiros pioneiros vindos do Nordeste também confrontaram violentamente os indígenas, no intuito de se instalarem nestes vastos campos naturais.

O avanço, que se deu no sentido leste-oeste, foi lento e constante, impulsionado pelas condições naturais que propiciaram a implantação da pecuária em sua forma extensiva e itinerante. Sobre o cenário encontrado pelos vaqueiros que cruzaram as porções áridas do Nordeste, Cabral (2008, p. 81) descreve como “pastos realmente bons regados por numerosos e perene rios, córregos e ribeirões protegidos por florestas ciliares e entremeados por capões de mato e palmeiras, com clima ameno e saudável”. Ao comentar o processo de ocupação do território maranhense, Andrade (1963, p. 49) afirma o seguinte:

Este processo de ocupação, ampliando a área ocupada de forma horizontal fazia com que os povoadores do Norte, do litoral, que subiam os rios, fossem encontrar no alto Itapecuru e no médio Parnaíba os povoadores baianos vindos do Sul e criadores de gado. Estes, caminhando na frente dos vaqueiros das grandes famílias baianas – Garcia D’Ávila, sobretudo, - ou a serviço das mesmas, instalavam currais nas caatingas e cerrados onde criavam o gado bovino e as “miunças” – carneiros e cabras –, estabelecendo uma economia inteiramente pastoril. Faziam pequenas lavouras de subsistência, cercadas, a fim de que os animais criados soltos para aproveitarem as pastagens naturais não as danificassem, e conduziam o gado das áreas mais secas para as mais úmidas – as margens dos rios perenes ou as serras – nos períodos secos, no inverno.

As primeiras fazendas de gado instaladas no sul do Maranhão datam de 1730. Uma década depois, é fundado o povoado de Pastos Bons, que serviu de apoio ao avanço da conquista. Pouco tempo após a fundação, já havia nos sertões 44 fazendas (SANTOS, 2012). A frente de vaqueiros avançou continuamente, ocupando os vales dos rios Balsas, Neves, Alpercatas e Macapá, já na segunda metade do século XVIII. No percurso, abriram fazendas e implantaram o povoado que originaria a cidade São Félix de Balsas. O gado produzido nessas pastagens consistia no único objeto de comercialização de toda a porção sul do Maranhão, região que vivenciou um longo período de isolamento em relação ao litoral da capitania.

As difíceis condições de navegabilidade pelo rio Itapecuru comprometiam a comunicação com Caxias e a ligação econômica com São Luís inexistia. A relação comercial estabeleceu-se principalmente com o Nordeste. Sobre a fixação dos sertanistas em solo maranhense, Coelho Netto (1979, p. 25) descreve:

E assim nesta conquista o elemento ocupante dos sertões, ultrapassando o território baiano e passando pelo Piauí, atravessando o rio Parnaíba antes mesmo de qualquer situação definida, situava as suas cabeças de gado e a casa de palha para morada de um preposto, o vaqueiro, que ali se iniciava também no roçado de mandioca ou ainda na plantação da cana.

Primeiramente, o transporte do gado era feito a pé, com destino às regiões consumidoras na Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Entretanto, essa prática tornara-se pouca lucrativa devido à perda de peso do gado ocasionado pelas longas caminhadas. Posteriormente, os produtores passaram a comercializar a carne seca e as peles, encaminhando-as aos centros consumidores (PRADO JR., 2011).

Mediante essas conquistas, os rebanhos avançaram sertão adentro e, no limiar do século XIX, atingiram o rio Tocantins, na divisa com o norte goiano, hoje território tocantinense. A historiadora Maria do Socorro Cabral relata a conquista do rio Tocantins:

No início do século XIX, o fazendeiro Elias Ferreira de Barros, descendo de sua fazenda Mirador situada às margens do Manoel Alves Grande, atingia o famoso Tocantins. Era a conquista que avançava. Eram os caminhos do gado que, devassando terras, vasculhando rios, expulsando e dizimando índios, ocupavam os sertões, imprimindo-lhes certas particularidades. Como resultado dessa expansão, foram criadas várias povoações, transformadas em vilas (CABRAL, 2008, p. 85).

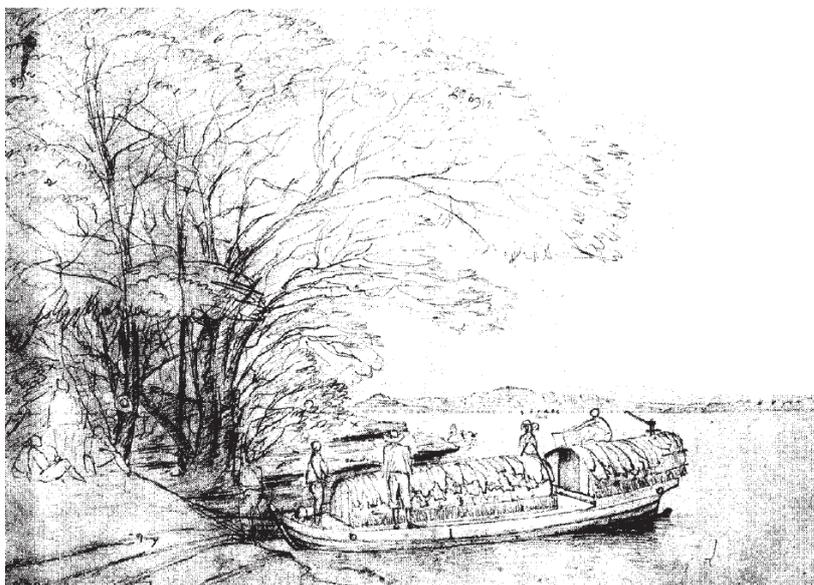
Segundo Cabral (2008), o rio Tocantins, por sua posição geográfica, constituía-se naturalmente em importante caminho para a integração das capitanias de Goiás, Maranhão e Pará. Entretanto, em 1737 Portugal proibiu qualquer tipo de navegação, bem como a abertura de novos caminhos pelo vale do rio Tocantins, estabelecendo um rígido sistema de fiscalização. A justificativa para tal medida era a preocupação de que esta via de comunicação fosse propícia ao contrabando de ouro. Tais proibições perduraram até 1798, “atrasaram o desenvolvimento do tráfego e perturbaram o povoamento das margens do Tocantins” (CABRAL, 2008, p. 84).

Trovão (2008) relata que, com a reabertura da navegação pelos vales do rio Tocantins, a expansão pastoril prosseguiu, estabelecendo fazendas, devassando terras, dizimando os indígenas e criando povoados que se tornariam cidades. A primeira expedição oriunda de Pastos Bons a atingir o rio Tocantins o fez em 1806 e abriu caminho para outras que a sucederam. Entre os povoados fundados, destacam-se Riachão, em 1808, e Barra do Corda, em 1840.

Outra consequência importante do avanço dos rebanhos ao vale do rio Tocantins foi o encontro com a frente pastoril goiana, sendo esta responsável pela fundação da vila de São Pedro de Alcântara, que originou a cidade de Carolina, no que consideravam ser território goiano. Com isso, ganhou evidência a necessidade

de esclarecimento sobre os limites entre as províncias de Maranhão e Goiás. A Figura 1 é um desenho do explorador inglês William John Burchell, feito às 6h30 do dia 10 de maio de 1829, próximo à embocadura do rio Farinha, afluente do rio Tocantins no Maranhão, onde seria o início “das matas gerais”.

Figura 1 - Embarcação típica do rio Tocantins no início do século XIX



Fonte: Franklin (2005, p. 18).

Coube a Francisco de Paula Ribeiro a missão de demarcar a divisa entre as duas províncias citadas. Até os primeiros anos do século XIX, a capital da província desconhecia completamente a porção sul-maranhense, principalmente a bacia do Tocantins e seus afluentes. Todas as informações resultantes desta missão deveriam ser repassadas ao Estado, de modo que documentos como roteiros de viagens, diários e mapas servissem de embasamento para a construção de uma geografia real da região até então desconhecida. É sabido que o conjunto de documentos de autoria de Francisco de Paula Ribeiro tornou-se uma importante fonte de pesquisa sobre os aspectos geográficos, históricos, econômicos e sociais do centro-sul do Maranhão.

A indefinição sobre os limites territoriais entre Goiás e Maranhão, na região do vale do rio Tocantins, resultou em um imbróglio de iniciativa de Francisco José Pinto de Magalhães e descrito por Cabral (2008). Segundo esta autora, em 1810, Francisco José teria avistado casebres e currais nas proximidades do rio Tocantins e, ao procurar Elias Ferreira de Barros, o fazendeiro local, teria dito que Elias não poderia fixar fazendas ou residência naquelas terras, pois elas pertenciam à Coroa, a quem

cabia autorizar a ocupação. Diante da credulidade do fazendeiro, Francisco José Pinto de Magalhães estabeleceu-se no local, passando a comercializar produtos e indígenas.

Além disso, o referido comerciante comunicou ao governo da capitania de Goiás que, com esforço e patriotismo, teria fundado um arraial às margens do rio Tocantins. Ou seja, Francisco José tomou para si o feito de Elias Ferreira de Barros, a quem se atribui a fundação de Carolina. Esta situação gerou animosidade entre colonos e fazendeiros do Maranhão e de Goiás, tidos como invasores das férteis terras do lado maranhense. Tal situação levou à necessidade de fixação dos limites entre as duas capitanias, missão atribuída a Paula Ribeiro (pelo lado maranhense), conforme descrito anteriormente.

Cabral explica também que com base nos levantamentos feitos por Paula Ribeiro, a Corte concluiu pela demarcação dos limites entre as duas capitanias, sendo que a margem direita do rio Tocantins, desde a foz do rio Manoel Alves Grande, pertenceria ao Maranhão, o que incluía São Pedro de Alcântara (atual Carolina). Os limites fixados por meio do Auto de Demarcação de 16 de julho de 1816, convalidado pelo Decreto nº 773, de 23 de agosto de 1854, permanecem até os dias atuais e graças ao seu trabalho de reconhecimento da porção sul da capitania ao longo de 20 anos, Francisco de Paula Ribeiro é considerado “o maior historiador dos sertões do Maranhão” (PACHÊCO FILHO, 2016, p. 14).

A antiga povoação de São Pedro de Alcântara, posteriormente denominada Carolina, tornou-se a mais importante vila do alto sertão. Sua influência comercial e cultural atingia todo o médio Tocantins, em terras maranhenses e goianas que eram banhadas por esse rio (TROVÃO, 2008).

Carolina não foi a única cidade da região a estar envolvida em questões de disputa territorial. A criação de Imperatriz também está relacionada às dificuldades de delimitação territorial entre províncias, neste caso envolvendo o Maranhão e o Pará. De acordo com Carvalho (2006), a indefinição dos limites territoriais aqui citados levou o governador do Pará a incumbir ao Frei Manoel Procópio do Coração de Maria, missionário conhecedor do vale do Tocantins, que criasse uma vila em território paraense limitada com o Maranhão. A autora descreve como sendo uma área aberta, um pouco acima da foz do Araguaia, local onde foi fundada a povoação de Santa

Teresa de Imperatriz. Com a definição dos limites territoriais entre Pará e Maranhão no ano de 1852, foi constatado que Imperatriz fazia parte do território maranhense.

Em 1855, com vistas a evitar novos desentendimentos em área limítrofes, o governo do Maranhão fundou o povoado de Porto Franco. Tal povoado ficava à margem direita do rio Tocantins, em frente à povoação goiana de Boa Vista, posteriormente denominada de Tocantinópolis. A porção sudoeste do Maranhão, onde está Imperatriz, possuía uma vegetação mais densa, semelhante ao bioma amazônico. Esses aspectos naturais levaram os vaqueiros a procurar novas áreas de campos contínuos, ocupando assim, no século XIX, as áreas úmidas do vale do rio Grajaú.

Ao se expandir pelos campos naturais regados pelo rio Grajaú, inúmeras fazendas foram criadas. À margem do rio fixaram porto e ergueram casas que originaram o povoado de Porto da Chapada, em 1811. Entretanto, os confrontos com os indígenas resultaram na destruição do povoado, que voltou a ser construído em 1814 com a denominação de São Paulo do Norte. Posteriormente elevado à condição de vila e, finalmente, município de Grajaú, este núcleo urbano tornou-se um dos principais do sertão maranhense.

Parte da importância atribuída à Grajaú deve-se à abertura da comunicação com o norte do Maranhão. Até então, a única via de circulação conhecida entre o sertão e a capital era a navegação pelo rio Itapecuru, que ligava São Luís a Aldeias Altas (Caxias), ponto mais distante da presença do Estado. Foi por meio do rio Grajaú que criadores de gado, após conquistar tão vasto sertão, buscaram comunicação com São Luís. As águas do rio Grajaú levaram ao rio Mearim, que deságua na baía de São Marcos, ao lado da ilha onde fica São Luís. Essa abertura marcou um caminho alternativo à sede da Província e também o encontro de duas frentes: a litorânea e a pastoril. Cabral (2008, p. 88) assim explica:

Por esse novo caminho desceram a produção e os reclamos dos sertanejos. E, por ele, subiram produtos de consumo, funcionários do governo e decisões governamentais. Era a frente pastoril que, já tendo levado os Sertões do Parnaíba ao Tocantins, agora levava, através do Grajaú, o litoral ao Sertão.

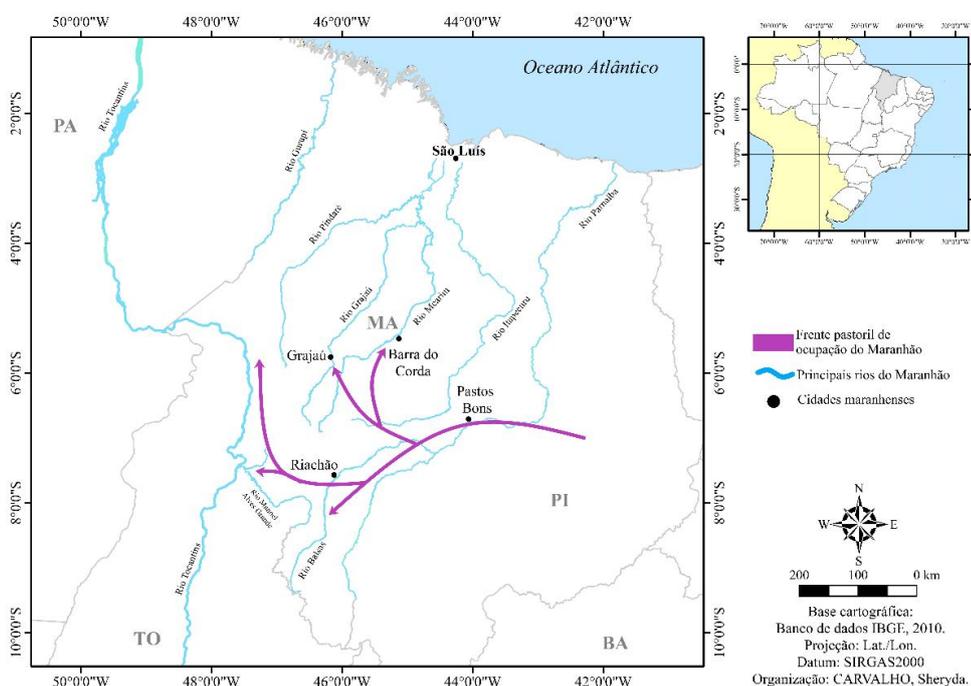
Essa dinâmica comercial estabelecida a partir de Grajaú passou a atrair mais pessoas em busca de novas terras para a atividade pastoril. De acordo com Carvalho (2006), o único obstáculo à consolidação desse cenário deu-se pela presença dos

indígenas, que adentravam as fazendas e matavam o gado. Entretanto, passados 40 anos da entrada dos primeiros vaqueiros, os indígenas já não ofereciam resistências.

Todo o processo de expansão da frente pastoril, a partir de Pastos Bons, resultou na ocupação e no povoamento de toda a porção sul do território maranhense, cuja delimitação é descrita por Cardoso (1974): o Sertão de Pastos Bons estendeu-se, primitivamente, de Leste a Oeste, desde as margens do Parnaíba as do Tocantins; ao Norte, avançava até ao Pindaré; e ao Sul, até à fronteira, ao tempo ainda incerta, da própria capitania. Esse território compreendia praticamente a metade do estado do Maranhão (ROCHA, 2017).

De fato, o espaço maranhense no sentido leste-oeste foi devassado no período de menos de um século e meio, que correspondeu de 1730 a 1856, coincidindo para que em Caxias viessem a se encontrar as frentes de colonização do litoral e a frente sertaneja. O Mapa 5 demonstra o avanço da frente pastoril pelo sul do Maranhão, identificando as principais cidades originadas diretamente deste movimento – Pastos Bons, Riachão, Barra do Corda e Grajaú –, cidades ribeirinhas que demonstram o aproveitamento dos rios maranhenses como meio de transporte para o gado e para a sobrevivência dos sertanejos.

Mapa 5 - Rota de expansão da frente pastoril no Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora com base em Cabral (2008).

A atividade pecuária na porção sul-maranhense entrou em declínio, a exemplo do que acontecia no restante do Nordeste, a partir da ascensão da mesma atividade em Minas Gerais e no Rio Grande do Sul, ao final do século XVIII. Ao fazer uso de técnicas mais aprimoradas e também da mão de obra escravizada, as duas regiões passaram a dominar o mercado. Enquanto Minas Gerais implementou a atividade comercial e industrial ligada ao leite e seus derivados, o Rio Grande do Sul destacava-se na produção de carne, principalmente na forma de charque. A região de Pastos Bons não conseguiu fazer frente a essas inovações, o que evidenciou sua situação de isolamento tanto geográfico quanto político (SANTOS, 2012).

Diante da descrição desse processo de conquista do sul do Maranhão por meio da atividade pecuária, Cabral (2008) afirma que esta atividade imperou de tal maneira que determinou não só a organização produtiva, mas também a forma de povoamento e de ocupação do território. Tendo na fazenda a unidade fundamental do povoamento, era em seu entorno que praticamente toda a população se estabelecia. Esse cenário resultou em uma inexpressividade dos poucos núcleos urbanos surgidos. A autora informa ainda que havia uma tendência latifundiária da posse da terra.

Para exemplificar esse cenário, Cabral (2008) apresenta o quantitativo de cabeças de gado existente nos cinco maiores municípios do sertão maranhense: somados os rebanhos de Carolina, Passagem Franca, Riachão, Chapada (Grajaú) e Barra do Corda, existiam, em 1870, cerca de 183 mil cabeças de gado, com uma produção anual de 45 mil bezerros, o que correspondia a 78,2% da totalidade do rebanho de toda a Província.

No que se refere à constituição da população, as fazendas contavam com mão de obra reduzida, composta pelo vaqueiro e por alguns auxiliares denominados fábricas, em torno de dois ou três, a depender do tamanho da fazenda. Os escravizados não se dedicavam ao trato do gado e, quando não estavam na posição de fábrica, eram subordinados a este. Além desses, a população da fazenda era constituída pela família do fazendeiro, como esposa, filhos e demais parentes.

Diferentemente do que ocorreu na frente litorânea, nos sertões de Pastos Bons o número de pessoas escravizadas era bastante reduzido, em torno de quatro ou cinco vezes menos que as pessoas livres. Ao mesmo tempo, na região colonizada pela frente litorânea, esse quantitativo correspondia, em 1821, a cerca de 50,9% do total populacional da capitania.

## 2.4 Sudoeste maranhense: o encontro das frentes

No primeiro século de domínio português no território brasileiro, o Norte do país era reconhecido por meio de expedições pontuais. Enquanto os portugueses demoravam a se interessar pela ocupação desta região, franceses, ingleses e holandeses iam se infiltrando na Amazônia. Os franceses, no início do século XVII, partem de sua colônia no Maranhão e penetram pela foz o rio Tocantins, explorando-o até atingir a cachoeira do Itaboca<sup>8</sup>, um grande obstáculo à navegação e divisor entre os cursos inferior e médio do rio. O interesse destes exploradores indicava o desejo de estabelecer uma ligação entre o Pará e sua colônia no Maranhão (VELHO, 2009).

O vale do médio Tocantins, porção na qual está inserido o sudoeste maranhense, teve sua ocupação retardada porque os colonizadores do Norte brasileiro não consideraram a ligação com o Sul uma necessidade relevante. É sabido que este rio, cujas cabeceiras se encontram na porção central do Brasil, percorre os atuais estados de Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará, onde lança suas águas no Golfão Amazônico. Esse percurso, naturalmente, é uma alternativa de ligação entre a Região Amazônica e o Centro-Sul do Brasil.

Com a vitória portuguesa sobre os franceses e a retomada do Maranhão em 1615, os lusitanos avançam lentamente rumo ao Norte, fundando uma fortaleza nas proximidades do delta do Amazonas, que originou a cidade de Belém. A partir daí, inicia-se uma fase de explorações e expulsão dos concorrentes na Amazônia. As ordens religiosas tiveram papel primordial nas incursões pelos rios amazônicos, pois cabia a elas catequizar indígenas e criar aldeias. Ao final do século XVII, “o Tocantins fora todo percorrido, e havia a ideia de alcançar-se por ele as esperadas minas de Goiás, do Sul apareciam algumas bandeiras paulistas preando índios” (VELHO, 2009, p. 13).

No início do século XVIII, há um avanço da frente mineradora em Goiás no sentido sul-norte, que resulta na ocupação das terras do Planalto Central e na fundação dos Arraiais do Carmo, Natividade e Pontal no território goiano. Entretanto, o risco de contrabando de ouro resulta na proibição da navegação do rio Tocantins, cenário que só será modificado com a decadência da frente mineradora ao final do

---

<sup>8</sup> Atual localização da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no Pará.

século XVIII. Com isso, comerciantes de Goiás e do Pará, em busca de uma reorganização econômica, passaram a movimentar-se simultaneamente no rio Tocantins, “fazendo surgir diversas povoações rio abaixo, até o limite do arraial de Três Barras” (FRANKLIN, 2008, p. 24). Essa movimentação resultará em questões que envolveriam os limites territoriais das províncias de Goiás, Pará e Maranhão na altura do médio Tocantins.

A partir de 1810, a ocupação goiana na margem direita do Tocantins torna-se efetiva, surgem entrepostos ligados à navegação do rio e uma agricultura de subsistência se estabelece. Nesse contexto, há o encontro com a frente pastoril oriunda de Pastos Bons, uma vez que diversas fazendas de criadores maranhenses já vinham se estabelecendo na porção do território de São Pedro de Alcântara, atual Carolina. Diante do controverso acordo de definição dos limites territoriais entre Goiás e Maranhão, na região do médio Tocantins, o domínio definitivo sobre o território só se consolidou em 1854, por meio de lei que definiu as terras como pertencentes ao Maranhão, garantindo a esta província a posse sobre o território de Carolina.

É longo o capítulo de disputas territoriais entre as três províncias ora citadas. Interessa-nos, além da que resulta na aquisição de Carolina pelo Maranhão, a que envolve a fundação de Imperatriz. Durante grande parte do século XIX, a expansão pastoril foi se efetivando, como já descrito em seção anterior, atingindo a margem direita do Tocantins e ocupando os campos do norte de Goiás até o rio Araguaia, onde, em 1868, surge São Vicente, atual cidade de Araguatins. A expansão toma ritmo mais lento devido à resistência dos indígenas Timbiras e à proximidade crescente da floresta amazônica. A baixa produtividade e, conseqüentemente, os baixos rendimentos tornavam a floresta um obstáculo intransponível, cuja exploração só se daria posteriormente, no século XX (VELHO, 2009).

Diante disso, a região do médio Tocantins ia assumindo um papel articulador da área pastoril com o Pará. À medida que fazendas iam surgindo em suas margens, comerciantes iam se estabelecendo com o intuito de abastecer o sudoeste do Maranhão com produtos como sal, tecidos, ferragens, entre outros, oriundos de Belém. Sobre esse contexto, Velho explica:

Por vezes, os seus entrepostos se transformavam com o correr do tempo em pequenas vilas. A ligação econômica com o litoral maranhense, portanto, desde essa época, mantinha-se bastante frouxa; ainda mais dada a

decadência da economia algodoeira. Era disputada inicialmente pelo poder de polarização da Bahia, e depois pelo Pará; tal como, em nossos dias, também pelo Nordeste e pelo Sul do país (VELHO, 2009, p. 22).

Tal qual acontecera com a frente goiana, que avançou rumo ao norte da província após a reabertura da navegação pelo rio Tocantins, no século XVIII diversas expedições paraenses buscaram reconhecer e explorar o Tocantins e também o rio Araguaia. Em meados do século XIX, o governo do Pará instituiu, sob o comando de militares e religiosos, um programa de aldeamento nessa região (FRANKLIN, 2008). Como uma das missões desse programa, o presidente da Província, conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, determinou o estabelecimento de um Presídio Militar no rio Tocantins e a fundação de uma Colônia Militar e de uma Missão, cuja justificativa se descreve a seguir:

Como meio de fazer povoar aqueles ermos lugares, de modo que os viajantes, no árduo e perigoso trajeto de tão extensa navegação possam ter um ponto onde repousarem ou refazerem-se para a continuação da viagem. A mesma povoação, uma vez fundada, servirá também como de estação e ponto de partida para se empreender com menos trabalho as convenientes explorações e obras de melhoramentos precisos na destruição os obstáculos naturais (BARROS, 1996, p. 23).

É sempre necessário lembrar que a ocupação orientada pelos religiosos se baseava na imposição dos valores cristãos sobre os povos indígenas, de modo a submetê-los aos seus interesses.

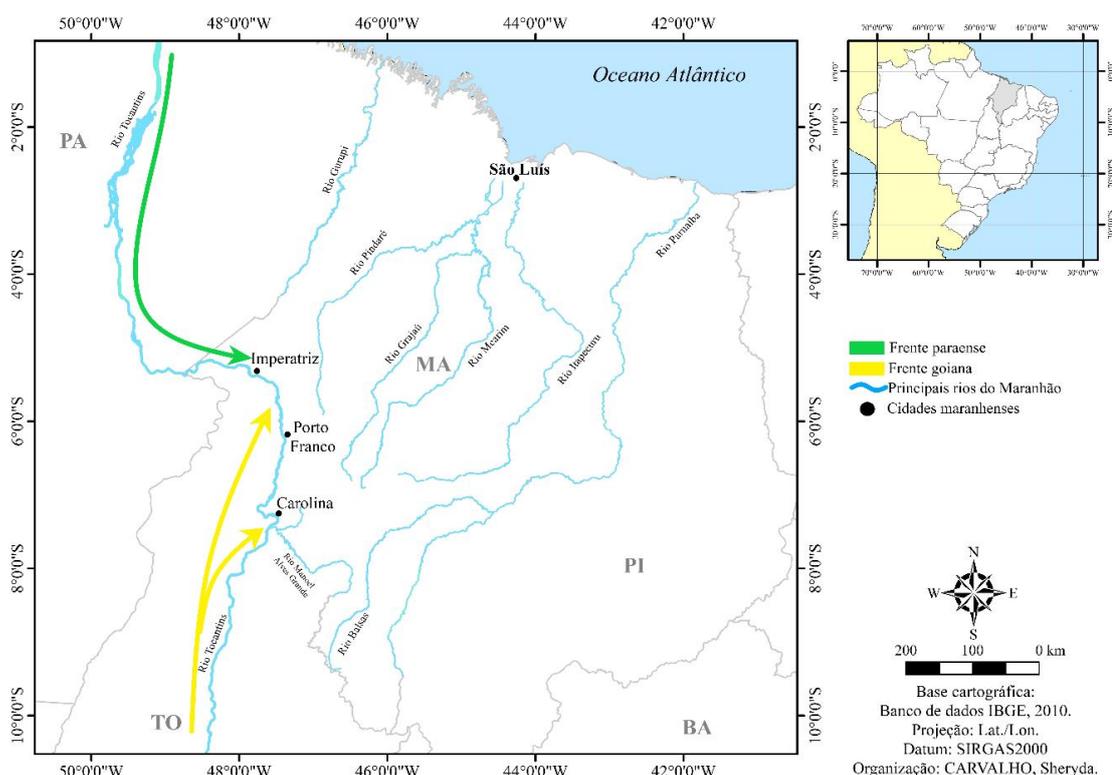
Assim, “a expedição comandada pelo tenente-coronel João Roberto Ayres Carneiro, tendo como capelão o jovem frade carmelita baiano Manoel Procópio do Coração de Maria, composta por onze embarcações e aproximadamente duzentos colonos” (FRANKLIN, 2008, p. 25), partiu de Belém em 26 de junho de 1849. Após tentativa fracassada de fundar a colônia nas proximidades da cachoeira de Itaboca, a expedição resulta, três anos depois, em 1852, na fundação da povoação de Santa Teresa do Tocantins, atual cidade de Imperatriz. O registro de Edelvira Barros assim descreve:

Conta-se que o padre, não podendo estabelecer-se no Campo dos Frades, subiu mais o rio procurando encontrar um lugar alto, livre de enchentes, com capôs e matas e sobretudo com índios para aldear. A busca terminou aqui. [...] Descobriu logo um pequeno campo oval regado de excelentes olhos d'água que se debruçava até o rio. Viu também que o sertão e a mata aqui se encontravam. Buscou contatos com os índios que em pequenas distancias de até três quarto de légua aqui se agrupavam e eram grágés na opinião de César Marques. Deu-se por satisfeito e resolveu ficar. [...] E sob os auspícios

de Teresa de Jesus, a Virgem D'Ávila, foi fundada a novel Povoação de Santa Teresa, sem pompas nem pose de Colônia Militar de Santa Teresa do Tocantins, isso na data de 16 de julho de 1852 (BARROS, 1996, p. 26).

É também de meados de 1850 a fundação de Porto Franco, por iniciativa do governo maranhense, como garantia da posse das terras tocantinas diante das pretensões territoriais do Pará. O Mapa 6 demonstra o movimento das frentes goiana e paraense rumo ao sudoeste maranhense, tendo como fio condutor o rio Tocantins e as cidades originadas dessas incursões.

Mapa 6 - Rota de expansão das frentes goiana e paraense



Fonte: Elaborado pela autora com base em Cabral (2008).

A vila de Porto Franco situava-se à margem direita do Tocantins, defronte a Boa Vista do Tocantins (atual Tocantinópolis) e ao montante da povoação de Santa Teresa (Imperatriz). Sobre a implantação destas povoações, Velho (2009, p. 23) afirma:

Talvez só mesmo questões políticas pudessem levar à fundação desses dois povoados, o que denuncia os limites da expansão pecuarista. Porto Franco manteve-se durante boa parte de sua história à sombra de Boa Vista. Imperatriz foi quase um equívoco: de fato os campos naturais contínuos terminam entre Porto Franco e Imperatriz; o que se tem, daí por diante, são

pequenas manchas de campos falsos, que aparentemente enganaram os fundadores. Imperatriz é bem um símbolo dos limites dessa expansão. Durante anos manteve-se estagnada, e quando finalmente é alcançada pela Belém-Brasília em 1958, sua população não passa de três mil habitantes [...] A vila do Tocantins maranhense que conheceu crescimento mais contínuo e promissor até o advento da Belém-Brasília parece ter sido sem dúvida Carolina [...].

No decorrer do seu primeiro centenário, o território de Imperatriz estendia-se por grande parte do sudoeste maranhense, mas sua parca população agrupava-se à beira do rio Tocantins. As famílias pioneiras eram constituídas por fazendeiros que, ao longo do tempo, foram constituindo uma oligarquia local: “Tudo dependia deles e resolviam todas as questões de vida e de morte” (ASSELIN, 2009, p. 33). O povoado de Frades era o local de habitação mais antigo, remanescente das missões dos padres jesuítas do Pará que ocuparam a região ainda no século XVIII.

Diante de toda dinâmica ora apresentada, percebe-se que as porções oeste e sudoeste do Maranhão não tiveram sua ocupação determinada apenas pela frente pastoril. Em que pese o avanço pelo vale de rios como o Tocantins, o Pindaré e o Turiaçu, o adensamento da floresta à medida que as pastagens naturais desapareciam mostrou-se como obstáculo à penetração deste movimento expansionista. Além disso, estas terras tornaram-se refúgio de muitos indígenas que buscavam na floresta a proteção aos ataques constantes, ao longo de todo processo de ocupação do território maranhense (TROVÃO, 2008).

Da mesma forma, a frente que partiu do litoral e consolidou a produção de babaçu, arroz e algodão, na Baixada Maranhense, ocupou esparsa e pontualmente as terras mais próximas aos limites com o Pará. Ao resumir estes movimentos, Trovão informa:

a frente do sertão parou exatamente ao sul da floresta equatorial e da mata tropical, enquanto a frente litorânea acompanhou os rios só até alguns trechos dos vales médios e o inferior. Ficou, portanto, um grande vazio demográfico entre esses dois processos de ocupação (TROVÃO, 2008, p. 24).

A ideia do vazio demográfico construída no século XX, e mantida na narrativa de Trovão (2008), omite os conflitos do processo de colonização. O caráter seminômade e arredio dos indígenas dos sertões, as frequentes fugas para regiões menos acessíveis à colonização, a política indigenista oficial de concentração da população indígena em aldeias controladas pelo Estado contribuiu para forjar a ideia

de que parte do Brasil era sertões sem gente. Desse modo, pensar em uma região despovoada no interior do Maranhão negligencia fatos históricos e perpassa por uma interpretação equivocada das relações socioespaciais estabelecidas no processo de formação territorial do Brasil (LOSADA MOREIRA, 2000; ZARTH, 2016).

Trovão (2008) acrescenta que neste cenário de vazio demográfico, caracterizado por terras abundantes, presença regular de chuvas, recursos florestais e solos úmidos, o início do século XX presenciou um novo movimento migratório advindo do Nordeste e com três pontos de entrada no Maranhão, rumo a oeste e sudoeste do Estado. Desse modo, a denominada corrente dos migrantes da seca adentrou o Maranhão por via marítima, no porto de Tutóia, por volta de 1910, cerca de 42 anos após o fim do avanço do gado; e por via terrestre em dois pontos, cruzando pontes sob o rio Parnaíba, em Teresina, e por Floriano, mais ao sul.

O estudo de Ferreira (2015) aponta que a historiografia tem destacado movimentos migratórios que teriam como razão de expulsão a seca, e de atração os climas úmidos e a disponibilidade de terras devolutas. No século XIX, as migrações de nordestinos tiveram suas motivações nas plantações de café do Sudeste e o seringalismo na Amazônia. Para esta região em específico, Almeida (1995, p. 93) destaca o movimento das chamadas bandeiras verdes, “dirigido sempre para uma terra onde as folhas nunca secam. Mais ou menos o sul do Pará e oeste do Maranhão, onde as folhas nunca secam, onde as águas sempre correm”.

Segundo Santos e Andrade (2019), o movimento de imigrantes oriundos de outros estados do Nordeste não aconteceu de forma linear e sucessiva no tempo e no espaço. Também não pode ser confundido com a colonização dirigida e organizada pelo Estado. Nas palavras de Secreto (2007, p. 45), “a imigração nordestina é um fenômeno social recorrente na história do Brasil a partir da segunda metade do século XIX”. A autora afirma ainda que o deslocamento de “pobres livres flagelados”, no período de 1877 a 1879, demonstra uma mudança, ainda que excepcional, devido à calamidade provocada pela seca, no procedimento dos grandes proprietários cearenses em relação às estratégias de controle da mão de obra livre. A classe proprietária tomou a decisão de abrir – temporariamente – uma exceção ao controle desse reservatório de mão de obra e disponibilizou-a a outras oligarquias regionais. Inaugurava-se, pelo menos oficialmente, a relação seca-emigração (SECRETO, 2007).

Para esta autora, a seca e a migração formam um binômio indissociável. A seca representaria a motivação necessária ao movimento populacional dos sertanejos. No entanto, este fenômeno reflete situações mais complexas associadas à questão agrária que “no momento da falta de chuvas se apresenta como uma crise agrícola” (SECRETO, 2007, p. 37). A autora ainda ressalta que o movimento migratório não tem como causa um fenômeno natural, mas sim social.

De acordo com Gomes (2013, p. 43), nas três primeiras décadas do século XX o Brasil ainda era descrito como um país atrasado, cuja economia se baseava na agroexportação, com poucas “gentes” e muito “vazios territoriais” a desbravar e ocupar. As décadas seguintes até 1964 são marcadas pela conquista dos sertões e pela chegada do desenvolvimento aos espaços antes vazios, que passaram a ser preenchidos, em um cenário de modernização da nação.

Nesta seara, Ferreira (2015) revela que nos relatórios de governadores e interventores do Maranhão, ao longo das décadas de 1930 a 1960, é comum a apropriação do discurso do desbravamento e da ocupação dos “espaços vazios” que se dinamizam com a mão de obra do migrante nordestino, representado como bom trabalhador pela ousadia, conhecimento técnico e disposição para o trabalho.

Andrade descreve esse cenário de ocupação do Maranhão, segundo o qual os caboclos nordestinos buscavam terras virgens de mata onde estabeleciam um regime itinerante de plantação de arroz.

Ao encontrarem as mesmas (terras virgens) faziam um rancho, roçavam parte da mata e ateavam o fogo preparando as terras para a cultura. No solo cheio de cinzas e de troncos semeavam o arroz, sendo financiados pelos donos de usinas beneficiadoras, a quem pagavam juros altos e se comprometiam a vender a produção. No ano seguinte, como a terra estivesse enfraquecida, plantavam na mesma a mandioca e derrubavam uma nova área de mata para o plantio do arroz, caminhando sempre para a frente, cada ano, fazendo novas queimadas, no que podemos chamar de uma agricultura migratória. As terras por eles deixadas à retaguarda vão sendo agora ocupadas por comerciantes, industriais beneficiadores de arroz ou funcionários que as cercam para criação. Vai havendo, assim, uma devastação da floresta e uma expansão da cultura do arroz e da pecuária. [...] o que se observa é que o agricultor pobre prepara a área para o pecuarista rico ocupar. Os títulos de propriedade dificilmente existem, ficando as terras com o pecuarista (ANDRADE, 1963, p. 238).

De forma didática, Trovão elenca algumas características da corrente migratória de nordestinos, dentre as quais se destacam: a revitalização econômica das cidades ribeirinhas cujos portos, antes utilizados para escoar a produção de

algodão, passaram a escoar a produção de arroz; a pacificação, na década de 1930, dos indígenas Urubus, um grupo que durante muito tempo resistiu a ataques e dificultou a interiorização da ocupação para além das margens dos rios; a descoberta de ouro no vale do rio Turiaçu, em um cenário onde “a cobiça foi maior do que o medo dos ataques dos índios e dos animais ferozes” (TROVÃO, 2008, p. 25).

Ainda sobre as características do movimento expansionista proveniente do Nordeste, Trovão destaca o surgimento de novas rotas de penetração por meio das quais frente advindas de diferentes estados originaram vários municípios, tais como Lago da Pedra, Presidente Dutra, Olho d'Água das Cunhãs, Capinzal do Norte, entre outros. Ao descrever o caminho percorrido, o autor informa que partindo do vale do médio e baixo Parnaíba, em 1910, o movimento atingiu Pedreiras em 1940; nos anos de 1950, ocupou Bacabal, Santa Inês e fundou o povoado, futuro município de Bom Jardim; na década seguinte, o rio Turiaçu e o vale do Gurupi.

A frente que se deslocou a partir de Floriano (PI) chegou a Barão de Grajaú (MA) e alcançou Pastos Bons, São Raimundo das Mangabeiras, Carolina e vários outros municípios surgidos por influência da corrente de criadores de gado. Nesse contexto, Barra do Corda, Carolina e Imperatriz repercutiram práticas ligadas à pecuária, ao passo que os municípios dos vales dos rios Mearim e Grajaú reforçaram a agricultura.

Esse movimento intensifica-se na década de 1950 quando o sudoeste maranhense presenciava grande movimentação causada pela abertura da estrada que interligava Imperatriz a Montes Altos e Grajaú, abrindo caminho para contingentes populacionais importantes, pois era o momento da grande seca nordestina. Ao longo da rodovia Belém-Brasília, cuja abertura teve início em 1958, “migrantes nordestinos, em primeiro lugar, vieram associar-se às populações, rarefeitas e dispersas, mas existentes” (ASSELIN, 2009, p. 33).

Para Velho (2009), a decadência da exploração da borracha amazônica teria estimulado o movimento migratório de nordestinos para o Maranhão. A ramificação que atingiu a porção sudoeste maranhense partiu de Caxias e, depois de alcançar Barra do Corda, estabeleceu-se no vale do rio Tocantins, distribuindo-se entre Carolina e Imperatriz. O território de Imperatriz distribuía-se por praticamente todo o sudoeste maranhense, região em que os campos do cerrado iam dando lugar à floresta.

A abertura da precária estrada para Grajaú, no início da década de 1950, gerou um aumento no fluxo populacional e também o avanço pela floresta amazônica, intensificado pela implantação da rodovia Belém-Brasília, inaugurada em 1961. Diante da abertura de grandes rodovias na região, como a Belém-Brasília e a Belém-São Luís, da facilidade de obtenção de créditos e aprovação de projetos agropecuários por meio da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), Andrade (1963) explica que empresas do Sudeste foram se instalando na Amazônia Legal. As ações de desmatamento e a implantação de pastagens para criação extensiva, com padrões técnicos superiores aos empregados na região, acabaram por fazer frente à carne produzida na região, atraindo inclusive o mercado internacional.

Esse cenário levou à especulação fundiária e à grilagem de terras, reverberando no desemprego no campo e no conseqüente o aumento da migração para as zonas urbanas, que não dispunham de infraestrutura para receber esse contingente populacional (ANDRADE, 1963). Esse cenário de êxodo rural influenciou de maneira considerável o processo de crescimento urbano de Imperatriz, que será objeto de análise em capítulo posterior.

Assim, podemos compreender que a ocupação das terras na região de Imperatriz foi determinada, em princípio, pelo rio Tocantins. A exemplo do que já ocorria no restante do Maranhão, os rios foram as estradas naturais de indução do povoamento. Nessa perspectiva, destacamos a análise de Lopes (1970), que afirma que os rios foram as artérias essenciais da circulação interna, exercendo um papel muito importante no crescimento populacional.

No caso específico de Imperatriz, Barros (1996, p. 64) considera que “o rio Tocantins é o mais importante ponto de referência para todos os que pretendem conhecer a história de Imperatriz. É a estrada líquida, caminho sempre aberto, utilizado desde os primórdios”. Acrescente-se a isso as estratégias governamentais para a Amazônia Legal que respondem também pelo processo de povoamento vivenciado por Imperatriz a partir da década de 1950 e consolidado nas décadas seguintes. Trata-se de uma dinâmica de ocupação e de colonização dirigida à Amazônia e que marcou profundamente a história da cidade de Imperatriz do Maranhão.

### 3 REVISITANDO A HISTÓRIA DE IMPERATRIZ: DA ESTAGNAÇÃO SECULAR ÀS DÉCADAS DE CRESCIMENTO

Para cumprir a proposta de revisitar a história de Imperatriz, fazemos uso da literatura historiográfica produzida sobre seu processo de formação. Trata-se de um acervo constituído por vários trabalhos que, via de regra, preocupam-se em ressaltar a pujança de Imperatriz, por meio da ação dos seus fundadores, a quem se atribui o mérito pelo desenvolvimento da cidade. Estes estudos, que não foram desenvolvidos no âmbito acadêmico, mas têm respaldo nas fontes históricas que utilizam, apresentam aspectos pontuais do crescimento urbano, “cristalizando uma história linear da cidade, contada cronologicamente e que se inicia com a chegada dessas famílias” fundadoras (MARTINS LIMA, 2008, p. 45).

Nesta seara, a obra inaugural é o livro denominado *Eu, Imperatriz*, da pesquisadora Edelvira Marques de Moraes Barros. Escrito em 1972, é uma espécie de autobiografia, pois é narrado em primeira pessoa, ou seja, é a própria cidade que descreve fatos e acontecimentos de sua história, em uma linguagem voltada para crianças. Edelvira Barros escreveu ainda dois livros sobre a mesma temática, *História da Fundação de Imperatriz* (1993) e *Imperatriz: memória e registro* (1995), este último considerado até então a obra mais completa sobre a história da cidade. Edelvira foi professora e vereadora em Imperatriz, filha de família tradicional, e suas obras destacam aspectos da história política, econômica, social e cultural do município, com base em documentos oficiais, mas também em sua vivência como imperatrizense apaixonada por sua terra.

Outro autor que escreveu relevantes trabalhos sobre Imperatriz foi o historiador Adalberto Franklin. Em sua mais importante obra, *Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz* (2008), Franklin descreve a história da cidade, tendo como fio condutor os ciclos econômicos que repercutiram em seu desenvolvimento desde a fundação.

Apesar de considerarmos um dos trabalhos mais completos acerca da temática a que se propõe, evitamos a utilização da expressão “ciclos econômicos”, de Franklin, por concordarmos com Martins Lima (2008) de que esta leva à ideia de que, por si só, os ciclos econômicos alavancaram o crescimento e existiram independentemente de um contexto econômico e político mais amplo da região. Esse ponto de vista exclui

outros fatores que impulsionaram o processo de urbanização de Imperatriz. Há uma ênfase nos aspectos estatísticos e econômicos em detrimento das questões políticas e sociais que permearam tal processo.

Além destes trabalhos, destacam-se ainda: de Milson Coutinho, *Imperatriz: subsídios para a história da cidade* (1994); a *Enciclopédia de Imperatriz* (2003), organizada por Edmilson Sanches, por ocasião do aniversário de 150 anos da cidade; e de Zequinha Moreira, *Simplício Moreira: precursor do desenvolvimento de Imperatriz* (2007).

São trabalhos que se caracterizam pela ênfase ao crescimento da cidade e à posição “grandiosa” que ocupa. Descrevem a historicidade local a partir de fatos e acontecimentos consecutivos, como se seguissem uma ordem natural, privilegiando sujeitos tidos como importantes para o município. Além disso, privilegiam o cenário econômico e político, bem como a posição geográfica, tida como estratégica, que atribuiria à cidade uma verdadeira “vocação para o progresso”. Concordamos com Martins Lima (2008) que essa concepção foi apropriada por diversos segmentos sociais, resultando em uma naturalização desse discurso, tomado como verdade, ausente de reflexões e problematizações.

Em que pese o caráter tradicional que permeia a historiografia sobre Imperatriz, não se pode desconsiderar sua importância na forma de registros que contribuem para a compreensão de sua trajetória enquanto cidade, o que justifica sua utilização como fontes bibliográficas deste capítulo.

Para compreender a dinâmica que produz a cidade, torna-se necessário estudar seu processo de povoamento, especialmente no que concerne ao desenvolvimento das ocupações econômicas. A movimentação dos seres humanos, dos investimentos, dos serviços e das comunicações determina as formas de ocupação do território (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Nessa perspectiva, a cidade de Imperatriz vivenciou, historicamente, transformações sociais e econômicas que reverberaram na produção de seu espaço urbano. As desigualdades produzidas socialmente refletem até hoje nas condições impostas a sua sociedade. Nesse sentido, o crescimento urbano local foi orientado por condições marcantes ao longo do tempo, das quais se sobressaem atividades

econômicas que se destacaram em algum momento, aliadas à abertura de estradas de rodagem.

Esta seção tem por objetivo trazer à baila o processo de constituição da cidade de Imperatriz, descrevendo as razões que levaram o governo da Província do Pará a financiar a fundação da povoação que originou esta cidade maranhense. Pretende-se, ainda, demonstrar sua trajetória de crescimento, explicando as razões de seu isolamento e estagnação econômica pelo período de 100 anos e os fatores que transformaram essa realidade, através dos quais Imperatriz se tornou o segundo núcleo urbano mais importante do Maranhão.

Até meados do século XIX, os núcleos de povoação conhecidos no sul do Maranhão eram apenas Pastos Bons, Riachão, Grajaú e Carolina. Além destes, Porto Imperial (atual Porto Nacional/TO) e Boa Vista do Tocantins (atual Tocantinópolis/TO), ambos situados no vale do rio Tocantins, formavam a rede urbana da região.

A povoação de Santa Teresa do Tocantins, primeira denominação de Imperatriz, foi instalada em uma região cuja economia era baseada na atividade extrativista e pastoril de criação de gado, que demandava grandes extensões de terras. A principal via de comunicação era o rio Tocantins: por meio de viagens longas e perigosas, realizavam-se trocas comerciais com Belém do Pará, já que com São Luís do Maranhão o contato era praticamente inexistente. A vila era isolada de sua capital e assim permaneceu por muitas décadas por causa da ausência de estradas (FRANKLIN, 2008).

### **3.1 O rio, a colônia, a vila: antecedentes da cidade de Imperatriz**

Os compêndios mais antigos sobre a história do Maranhão evidenciam que desde o período colonial havia ordens da metrópole para a colonização da região do rio Tocantins, contudo, os oficiais no Maranhão limitaram-se à exploração das cercanias de São Luís e ao longo do vale do rio Itapecuru (COUTINHO, 1994). Desde meados do século XVIII, a colonização da região do Tocantins interessava mais à Província do Pará que à do Maranhão. Após vários pedidos à Corte Portuguesa pelo incentivo à navegação deste rio, o governo do Pará conseguiu avançar, instituindo

missões religiosas e militares em suas margens e buscando amenizar as dificuldades de navegação.

Portanto, ao longo do tempo, a região tocantina foi deixada à mercê da exploração dos governos de Goiás e Pará que, por meio de empresas de navegação e missões religiosas, demarcaram terras, fundaram vilas e manobraram indígenas. Foi nesse contexto que o presidente da Província do Pará, Jerônimo Francisco Coelho, em meados do século XIX, ordenou a colonização da margem direita do rio Tocantins, “nas barbas do governo maranhense, alheio à mais rica de nossas regiões” (COUTINHO, 1994, p. 35).

Entre as incursões colonizadoras a cargo do governo paraense estava aquela que culminou na fundação de Imperatriz. A denominada missão de Itaboca visava estabelecer uma colônia militar e religiosa na região limítrofe entre Pará, Maranhão e Goiás, no trecho de navegação mais difícil por causa das corredeiras do caudaloso rio. Por carecer de missionários experientes no trato com os indígenas, o presidente da Província do Pará contratou, especialmente para esta missão, o religioso da Ordem do Carmo Frei Manoel Procópio do Coração de Maria, vindo da Bahia.

A expedição zarpou do porto de Belém em junho de 1849, sob o comando do tenente coronel João Roberto Ayres Carneiro e, em outubro do mesmo ano, fundou a colônia militar de Santa Teresa, logo após as primeiras corredeiras de Itaboca, no Remansão. Apesar de vencida a mais difícil e perigosa cachoeira do Tocantins, a colônia não teve êxito. O relatório de Paraibuna dos Reis<sup>9</sup> descreve as circunstâncias que envolveram a expedição.

Estava-se então em outubro, época em que o Tocantins apresenta o aspecto mais encantador e aprazível. A beleza das margens, a abundância da caça, de peixes e de frutas, a altura e a fertilidade do terreno, a excelência das águas, a situação no centro das cachoeiras e o espetáculo grandioso das cataratas, tudo indicava que aquele lugar reunia ao feliz concurso dessas circunstâncias a mais perfeita salubridade. Sabe-se qual foi o triste resultado dessa agradável perspectiva: com a entrada do inverno, a ilusão dissipou-se e a realidade apareceu terrivelmente. A caça, o peixe, a beleza, a salubridade, tudo desapareceu; e a peste afugentou dali os que a morte ainda havia poupado (REIS *apud* FRANKLIN, 2005, p. 38).

---

<sup>9</sup> Francisco Paraibuna dos Reis foi Secretário da Província do Pará, e a citação consta de seu Relatório de 1864.

Desse modo, embora instaurada, a primeira colônia militar de Santa Teresa do Tocantins foi vencida pelas febres amazônicas. Apesar da dispersão dos remanescentes da expedição, Manoel Procópio permaneceu na região entre o Tocantins e o Araguaia, tendo como base o presídio de São João do Araguaia, divisa tríplice das províncias do Pará, Goiás e Maranhão. Primeiramente, o religioso buscou contato com os indígenas Apinajés que habitavam a margem esquerda do Tocantins, no território goiano. Houve uma tentativa de aldeamento, mas os indígenas retornaram às matas em pouco tempo. Na margem esquerda, o frei carmelita se aproximou dos temidos Caracatis e Gaviões, ganhou confiança dos chefes das tribos e os aldeou no Campo dos Frades, atualmente território de Cidelândia, no Maranhão.

De acordo com Franklin (2005), a persistência de Manoel Procópio em permanecer na missão e a proximidade da Colônia de São João do Araguaia foram fundamentais no aldeamento das tribos, principalmente dos Caracatis. Foi diante desse êxito que o religioso buscou refundar a colônia de Santa Teresa, agora na margem direita do Tocantins, acima do aldeamento dos Frades. O local era conhecido por ele e facilitaria o acesso a outras áreas ainda no domínio paraense.

Assim, o religioso partiu de São João do Araguaia acompanhado de quatro soldados e das famílias dos colonos Juvenal Simões de Abreu e Zacarias Fernandes da Silva. Tão logo explorou a região na qual sertão e mata se encontravam, aldeou indígenas e estabeleceu-se em um “pequeno campo oval regado de excelentes olhos d’água que se debruçavam até o rio” (BARROS, 1996, p. 26). O artista plástico Francisco Gonçalves pintou uma tela, em 1994 (Figura 2), que representa o momento da chegada da comitiva de Frei Manoel Procópio a Imperatriz. Atualmente, a obra pertence à família Cortez Moreira e foi reproduzida em um grande mural em praça pública.

Figura 2 - Representação da chegada de Frei Manoel Procópio a Imperatriz/MA em 16 de julho de 1852



Fonte: Gonçalves (2007).

Nascia ali a segunda colônia de Santa Teresa do Tocantins, posteriormente Vila Nova da Imperatriz e atual cidade de Imperatriz. No local tido como marco inicial da cidade, atual Praça da Meteorologia demonstrada na Figura 3, o fundador e sua comitiva fixaram moradia e ergueram a igrejinha para abrigar a imagem de Santa Teresa D'Ávila, padroeira da cidade e de quem Manoel Procópio era devoto. Atualmente, este local é considerado o marco zero da cidade.

Figura 3 - Praça da Meteorologia em Imperatriz/MA, 2022



Fonte: Edmara Silva (2022).

Sua habilidade no trato com os indígenas logo possibilitou a Manoel Procópio a aproximação e o aldeamento de tribos na região, que viviam em conflito com fazendeiros de Carolina. Em seu relatório de 15 de agosto de 1854 à Assembleia Legislativa do Pará, o presidente da província Sebastião do Rego Barros demonstra seu apoio à empreitada do frei carmelita na região do Tocantins.

O missionário de Santa Teresa do Tocantins, que é um dos poucos dignos desse nome, comunicou-se em fins do ano passado que nessa ocasião haviam descido do sertão para a sua missão 500 indígenas; em consequência do que, e a seu pedido, mandei remeter-lhe novos objetos de ferramentas para lhes serem distribuídos, e ultimamente participa haver reunidos aí mais de 302 da tribo cracati (PARÁ, 1854, p. 45).

A Lei nº 772, de 23 de agosto de 1854, que determinava linha divisória entre as províncias do Pará e Maranhão, encerrou as dúvidas quanto ao trecho compreendido entre as nascentes do rio Gurupi e o Rio Tocantins. A povoação de Santa Teresa ficou do lado maranhense, perdendo assim a proteção do governo paraense, mas o fundador não a abandonou. Ao tomar conhecimento da localização oficial da sua povoação, Manoel Procópio tratou de ficar atento às providências das autoridades maranhenses, que eram quase nulas.

De acordo com Coutinho (1994), Barros (1996) e Franklin (2005), o governo do Maranhão desconhecia a existência da povoação do vilarejo. A distância de Tocantins à capital do estado “era tão grande e o caminho tão cheio de dificuldades, que a existência da nova povoação era algo vago, não sabiam eles em que pé estavam as coisas por aqui” (BARROS, 1996, p. 28-29).

Nesse ínterim, a povoação de Santa Teresa atraía fazendeiros de Grajaú, Riachão e Carolina. Na sua primeira década de existência, a povoação já foi cercada por fazendas de gado e milhares de bovinos. O comércio através do grande Tocantins trouxe prosperidade econômica aos fazendeiros pioneiros.

Nas palavras de Barros (1996), Frei Manoel Procópio era um frade ambicioso, mas, sobretudo, levado por um espírito de aventura e fé na sua Ordem. Atuava na eliminação de tensões e na manutenção da paz junto a uma população indígena numericamente bastante superior. A autora esclarece que não há registros de confrontos entre brancos e indígenas na localidade de Santa Teresa. Em outras

povoações, os primeiros anos eram marcados por conflitos sangrentos entre brancos e indígenas, como ocorrera na Vila da Chapada, atual Grajaú.

Esse ambiente pacífico teria estimulado a fixação de muitas famílias de colonos vindos do sertão que deram início às lavouras de subsistência e à instalação de engenhos de cana-de-açúcar, ocasionando o crescimento da povoação. O pátio da igreja já não era suficiente para acomodar os chegantes, por isso, casas iam sendo erguidas na parte norte da Matriz, ao longo da “estrada real” por onde se seguia o caminho para o sertão. A estrada tornou-se a “Rua Grande” e, atualmente, é tida como a primeira rua de Imperatriz, denominada Av. Frei Manoel Procópio.

Ao tomar ciência da exitosa povoação em seu território e buscando reforçar o intercâmbio comercial com as províncias vizinhas de Pará e Goiás, por volta de 1855, o governo do Maranhão agilizou o projeto para instalação de um presídio que servisse de ponto de escala às embarcações que navegassem de Carolina para o Araguaia, no “lugar mais próprio abaixo da cachoeira de Santo Antônio” (FRANKLIN, 2005, p. 56). Contudo, a Lei Provincial nº 398, de 27 de agosto de 1856, que criou a Vila Nova da Imperatriz, gerou controvérsias e disputas políticas na região.

Art. 1º. Fica criada a Vila Nova da Imperatriz sobre a margem direita do rio Tocantins, no sítio que o governo julgar mais apropriado para o assento da mesma, fronteiro, com pouca diferença, à Vila da Boa Vista da Província de Goiás, logo que haja nele começo de povoação, e casas para funcionarem as respectivas autoridades locais (MARANHÃO *apud* FRANKLIN, p. 57).

A localização tida como fronteira à Vila da Boa Vista era Porto Franco, que, na época, não passava de um povoado incipiente localizado em frente à próspera vila goiana, situada na outra margem do rio. De acordo com Coutinho (1994, p. 37), “pela primeira vez se viu um governo criar uma vila num lugar onde nada existia e deixar de lado um vilarejo já em franca expansão”.

Começa então a contenda política entre as povoações de Santa Teresa e Porto Franco para ser sede da Vila Nova da Imperatriz. O fundador de Santa Teresa apressou-se a apresentar ao governo do Maranhão razões que justificassem a sede da Vila recém-criada em sua povoação, tida como “bem próspera, crescida, com engenhos funcionando e não era lá muito distante de Boa Vista” (BARROS, 1996, p. 29). Em contrapartida, a notícia da nova lei atraiu sertanejos para Porto Franco, e seus

fazendeiros fundadores empenharam-se em construir benfeitorias que melhorassem o aspecto da povoação e lhe garantisse a sede da vila.

Passados dois anos, em maio de 1858, o presidente da Província, Dr. Francisco Xavier Paes Barreto, determinou à Comarca Municipal de Carolina que fosse efetivada a criação da Vila Nova da Imperatriz, devendo proceder eleição dos vereadores na Povoação de Santa Teresa. A eleição se concretizou, e cinco vereadores foram eleitos para um mandato de três anos, o que, segundo Coutinho (1994), foi motivo de grande alegria para a comunidade local.

Contudo, as lideranças políticas de Porto Franco não se deram por vencidas: os fazendeiros Leonardo Pereira de Araújo Brito e José Joaquim Severiano buscaram os jornais da Capital para enaltecer Porto Franco em detrimento de Santa Teresa. A justificativa para tamanha inconformidade era a posição geográfica das duas povoações em relação à Boa Vista, o que acabou por garantir-lhe a vitória e, conseqüentemente, a transferência da sede da Vila Nova da Imperatriz para a povoação de Porto Franco em junho de 1859, ficando Santa Teresa na condição de termo (COUTINHO, 1994).

As divergências perduraram por mais três anos, período em que os vereadores que representavam Santa Teresa buscavam evidências que justificassem as melhores condições desta povoação para exercer a condição de sede. Segundo Franklin (2005), as contestações, debates e controvérsias sobre qual povoação deveria sediar a nova vila envolveram o governo provincial, a Assembleia Legislativa, as câmaras municipais da região e o Judiciário, que se viram na condição de se manifestar acerca da demanda.

Entre as medidas tomadas pela Presidência da Província, destacaram-se a incumbência atribuída à Câmara Municipal de Carolina para que formasse uma comissão que, após visita *in loco* às povoações disputantes, apresentasse parecer acerca das condições de cada uma. Neste sentido, manifestou-se a Câmara Municipal de Carolina, que sobre Porto Franco afirmou: “mais parece fazenda de fazendeiro pobre do que uma vila e sem proporções para futuro engrandecimento, estabelecida em local pedregoso, lamacento e separado dos campos vizinhos por uma légua de mata” (FRANKLIN, 2005, p. 60).

A descrição do Legislativo carolinense é mais favorável à povoação rival:

Que Santa Teresa, situada na margem do Tocantins, sessenta léguas abaixo de Carolina, confinando por um lado com o rio e por outro com os campos vizinhos e cercada de alguns engenhos de açúcar, tem proporções de engrandecer-se, mormente sendo o primeiro povoado que os navegantes do rio Tocantins encontram quando na subida saem do Presídio São João do Araguaia, porque aí se abastecem do necessário para a sua viagem, pelo que se forma destarte um ponto comercial (BARROS, 1996, p. 32).

A Câmara Municipal de Boa Vista, cuja localização era defronte a Porto Franco, relatou que nesta povoação existia apenas “uma única casa, que é a de José Joaquim Severiano, as mais são cabanas que, ao todo, farão uma dezena pouco mais” (FRANKLIN, 2005, p. 60). Sobre a povoação de Manoel Procópio, a descrição é a seguinte:

As matas anexas são pingues, enfim Santa Teresa há de ser o lugar mais comercial da centralidade. Se o governo lançar as vistas sobre ela, rivalizará a qualquer outro povoado pelas suas proporções, e por isso engrandecerá a Província a que tem a honra de pertencer (BARROS, 1996, p. 32).

A disputa mostrava-se cada vez mais favorável a Santa Teresa, até que a Lei nº 631, de 5 de dezembro de 1862, determinou que esta povoação seria a sede da Vila Nova da Imperatriz. Os vereadores foram incumbidos de providenciar um espaço físico para a realização das sessões da Câmara Municipal, outro para as prisões e aquartelamento, além de concluírem, em quatro aos, o prédio da igreja Matriz.

As animosidades entre as lideranças das povoações vizinhas perduraram até a elevação de Porto Franco à condição de vila autônoma de Imperatriz, no início do século XX. Todas as tensões que se desenrolaram na região do Tocantins envolvendo indefinições territoriais refletiram, em certa medida, no lento crescimento econômico e no povoamento. Desse modo, superadas as divergências territoriais acerca de Carolina, dos limites entre Pará e Maranhão e, finalmente, das disputas entre Santa Teresa e Porto Franco, o avanço e a conquista dos sertões entre Grajaú e Tocantins, pelos criadores de gado, finalmente consolidou-se.

De acordo com Franklin (2005), nas três últimas décadas do século XIX, a povoação de Santa Teresa consolidou-se como sede da vila, passando a ser chamada apenas de Imperatriz ou Vila da Imperatriz. Tal denominação era uma homenagem à Imperatriz do Brasil, Teresa Cristina, que, ao saber da existência da vila, presenteou-

lhe com um conjunto de pesos e medidas em cobre artisticamente trabalhadas. Segundo Barros (1996), algumas peças dessas medidas permaneceram na cidade até 1967, quando foram levadas para São Luís e delas não se teve mais notícia. A transferência dessas relíquias, tão simbólicas para a memória da cidade, foi feita pelo prefeito da época, Eurípedes Bezerra, por ocasião da renúncia de seu mandato.

Tendo se firmado como porto fluvial estratégico para os navegantes do Tocantins, a Vila da Imperatriz possuía um batalhão da Guarda Nacional e, em 1865, foi criada uma agência dos Correios, o que viabilizou a chegada do presente enviado pela monarca do Brasil. Posteriormente, em 1912, sua comunicação com a região e o país passou a ser feita pelas linhas do telégrafo, cuja residência de guarda-fios logo deu origem a um povoado, Montes Altos. Este, por certo tempo, possuía mais habitantes que a sede do município (FRANKLIN, 2005).

A historiadora Edelvira Barros (1996) descreve a vila como detentora do porto preferido e mais movimentado da região, que recebia famílias sertanejas e migrantes de locais mais distantes. Sobre as pessoas que compunham a comunidade local, a autora assegura que:

É difícil identificar as famílias que moravam na sede e as do sertão. Elas estavam sempre se entrelaçando. Os fazendeiros mais abastados mantinham casas na vila, onde passavam algum tempo cumprindo muitas vezes mandatos políticos ou empregos públicos. (...) Dos que se estabeleceram nesta região, poucos eram considerados ricos. Mesmo estes, residiam inicialmente nas fazendas em casas simples e labutavam na lida, bem como suas famílias. Foram trabalhando, utilizando-se dos campos naturais, tendo como vaqueiros homens brancos e também mestiços e em menor escala negros. As condições propiciaram o enriquecimento, possibilitando a transformação dos ranchos primitivos em grandes casarões que às vezes até capela tinham. Mas a grande maioria era modesta, sendo os próprios e os filhos, os vaqueiros (BARROS, 1996, p. 64-65).

A atividade pecuária, carente de estradas, voltava-se para o beneficiamento do couro e, em menor proporção, para a produção de charque, vendido com maior dificuldade por causa do transporte terrestre. Para além da criação de gado, a população de Imperatriz desenvolvia algumas atividades econômicas, como cultivo de arroz, milho, mandioca, algodão, tabaco, farinha, cana-de-açúcar e seus derivados (rapadura, cachaça), além de outros produtos que assegurassem o consumo familiar.

Os escritos de Edelvira Barros (1996) revelam um tom otimista ao descrever a Imperatriz que se formava nas décadas finais do século XIX. O mesmo não se pode

atribuir aos textos de Milson Coutinho (1994), que a caracteriza como uma vila “praticamente desprovida de surto de desenvolvimento” até o final daquele século. Nas palavras deste autor, a sede da Vila compreendia

um arruado desajeitado paralelo à margem do Tocantins, resumia-se em dois renques de casas, dentre as quais apenas algumas se sobressaíam, já que construídas de pedra, cal e cobertas de telhas, pertencentes aos fazendeiros abastados e poderosos chefes políticos locais. (...) Quarenta anos decorridos e a Vila ainda guardava o aspecto sombrio dos povoados interioranos, sem o menor sinal de progresso, educação, comunicações, etc. (COUTINHO, 1994, p. 71).

Em termos de organização dos serviços públicos, em 1872 foi criada a Comarca de Imperatriz, desanexada de Carolina, com jurisdição sobre Porto Franco. Já o ensino oficial foi instituído em 1864 pela Lei Provincial nº 717, mas não foi colocado em prática por parte do governo. Coube ao Padre Domingos Elias da Costa Moraes, jovem pároco que sucedeu a Manoel Procópio, o pioneirismo no exercício do magistério local. O religioso levou a insatisfação da vila até a capital da Província ao denunciar, por meio da imprensa ludovicense, o descaso do governo com a educação local. A contundência e repercussão de suas reclamações resultaram na obtenção de recursos para instalar a escola paroquial, sob a responsabilidade do referido pároco, que só conseguiu fazê-la funcionar em 1867 (BARROS, 1996; COUTINHO, 1994; FRANKLIN, 2005).

Nas fazendas da região, os jovens eram alfabetizados pelos próprios familiares ou por um mestre contratado, no caso das famílias que dispunham de recursos para tal. Essa prática perdurou até meados do século XX (FRANKLIN, 2005). Ainda sobre o ensino privado, na primeira década novecentista, o Externato Sotero dos Reis foi pioneiro em desenvolver um “trabalho de alto nível, introduzindo novos métodos de ensino e maior envolvimento com a comunidade” (BARROS, 1996, p. 48). A autora complementa que esta instituição teria sido o embrião da primeira escola pública da cidade, atualmente denominada Governador Archer. Os registros de sua construção compõem a Figura 4, a seguir.

Figura 4 - Escola Governador Archer, durante a construção em 1950 (A) e no início da década seguinte (B) – Imperatriz/MA



Fonte: A - Imperatriz... (2021); B - Grupo... ([19--]).

Na opinião de Coutinho (1994, p. 34), a região do Tocantins tem sido historicamente colocada em uma situação de “abandono injustificável” por parte dos governos do Maranhão. Em concordância com este autor, o historiador Adalberto Franklin apresenta matéria jornalística assinada por Temístocles Maciel Aranha no jornal ludovicense *O Paiz*, de 8 de abril de 1869, que expõe o que ele chama de abandono governamental a que Imperatriz era submetida:

Lá para as margens do Tocantins existe esta Vila e o seu estado mostra bem quanto está longe das vistas do governo. Sem templo para Matriz, sem casa da Câmara, é a Vila da Imperatriz uma pobre povoação, rica de elementos para ser uma grande cidade, que vegeta abandonada, inteiramente esquecida (FRANKLIN, 2005, p. 67).

Em que pese a situação precária descrita pelos autores acerca da Vila, sua economia atingiu, ao final do século XIX, a marca de 40 mil cabeças de gado, que era vendido nas localidades vizinhas do Maranhão e em Belém do Pará. Com a riqueza econômica proveniente da criação de gado, os fazendeiros locais se apropriaram do poderio político, eram tidos como “coronéis” que comandaram os destinos da Vila da Imperatriz por várias décadas. Entre os pioneiros, destacaram-se Amaro Batista Bandeira, Francisco Félix de Cerqueira, Raimundo João Martins Jorge, Manoel Antônio da Rocha Rolim e Boaventura Gomes de Moraes (FRANKLIN, 2008).

A movimentação no porto também atribuía certa importância à vila. O historiador Coelho Netto (1979) citou reportagem publicada no jornal *O Norte*, de Barra do Corda, em 1904, que informava acerca da movimentação diária de botes, batelões, reboques e montarias no porto de Imperatriz, de onde se realizavam também de duas a três viagens mensais a São João do Araguaia. A descoberta da *Castilloa ulei*<sup>10</sup> no rio Itacaiúnas, afluente do rio Tocantins, no Pará, integrou a região ao ciclo da borracha e movimentou ainda mais o porto de Imperatriz.

É sabido que ao longo de grande parte do século XIX, a região amazônica monopolizou a produção mundial de látex, matéria-prima da borracha. Por ser uma das principais matérias-primas do mundo industrializado, a exploração do látex chegou a se tornar o segundo produto de exportação brasileira (FRANKLIN, 2008). Apesar da *Castilloa ulei* produzir um látex de menor qualidade, sua boa aceitação no mercado movimentou a região produtora no médio Tocantins. Sendo a localidade mais próxima, a Vila da Imperatriz tornou-se ponto de entrada para a leva de imigrantes que sonhavam enriquecer na extração do caucho no Eldorado do Itacaiúnas (CARVALHO, 2006; FRANKLIN, 2008).

Além disso, Imperatriz tornou-se também, nos primeiros anos, o principal abastecedor de gêneros alimentícios do emergente burgo do Itacaiúnas, que viria a se tornar a cidade de Marabá. O intendente municipal Fortunato Bandeira tratou de taxar exaustivamente todos os produtos como exportação local, embora passassem em trânsito. Desse modo, colheu-se uma renda proveniente dos impostos que Carvalho (2006, p. 221) qualificou como “espantosa”, que “ascendeu ao maravilhoso”.

---

<sup>10</sup> Nome científico do caucho, árvore produtora de um látex de menor qualidade que a seringueira (*Hevea brasiliensis*), mas de boa aceitação no mercado.

A autora também é incisiva ao afirmar que nunca foi publicado o balanço do que foi arrecadado nem o destino dado a toda receita adquirida, que poderia ter sido aplicada em benfeitorias para a vila. A crítica à figura do intendente municipal enfatiza o seguinte:

O cargo de intendente municipal é o que há de mais perfeito característico desta república surgida do levante de 15 de novembro perante um povo bestificado, no dizer de um dos seus promotores. O intendente não presta contas nem tem responsabilidade e goza a faculdade de contrair empréstimo para o povo pagar. Se outra fosse a nossa educação colonial, outra seria a orientação do governo municipal: menos impostos, maior escrúpulo, menos vexame no povo, maiores benefícios, aplicação honesta do dinheiro obtido de todos e a Câmara da Imperatriz teria calçado as ruas e calçado de pedras os 19 quilômetros de lama nesse áureo período. Na mesma vila nada ficou para atestar a passagem do período áureo. Nem suntuosidade de edifícios, nem estabelecimentos úteis. Não tem uma biblioteca, não tem um grêmio literário em que possa haver uma conversa que não seja maledicência; não tem um jornal. Do Maranhão, é o lugar em que há menos amor às letras (CARVALHO, 2006, p. 221-222).

A mesma opinião é compartilhada por Franklin (2005) ao se referir às duas primeiras décadas do século XX, quando a exploração do caucho para produção da borracha foi a principal atividade da região. Segundo o autor, a sede da Vila da Imperatriz permaneceu sem estrutura urbana e serviços públicos. “Embora tenha se tornado na última década do século XIX a segunda maior fonte de arrecadação do Estado, os governantes não a retribuía com obras” (FRANKLIN, 2005, p. 69).

A primeira década do século XX foi marcada pelo drástico declínio do preço da borracha brasileira no mercado internacional que, diante da concorrência asiática, colocou a Amazônia novamente em situação de pobreza e em uma profunda crise econômica. Consequentemente, a Vila da Imperatriz também sentiu o forte impacto, por se tratar de uma das localidades mais favorecidas pelo movimento comercial que envolvia os produtores de Marabá (FRANKLIN, 2008).

Barros (1996) descreve a Vila da Imperatriz como simples, pequena e pobre, exceto nos eventos religiosos, como o festejo de Santa Teresa D'Ávila, sua padroeira, quando as famílias enfeitavam a sede para a festa. No período das grandes chuvas, o isolamento em relação ao sertão perdurava por dias, pois as águas do Tocantins represavam também os ribeirões próximos, como o Cacaú e o Bananal.

### 3.2 A cidade com aspecto de vila: tentando romper o isolamento

A década de 1920 marca a emancipação da povoação de Santa Teresa. Foram 62 anos como sede da Vila Nova da Imperatriz, até que em 22 de abril de 1924, por meio da Lei nº 1.179, foi elevada à categoria de cidade. Neste período, a região enfrentava as dificuldades econômicas provenientes da queda de mercado do caucho e a retomada da atividade extrativista, na qual a castanha-do-pará, tão abundante nas matas do Pará, tornava-se o principal produto de exportação regional.

A Figura 5, a seguir, é um raro registro do ano de 1924, quando Imperatriz foi emancipada, da Rua 15 de Novembro, atual avenida Frei Manoel Procópio, a primeira da cidade e uma das poucas que existiam na época.

Figura 5 - Rua 15 de Novembro, Imperatriz/MA, 1924



Fonte: Acervo de frei Rogério (CUNHA, 2011a).

O movimento no porto de Imperatriz fez disseminar a notícia dos lucros advindos de extração de castanha, levando muitos habitantes a se envolver nessa “nova promessa de riqueza” (FRANKLIN, 2005, p. 71). Contudo, não era o castanheiro que lucrava com a atividade extrativa: enfrentando riscos de ataques de indígenas, de animais peçonhentos e de contrair malária, os castanheiros rendiam vultosas quantias aos proprietários dos castanhais e comerciantes da região (BARROS, 1996).

O período de colheita das castanhas coincidia com o inverno, quando caem forte chuvas. Entre outubro e março, Imperatriz ficava quase deserta: “contavam-se,

em dito tempo, apenas 18 ou 20 pessoas, homens quase todos inválidos” (FRANKLIN, 2005, p. 72).

O Livro de Tombo da Paróquia de Santa Teresa d'Ávila, em 1927, por meio do relato do frei Cherubim de Carpiano, pároco de Imperatriz, descreve o que chamou de “desgraça desta pequena cidade”, ao se referir às condições de trabalho relativas ao comércio da castanha:

O inconveniente aqui que se nota é que quase todos os comerciantes, junto com seu pessoal, passam de cinco a seis meses fora de casa. Vão comerciar castanhas no Estado do Pará, à respeitável distância de 180 quilômetros mais ou menos.

Esse ramo de indústria, em certos anos, oferece aos negociantes um lucro extraordinário. [...] mas bem pouco aproveitam aos pobres “castanheiros” que juntam as castanhas caídas e as vendem a seus patrões mediante certa remuneração. Esses coitados levam uma vida laboriosíssima e, pode-se dizer, vida de mártires. Têm que entrar em espessas matas, em terrenos úmidos, muitas vezes alagadiços, debaixo de chuvas torrenciais. É dessa forma que os castanheiros juntam as castanhas para seus patrões.

Esses pacientes trabalhadores, sobejas vezes, são vítimas de febres maláricas, de gastrites, por causa da má alimentação, de pneumonias e lá deixam a vida.

Certos negociantes, se quiserem ser sinceros, têm que afirmar que sobre 100 castanheiros uma porcentagem de 25 não volta mais! E muitos daqueles que têm a graça de rever suas famílias estão tão pálidos, doentios e inchados que causam pena.

[...] A meu parecer, se todo esse povo se dedicasse a qualquer outra indústria e não abandonasse o cultivo dos campos, e aquilo que mais importa, a sua família, a religião seria mais sentida e os coitados sofreriam menos.

A castanha é um engano para muitos pobres: o lucro é quase todo para os negociantes. Parece-me que esta é a desgraça maior que se nota nesta pequena cidade (ACADEMIA..., 2002, p. 23).

Como visto, a prosperidade originada pela extração da castanha alcançou somente os proprietários dos castanhais. A historiografia regional relata que, advindo de Imperatriz, um destes alcançou riqueza e prestígio político. Simplício Alves Moreira, o “coronel Simplício”, como era popularmente conhecido, tornou-se prefeito por duas vezes e, ao longo de três décadas, foi o líder político mais influente da localidade.

A exemplo do que aconteceu com a produção de caucho, a coleta e a comercialização da castanha também declinaram. Por volta dos anos 1930, a queda na rentabilidade desta amêndoa atingiu mais uma vez a economia de Imperatriz, que se viu, ao longo de grande parte de sua existência, dependente economicamente de produtos ou atividades específicas.

O médico sanitaria Júlio Paternostro (1945) descreveu suas impressões sobre a cidade, por ocasião de sua visita em 1935, relatando que a encontrou em completa escuridão, sendo formada por uma aglomeração de 340 habitações e 1.115 habitantes. De fato, nas décadas de 1920, 1930 e 1940, a recessão atingiu em cheio a economia imperatrizense. O declínio da produção do caucho e, posteriormente, da castanha limitou drasticamente os ganhos dos imperatrizenses. Com isso, “a cidade ia mourejando e apenas sobrevivendo” (BARROS, 1996, p. 88). De acordo com esta autora, a pequena cidade era desprovida de calçamento e iluminação. As casas eram simples e não havia ostentação que impressionasse os chegantes.

Além do enfraquecimento da atividade extrativista nas matas, as atividades agrícolas também passavam por problemas diante da falta de meios técnicos adequados para seu manejo. O cansaço dos campos naturais submetidos às queimadas anuais e a falta de assistência sanitária aos rebanhos comprometeu a rentabilidade econômica no campo (BARROS, 1996).

Esse cenário abriu espaço para a prática do garimpo entre os imperatrizenses. O extrativismo mineral praticado na região do Tocantins-Araguaia, nas décadas de 1930 e 1940, atraiu homens de vários estados, como Piauí, Maranhão, Pará, Bahia, Mato Grosso e Goiás. Tudo começou com a demanda por quartzo, material usado na fabricação de componentes eletrônicos para artefatos militares, muito úteis ao período em questão, a Segunda Guerra Mundial.

A corrida por este minério levou à descoberta de pequenas minas de diamantes ao longo dos rios da bacia Tocantins-Araguaia, originando uma “verdadeira febre por garimpos, enriquecendo uns poucos e falindo muitos outros” (FRANKLIN, 2008, p. 91). Tidos como uma “tábua de salvação” para a economia regional, que se ressentia da falência do mercado da castanha, a fama dos garimpos atraía muitas pessoas. “Foi uma arrancada maior que a da borracha e a da castanha. Dessa vez as mulheres foram também. Os homens garimpavam. Elas davam pensão, lavavam roupa etc.” (BARROS, 1972, p. 103).

Apesar da grande movimentação de sertanejos no porto de Imperatriz, era a mineração que os atraía. Segundo a avaliação de Barros (1972), a cidade vivia um período de “decadência”, em que não se praticava “nenhuma atividade rendosa” e muitas famílias foram embora. “Não se pintavam mais as casas. O mato crescia nas

ruas. Crescia tanto e tão viçosamente, que era preciso fazer caminhos a facção no alto fedegoso para facilitar o trânsito, de pedestre, é claro” (BARROS, 1972, p. 103).

Paulatinamente, os suprimentos trazidos pelas tropas de burros até o porto de Imperatriz para abastecer a área do garimpo e Marabá foi reaquecendo a economia local, o que resultou inclusive em elevação da receita municipal (FRANKLIN, 2008). Os sertanejos da região comercializavam uma grande variedade de produtos: arroz, feijão, farinha, tapioca, carne seca, linguiça, toucinho, banha de porco, rapadura, mel e tantos outros.

Todavia, a prioridade em abastecer os garimpos resultou também em desabastecimento interno. A escassez de gêneros alimentícios levou o prefeito municipal, em março de 1949, a proibir a comercialização fora do mercado público, nos termos da Lei Municipal nº 18/1949:

Art. 1º - Fica proibida a venda de gêneros alimentícios fora do mercado público, quando trazidos à sede do Município por produtor ou mercador ambulante.

Art. 2º - A venda por atacado somente poderá ser efetuada depois de três horas de venda a rateio.

Art. 3º - Ao infrator será aplicada a multa de Cr\$ 10,00 a Cr\$ 20,00 e o dobro na reincidência.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário. [...] Prefeitura Municipal de Imperatriz, 9 de março de 1949, 127º da Independência e 60º da República. Francisco Ribeiro Soares Prefeito Municipal

De acordo com Franklin (2008), a medida adotada pelo município não surtiu o efeito desejado, pois preços comercializados no mercado público eram menos atrativos que os do garimpo, levando os produtores a priorizar as vendas externas. A gestão municipal interveio novamente, determinando a equiparação dos preços, principalmente da carne, àqueles comercializados nos garimpos; era a inflação vencendo o isolamento e atingindo a economia local.

O período da extração mineral na região do Tocantins-Araguaia fez florescer, no território de Imperatriz, o garimpo do Clemente que, apesar de pouco produtivo, resultou na formação de um “próspero” povoado, dotado de casas comerciais, ruas alinhadas, mercado público, subdelegacia de polícia, agência arrecadadora de impostos do Estado e casas cobertas de telhas (FRANKLIN, 2008).

O crescimento do povoado levou o poder público municipal a desapropriar a área, em 1951, sob a justificativa de garantir serviços públicos de higiene e saúde,

construir uma escola rural e conservar as estradas que o interligassem ao porto em Tocantins. O povoado Clementino, nas proximidades da Vila de Montes Altos, passou a integrar o território deste novo município quando se desmembrou de Imperatriz, em 1955.

Quando teve início a década de 1950, que marcaria o centenário de Imperatriz, o município possuía algumas povoações, tais como Primeiro Cocal, Saranzal, Lago, Santa Rita, Clementino e a mais dinâmica delas, Montes Altos. Quanto à cidade, esta contava com cerca de 85 casas, 8 estabelecimentos comerciais, um pronto-socorro farmacêutico, uma escola pública e um campo de pouso de aviões que servia ao Correio Aéreo Nacional (CAN) (FRANKLIN, 2005, 2008).

Desta época, tem-se o registro da construção de um novo prédio para a prefeitura municipal, inaugurado em 1948, na gestão do prefeito Simplício Moreira (Figura 6). De acordo com Moreira (1997), era esse “o mais belo e suntuoso prédio da cidade”. Atualmente, apesar de algumas reformas, a construção mantém parte das características originais; passou a denominar-se Paço da Cultura Sálvio Dino e sedia, há 30 anos, a Academia Imperatrizense de Letras.

Figura 6 - Prédio da Prefeitura de Imperatriz em 1950 (A), atual Academia Imperatrizense de Letras (B)



Fonte: A - Prefeitura... ([19--]); B - Elson Araújo (2022).

Apesar da nova sede para a Prefeitura, os serviços públicos também eram escassos. Desde a instalação da Vila, havia um quadro funcional composto por juiz de Direito, juiz de paz, escrivão, almoxarifes, guardas municipais e acendedor de lampiões, além do intendente e vice-intendente, funções que correspondiam a prefeito e vice-prefeito, respectivamente. Como meio de comunicação, a Vila dispunha do serviço dos Correios, responsável pelo transporte da correspondência no lombo de burros até Grajaú (BARROS, 1996).

Mesmo diante das iniciativas descritas para facilitar a comunicação de Imperatriz com o restante do país, seu crescimento era lento, especialmente no que concerne à infraestrutura urbana e serviços públicos. Faltavam escolas, estradas, hospitais e prédios para a prestação de serviços públicos. De acordo com a historiografia, a cidade era esquecida pelo poder público estadual, comandada por forças políticas tradicionais e com uma população predominantemente rural e carente de quase tudo. “Os governantes maranhenses não enxergam Imperatriz, os do Pará nada têm a ver” (BARROS, 1996, p. 92). O isolamento geográfico em relação à capital transformou-se em isolamento político, negando-lhes as melhorias requeridas.

Desta feita, atribui-se o termo “Sibéria Maranhense” para qualificar Imperatriz, por ser a localidade para onde o governo nomeava os servidores que desejava “punir” ou “exilar”. O termo é uma alusão à Rússia que, durante a 2ª Guerra Mundial, exilava presos políticos na Sibéria, região mais inóspita de seu território. Segundo a historiografia local, era assim que se sentiam aqueles que para Imperatriz eram destinados: exilados.

Em que pese toda estagnação atribuída à Imperatriz centenária, as décadas de 1950, 1960 e 1970 marcariam grandes transformações locais, principalmente no que se refere ao seu cenário urbano e posição regional. Dentre os muitos desafios que precisavam ser enfrentados, a ausência de energia elétrica tornou-se promessa eleitoral de Urbano Rocha, eleito prefeito municipal para o período de 1952 a 1956.

No intuito de cumprir suas promessas, Urbano Rocha adquiriu recursos que propiciaram a compra do maquinário e a vinda de técnicos de Belém para implantação do serviço de iluminação pública. Firmaram-se os postes e montou-se a termoelétrica, mas, em meio aos trabalhos, o prefeito se desentendeu com membros da polícia estadual. A tarefa de acalmar os ânimos coube ao recém-chegado juiz de Direito, Emésio Dário de Araújo, porém, a forma de agir do prefeito dificultava o diálogo até

mesmo com as demais autoridades. “Urbano era muito bairrista e alardeava isso. Imperatrizense, filho de uma família ilustre, jovem líder político, prefeito eleito por voto direto, sentia-se o dono da cidade e não admitia ser admoestado por ninguém” (BARROS, 1996, p. 103).

O clima de tensão foi aumentando, na medida em que a polícia local mantinha observação sobre os movimentos do prefeito. A situação culminou em embate direto quando, numa discussão de bar, houve troca de tiros entre o chefe do destacamento policial e o mandatário municipal, resultando na morte de ambos.

[...] O choque é muito grande. A cidade inteira fica abalada. A família, muito numerosa e pacífica, foi se juntando aos prantos. Sua esposa, Augusta Marinho Rocha, e seus seis filhos então pequenos, vêm lamentando a sua perda pela vida afora (BARROS, 1996, p. 103).

A morte violenta do prefeito Urbano Rocha é apenas uma dentre várias situações semelhantes envolvendo gestores municipais de Imperatriz. Os abusos de poder, o autoritarismo, as perseguições desmedidas e arbitrariedades de toda ordem fazem parte dos registros históricos desta localidade.

Superado o período do luto oficial, coube ao vice de Urbano Rocha, Simplício Moreira, concluir o mandato de prefeito municipal, finalizando o processo de implantação da pequena rede de energia elétrica local e também a construção da sede da Prefeitura Municipal. A experiência de Simplício Moreira como prefeito municipal o tornaria a principal liderança política local. Seu primeiro mandato teve duração de três anos, com início em 5 de maio de 1948 e término em 31 de maio de 1951. No pleito seguinte, elegeu-se vice de Urbano Rocha, voltando a assumir a prefeitura de 19 de junho de 1953 a 31 de janeiro de 1956, ou seja, dois anos e sete meses.

Nesse período, deu-se a abertura da primeira estrada carroçável de Imperatriz, interligando o município à cidade de Grajaú, no sertão maranhense (BARROS, 1996; FRANKLIN, 2005). A demora na abertura de estradas que interligassem Imperatriz ao restante do Maranhão e do Nordeste é tida pela historiografia como fator determinante para o atraso, o isolamento e a estagnação econômica que o município vivenciou ao longo dos cem primeiros anos de sua história.

Desde a chegada de Frei Manoel Procópio pelo rio Tocantins para fundar a povoação de Santa Teresa, o vilarejo sempre teve neste grande curso d'água sua principal via de acesso. Sua posição geográfica limítrofe com Goiás e também com o

Pará tornava a comunicação com essas províncias mais facilitada. Sem contar que o interesse histórico de ambas as províncias na região do Tocantins fomentava o intercâmbio comercial ao longo de suas margens e, por consequência, dinamizava as trocas no porto de Imperatriz.

Quanto às relações com a Província do Maranhão, já foi demonstrado que a distância em relação à São Luís e a presença das matas gerais e de muitos grupos indígenas foram tidos, por muito tempo, como impeditivos para o estreitamento dos laços políticos e econômicos. O caminho mais fácil para a comunicação era por meio dos rios que, devido à própria morfologia regional, cortavam os sertões maranhenses em direção ao litoral, no sentido sul-norte do estado.

Apesar do povoamento do sul do Maranhão ter seguido o curso dos rios, tradicionalmente a locomoção acontecia por meio do lombo de animais e a pé, prática comum aos vaqueiros que tangiam o gado por longas distâncias. Desse modo, a abertura de estradas era uma necessidade nos sertões, que aumentava em demasia quando a paisagem dos campos naturais era superada pelas matas gerais do sudoeste maranhense, onde a locomoção do gado era dificultada pela vegetação nativa mais fechada.

Segundo Franklin (2005), os curtos períodos de crescimento econômico local provocados pela extração da borracha e da castanha tiveram impactos positivos na arrecadação municipal, mas não foram direcionados para investimentos que melhorassem a localidade ou a interligassem às povoações da região. Isso levou Imperatriz a adentrar o século XX sem sinais de “prosperidade e pujança, distante e sem ligação por estradas com a capital, esquecida pelo poder público do Estado” (FRANKLIN, 2005, p. 70).

O aviador Lysias Rodrigues, em seu relatório da expedição pelo rio Tocantins para implantar o Correio Aéreo Nacional, descreveu Imperatriz em apenas três páginas, ao passo que para Boa Vista dedicou cinco; para Carolina, 13; e para Marabá, 28 páginas. Na descrição do autor, a sede municipal é constituída da seguinte forma:

quatro ruas paralelas entre o rio e entre si, são cortadas por algumas travessas; a rua principal vai morrer, ao norte, em um pequeno largo, onde o capim viceja; neste largo abandonado, uma modesta igrejinha, já carecendo de reparos. [...] Em geral as casas são de alvenaria de tijolo, cobertas de

telhas, limpas, pintadas, dando boa impressão. As próprias ruas acentuam essa impressão de limpeza (RODRIGUES, 1943, p. 208).

Rangel (1985) descreve a dificuldade de acesso à Imperatriz, em mais um relato acerca do isolamento em que se encontrava. A experiência vivenciada se deu por ocasião da viagem feita por seu pai para assumir a função de juiz de Direito na comarca de Imperatriz.

A viagem de São Luiz a Imperatriz tomou-nos quase um mês, subindo o Rio Mearim, de gaiola, até Vitória (atual Baixo Mearim), onde, em casa de amigos, ficamos esperando o batelão, onde nos instalaríamos por 18 dias, rebocados pela lancha a vapor Anapuru, que lá se foi, largando os pedaços pelas coroas de areia, enquanto nós entregávamos nosso sangue aos carapanãs, piuns, maruins e outros bichos assim, que, como diziam os barqueiros, revezavam-se de quarto, como soldados de guarda. Depois, em Grajaú, na casa de outros amigos, chegou-nos a vez da catapora, em todas as crianças e, quando as coisas começaram a melhorar, vieram sete dias a cavalo, até Imperatriz. [...] O retorno ao litoral, dois anos depois, seria pelo rio Tocantins, num pequeno batelão movido a remo, visto como seguíamos rio-abaixo. O percurso de volta seria a reboque de uma das raras lanchas a vapor ou motores a gasolina.

Descemos até a cachoeira de Itaboca – a atual represa de Tucuruí – contornando-a a pé, para tomar outro batelão, que nos levaria a Nazaré de Patos, para esperar o gaiola Miguel Bitar, que nos levaria a Belém, para esperar o navio do Loide, Bahia, que nos levaria a São Luís, onde tomaríamos um barco a vela que, com o alíseo e a corrente do Brasil, a caminho do golfo do México, de popa, nos deixaria em Turiassu, em apenas 16 horas (RANGEL, 1985, p. 16-17).

É importante destacar que desde 1875 existiam projetos públicos que visavam a implantação de linhas férreas no Maranhão, beneficiando inclusive a região do Tocantins, por meio da ferrovia que seria denominada de Tocantina. A ideia original era de que esta ferrovia ligaria Coroatá a Carolina, com ramal que interligaria Porto Franco e Imperatriz. Entretanto, para o governo imperial, o território maranhense era bastante favorecido por rio perenes e estes tinham condições de atender às expectativas de transporte no Maranhão. E assim o estado adentrou o século XX sem estradas ou ferrovias, com exceção da linha férrea entre Caxias e Cajazeiras (atual Timon), implantada no início da República e com apenas 78 quilômetros de extensão (FRANKLIN, 2005, 2008).

No governo do presidente Afonso Pena, na primeira década novecentista, teve início a construção da ferrovia São Luís-Caxias, um dos projetos encabeçado pelo governador Benedito Leite. A ferrovia deveria ser composta de ramais que interligassem os sertões maranhenses ao litoral, e um deles deveria integrar a região do Tocantins; seria a retomada do projeto da ferrovia Tocantina. Todavia, os altos

custos da obra envolta em escândalos não a levaram adiante, tampouco os ramais previstos.

O historiador Viveiros, estudioso da história do comércio do Maranhão, destaca a importância que teria a “desejada Tocantina” para a economia estadual:

[...] é intuitiva a necessidade que temos de ligar a nossa Capital São Luís ao sertão, onde existem no Sudoeste núcleos importantes de populações como Grajaú, Carolina, Imperatriz e Porto Franco, bem assim campos infintos, que começam em Vargem Bonita, perto do primeiro desses núcleos e se estendem até ao rio Tocantins, entre os dois últimos centros citados. São campos em que se criam cerca de 135.000 cabeças de bovinos – mais de 10% da pecuária de todo o Estado, que era em 1947 calculada em 1.035.000, mas que poderia ser o décuplo, se não lhe faltasse o sal, pelas dificuldades de via de transporte. Desse lado e de outro do norte de Goiás o sertão exporta, anualmente, 2.000 bovinos para as feiras de Pombinhas (Piqui), os quais lá chegam emagrecidos e estropiados, após uma viagem de 150 léguas, oneradíssimas de impostos fronteiriços, travessias de rios, ganhos dos tangedores e prejuízos dos que morrem.

O sal, em verdade, é o elemento essencial da pecuária, o seu fator principal, o que o sertanejo exprime numa frase precisa – “ou o dá aos gados, ou perde os ferros”.

Daí procede o seu grande consumo: 20.000 sacas por ano na Barra do Corda, 15.000 em Carolina, 12.000 no Grajaú. Gênero de preço ínfimo no litoral – em 1910 custava 2\$000 a saca de 40 quilogramas em São Luís – as dificuldades de transporte oneravam de tal forma o seu preço que em Carolina era vendido a 24\$000 e em Porto Franco a 40\$000 (VIVEIROS, 1992, p. 200).

Em 1918, os herdeiros políticos de Benedito Leite trouxeram à baila quatro projetos de infraestrutura para a modernização do Maranhão, entre eles a linha férrea que penetraria a região do Tocantins. De acordo com Franklin (2008), várias manobras políticas e burocráticas envolveram a implantação da obra, que chegou a ser iniciada em 12 de outubro de 1922 e interrompida menos de um mês depois, por medida de economia.

A construção de uma estrada de ferro que interligasse a capital ao Tocantins era de grande interesse para a classe econômica, sendo mais importante, inclusive, do que a construção do Porto de São Luís. É Viveiros quem registra a defesa incisiva da estrada por José João de Sousa, presidente da Associação Comercial do Maranhão, ao jornal *O Imparcial*, de 25 de setembro de 1926:

[...] se o porto de São Luís é uma necessidade de grande monta, a sua construção, no presente, é discutível. Eu penso que, antes do porto e apesar de todas as vantagens que ele nos ofereceria, deveremos preferir a estrada de ferro do Tocantins. Se precisamos facilitar os meios de transporte para fora do Estado, não menor urgência temos de estabelecer comunicações mais imediatas com o interior do Maranhão.

Não careço, aliás, de encarecer os porquês desse modo de ver. Compreende-se facilmente. E eu penso que para o porto de São Luís faz-se mister a estrada do Tocantins. Ligar o sertão, receber os produtos valiosíssimos que ele nos manda, para então embarcá-los para outros Estados, para o estrangeiro (VIVEIROS, 1992, p. 206).

A referida ferrovia ainda iria fazer parte de muitos discursos políticos, tanto em nível estadual quanto em nível federal. Contudo, as rodovias federais acabaram se tornando prioridade para o Maranhão e para o Brasil. Coube à Companhia Vale do Rio Doce, no âmbito do Projeto Grande Carajás, efetivar a construção da Ferrovia que ligaria a região do Tocantins, Açailândia especificamente, ao porto de Itaqui, em São Luís.

Antes mesmo que a Província do Maranhão manifestasse preocupação em interligar seu território por meio de ferrovias, outras Províncias já idealizavam a integração ferroviária com a região do Tocantins. Por volta de 1869, Couto de Magalhães, ex-governador do Mato Grosso e Goiás, já delineava o projeto de construção de uma via férrea que contornasse o trecho encachoeirado do Tocantins. Um sistema misto de transporte fluvial e ferroviário permitiria a navegação do grande rio, diminuindo os riscos e encurtando as viagens. Tal feito atrairia a nascente riqueza que vinha sendo produzida no Planalto Central brasileiro até a foz do Amazonas. Seria, então, a possibilidade de concretizar seu projeto de ligar Belém à bacia do Prata, pois pouco restaria de estrada rodoviária para que se alcançasse os rios do Mato Grosso (FRANKLIN, 2008).

Com a exploração do caucho nas matas do Itacaiúnas, afluente do Tocantins, acentuaram-se os interesses econômicos na região. Ao final do século XIX, por volta de 1880, o projeto da Ferrovia Tocantins-Araguaia – também chamada de Estrada de Alcobaça – começou a se concretizar com a criação da Companhia Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaia, responsável pela execução da obra. Os trilhos veriam percorrer a distância de 391 quilômetros, interligando Alcobaça (atual Tucuruí) a Boa Vista (atual Tocantinópolis), portanto, passando pelo território de Imperatriz.

Contudo, a construção da ferrovia passou por muitos percalços ao longo de várias décadas, como verbas insuficientes para sua conclusão, encarecimento da obra, saques durante o período em que esteve paralisada, epidemias entre os trabalhadores, ataques de indígenas e de animais, mudanças nas concessões. Passados 40 anos e inúmeras tentativas de continuidade do projeto, em 1966 o

governo encerrou as obras e retirou os trilhos. Menos de um terço da ferrovia foi de fato construída, e o ideal de Couto de Magalhães de interligar a foz do Amazonas ao Planalto Central acabou acontecendo com a construção da Rodovia Belém-Brasília, em 1960, pelo presidente Juscelino Kubitschek, quase cem anos depois.

Além das tentativas provinciais de integração, o governo federal, em parceria com a iniciativa privada, também deu um passo importante para a superação do isolamento da região do Tocantins, só que por meio da aviação. Em 1929, a Panair do Brasil<sup>11</sup> buscava uma rota aérea que reduzisse o tempo de viagem entre Miami, nos Estados Unidos, e Buenos Aires, na Argentina, pois à época o percurso era feito com 10 escalas contornando o litoral do Brasil. Neste intuito, a empresa pediu autorização do governo brasileiro para realizar um estudo de navegação aérea pelo interior do Brasil, entre Rio de Janeiro e Belém. Para que o referido estudo fosse permitido, o governo exigiu que um oficial aviador brasileiro integrasse a equipe. Os Ministérios da Guerra e da Aviação indicaram então o major Lysias Augusto Rodrigues, um “engenheiro, geógrafo, poliglota, homem de larga cultura” (FRANKLIN, 2008, p. 79), que fora incumbido de estudar a ampliação das linhas do Correio Aéreo Militar para o interior do Brasil, que seria servido de voos entre Rio de Janeiro e Belém.

O trajeto de 51 dias realizado pelo oficial brasileiro e pelo diretor da companhia aérea estendeu-se por todo o Planalto Central, sobre estradas carroçáveis e sobre o rio Tocantins, nos estados de Goiás, Maranhão e Pará, até alcançar a cidade de Belém. O objetivo era definir as cidades e locais para construção dos campos de pouso, mantendo contato com os respectivos prefeitos a respeito da viabilidade de execução da obra. No Maranhão, Imperatriz e Carolina foram contempladas para integrarem a futura rota aérea.

A rápida passagem de Lysia Rodrigues por Imperatriz foi marcada pela dificuldade de reunir-se com o prefeito, que se mostrou resistente em assumir o compromisso de construir o campo de pouso na cidade. Assim registrou o major aviador:

Não tendo o prefeito ido conosco ver o campo, por um mal entendido, mandamos um portador à sua casa saber se podia nos receber para conversar sobre a missão que trazíamos. Gentilmente aceitou. Encontramo-lo com Frei Lourenço, o pároco da terra. Apresentamos desculpas. Encontrando certa resistência passiva por parte do prefeito,

---

<sup>11</sup> Empresa aérea ligada à norte-americana Nyrba.

extremamo-nos em diligências e argumentos. A luta foi dura, mas, vencemos. A lei criando o Aeroporto foi assinada; a faixa inicial a ser preparada, seria de 1.000 por 200 metros, no sentido vento dominante (RODRIGUES, 1943, p. 209).

As instabilidades políticas no cenário nacional, referentes à Revolução Constitucionalista de 1932, acabaram abortando a implantação dessa rota interiorana. O major Rodrigues era o principalmente articulador do empreendimento e sua participação no movimento revolucionário ao lado dos paulistas acabou por obrigá-lo a exilar-se na Argentina (OTO, 2005).

Com a anistia dois anos depois e o conseqüente retorno dos exilados, Lysias Rodrigues retomou o projeto de implantação da rota aérea, previsto para ter seu primeiro voo em novembro de 1935. O aviador tratou de comunicar-se com os prefeitos das cidades para se inteirar sobre a criação dos campos de pouso. Imperatriz apresentou grandes dificuldades nessa questão, que podem ser compreendidas nos telegramas trocados entre o poder público municipal, o major Rodrigues e o governo do Estado.

Cabe explicar que durante o regime ditatorial de Getúlio Vargas, governadores e prefeitos eram nomeados de forma indireta, e o jogo político maranhense era marcado por grande rotatividade nas prefeituras. No caso específico de Imperatriz, foram mais de cinco gestores no período de 1931 a 1934. O prefeito Martiniano Miranda foi quem firmou acordo com Lysias Rodrigues para a construção da pista de pouso, mas não cumpriu esta tarefa, alegando falta de recursos. Contudo, Miranda foi desposto por desfalcado os cofres públicos municipais (FRANKLIN, 2008).

Quem respondia pela Prefeitura de Imperatriz em 1935, na ocasião da cobrança de Rodrigues, era Manuel de Souza Milhomem, que exercia o cargo interinamente mediante a ausência de Fortunato Bandeira. A justificativa dada pelo prefeito em exercício corrobora a situação em comento.

Comunico município impossibilitado construir campo devido prefeito Martiniano Miranda demitido ter desfalcado rendas deixando municipalidade precárias condições.

Saudações. Manuel Souza Milhomem. Secretário. (IMPERATRIZ, 1932-1939, p. 75. Telegrama. 19 jun. 1935. Ao Coronel Lysias Rodrigues. Chefe Segunda Divisão Aérea. – Rio.) (FRANKLIN, 2008, p. 80-81).

Em tempo, Manuel Milhomem tratou de solicitar autorização e direcionamento de recursos junto ao Governo do Maranhão para a execução de tão importante obra

local, que contribuiria decisivamente para a minimizar o isolamento de Imperatriz com o restante do país.

Respondendo telegrama Ten. Cel. Lysias Rodrigues solicitava Prefeitura construção campo aviação esta cidade informei não poder realizar empreendimento devido situação precária município causados desfalque dado ex-prefeito Martiniano Miranda. Recebi ontem aquele militar seguinte telegrama:

*“83. Segunda Divisão. Solicitei Governador Estado auxílio preparo campo aviação aí. Provavelmente Diretoria Aviação contribuirá também alguma coisa. Obrigado. Tenente-coronel Lysias. Chefe Segunda Divisão.”*

Solicito Vossencia instruções urgentes informando Coletoria Estado aqui sem numerário. Serviço orçado meu antecessor R\$ 4:500\$000 conforme telegrama dirigido essa secretaria dia 17 junho próximo passado. Desejamos Estado concorrer tomo liberdade lembrar data urgência serviço determine Vossencia Coletoria mais próxima tenha saldo faça positivo remetendo numerário. Prefeitura dispõe 200\$000. Respeitosas saudações. Manuel Milhomem. Secretário respondendo expediente (IMPERATRIZ, 1932-1939, p. 75v/76. Telegrama. 24 jun. 1935. Ao Exmo. Secretário Geral do Estado. – S. Luís) (FRANKLIN, 2008, p. 80-81).

Mesmo diante dos reiterados pedidos ao longo de quase um ano, o governo do Estado não atendeu à solicitação municipal, alegando escassez de verbas para tanto. De acordo com Franklin (2008), o voo inaugural da rota do Correio Aéreo foi realizado em novembro de 1935, e Imperatriz foi a única cidade a não participar por ausência da pista de pouso. Contrariando as justificativas dadas pelos gestores, as contas públicas do período demonstram a existência de recursos suficientes para realização da obra:

Avaliando-se documentos da Prefeitura de Imperatriz referentes a esse período, constata-se que não há veracidade quanto à alegada falta de recursos. De 1930 para 1931, a receita municipal dera um salto de sete para 13 contos, com gastos aproximados a esse valor; em 1932, caiu para 11 e, em 1933 e 1934, ficou no patamar de 13 contos. Em 1935, porém, mesmo ano em que era alegada falta de recursos tanto do município quanto do Estado, o próprio prefeito Fortunato Bandeira acusava um superávit anual de 4:546\$586, mesmo valor orçado anteriormente para a construção do campo de pouso, como se verifica em correspondência enviada ao secretário-geral do Estado com data de janeiro de 1936 (FRANKLIN, 2008, p. 84).

Apesar do aparente descaso de quem deveria ter total interesse na inserção de Imperatriz na rota do CAN, Lysias Rodrigues continuou a cobrar e a insistir em seu intento para a cidade, até que, passados dois anos do voo inaugural, Imperatriz finalmente teve seu campo de pouso construído, passando a integrar as escalas da rota aérea. Conhecida como a Rota do Tocantins por sobrevoar este rio em todo seu percurso, os mais de três mil quilômetros entre Rio de Janeiro e Belém tinham como

escalas as seguintes localidades: Vianópolis, Formosa, Cavalcanti, Palma, Peixe, Porto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Carolina, Porto Franco, Imperatriz, São João do Araguaia, Marabá, Alcobaça, Baião, Cametá, Abaeté e Belém (FRANKLIN, 2008).

A Figura 7, abaixo, é uma releitura inspirada no mapa original presente no Relatório do Tocantins, escrito pelo próprio aviador Lysias Rodrigues, descreve o percurso aéreo e as localidades escolhidas por ele como campos de pouso para o Correio Aéreo Nacional. Percebe-se que a maior parte da rota se orientava pelo rio Tocantins.

Figura 7 - Rota do CAN estabelecida por Lysias Rodrigues, década de 1930



Fonte: Incaer ([20--?], p. 5).

A partir de então, o pequeno campo de pouso foi sendo ampliado e melhorado para que recebesse a linha semanal do Correio Aéreo Nacional. Desse modo, Imperatriz passou a conectar-se com a capital federal, então o Rio de Janeiro, e com a principal cidade da Amazônia, Belém, bem como com as demais cidades inseridas no percurso, mas permanecia isolada da capital do Maranhão.

De acordo com os registros de Barros (1996, p. 91):

A presença regular do CAN nesta cidade foi de serventia tão grande, que em poucas linhas não se pode descrever. Os aviadores que cobriam a rota eram tão solidários, que chegavam a transportar doentes graves em busca de recursos médicos, num pequenino avião não equipado para tal fim. Atendiam encomendas de coisas pequenas, como remédios e livros. Traziam eles jornais das capitais e o jornal A Tarde, de Carolina. Também as revistas em circulação no país vinham até aqui, como a bem imprensa e versátil Vida Doméstica. Tudo isso, além do essencial: a mala do correio e as encomendas pra cá enviadas.

Antes das estradas, ao final da década de 1930, a cidade atraiu também a aviação comercial civil, quando a companhia aérea Condor Sindicato Ltda. passou a oferecer serviços de transporte de passageiros e cargas, por meio de agência local e de seus hidroaviões que pousavam sobre o rio Tocantins, entre o atual cais e o Porto da Balsa. Essa linha, que partia do litoral piauiense, fazia diversas escalas em cidades às margens do rio Parnaíba até Uruçuí, depois rumava para Carolina, onde fazia o mesmo percurso do Correio Aéreo até Belém. Com isso, Imperatriz passava a ligar-se também ao Nordeste, através de Teresina (ALCIDES NASCIMENTO, 2002).

Na percepção de Barros (1996, p. 92), este serviço “foi mais um ponto positivo para o desenvolvimento de Imperatriz e mais uma pedra na muralha de isolamento com São Luís”, uma vez que a rota da Condor, a exemplo do CAN, interligava Imperatriz com Belém e Rio de Janeiro.

Assim, antes de possuir qualquer estrada carroçável e sem ainda conhecer automóvel, a população de Imperatriz se viu ligada por avião a Belém e a todas as cidades da rota tocantina, chegando até a Capital da República, sem, porém, conseguir interligar-se à capital do Maranhão (FRANKLIN, 2008, p. 85).

Com a Segunda Guerra Mundial, os serviços da Condor foram extintos, por se tratar de uma empresa subsidiária de um grupo alemão, oponente do Brasil. Somente em 1955 Imperatriz voltou a ser servida pelo transporte aéreo comercial, após a

construção de um novo aeroporto em 1954, conforme preceitua José Herênio de Souza:

[...] por iniciativa própria, o senhor Guilherme Cortez [que havia sido agente da Condor em Imperatriz], expôs a situação a que Imperatriz fora relegada, ao próprio presidente Getúlio Vargas, tendo obtido pronta resposta. Não obstante o trágico desaparecimento de Getúlio, a indicação positiva estava em andamento e, assim, foi construída uma pista de cascalho, resultando no retorno dos serviços da empresa aérea, em 1955. [...] através da empresa que agora denominava-se Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. (SOUZA, 2003, p. 107-108).

De acordo com a descrição de Moreira (1997), o novo aeroporto teve sua construção comandada pelo prefeito da época, Simplício Moreira, tendo sido muito útil durante a construção da rodovia Belém-Brasília. Serviu à cidade até o início da década de 1970, quando foi inaugurado o atual aeroporto.

Apesar da conexão promovida pelo Correio Aéreo Nacional, as estradas de rodagem foram os caminhos mais desejados, por serem considerados os que mais contribuiriam para o crescimento de Imperatriz. Entre as possibilidades de interligação de Imperatriz por via terrestre, a conexão com Grajaú era tida como a mais necessária, devido ao acesso que esta cidade tinha com a capital do estado e também com os demais estados nordestinos.

Considerando o território maranhense, a cidade de Grajaú era, geograficamente, mais centralizada do que Imperatriz e possuía ligação fluvial com São Luís por meio dos rios Grajaú e Mearim. Essa posição contribuiu para que aquela cidade se tornasse a mais dinâmica do sertão maranhense. Sua ligação fluvial com a capital permitia as trocas comerciais dos criadores do sul do Maranhão, norte de Goiás e oeste da Bahia (FRANKLIN, 2008). A região do sudoeste maranhense, onde se localizam Grajaú, Carolina, Porto Franco, Imperatriz, Amarante e Sítio Novo, concentrava grandes rebanhos de bovinos, disputados e distribuídos entre sólidos criadores que, juntos, abasteciam a capital do estado (GUARÁ, 1995). Contudo, as viagens à capital podiam durar até três meses.

Essa lentidão perdurou até a década de 1930 quando o transporte terrestre de mercadorias, até então feito no lombo de burros, passou a ser feito por caminhões, que circulavam pela primeira estrada de rodagem da região. De acordo com Guará (1995), essa primeira estrada, carroçável, ligava Grajaú a Porto Franco e, principalmente, com o movimentado porto de Boa Vista, na margem goiana do rio

Tocantins. Mais tarde, a construção de pontes sobre os rios Santana e Lajeado, ao longo da estrada, resultou na circulação de mais caminhões e, conseqüentemente, intensificou o comércio.

Com isso, os comerciantes grajauenses puderam expandir suas atividades comerciais até a região do rio Tocantins. Para Imperatriz, pouca coisa mudou, pois, estando distante cerca de cem quilômetros de Porto Franco e também da estrada para Grajaú, ficou praticamente excluída da nova dinâmica econômica que se delineava na região.

Diante das dificuldades de acesso, o comércio entre Imperatriz e Grajaú permaneceu bastante reduzido, ao passo que a importante cidade sertaneja mantinha forte comércio com Carolina e Boa Vista. Estas, por meio de seus portos, distribuía as mercadorias advindas do litoral para os lugares mais distantes.

Desse modo, a intensificação comercial entre aquelas cidades e o declínio comercial resultante da crise da castanha em Marabá colocaram Imperatriz em uma posição de grande isolamento econômico e espacial que não foi rompido nem mesmo com a elevação da vila à condição de município (FRANKLIN, 2005, 2008).

Nos discursos proferidos pela capital, Imperatriz costumava ser citada como cidade promissora, no entanto, contrariando as palavras, os programas de desenvolvimento não contemplavam as necessidades locais. Mais do que elogios às vastas e ricas áreas de terras devolutas, o município precisava de representatividade política que lhe garantisse os meios necessários ao desenvolvimento. Com alianças políticas importantes em São Luís, coube a Simplício Alves Moreira angariar recursos estaduais e federais para a construção das estradas que interligariam Imperatriz ao restante do Maranhão.

De acordo com Franklin e Lima (2016, p. 67), sob o comando de Simplício Moreira na Prefeitura, com o apoio do governador Sebastião Árcher e do senador Vitorino Freire, Imperatriz chegou ao seu centenário recebendo “um inédito programa de obras que mudou os rumos e alavancou o crescimento da cidade”. Contudo, à exceção da implantação do posto de saúde, que só se materializaria de fato anos depois, as demais obras pouco contribuíram para a satisfação das necessidades básicas da população local. A ampliação do aeroporto, a construção de pontes e, principalmente, a abertura de estradas colocaram Imperatriz em uma posição de

destaque regional, gerando uma forte onda migratória que perduraria por três décadas.

### **3.3 As estradas e a cidade: urbanização, imigração e fragmentação territorial**

Como já exposto, ao longo do seu primeiro centenário, Imperatriz dispunha de pouca expressividade econômica e política, além de um crescimento urbano incipiente. Até a década de 1950, seu distanciamento geográfico de mais de 600 quilômetros em relação à capital maranhense resultou em uma situação de isolamento, em virtude da ausência de estradas carroçáveis que a interligassem com os demais núcleos urbanos do interior do Maranhão. Segundo Franklin (2008, p. 101), Imperatriz “era o local para onde os funcionários públicos indesejados eram enviados, sem tempo para retorno”. Desse modo, a principal via de transporte era o rio Tocantins, que, apesar dos trechos encachoeirados, permitia o contato desta porção do território com Belém, cuja influência estendia-se por todo vale do baixo e médio Tocantins.

Não eram apenas de estradas que Imperatriz carecia, faltava-lhe escolas, hospitais, postos de saúde, saneamento básico e o desenvolvimento agrícola não era condizente com a grande quantidade de terras devolutas contidas no território municipal. Esse cenário, tornava a cidade dependente dos produtos industrializados oriundos de Belém que em contrapartida recebia em grande medida a produção regional. Toda a ribeira do Tocantins usava a longa e lenta ‘estrada líquida’ por meio de seus botes, batelões, motores e vapores que comandavam a vida desde Porto Nacional, no Goiás, até a foz do Amazonas (FRANKLIN, 2008, p. 101).

As estradas que tirariam Imperatriz do isolamento secular foram abertas a partir de 1953, primeiramente interligando-a com Grajaú e, a partir daí, com o restante do Maranhão e com o Nordeste. A abertura desta estrada ampliou as possibilidades comerciais com grandes centros urbanos nordestinos, como Recife. Paralelamente, um fluxo migratório estabeleceu-se, advindo de outros estados nordestinos e do interior do Maranhão rumo a Imperatriz. A riqueza das matas, a abundância de águas perenes e a possibilidade de acesso a terras devolutas mostraram-se um estímulo importante para esta região. Franklin (2008) também considera que imediatamente após a ligação rodoviária com Grajaú, uma nova etapa socioeconômica estabeleceu-se em Imperatriz.

De acordo com Zequinha Moreira, que escreveu a biografia de seu pai, Simplício Moreira, tão logo foi aberta a estrada para Grajaú, o prefeito Simplício adquiriu um caminhão para atender às demandas municipais. Era o primeiro caminhão a circular na cidade, que foi apelidado de “Vitorino Freire”, aliado político do prefeito.

A chegada desse caminhão causou muita alegria à população. Todos queriam vê-lo de perto; com muita razão pois era o primeiro carro que rodava em Imperatriz. Veio de São Paulo para São Luís, depois para Belém e chegou a Imperatriz de barco pelo Tocantins (MOREIRA, 1997, p. 121).

Em depoimento colhido por Sader (1987), um migrante relata a realidade vivenciada no contexto em comento:

Então nós viemo lá de péis, procurando um lugar livre aonde não tinha terra de sujeição (...). Pra viajá de carro, nós num demorava, nós vinha ligeiro, mas aí nós num procurava, num encontrava o lugar. Então nós viemo de péis, andando devagar, chegava acolá trabalhava, ganhava dinheiro, chegava mais pra diante, até que entramo aqui em Imperatriz. Num tinha gente, nós fomo os primeiro nessa época, não é? Tava com 10 anos, em 55 tava com 10 anos, que tinha saído os morador. Ficaram aqueles alicerce, e nós fomo fazê nosso serviço. (...) Passamos esse ano de 56, e quando foi pelo verão de 57 ele (o pai) foi pegá a família. Chegou lá e trouxe umas 25 pessoa, adulto, não é? Carrada de gente (...). O resto veio por informação, esses outro povo ali do Goiás atravessaram também, e aí foi formando aquele grupo de gente, trabalhando, lutando, sempre com dificuldade, não é? (SADER, 1987, p. 41).

Passados cinco anos da abertura desta estrada, em 1957, a pacata, sossegada e minúscula Imperatriz, onde todos se conheciam, dava lugar a uma cidade crescente e desordenada. Vivenciando um tempo de grandes transformações, a cidade foi inserida em uma política governamental que impulsionaria ainda mais a corrente migratória que ali se estabelecia.

O governo de Juscelino Kubitschek, embasado pelo discurso de “desbravamento da Amazônia” e de consolidação de uma identidade nacional e pelo desequilíbrio entre os “dois brasis”, utilizou-se do rodoviarismo como uma de suas estratégias para implantação do Plano de Metas (BENEVIDES, 2002; LOSADA MOREIRA, 2003). A velha questão “atraso versus modernização” era a mola propulsora da sua política governamental que, entre várias ações, foi responsável pela implantação da rodovia Belém-Brasília, escolhida como o caminho para colocar a Amazônia em um lugar de “redescoberta e integração” (PÁDUA, 2000).

As notícias sobre a construção da nova capital e da abertura de uma estrada que a interligaria com a Amazônia levaram o prefeito interino Raimundo de Moraes Barros, ao final de 1957, a participar de uma audiência com o presidente da República Juscelino Kubitschek, no Rio de Janeiro, da qual se tem a seguinte descrição:

Conduzidos pelo então senador maranhense Assis Chateaubriand, foram eles recebidos pelo presidente Juscelino Kubitschek, ainda residindo no Palácio do Catete. O assunto principal da conversa foi a construção de Brasília e num dado momento o prefeito de Imperatriz disse ao presidente:

– Construindo Brasília, Vossa Excelência terá que ligá-la ao mar. Para isso, construirá a grande estrada que ligará Brasília a Belém do Pará.

Juscelino, que o tinha ouvido com atenção, retrucou:

– Então o senhor acha que eu terei de construir essa estrada?

– Sem dúvida. E com certeza ela passará por Imperatriz, porque ela está no caminho!...

O grande presidente sorriu enigmático. Talvez tenha pensado: “Como foi que esse nordestino teve conhecimento do meu projeto?” (BARROS, 1996, p. 112).

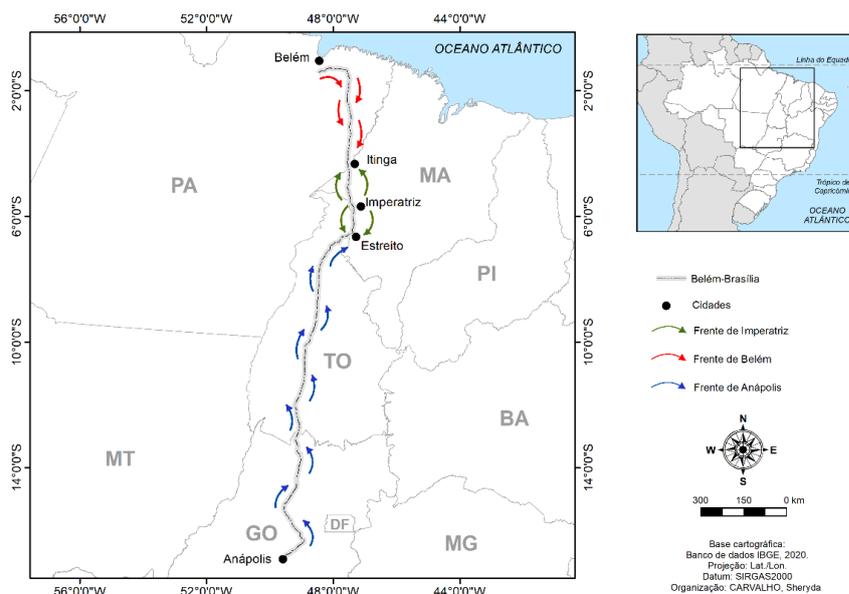
Ao término da reunião, o gestor municipal estava convicto de que a rodovia que ligaria a nova capital federal à Amazônia passaria por Imperatriz. Poucos meses depois, teve início o mapeamento aerofotogramétrico da área e a instalação do escritório da Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília, a Rodobrás, em Imperatriz (FRANKLIN; LIMA, 2016).

Nesse cenário, a integração de Imperatriz a um contexto econômico em maior escala veio acontecer a partir da abertura da rodovia Belém-Brasília<sup>12</sup>, construída entre 1958 e 1960. A estrada é considerada o maior projeto de intervenção estatal na região Amazônica entre as ditaduras do Estado Novo e a civil-militar (PAULA ANDRADE, 2019). A construção da estrada tinha três bases de onde partiam as frentes de trabalho: Anápolis, em Goiás; Belém, na outra ponta; e Imperatriz. O Mapa 7 demonstra o movimento das frentes de trabalho em cada.

---

<sup>12</sup> A nomenclatura oficial é Rodovia Bernardo Sayão, cujo trajeto interliga Belém/PA a Anápolis/GO, onde outra rodovia faz a ligação com Brasília. O termo em uso resulta da finalidade da estrada, qual seja, interligar a metrópole amazônica à capital do país. Bernardo Sayão foi o engenheiro agrônomo responsável pela obra, fatalmente acidentado durante os trabalhos de abertura da estrada. Além dessas, outras nomenclaturas lhe são atribuídas, como Transbrasiliiana, BR-010, BR-14, BR-153 e Rodovia da Unidade Nacional.

Mapa 7 - Frentes de trabalho na construção da rodovia Belém-Brasília, 1958 a 1960



Fonte: Organizado pela autora com base em Franklin (2008).

Da base de Imperatriz partiam duas frentes de trabalho, uma rumo à divisa do Maranhão com Goiás, em Estreito, onde seria construída uma ponte sobre o rio Tocantins; e a outra no sentido inverso, rumo à divisa com o Pará. A frente paraense, com base em Belém, tinha extensão de 338 quilômetros, começando na margem esquerda do rio Guamá e findando na margem esquerda do rio Itinga, afluente do Gurupi, divisa com o Maranhão, naquela época também limites do município de Imperatriz. A frente goiana, desde Anápolis a Estreito, subdividia-se em duas: uma até Gurupi e outra de Gurupi a Estreito (FRANKLIN, 2008).

Rapidamente a cidade foi tomada por uma agitação até então inédita para a região. O movimento intenso de pessoas em busca de trabalho, veículos e máquinas pesadas, aviões cargueiros, helicópteros e barcaças que aportavam no rio Tocantins transformaram a paisagem local em um canteiro de obras que atraiu empresas privadas, técnicos especializados e grande contingente de trabalhadores braçais incumbidos de derrubar a floresta e abrir a estrada.

A grande nova espalha-se: Uma estrada de rodagem vai ser construída. Caminhões, Jeeps e máquinas nunca vistas iam chegando. O povo alvoroçado procura ver tudo, saber de tudo. Há um clima geral de euforia. Os trabalhos se iniciam mostrando desde o começo as grandes dificuldades a vencer. Jovens corajosos ajudam os topógrafos na abertura dos "piques". Atrás, turmas e turmas de trabalhadores vão vencendo a mata. Os aviões da FAB, inclusive helicópteros, dão ampla e contínua cobertura aos trabalhos;

graças a eles a sobrevivência dos homens é mantida (BARROS, 1972, p. 127).

Essa dinâmica de construção transformou rapidamente o pacato cenário urbano de Imperatriz, onde trabalhadores chegavam e partiam diariamente, de diversos pontos do país. A cidade não dispunha de estrutura para alojar tantas pessoas, que geralmente chegavam com toda a família, então “alguns se acomodavam debaixo das mangueiras existentes na Rua 15 de Novembro<sup>13</sup>”, principal rua da cidade à época (FRANKLIN, 2008, p. 116).

Contudo, a carência de serviços públicos que atendessem às demandas sociais perdurava. Das poucas benfeitorias sociais registradas no período em comento, encontra-se a implantação de um posto de saúde do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), sob responsabilidade do governo federal, em 1958, por ocasião da abertura das frentes de trabalho para construção da rodovia (Figura 8). O casal de médicos pioneiros que foram contratados, Olga e José Pontes, atuavam principalmente na medicina preventiva, atendendo no posto e também visitando os doentes (FRANKLIN; LIMA, 2016).

Figura 8 - Posto de Saúde da Fundação SESP em Imperatriz/MA – década de 1960



Fonte: Imperatriz... (2013a).

<sup>13</sup> Primeira rua de Imperatriz. Atualmente, leva o nome do fundador da cidade, sendo, portanto, denominada Rua Frei Manoel Procópio.

À medida que os trabalhos para a nova estrada avançavam, migrantes nordestinos, em primeiro lugar, vieram associar-se às populações, rarefeitas e dispersas, mas existentes. Posteriormente, chegaram também produtores mineiros, baianos e capixabas, que formaram um tipo de classe média rural, uma vez que traziam um certo capital. Este grupo empregava mão de obra para efetuar a derrubada da mata e ocupava, cada um, 200, 300 e até 500 hectares. Não eram, então, os lavradores posseiros, parceiros ou arrendatários que conhecemos no Maranhão e nem os agricultores vítimas da seca nordestina. Os empreiteiros da estrada, como também diversos dos seus funcionários, não deixaram de ocupar trechos como apropriação particular ou para fins especulativos e constituíram provisoriamente uma nova classe de “proprietários” (ASSELIN, 2009).

Na reta final da abertura da rodovia Belém-Brasília, Imperatriz chegou a ser citada em discurso presidencial de Juscelino Kubitschek, que respondia aos críticos da grande obra:

[...] A estrada Belém-Brasília já foi apontada como inútil pelos que só conhecem deste país as calçadas das cidades principais. Mas quantos centros de vida estão repontando graças à Brasília-Belém! [...] Aqui está Imperatriz, uma velha cidadezinha, entrevada e triste, onde, há cinquenta anos não se construía uma casa sequer – e hoje se constroem três por dia, graças a Belém-Brasília (KUBISTCHEK *apud* FRANKLIN; LIMA, 2016, p. 81).

O ano de 1961 começou com festa em Imperatriz: no dia 25 de janeiro, a cidade recebeu a visita do presidente Juscelino Kubitschek, que inauguraria a rodovia Belém-Brasília, apenas piçarrada, seis dias antes do final do seu mandato (Figura 9). A visita, que a princípio se resumiria a um almoço com autoridades e alguns convidados no galpão do aeroporto, foi marcada pela quebra de protocolos. Para atender à grande aglomeração que se formou na cidade, o presidente circulou de jipe pelas ruas, parou na tradicional Rua 15 de Novembro e desceu do carro para falar com a multidão que o aguardava (FRANKLIN, 2008).

Figura 9 - Visita de Juscelino Kubistchek a Imperatriz em 1961 para inauguração da rodovia Belém-Brasília



Fonte: A – Imperatriz... (2014a); B – Imperatriz... (2014b).

Quatro dias depois, em 29 de janeiro de 1961, a solenidade de inauguração da Ponte do Estreito, sobre o rio Tocantins, era o último ato de inauguração da grande rodovia e do Governo JK e representava a integração definitiva entre Goiás e Maranhão, entre a Amazônia e o Planalto Central brasileiro (FRANKLIN, 2008). Apesar das festividades que marcaram a inauguração da rodovia Belém-Brasília, em seus primeiros anos o tráfego era assegurado somente durante a estação seca. Seu asfaltamento teve início em 1967 e foi concluído em 1975 (ASSELIN, 2009).

Dois dias depois da inauguração da Ponte do Estreito, em 31 de janeiro de 1961, tomava posse em Imperatriz o jovem prefeito João Menezes, imigrante do sertão maranhense, sediado na cidade há apenas três anos, atraído pela construção da rodovia Belém-Brasília. Sua eleição

quebrava uma tradição secular de hegemonia das famílias locais, de ter sua cidade dirigida por seus próprios filhos. Era a síntese do novo tempo que município experimentava, em que os imperatrizenses de origem passaram a ser minoria da população e os poderes econômicos e políticos começavam também a ser divididos com outros. a nova cidade que despontava há sete anos, com a chegada da primeira leva de migrantes, passou a ser representada por uma família tão jovem quanto sua transformação: um prefeito de 29 anos, com uma esposa de 21 e duas filhas pequenas, nenhum deles natural de Imperatriz. [...]na nova Imperatriz que estava nascendo, a economia e a política começavam, dali pra frente, a ser controlada pelos migrantes (FRANKLIN; LIMA, 2016, p. 87-88).

A arrancada política de João Menezes tinha na população imigrante sua maior base eleitoral. Fundador do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) em Imperatriz, portanto correligionário do presidente João Goulart, João Menezes alinhava-se à política agrária de Jango. Era justamente este alinhamento político que desagradava e preocupava a elite local, composta por famílias tradicionais ligadas à terra e aliadas à oligarquia estadual de Vitorino Freire.

O acesso rodoviário despertou posteriormente o interesse de criadores de gado de regiões promissoras no Centro-Sul do Brasil. Eram migrantes que buscavam adquirir terras já desbravadas, cujos custos para preparação do pasto seriam menores. Com a chegada do asfalto, o crescimento populacional, que já era acelerado em Imperatriz, intensificou-se ainda mais. Ao mesmo tempo em que as comunicações e os deslocamentos foram facilitados pela malha asfáltica, a valorização das terras na região cresceu consideravelmente, multiplicando os conflitos entre posseiros, fazendeiros e grileiros na região.

Assim, nos primeiros anos após a implantação da rodovia, a questão agrária já se tornou a principal demanda de Imperatriz junto ao governo federal. As denúncias das grilagens que ocorriam nas terras que margeavam a Belém-Brasília ganhavam repercussão por meio do deputado federal Neiva Moreira e demais políticos opositores do governador do Maranhão, o latifundiário Newton Bello (FRANKLIN; LIMA, 2016).

Nesse contexto, o jornal *Diário de Notícias*, do Rio de Janeiro, publicou em edição de 29 de fevereiro de 1964 uma matéria que discorria sobre o processo de ocupação das terras em Imperatriz:

[...] A verdade é que todas aquelas terras de Imperatriz aludidas no “esquema de invasão” são mesmo do governo (a chamada “Estrada das Onças” data de 1959, é preciso não esquecer) e nenhuma região do país melhor para o início de uma reforma agrária autêntica do que nela, antes que os aventureiros se apossassem das glebas, mercê de títulos obtidos pela politicagem ou pela fraude, se os seus primeiros colonizadores e atuais ocupantes não puderem resistir sozinhos ao assalto dos falsos proprietários e candidatos a latifundiários.

Cabe lembrar que, ao tempo da abertura da Brasília-Belém, chegou a ser constituída uma comissão do Exército para tratar da colonização desse eixo rodoviário. Essa comissão realizou estudos juntamente com a SPEVEA, os quais nunca chegaram a ser divulgados.

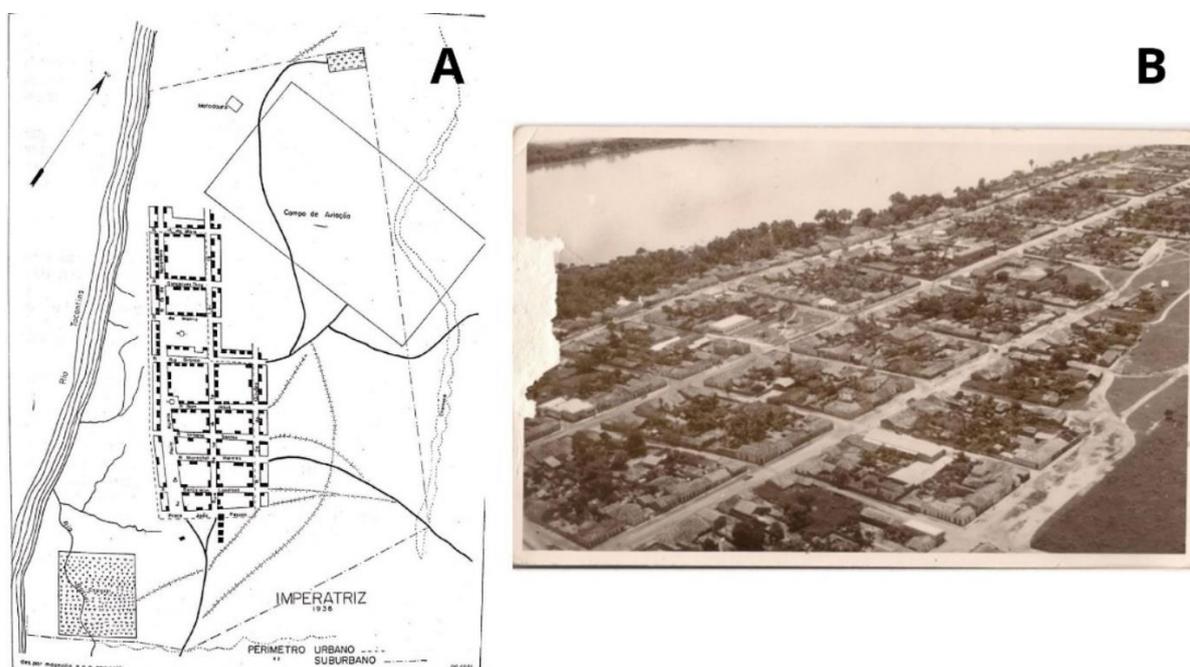
Assim, há este fato indiscutível: antes de 1950, a partir de 10 km do centro de Imperatriz, a selva era totalmente desabitada, impenetrável, e não se justifica que, agora, apareçam candidatos a latifundiários, com documentos de favor ou falsos, pretendendo aproveitar-se de tantos sacrifícios financeiros feitos pelo governo (a estrada custou bilhões de cruzeiros) e dos sofrimentos

de tantos milhares de brasileiros que se embrenharam naquelas paragens e nelas estão plantando a civilização.

Em outras palavras, o que está acontecendo ao longo da Brasília-Belém, não só naquele trecho, como também ao sul, na parte de Goiás, é uma invasão às avessas da imagem do que todo mundo no resto do Brasil tem desse fenômeno: os falsos proprietários é que tentam invadir as terras dos colonos, os legítimos desbravadores desses rincões, seus donos incontestáveis e cuja situação o governo jamais cuidou de legalizar, como seria de seu dever. Portanto, quando se fala de “invasões” naquelas regiões, é preciso compreender que em geral os “invasores” são os portadores de títulos falsos de propriedade, os espoliadores do trabalho e dos sacrifícios dos verdadeiros lavradores. Essa é a regra geral (PERISCÓPIO, 1964, p. 4).

Se as tensões no campo se multiplicavam, na cidade as dificuldades também se avolumavam. Franklin (2008) descreve que o espaço urbano demandava pela abertura de novas ruas e espaços públicos. A Figura 10, a seguir, apresenta um registro raro do crescimento urbano de Imperatriz que faz parte da obra dos geógrafos Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias. Eles realizaram, em 1965, a serviço do IBGE e da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), um levantamento econômico e social da região servida pela estrada de rodagem em comento. A Figura 10 apresenta ainda uma vista panorâmica da cidade, do início da década de 1950, que permite comparar a realidade com a projeção de Valverde e Dias representada no papel.

Figura 10 - Perímetro urbano e suburbano de Imperatriz/MA em 1938 (A) e vista panorâmica da cidade da década de 1950 (B)



Fonte: A - Valverde e Dias (1967, p. 203); B - Ambrogio (2015).

Na Figura 10, uma ilustração do ano de 1938, já elevada à condição de cidade, Imperatriz contava com apenas três ruas, algumas travessas e pouco mais de uma dezena de quarteirões. A ilustração retrata ainda o rio Tocantins, principal via de transporte que interligava Imperatriz com o comércio de Belém, e o campo de aviação construído para atender ao Correio Aéreo Militar.

Percebe-se que o perímetro urbano era bastante restrito, circundando apenas as quadras edificadas, e o perímetro suburbano, também diminuto, não abarcava a área total do campo de aviação. Como na década de 1930 o município de Imperatriz detinha quase a totalidade da porção sudoeste do Maranhão, podemos concluir que imensa parcela de suas terras estava situada fora da área urbana, ocupada por plantações, fazendas e matas.

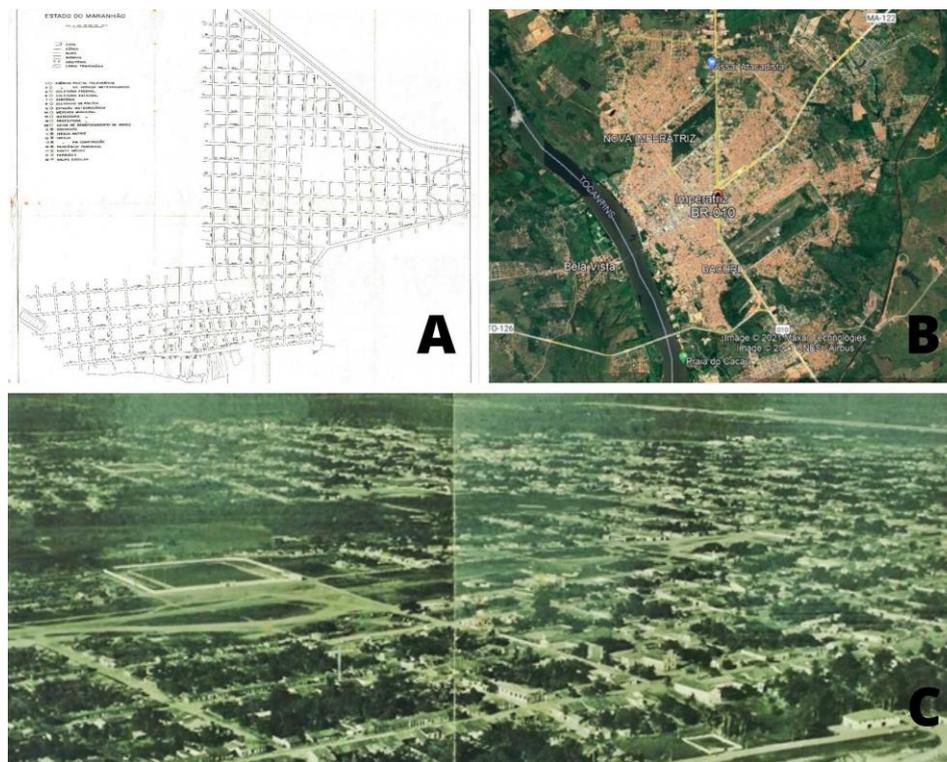
A pequena e centenária Imperatriz teria sua área urbana expandida ao final da década de 1950. A partir da abertura da rodovia Belém-Brasília, novas ruas foram surgindo e avenidas foram abertas para interligar a estrada ao sítio urbano.

A Figura 11, por sua vez, demonstra essa reorientação na expansão da área urbana de Imperatriz, aproximando-se da rodovia para, posteriormente, na década de 1970, transpô-la com a abertura de novos loteamentos e ocupações. Desse modo, a Figura 11, por meio da imagem de satélite, demonstra a expansão da cidade para além da rodovia<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Na imagem (B), a rodovia Belém-Brasília está identificada como BR-010, nomenclatura dada ao trecho que passa pela cidade de Imperatriz/MA.

Figura 11 - Perímetro urbano de Imperatriz/MA em 1965 (A), 1973 (C) e 2021 (B)



Fonte: A - Valverde e Dias (1967, p. 205); B - Google Earth; C – Imperatriz... (2015a).

Os estudiosos responsáveis pelas ilustrações da área urbana de Imperatriz assim a descreveram:

De um burgo acanhado, há duas décadas atrás, em que as casas se distribuíam em duas ou três ruas principais, paralelas à barranca do rio, Imperatriz cresceu espetacularmente, ultrapassando já o número de 2.000 prédios, expandindo-se sobretudo em direção à estrada de rodagem. (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 202).

Ao analisarem o cenário imperatrizense nove anos após a abertura da estrada para Grajaú, e depois de um ano de funcionamento da rodovia Belém-Brasília, os autores Franklin e Lima assim descrevem a Imperatriz de 1962:

Uma cidade que cresce assustadoramente há menos de uma década e que, de diminuta importância política e econômica, já era uma das mais populosas do Estado. Diariamente, várias famílias chegam em busca da prosperidade que sonham, mas não veem possibilidade de alcançá-la em seu rincão de origem, lugar onde há terra devoluta para plantar sem pagar renda a um coronel latifundiário e se estabelecer, ou um trabalho que garanta vida digna aos familiares. [...] Para alguns, em especial para os cearenses, é a terra das bandeiras verdes, paraíso de muita água e mata virgem, profetizada pelo *padim* padre Cícero Romão Batista, o santo popular do Juazeiro. [...] Um

território desconhecido, de vegetação diferente, matas fechadas e árvores enormes, bem distinta das outras regiões maranhenses e do restante do Nordeste. Ali começava a grande e pouco conhecida floresta amazônica (FRANKLIN; LIMA, 2016, p. 19-20, grifo do autor).

A célere expansão de Imperatriz foi marcada pelas dificuldades quanto ao planejamento urbano. O registro que se dispõe sobre esta ação pública diz respeito a uma iniciativa do prefeito Raimundo Barros que, ao final da década de 1950, planejou e executou um novo traçado para a expansão do espaço urbano da cidade. Segundo Franklin (2008, p. 129), tal expansão era “atormentada pelo gravíssimo problema de moradia, que aumentava dia a dia”.

A prefeitura não dispunha de estrutura técnica – engenheiros, por exemplo – para atender às necessidades. Sem contar com um departamento de obras e com apenas dois fiscais para locação de terrenos, coube ao prefeito Mundico Barros planejar e executar o novo traçado para a expansão urbana da cidade (BARROS, 1996).

Para interligar a rodovia ao centro da cidade, logo foi aberto um ramal de aproximadamente três quilômetros de extensão, denominado BR-14<sup>15</sup>, que, juntamente com a artéria que lhe era paralela, tornou-se uma das principais avenidas da cidade. Em 1972 a BR-14 se tornaria a Avenida Dorgival Pinheiro de Sousa, que, juntamente com a Avenida Getúlio Vargas, corta a porção central da cidade, interligando a rodovia com a margem do rio Tocantins. Ambas serviram de orientação para a implementação do plano de expansão urbana de Mundico Barros.

Entre as duas avenidas, uma quadra foi reservada para a construção da Praça de Fátima, onde foi erguida uma igrejinha de mesmo nome. Posteriormente, o pequeno templo religioso deu lugar à Catedral de Fátima, que se tornou a sede da Diocese de Imperatriz. Nesse entorno distribuía-se o centro comercial da cidade, que cresceu e se diversificou, dando origem ao atual centro comercial da cidade.

Na Figura 12, é possível comparar a antiga igrejinha dedicada à Nossa Senhora de Fátima com a Catedral atual. “É a segunda paróquia da cidade, iniciada em 1953 com celebrações eucarísticas em um a capelinha de palha, foi fundada pelo Frei Epifânio D’Abadia” (SANCHES, 2003, p. 345). A primeira possuía fachada de frente

---

<sup>15</sup> A denominação BR-14 foi dada à artéria por se tratar, a princípio, de um ramal da própria BR-14, nomenclatura atribuída ao trecho maranhense da Belém-Brasília, posteriormente modificada para BR-010.

para a BR-14, ramal da Belém-Brasília que posteriormente se tornou a Av. Dorgival Pinheiro de Sousa; a atual foi construída ao lado, mas de frente para a Praça de Fátima.

Figura 12 - Primeira Igreja de Fátima situada na BR-14 em Imperatriz/MA, início da década de 1960 (A e B), e Catedral Nossa Senhora de Fátima em 2020 (C)



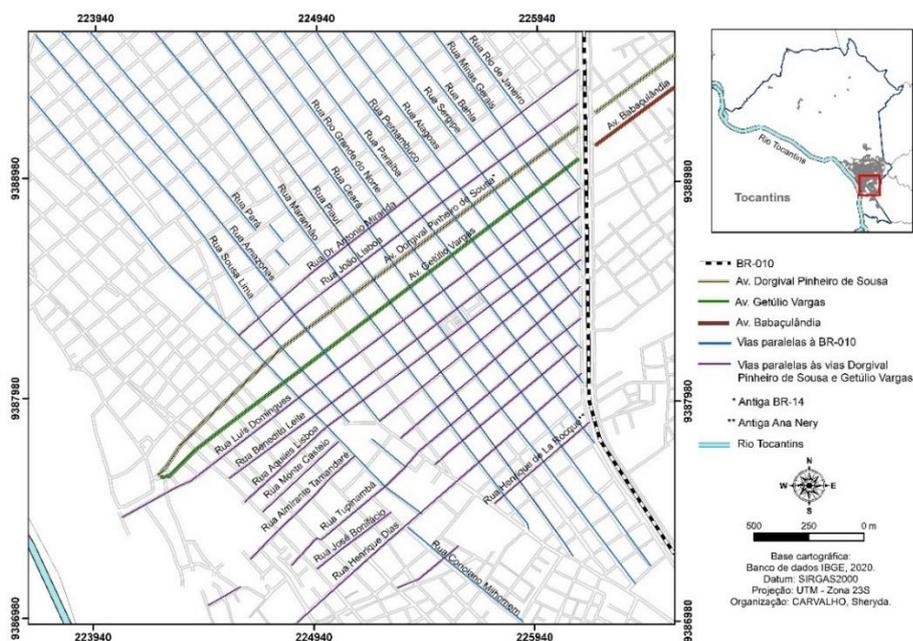
Fonte: A – Imperatriz... (2015b); B - Praça... [19--]; C - Edmara Silva (2022).

O Mapa 8, elaborado sobre a base cartográfica atual de Imperatriz, demonstra a ordenação urbana implantada por Mundico Barros em 1958, a partir da qual a cidade se expandiu após a implantação da rodovia Belém-Brasília. De acordo com a descrição de Barros (1996), a Praça de Fátima se conectaria com a estrada de rodagem por meio de duas avenidas paralelas, denominadas respectivamente de BR-14 e Getúlio Vargas. Ao transpor o leito da rodovia, a avenida Getúlio Vargas teria sua nomenclatura alterada para avenida Babaçulândia.

À esquerda da BR-14 foram traçadas as ruas João Lisboa e Antonio Miranda, que são, respectivamente, extensões das travessas São Domingos e Magalhães de Almeida. À direita da Av. Getúlio Vargas, partindo da beira-rio, foram abertas as ruas Luis Domingues, Benedito Leite, Aquiles Lisboa, Monte Castelo, Tamandaré, Tupinambá, José Bonifácio, Henrique Dias e Ana Nery (atualmente Henrique de La Roque), todas direcionadas ao leito da rodovia, interligando-a com o centro da cidade. Em sentido transversal à Getúlio Vargas, foram abertas as ruas Coriolano Milhomem,

Sousa Lima, Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Nomear as ruas com os estados brasileiros foi uma forma de homenagear os imigrantes que chegavam à cidade dos mais diversos lugares do país.

Mapa 8 - Plano de expansão urbana de Imperatriz/MA, 1958



Fonte: Elaborado pela autora com base em Barros (1995) e Franklin (2008).

No intuito de organizar melhor o espaço público, foram criadas também as praças Tiradentes, Brasil e Lino Teixeira, além da Praça 7 de Setembro, que, posteriormente, cedeu lugar ao Mercadinho, e a Praça da Esperança, que acabou sendo totalmente loteada (BARROS, 1995).

Com a imigração, as avenidas transpuseram o leito da estrada, especialmente na década de 1970, e as áreas ocupadas foram recebendo nomes de políticos, numa tentativa de chamar atenção para os problemas urbanísticos que atingiam a cidade. Surgem assim a Vila Lobão, a Vila Cafeteira, a Vila João Castelo, dentre outros bairros.

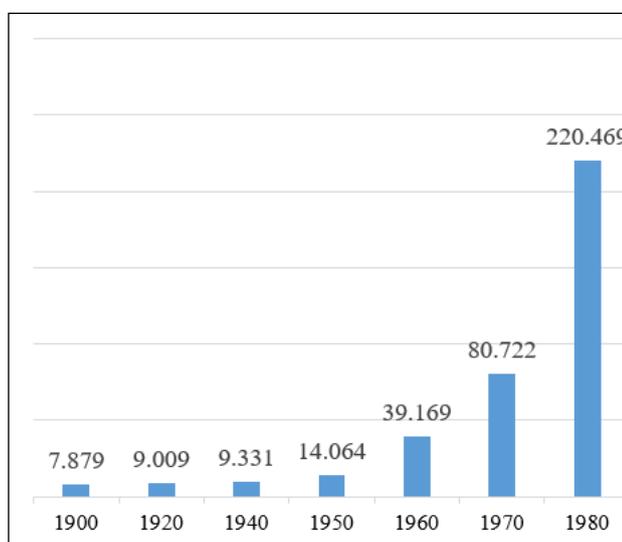
Nessa conjuntura, as décadas que sucederam à abertura das estradas em Imperatriz foram marcadas por grandes transformações de ordem econômica, urbana e política. As turbulências que levaram o país ao regime militar instaurado em 1964 tiveram seus reflexos na localidade. Foram muitas as intervenções na prefeitura, mandatos interrompidos e até atos de violência contra os gestores municipais. Esse

contexto de instabilidade comprometeu sobremaneira o atendimento às demandas da cidade que mais crescia no Maranhão.

Ao prefaciá-lo livro *Repressão e resistência em Imperatriz*<sup>16</sup>, o intelectual Sávio Dino<sup>17</sup> descreveu a Imperatriz da década de 1960 como a “explosiva, tempestuosa, progressista, hospitaleira *Terra do Frei*” (FRANKLIN; LIMA, 2016, prefácio, grifo do autor).

Segundo Franklin (2008), a corrente migratória vinda do Nordeste alcançou Imperatriz, provocando um salto populacional de 178,5% na década de 1960. Nas décadas seguintes, o ritmo de crescimento se manteve, conforme demonstrado na Figura 13.

Figura 13 - Evolução do crescimento populacional de Imperatriz/MA - 1900 a 1980



Fonte: Elaborado pela autora, com base nos Censos Demográficos do IBGE de 1900, 1920, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980.

Segundo o IBGE, o Censo de 1960 indicou que 78% da população de Imperatriz era natural de outras localidades. No Censo posterior, em 1970, o município atingiu o patamar de quarto centro urbano mais populoso do Maranhão. Ao longo dessa década, o êxodo rural se acentuou, e o Censo de 1980 revelou que a população

<sup>16</sup> Livro de autoria de Adalberto Franklin e Valdizar Lima que descreve a trajetória política de João Meneses, imigrante que se estabeleceu em Imperatriz e que, no início da década de 1960, enfrentou a oligarquia local, elegendo-se prefeito municipal. Teve seu mandato cassado em 1964 pela ditadura militar.

<sup>17</sup> Advogado, político e membro da Academia Imperatrizense de Letras e da Academia Maranhense de Letras.

urbana se tornou predominante sobre a rural, perfazendo um total de 55,7% dos habitantes.

Sobre o processo de urbanização, buscamos por meio do IBGE (1970) os números que representam a situação populacional de Imperatriz nesse período.

Tabela 1 - Crescimento populacional de Imperatriz/MA - 1960 a 1980

Ano	Total	População urbana	População rural
1960	39.169	8.987	30.182
1970	80.722	34.709	46.013
1980	220.469	111.818	108.651

Fonte: Elaborada pela autora com base nos Censos de 1960, 1970 e 1980.

O Censo de 1980 revelou o domicílio anterior das pessoas não naturais do município, que migraram há menos de 10 anos. Com base nessa informação é possível visualizar, por meio da Tabela 2, o grande número de imigrantes estabelecidos em Imperatriz.

Tabela 2 - Domicílio anterior das pessoas que migraram para Imperatriz/MA entre 1970 e 1980

(continua)

Região	Domicílio anterior	Nº de imigrantes
NORDESTE	Maranhão	60.025
	Piauí	4.460
	Ceará	3.959
	Rio Grande do Norte	330
	Paraíba	692
	Pernambuco	1.138
	Alagoas	152
	Sergipe	133
	Bahia	4.565
	<b>Total do Nordeste</b>	<b>75.454</b>
NORTE	Rondônia	66
	Acre	26
	Amazonas	15
	Roraima	27
	Pará	2.984
	Amapá	0
	<b>Total do Norte</b>	<b>3.118</b>

Região	Domicílio anterior	Nº de imigrantes
CENTRO-OESTE	Mato Grosso do Sul	37
	Mato Grosso	167
	Goiás	7.077
	Distrito Federal	404
	<b>Total do Centro-Oeste</b>	<b>7.685</b>
SUDESTE	Minas Gerais	3.843
	Espírito Santo	1.116
	Rio de Janeiro	159
	São Paulo	878
	<b>Total do Sudeste</b>	<b>5.996</b>
SUL	Paraná	369
	Santa Catarina	90
	Rio Grande do Sul	120
	<b>Total do Sul</b>	<b>579</b>
OUTROS	Brasil sem especificação	17
	Exterior	44
	sem declaração	184
	<b>Total de outros</b>	<b>245</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>93.077</b>

Fonte: Elaborado pela autora com base no Censo de 1980.

Somente a capital maranhense apresentou maior número de imigrantes que Imperatriz: 103.208 pessoas que buscaram em São Luís melhores condições de vida ao longo do anos 1970, sendo a maioria delas, 86.552, pessoas provenientes do interior do estado. De forma semelhante, Imperatriz também recebeu grande número de pessoas advindas do interior do Maranhão, assim como de outras localidades do Nordeste, em especial Piauí e Ceará. Apesar da imensa maioria de imigrantes provenientes do Nordeste, a Tabela 2 demonstra que a cidade se tornou ponto de atração populacional para pessoas de todas os estados da Federação, com destaque ainda para o número de pessoas egressas de Minas Gerais, Goiás e Pará.

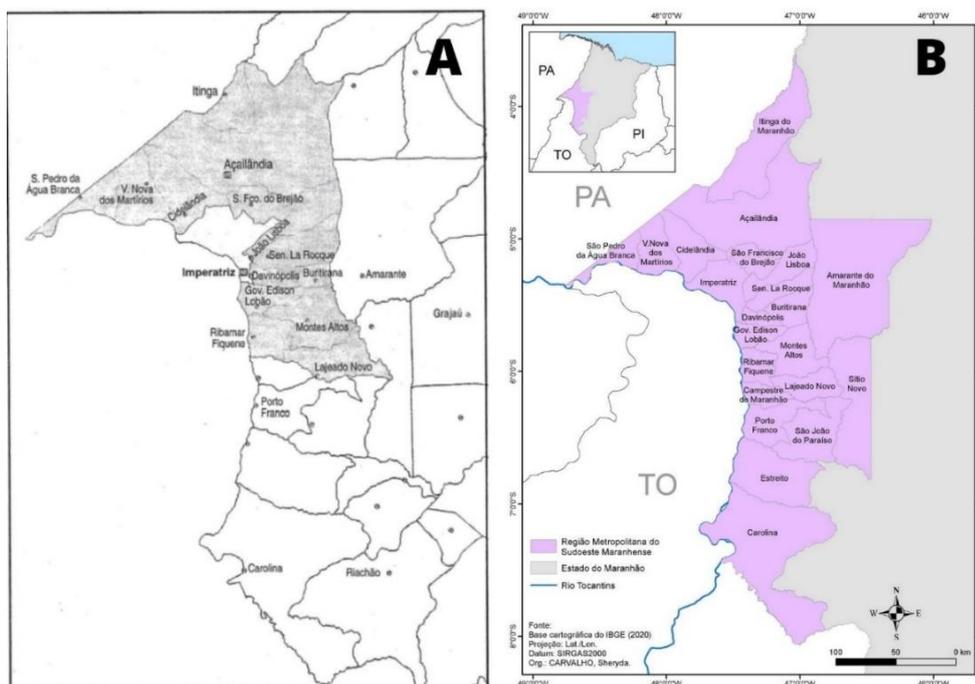
De acordo com Coutinho (1994), o ano de 1969 marcou a superação de um milhão de sacas de arroz produzidas em Imperatriz. Os reflexos dessa produção foram sentidos na cidade, que iniciou a década de 1970 com mais de 20 usinas de beneficiamento de arroz instaladas. As safras de Imperatriz, juntamente com as dos vales do rio Mearim e Pindaré, colocaram o Maranhão da posição de segundo maior produtor de arroz do país. Contudo, ao longo da década de 1970, os conflitos agrários agravaram-se, tendo o domínio das terras pelo poder econômico e a extração de

madeira comprometido a permanência dos camponeses na produção de arroz, que foi reduzindo gradativamente.

Além dessas questões, a perda de grande parte de seu território para a criação de novos municípios tornou as terras urbanas de Imperatriz cada vez mais valorizadas, o que dificultava o acesso das famílias carentes que emigravam do campo. O resultado não poderia ser outro senão o inchaço da cidade, com aumento das mazelas sociais e ampliação dos problemas de infraestrutura de toda ordem.

Até meados de 1950, a área territorial do município de Imperatriz era uma das mais extensas do estado<sup>18</sup>: abrangia grande parte do sudoeste maranhense, limitando-se ao norte com os rios Gurupi e Pindaré; a oeste com o rio Tocantins, até o ponto de confluência deste com o Araguaia; e ao sul com Porto Franco (FRANKLIN, 2008). A Figura 14 demonstra a área que, até a década de 1950, formava o território de Imperatriz, com destaque para a delimitação atual e os municípios que foram criados ao longo do tempo, a partir do território original.

Figura 14 - Território de Imperatriz em 1950, com destaque para a área atual (A) e a Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense em 2017



Fonte: A - Franklin (2005, p. 88); B - Elaborado pela autora.

<sup>18</sup> Mais de 50.000 km<sup>2</sup> que pertenceram à Vila de Santa Teresa da Imperatriz e que atualmente estão divididos em cerca de vinte municípios (FRANKLIN, 2008, p. 112).

Pela Figura 14 percebe-se que os municípios emancipados a partir do território de Imperatriz compõem atualmente grande parte da Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, que está sob a influência direta de Imperatriz, sua principal cidade. Apesar de perder parte de seu território para a emancipação de alguns municípios, como Montes Altos, João Lisboa e posteriormente Açailândia, Imperatriz atingiu, em 1980, a posição de segundo município mais populoso do Maranhão, posto liderado pela capital maranhense.

De acordo com a *Enciclopédia de Imperatriz* (SANCHES, 2003), importante fonte de pesquisa lançada em comemoração aos 150 anos da cidade, os anos que sucederam à abertura da rodovia Belém-Brasília, em especial as décadas de 1960 e 1970, foram o período em que as bases de Imperatriz foram refundadas e fortalecidas, agora como cidade progressista, polo de referência de uma vasta região. A obra em comento baseia-se no cenário econômico que se delineou em Imperatriz naquele período. Para além da implantação das usinas de beneficiamento de arroz, no segmento industrial surgem também as fábricas de produção de óleo a partir do coco babaçu, conforme afirmação de Coutinho (1994).

Entretanto, mudanças no cenário econômico e político também respondem pelo forte processo de êxodo rural que se delineou em Imperatriz, especialmente ao longo da década de 1970. Apesar da prática criminosa da grilagem de terras, a cidade ainda atraía produtores rurais que investiram seus próprios recursos ou que foram incentivados pelo crédito agrícola disponibilizado nas instituições bancárias da cidade. O Banco da Amazônia e o Banco do Brasil foram os pioneiros. Como a pecuária era uma atividade tradicional na região, desenvolvida historicamente por famílias tradicionais com forte influência política, a chegada de criadores de gado com capital para investir na região apenas fortaleceu ainda mais este grupo social.

Para além destes aspectos, na década de 1970, Imperatriz atraiu ainda mais pessoas para o espaço urbano com a prática do desmatamento e a extração de madeira. Até então, a derrubada de árvores para fins comerciais não era uma prática priorizada na região. A perspectiva de enriquecimento com essa atividade econômica foi colocada em prática por exploradores do Sul e Sudeste do Brasil, que a partir do asfaltamento da Belém-Brasília instalaram dezenas de serrarias de pequeno e médio porte. “O roncar das motosserras tornaram-se a ‘música do progresso’” (FRANKLIN, 2008, p. 141).

No bojo das carências latentes do espaço urbano, a classe empresarial, organizada por meio da Associação Comercial de Imperatriz, priorizou a cobrança por um sistema de geração e distribuição de energia elétrica. A influência política da classe empresarial junto ao poder público municipal e estadual surtiu efeito e a energia elétrica chegou. Apesar da progressiva implantação de uma estrutura para fornecimento de energia pela estatal Centrais Elétricas do Maranhão (CEMAR), a estabilidade nesse setor só aconteceu uma década depois com as linhas de distribuição advindas da Hidrelétrica de Boa Esperança, no Piauí, e, posteriormente, de Tucuruí, no Pará.

Os anos 1970 tornou-se o período de maior crescimento econômico e populacional, marcada pela consolidação da população no espaço urbano de Imperatriz. A implantação da indústria moveleira, juntamente com as usinas de beneficiamento de arroz, atraiu a população que enfrentava problemas no campo. A classe pecuarista se fortaleceu ainda mais com a organização do Sindicato Rural de Imperatriz (SINRURAL).

Os ares de modernidade, tão apregoados por ocasião da implantação da rodovia Belém-Brasília, finalmente chegavam a Imperatriz, de acordo com a descrição do advogado e literato Agostinho Noletto, estabelecido no município desde a década de 1960.

Foi então que começou a ocorrer o desenvolvimento urbano a par do crescimento acelerado da cidade. Edificações de melhor padrão arquitetônico começaram a surgir rapidamente. Outras eram reformadas para garantir aos moradores condições de conforto e segurança. A instalação de grupos geradores em 1971, trazendo energia elétrica às residências e ruas da cidade, [...] em seguida o telefone DDD e em 1975, o sinal de televisão, [...] tudo isso certamente favorecendo a vida cultural que ajudou a fixar a população e consolidar a cidade moderna que é Imperatriz hoje (NOLETO, 2002, p. 113-114).

Sobre o desenvolvimento urbano citado por Noletto, há registros das origens de duas áreas que se tornariam bastante valorizadas na cidade. Os bairros Maranhão Novo e Jardim Três Poderes resultaram da atuação do capital imobiliário que, no bojo dos rendimentos provenientes do arroz e da extração de madeira, tornou a terra urbana objeto de troca tão valiosa quanto a do campo. Desse modo, a especulação imobiliária cresceu na década de 1970 na mesma proporção das áreas periféricas.

Em contraposição ao desenvolvimento urbano proposto por Noletto, apresentam-se algumas informações colhidas a partir de um projeto que muito se destacou em Imperatriz ao longo da década em estudo: o Campus Avançado de Imperatriz. Quando implantado, em setembro de 1972, o Campus Avançado, sob responsabilidade da Universidade Federal do Paraná (UFPR), resultou de um convênio assinado com vigência de cinco anos entre a UFPR, o Projeto Rondon e a Prefeitura Municipal de Imperatriz. Apesar disso, suas ações se estenderam nesta localidade até meados da década de 1980.

O Campus Avançado era um dos programas do Projeto Rondon que tinha como proposta

[...] desenvolver atividades referentes à formação sócio-profissional dos estudantes universitários, vinculada às necessidades das comunidades interioranas e à participação mais efetiva da universidade no desenvolvimento nacional. Seus objetivos mais amplos mantêm uma identificação com os propósitos dos programas de extensão das universidades (BRASIL, 1980, p. 7).

Este projeto contava com o apoio dos ministérios militares, sob o comando do Ministério do Interior, e era operacionalizado pela UFPR. Na prática, estudantes universitários da UFPR conheciam outras realidades e comprometiam-se com o governo na solução de problemas da comunidade local, tendo como suporte o Campus Avançado instalado em Imperatriz (VIEIRA, 2014).

De acordo com o Decreto nº 67.505/70, as finalidades do Projeto Rondon contemplavam três campos de ação, quais sejam: “o Desenvolvimento e a Integração Nacional; atividades complementares de ensino, em coordenação com o Ministério da Educação e Cultura; e capacitação para o mercado de trabalho e mão de obra” (BRASIL, 1970).

A equipe pioneira do Campus Avançado chegou em Imperatriz ainda em 1972 e era composta de professores, técnicos e estudantes. No decorrer dos anos seguintes, dezenas de equipes de universitários paranaenses de diversos cursos estiveram na cidade, atuando em áreas de grande demanda, como educação, odontologia, bioquímica, medicina, entre outras, contando com o apoio do poder público local (FERREIRA, 1984).

A permanência no Campus obedecia a projetos elaborados previamente por docentes, técnicos e alunos em consonância com a UFPR. Os projetos visavam, juntamente com as forças locais, a solução dos problemas em diversas áreas: social, econômica, cultural, artística, desportiva e educacional (VIEIRA, 2014).

A reportagem (Figura 15) publicada no Jornal *Gazeta do Povo*, de Curitiba, por ocasião da posse do novo diretor do Campus Avançado de Imperatriz é uma demonstração dos desafios enfrentados no interior do Maranhão.

Figura 15 - Artigo do Jornal *Gazeta do Povo*, de 26/12/1976



Fonte: Vieira (2014, p. 212).

A reportagem expõe problemas relacionados às condições sanitárias vivenciadas pela população pobre de Imperatriz, junto a qual incidiam as ações do Campus Avançado. A presença do poço doméstico, muitas vezes situado ao lado da fossa, bem como a necessidade de se priorizar a difusão de conhecimentos básicos de higiene demonstram a precariedade nas condições de saneamento básico e de escolaridade em que vivia a população mais carente.

O artigo jornalístico relata ainda a contribuição do Campus Avançado na criação e consolidação da Faculdade de Educação de Imperatriz (FEI), que teve, em 1976, a finalização das suas primeiras turmas de licenciatura curta nas áreas de

Estudos Sociais, Letras e Ciências, totalizando 64 novos professores formados. A FEI foi a instituição embrionária da atual Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão (UEMASUL), cuja reitoria tem sede em Imperatriz.

A reportagem da *Gazeta do Povo* demonstra os contextos distintos em que o Campus Avançado atuava em Imperatriz. Por um lado, contribuiu com a implantação do ensino superior e com a formação de professores e, conseqüentemente, com a melhoria da educação formal na localidade. Por outro lado, o projeto também precisava se dedicar a ações elementares voltadas a orientações sobre higiene e salubridade, em um cenário em que imperava a ausência de saneamento básico e infraestrutura urbana. A atuação nessas duas frentes demonstra as dificuldades e os avanços no que se refere ao desenvolvimento que tanto se apregoava na crescente Imperatriz.

O estudo levantado acerca da presença do Projeto Rondon em Imperatriz por meio do Campus Avançado é uma exceção enquanto registro que revela a situação de miséria e precariedade que a cidade vivenciou no período após a implantação da Belém-Brasília. A historiografia local, como já exposto, tem se dedicado aos estudos sob uma perspectiva que privilegia a pujança econômica e as articulações políticas, bem como a posição de referência regional que Imperatriz foi conquistando ao longo das últimas décadas.

As mazelas sociais, as questões que envolvem a falta de planejamento urbano e os impactos relacionados ao forte crescimento populacional a que a cidade foi submetida foram investigados e descritos nos capítulos que seguem. Desse modo, com base no que era noticiado no jornal impresso local e nos relatos orais dos imigrantes que fixaram moradia em Imperatriz, os capítulos seguintes buscam descrever esta Imperatriz de problemas urbanos de toda ordem, cuja população migrante tem sido reduzida a dados estatísticos.

#### 4 A CIDADE QUE É NOTÍCIA: IMPERATRIZ SOB O OLHAR DA IMPRENSA

Dentre os vários codinomes atribuídos à Imperatriz, “Portal da Amazônia” talvez seja o mais significativo para o contexto no qual esta cidade foi inserida. A compreensão de sua expansão urbana perpassa pela análise das intensas transformações socioespaciais ocorridas na Amazônia Legal desde a década de 1950. As estratégias de ocupação e povoamento difundidas nesta região permitiram sua inserção no cenário produtivo nacional e internacional, sob a atuação de grande capital e iniciativas estatais.

O regime militar instaurado em 1964 impôs um projeto político vestido de patriotismo que visava incorporar a Amazônia no território capitalista ao qual o restante do país já fazia parte. Na perspectiva dos governos militares, era importante fortalecer uma imagem de unidade nacional, de domínio territorial e do Brasil como uma potência (FIALHO; TREVISAN, 2019).

Além disso, a Amazônia era tida como um local estratégico para os governos militares que, ao controlar o território através de investimentos econômicos, reprimiam manifestações culturais avessas à ideologia militar e determinavam como seria feita a circulação de bens e informações nos centros urbanos regionais (MIRANDA, 2018), como Imperatriz. Com isso, a ideia governista de desenvolvimento para a Amazônia e a integração de espaços econômicos condicionou a imprensa e, em consequência, a atividade jornalística desenvolvida pelo jornal *O Progresso*.

Para compreender o contexto em que se deu a urbanização de Imperatriz ao longo dos anos 1970, serão descritos aspectos importantes abordados pelo noticiário local. A princípio, serão apresentadas as características gerais do jornal, bem como a descrição de seus fundadores e a posição que ocupavam no cenário imperatrizense. Além disso, serão analisadas as temáticas mais recorrentes no impresso local, contextualizando-as, na medida do possível, com a bibliografia disponível sobre a cidade.

Assim, abordaremos a importância da rodovia Belém-Brasília para a expansão de Imperatriz e como, a partir da construção dessa estrada, produziu-se uma imagem de cidade “progressista” e em franco desenvolvimento. Também será caracterizado o cenário político predominante em Imperatriz e como a imprensa local noticiava a relação entre as forças políticas municipais e estaduais. No que se refere ao cenário

econômico, serão apresentadas suas principais características e potencialidades, bem como o espaço dado pelo jornal ao trabalho local. A seção que trata da infraestrutura urbana de Imperatriz resulta do grande espaço destinado pelo jornal aos problemas desta ordem, numa demonstração de que o discurso progressista atribuído a Imperatriz apresenta contradições importantes. Finalmente, serão apresentados dados sobre o crescimento populacional de Imperatriz no período em estudo.

#### **4.1 O *Progresso*, de Imperatriz: a cidade nas páginas do jornal**

De acordo com Gehlen e Guimarães (2017), o período posterior à abertura da rodovia Belém-Brasília atraiu jornalistas e radialistas para a cidade de Imperatriz, que, impelidos pelo crescimento econômico e populacional, consideravam viável a inclusão de ferramentas de comunicação em massa, apesar da vigilância e censura impostas pelo regime militar.

Desse modo, motivados pela necessidade crescente de informação para a população local, o empresário José Matos Vieira e o jornalista Jurivê de Macedo fundaram o jornal *O Progresso*, o mais antigo impresso em circulação na cidade de Imperatriz. As aspirações do impresso, cujo número inicial data de 3 de maio de 1970, já eram demonstradas em seu primeiro editorial, que trazia a seguinte afirmação:

É nossa aspiração fazer dêste noticioso um instrumento a serviço da coletividade de que somos parte. E que através de "O PROGRESSO" possa a voz de Imperatriz fazer-se sentir em outros rincões, levando até êles a demonstração da pujança desta terra querida que dia a dia desperta para novos rumos e novos empreendimentos, estuante de vida, marco de transição entre o marasmo que ficou sufocado pelas máquinas que rasgaram a Belém-Brasília e os horizontes que se descortinam ante os olhos de uma geração que surge (O PROGRESSO, 03/05/1970, n. 01, p. 1)<sup>19</sup>.

Portanto, o periódico nasceu com a pretensão de se tornar uma publicação de alcance regional destinada a atender à demanda por informação na Região Tocantina. Além de Imperatriz, atualmente, o impresso circula também pela capital São Luís; pelas cidades maranhenses de Açailândia, Carolina, Porto Franco, Estreito, Balsas,

---

<sup>19</sup> Tendo em vista que a maioria das matérias do jornal *O Progresso* não possui autoria, optou-se por mencionar, em cada citação direta, a data de publicação, seguida do número da edição do jornal e da página. Na referência, indica-se o endereço de acesso a todas as edições utilizadas.

Ribamar Fiquene, Governador Edson Lobão e Cidelândia; e por algumas cidades da porção norte do Tocantins.

José Matos Vieira, idealizador do jornal, era maranhense, natural de Caxias, morou em várias cidades e exerceu diversas profissões, tendo se estabelecido em Imperatriz na década de 1960. Sua experiência na tipografia teve início na cidade de Marabá, onde adquiriu, em 1964, o jornal *O Marabá*. Em Imperatriz, trabalhou como tipógrafo e empresário do ramo gráfico no qual foi pioneiro na cidade, e ali faleceu de causas naturais em 2013, aos 91 anos de idade. Foi membro do Rotary Clube e participou ativamente na formação do MDB local, partido oposicionista ao regime militar, o que demonstra sua atuação política.

Sobre os motivos para implantação de um jornal impresso em Imperatriz, em entrevista, o próprio José Matos Vieira afirmou:

Eu achei mais necessário na época a fundação do jornal para ajudar a civilizar a cidade, porque uma cidade como um garimpo, Imperatriz naquela época era um garimpo praticamente, gente de todo lugar, todo dia tá chegando gente de todas as classes, e cada um ia ganhar dinheiro, que corria dinheiro mesmo (BRITO; PINHEIRO, 2011, p. 10).

Homem engajado no meio empresarial e político, Vieira tinha como colega rotariano o então prefeito de Imperatriz em 1970, Renato Cortez Moreira. Foi por meio dessa aproximação com o chefe do Poder Executivo municipal que o empresário conheceu o jornalista e advogado Jurivê de Macedo, que se tornaria seu sócio e redator chefe do Jornal *O Progresso* (FREITAS; REIS, 2018).

Provisionado na advocacia e no jornalismo, Jurivê de Macedo é tido como um dos grandes nomes da imprensa imperatrizense. Natural de Porto Nacional, no atual estado do Tocantins, chegou a Imperatriz ao final da década de 1960, depois de ter sido vereador e presidente da Câmara Municipal da vizinha cidade de Porto Franco. Em Imperatriz, Jurivê foi membro da Maçonaria, do Rotary Clube e da Academia Imperatrizense de Letras, tendo falecido em 2010, aos 80 anos de idade. Sobre a fundação de *O Progresso*, afirmou: “José Matos Vieira era o pai e a mãe do Progresso, eu sou a parteira, nasceu em minhas mãos” (MACEDO *et al.*, 2009, p. 10).

Em 1970, Imperatriz já havia superado o isolamento geográfico em que se encontrava no primeiro centenário desde sua fundação. Entretanto, o isolamento político persistia, e a atividade jornalística pretendia contribuir para a alteração desse

cenário, fazendo repercutir em outros espaços o crescimento que a cidade vivenciava desde a abertura das estradas. De acordo com Freitas e Reis (2018), a cobertura política em âmbito local e estadual representava cerca de 42% das matérias veiculadas. Apesar de não aprofundar os acontecimentos, optando pela produção de textos breves, o jornal foi um importante veículo de divulgação de decretos municipais e demais ações do poder público.

Além disso, os redatores buscavam constantemente construir uma imagem da cidade como urbe destinada ao desenvolvimento. A análise das matérias revela o uso recorrente de termos que enaltecem Imperatriz, buscando formar uma imagem progressista da cidade. O próprio título do jornal, *O Progresso*, foi escolhido como ilustração do “desenvolvimento acelerado em que a cidade se encontrava” (VIEIRA, 2008, p. 122).

Ao longo de sua existência, *O Progresso* tem passado por vários proprietários, algumas administrações e diversos redatores, que, via de regra, não assinavam as matérias. Durante vários anos, este periódico foi o único material jornalístico de que dispunha a cidade: com circulação semanal aos domingos, possuía quatro páginas, era impresso no formato 32 por 43 cm e detinha o *slogan* de “semanário noticioso e independente” (SANCHES, 2002, p. 173). Nas palavras de José Matos Vieira, seu fundador, o jornal “vendia bem e o povo ficava ansioso, era muito bom” (MACEDO *et al.*, 2009, p. 10).

No ano do seu lançamento, *O Progresso* possuía tiragem de 800 exemplares, e poucos patrocinadores ocupavam os espaços destinados à publicidade. Em 1973, o impresso já possuía vários anunciantes e sua tiragem subiu para 2 mil exemplares a cada número, o que demonstra a aceitação do jornal na cidade e região, uma vez que abria espaço para notícias de outros municípios, do estado e do país.

Em 1975, quando foi adquirido por Sergio Antonio Nahuz Godinho, o jornal passou a ser administrado pelo próprio Jurivê de Macedo e pelo advogado Agostinho Noleto. A partir de então, a circulação passou a ser de terça a domingo, e o número de páginas aumentou consideravelmente, de quatro para doze. Assim, o impresso mostrou-se uma importante fonte de informações de interesse geral, em que era possível observar as práticas do cotidiano social.

O *Progresso* buscou representar, sob sua própria ótica, as vivências e as experiências que convergiam para as transformações vividas por Imperatriz. Em que pese não deixar de apontar questões políticas, comportamentais e desviantes que, inapropriadamente, impediam o crescimento da cidade, sua postura alinhava-se às discussões políticas e econômicas vividas nacionalmente, representando as vontades de uma elite local que, muitas vezes, eram transmitidas como interesse geral da cidade.

#### **4.2 A rodovia Belém-Brasília: um marco para a cidade**

No início da década de 1960, Imperatriz dispunha de ligação rodoviária com o interior do Maranhão, através de Grajaú, e também com o Norte e o Centro-Sul do país, por meio da rodovia Belém-Brasília. A historiografia sobre Imperatriz geralmente destaca a abertura desta estrada como um marco muito importante, tendo-a como fator de grande atração populacional e crescimento urbano.

Para Coelho Netto (1985), a rodovia Belém-Brasília mudou o destino de Imperatriz, tornando-a a maior cidade do interior do Maranhão e um centro de povoamento voltado para atividades econômicas, como agricultura, pecuária, indústria e comércio. A historiadora Edelvira Barros, pioneira nas publicações sobre Imperatriz, é enfática ao descrever os efeitos da construção desta rodovia federal para a cidade:

São tantos, tão vastos, tão patentes, tão presentes que descrevê-los seria cair no óbvio. Basta reafirmar que ela foi um marco, o mais indelével marco da história de Imperatriz, que era uma antes dela e outra inteiramente diferente depois de sua construção, tráfego e colonização. As transformações continuam na sua cadeia multiplicativa de causas e efeitos, numa corrente contínua. Todos que aqui vivem, fazem parte do processo, direta ou indiretamente (BARROS, 1996, p. 119).

Em 1958, ano do início da construção da Belém-Brasília, existiam pouquíssimas cidades no trajeto por onde a estrada deveria passar. À exceção das povoações antigas localizadas na porção central de Goiás, próximas à Anápolis, todo o norte goiano, o sudoeste do Maranhão, o nordeste e o norte do Pará eram compostos por pequenos núcleos urbanos orientados pela prática de atividades primárias, pelo comércio e pela navegação no rio Tocantins, principal via de circulação desta vasta região.

A Figura 16 permite estabelecer um comparativo quanto às mudanças na paisagem, devido à abertura da estrada de rodagem. Demonstra-se a estrada em construção, em 1958, cortando as matas da pré-Amazônia maranhense afastada da área urbana; o cascalho vermelho que predominava na paisagem urbana de Imperatriz antes da pavimentação asfáltica; e, nos dias atuais, o viaduto sobre a mesma rodovia, que foi referência para a reorientação da área urbana de Imperatriz

Figura 16 - Rodovia Belém em três momentos: 1958 (A), década de 1960 (B) e em 2018 (C)



Fonte: A - A construção (2016); B – Imperatriz... (2016); C - Aérea... (2018).

Diante da relevância desta rodovia para o cenário urbano em estudo, buscamos identificar, no *corpus* documental, as representações da influência da estrada sobre a cidade de Imperatriz. A ideia predominante nos textos jornalísticos perpassa pelo uso de termos como “progresso” e “desenvolvimento”, considerados em um contexto vivenciado por Imperatriz desde a abertura da grande rodovia. Ao reunir as inúmeras

citações distribuídas pelos impressos de 1970 a 1973, é possível explicitar a importância atribuída a esta obra pública na dinâmica urbana de Imperatriz.

A estrada é considerada “de grande importância para Imperatriz e seu povo” (O PROGRESSO, 10/10/1971, n. 71, p. 1), uma “obra imensa que transfigurou o território nacional, marcando o início da integração da Amazônia” (O PROGRESSO, 24/05/1970, n. 4, p. 4).

A rodovia surgiu rasgando matas, transpondo igarapés e descendo morros, chegando até nós depois de conquistar sertões, povoados e cidades numa verdadeira integração nacional, cheia de vibrações e ronco de motores que confundiam com gritos da criançada entre abraços e sorrisos de brasileiros rendidos (O PROGRESSO, 24/01/1971, n. 36, p. 2).

A edição inaugural de *O Progresso* trouxe uma coluna denominada *Imperatriz, o que foi e o que é*, na qual as comparações acerca das mudanças urbanas tinham como referência a Belém-Brasília:

[...] houve portanto, radical mudança na vida econômica, financeira e social, num índice de crescimento populacional assustador, [...] tornando sua vida até então pacata, apática e ociosa num burburinho ininterrupto de progresso em todas as dimensões. [...] A estrada Belém-Brasília aproxima os centros consumidores (O PROGRESSO, 1970, n. 1, p.3).

Neste sentido, o periódico noticiou a opinião do deputado estadual Adail Carneiro, que afirmou: “mesmo sem a devida atenção do poder público”, Imperatriz é “talvez a região que mais se desenvolve e cresce desde o advento da Belém-Brasília” (O PROGRESSO, 03/05/1970, n. 18, p. 3).

São tantas as citações nesta seara – 35 em um universo de 150 exemplares de jornal analisados – que optamos por selecioná-las coerentemente, como forma de resumir as representações acerca da rodovia Belém-Brasília e sua relação com a cidade de Imperatriz.

[...] seus habitantes guinaram o rumo das suas atividades, se implantando no bojo do progresso trazido na esteira da Rodovia (O PROGRESSO, 10/05/1970, n. 2, p. 3).

Mesmo um leigo em assuntos da região, vê Imperatriz como o fruto da estrada Belém-Brasília. A cidade se desenvolveu para o comércio e tem aí a base do seu progresso. Localizando-se praticamente a 24 horas de Brasília, e a 12 horas de Belém, a cidade se transformou em parada obrigatória para os viajantes, que com eles trazem gostos e mercadorias diferentes. Aos poucos Imperatriz foi se formando o centro econômico da região. Produtores, e consumidores da área voltaram suas vistas para cá, e daqui passam a resolver os seus negócios (O PROGRESSO, 21/02/1971, n. 40, p. 3).

Antes e depois de Juscelino Kubitschek nenhum outro governo trouxe tantos benefícios a este pedaço de Brasil (O PROGRESSO, 28/03/1971, n. 45, p. 1).

Em reportagem denominada *O poder da rodovia* (O PROGRESSO, 18/07/1971, n. 60, p. 3), o então Ministro dos Transportes do governo Médici, Mário Andreazza, informou que entre as obras relacionadas à rodovia Transamazônica seria construído um porto fluvial em Imperatriz, como forma de integrar a futura estrada com os rios da região amazônica. O ministro considerava que a Transamazônica surtiria na região os mesmos efeitos da sua antecessora, a Belém-Brasília, e afirmou que “Imperatriz, que era uma vila de 700 habitantes quando foi aberta a Belém-Brasília, hoje é a maior cidade do interior do Estado, com mais de 50.000 habitantes. É a região que mais se desenvolve e cresce desde o advento da Belém-Brasília”.

JK acordou do Planalto Central ao Amazonas com o roncar dos tratores. A selva ingrata exigiu sacrifícios e roubou vidas preciosas até que, para o desencanto dos que só viam o Brasil no asfalto do sul, surgiu em toda sua grandeza a rodovia Belém-Brasília, ‘muito comprida e mal acabada’ mas o verdadeiro canal por onde o Brasil penetrou e chegou até Belém. E com a estrada vieram os homens, a conquista da mata, o trabalho, a grandeza, a vida enfim de uma região até então adormecida (O PROGRESSO, 28/03/1971, n. 45, p. 1).

Apesar das inúmeras referências à rodovia Belém-Brasília como impulsionadora do crescimento de Imperatriz, essa condição também trouxe problemas ao espaço urbano que ora se expandia. Por se tornar a principal via de penetração na região amazônica, a estrada foi ampliando o tráfego de caminhões e mercadorias, continuamente. O jornal apresenta relatos de apreensão de mercadorias ilegais e entorpecentes, encontrados em cargas transportadas pela rodovia, bem como transporte irregular de passageiros em caminhões, que frequentemente resultavam em acidentes fatais.

Outro fator de preocupação sobre a rodovia diz respeito às suas condições de trafegabilidade. Apesar de ter sido inaugurada em 1960, a pavimentação asfáltica da estrada só se concretizou em 1975. No período chuvoso, vários trechos tornavam-se intrafegáveis; quando as chuvas cessavam, era a buraqueira que se tornava motivo de preocupação para os motoristas e de destaque no noticiário. Na citação a seguir, as condições da Belém-Brasília tornam-se matéria de capa:

Diante das reclamações pelo mal estado em trechos da Rodovia Bernardo Sayão, contactamos com o Dr. Edmilson Moreira Veras, chefe do 2º Distrito da Rodobrás. Esclareceu-nos que as torrenciais chuvas que, notadamente, caem sobre a região, castigando o leito e transbordando as plataformas em vários pontos de sua extensão, têm sido o principal fator das atuais condições da rodovia. Por outro lado, o constante tráfego de veículos pesados, até com carretas além das 60 toneladas, prejudica a estrutura do solo e danifica o arcabouço das pontes, algumas delas com limite máximo para 20.000 quilos. [...] Quando nos prestava as informações acima, o Dr. Moreira estava de viagem para o ribeirão Arraias, onde o tráfego interrompera em consequência do volume d'água criado por copiosas chuvas no local (O PROGRESSO, 18/04/1971, n. 48, p. 1).

Quando da abertura da rodovia, o trecho da estrada que cortava a cidade ficava fora do perímetro urbano do município, cerca de três quilômetros de distância do centro. Contudo, a grande movimentação às margens da rodovia, ainda na primeira década da estrada, reorientou o crescimento da cidade.

No decorrer deste capítulo, principalmente na sessão destinada à infraestrutura urbana, serão destacados os principais problemas relacionados a esse crescimento desordenado que predominou em Imperatriz. É importante informar que, apesar do acompanhamento jornalístico sobre as ações do poder público local, não foram encontrados registros, no *corpus* documental, de notícias ou sequer menções relacionadas a um planejamento urbano para Imperatriz.

A cidade se expandia em direção à estrada de rodagem levando consigo os problemas urbanísticos. Apesar de toda a atenção dada pela historiografia local à rodovia Belém-Brasília como impulsionadora do crescimento da cidade, na opinião dos motoristas de caminhão, “Imperatriz continuava sendo o pior trecho da Belém-Brasília (O PROGRESSO, 01/04/1973, n. 141, p. 5).

As disputas políticas e a difícil relação com a capital do Maranhão eram notícia constante nas páginas de *O Progresso* e serão explicitadas na seção a seguir. As notícias jornalísticas demonstram o cenário vivenciado nos anos que se seguiram à abertura da grande estrada de rodagem.

### **4.3 O contexto político local: os embates entre ARENA e MDB**

A instauração do regime militar no Brasil, em 1964, envolveu tensões políticas que se fizeram sentir também em Imperatriz. O prefeito municipal, João Meneses, foi

deposto e preso, acusado de subversão. O mesmo aconteceu com outras lideranças políticas locais: vereadores perderam o mandato, líderes classistas foram perseguidos e até torturados (FRANKLIN, 2008).

Em meio às questões sociais e políticas, o crescimento econômico de Imperatriz fez emergir lideranças que se organizaram em torno da Associação Comercial, fundada em 1960, e de instituições como a Maçonaria e o Rotary Club. Entretanto, as tensões políticas também geravam instabilidade na governança local, com mandatos interrompidos, intervenções estatais e até assassinatos de políticos, comprometendo a gestão municipal da cidade que, em meio ao acelerado crescimento urbano, carecia de planejamento a curto, médio e longo prazo.

No Quadro 1, a seguir, percebe-se a rotatividade de gestores que passaram pela prefeitura de Imperatriz. Por motivos diversos, ao longo de 20 anos, Imperatriz foi administrada por 13 prefeitos, a maioria por curtos períodos de tempo. Se os mandatos fossem cumpridos na íntegra, teria havido, em média, 4 ou 5 prefeitos entre as décadas de 1960 e 1980. Desse modo, com administrações mais duradouras, aumentaria a possibilidade de ações voltadas ao planejamento urbano.

Quadro 1 - Lista de prefeitos entre as décadas de 1960 e 1980, em Imperatriz/MA

Prefeito	Período da Gestão	Tempo de mandato	Situação
Raimundo de Moraes Barros	14/08/1959 a 31/01/1961	17 meses	Renúncia do antecessor
João Meneses de Santana	31/01/1961 a 23/05/1964	40 meses	Cassado
Pedro Ribeiro Gonçalves	23/05/1964 a 31/01/1966	20 meses	Eleito como vice
Álvaro Álvares Pereira	31/01/1966 a 18/04/1966	3 meses	Presidente da Câmara
Raimundo Bandeira Barros	18/04/1966 a 04/02/1967	9 meses	Interventor federal
Eurípedes Bernardino Bezerra	04/02/1967 a 09/05/1967	3 meses	Renunciou
Raimundo Souza e Silva	09/05/1967 a 31/01/1970	45 meses	Eleito como vice
Renato Cortez Moreira	31/01/1970 a 31/01/1973	36 meses	Eleito
José do Espírito Santo Xavier	31/01/1973 a 22/12/1973	11 meses	Sofreu intervenção
Antônio Rodrigues Bayma Jr.	22/12/1973 a 05/04/1975	15 meses	Interventor estadual
Carlos Alberto Barateiro da Costa	05/04/1975 a ?/11/1976	19 meses	Interventor estadual
Elberth Leitão Santos	?/11/1976 a 31/01/1977	3 meses	Interventor estadual
Carlos Gomes de Amorim	31/01/1977 a 01/02/1983	72 meses	Eleito

Fonte: Elaborado pela autora com base em Câmara Municipal de Imperatriz.

Em busca de se reorganizar, diante do cenário imposto pelo regime militar, os grupos políticos locais, tradicionalmente constituídos por fazendeiros, foram reforçados pela atuação de comerciantes, médicos e industriais que, por conta de sua força econômica, constituíam-se enquanto segmento cuja influência se sobressaía nas questões municipais e até regionais.

A exemplo do que estava disposto no cenário político nacional, em Imperatriz os diretórios municipais da Aliança Renovadora Nacional (ARENA) e do Movimento Democrático Brasileiro (MDB) disputavam espaço e buscavam alinhamento com lideranças estaduais e nacionais. É sabido que a ARENA, enquanto partido que apoiava e dava sustentação ao regime militar, detinha com enorme vantagem os cargos majoritários e aqueles dispostos ao Poder Legislativo, no Congresso Nacional, na Assembleia Legislativa do Maranhão e também na Câmara Municipal de Imperatriz.

Assim, entre 1966 e 1970, durante os governos dos generais Costa e Silva e Emílio Garrastazu Médici, o Maranhão tinha como governador o jovem político José Sarney, que, com o apoio da ARENA, desincompatibilizou-se do cargo em 1970 para concorrer – e vencer – a eleição que o conduziu ao seu primeiro mandato como Senador da República. Coube ao vice de Sarney, o médico Antonio Dino, concluir o mandato que se encerrou naquele mesmo ano.

A Figura 17 é um registro da visita de José Sarney, durante a campanha eleitoral para o Governo do Maranhão em 1965. Sobre um jipe, o político acena à população local, ao lado de sua esposa, Marly Sarney, do prefeito municipal Raimundo Silva e de alguns assessores. À frente do veículo, o cartaz eleitoral com o slogan da campanha: Maranhão Novo.

Figura 17 - Visita de José Sarney a Imperatriz/MA, em 1965



Fonte: Cunha (2013).

Inúmeras reportagens veiculadas no impresso imperatrizense em 1970 afirmaram que o próximo governador do Maranhão sairia do grupo de José Sarney, numa demonstração de que sua força política já fazia frente à da oligarquia de Vitorino Freire, que o antecedeu. E assim aconteceu: Pedro Neiva de Santana, que fora Secretário de Finanças do governo Sarney, foi indicado pelo presidente Médici e referendado pela Assembleia Legislativa do Maranhão como governador do estado no período entre 1971 e 1975.

Em que pese o predomínio da ARENA na política nacional e estadual, as eleições municipais de 1969 conduziram à prefeitura de Imperatriz um político filiado ao MDB, o imperatrizense Renato Cortez Moreira, filho do ex-prefeito Simplício Moreira. Apesar de ser oriundo de família tradicional da localidade, tido como um político jovem e dinâmico, Renato Moreira teve que lidar com os adversários que comandavam o cenário político em todos os níveis. Sendo companheiro no Rotary Club e no partido político do redator-chefe do Jornal *O Progresso*, que também exercia a função de assessor do chefe do poder executivo, sua gestão era constantemente objeto de reportagens nas páginas do noticioso.

Na Figura 18 estão registrados alguns momentos da movimentação popular em torno da posse do prefeito em comento. No plano A, o prefeito e seu vice são acompanhados por populares pelas ruas da cidade no percurso entre a Catedral de Fátima, onde foi celebrada uma missa, e a Prefeitura Municipal, local destinado à transferência do cargo. No plano B, observa-se a aglomeração das pessoas na prefeitura, que manteve as janelas abertas para que todos pudessem observar a solenidade. O plano C demonstra o prefeito discursando, na companhia dos vereadores e sob o olhar curioso dos populares pela janela. O plano D demonstra o abraço de Renato Moreira (de óculos) e do vice-prefeito Dorgival Pinheiro de Sousa, que também fora empossado na mesma ocasião.

Figura 18 - Festividade da posse do prefeito Renato Cortez Moreira em Imperatriz/MA em 31/01/1970



Fonte: A – Imperatriz... (2022a); B – Imperatriz... (2022b); C – Imperatriz... (2015c); D - Cunha (2011b).

De acordo com o jornal, o prefeito Moreira mostrou-se bastante atuante na busca de recursos que dotassem Imperatriz das melhorias de que necessitava, apesar do isolamento político que enfrentava. Seu vice era um típico representante da classe empresarial que ganhava força na cidade, o industrial Dorgival Pinheiro de Sousa, que tinha forte atividade classista e circulava com facilidade pelo meio político e econômico, pois ocupava a posição de presidente da Associação Comercial de Imperatriz.

Tido como uma liderança que transitava habilmente o meio político, o vice-prefeito era constantemente citado pelo noticiário local por suas várias atividades à frente de seus empreendimentos ou por sua atuação política como representante dos interesses do grupo econômico local. O assassinato de Dorgival, em 12 de novembro de 1971, fragilizou o grupo emedebista, que vislumbrava para o empresário um futuro promissor na política. A notícia de seu falecimento buscou enfatizar seu êxito como empresário.

[...] Dorgival Pinheiro de Sousa nasceu em Canto do Buriti, Estado do Piauí, em 9 de novembro de 1939, filho de Joaquim Pinheiro e D. Rosalinda Rodrigues Brito. Aqui chegado quando do início da evolução que transformou esta cidade numa das primeiras do Estado. Dorgival, pelo esforço próprio conjugado com a principal característica dos fortes que é a coragem, coroou de êxito as iniciativas privadas, galgando posição de destaque e de prestígio nesta Imperatriz por quem tanto deu em vida. Era vice-prefeito do município, presidente da Associação Comercial, diretor-tesoureiro da TELIMSA, diretor do Rotary Clube, membro ativo e efetivo da Loja Maçônica "Firmeza e Humanidade Imperatrizense" e titular da firma industrial que leva seu nome (O PROGRESSO, 14/11/1971, n. 76, p. 1).

Por ocasião no sepultamento do vice-prefeito, ficou registrada a comoção popular do líder político que tem seu nome registrado em uma das principais avenidas de Imperatriz e na maior escola da rede municipal.

CIDADE CHORA DORGIVAL. Multidão incalculável acompanhou ao cemitério o cortejo do vice-prefeito Dorgival Pinheiro de Sousa. Apesar de adiado o sepultamento por duas vezes, ainda assim grande massa popular lotou completamente as dependências do campo santo, impedidos muitos do que foram ali de chegaram ao menos ao portão de entrada. À beira da sepultura, oradores fizeram-se ouvir em despedida ao jovem líder barbaramente assassinado. No dia da visita, igualmente, o cemitério foi procurado por grande número de pessoas de tôdas as camadas sociais que reverenciaram a memória do morto (O PROGRESSO, 21/11/1971, n. 77, p. 1).

A Figura 19 é um registro da chegada do cortejo fúnebre do vice-prefeito à Igreja de Santa Teresa D'Ávila e demonstra a numerosa participação popular no evento.

Figura 19 - Cortejo fúnebre de Dorgival Pinheiro de Sousa, vice-prefeito de Imperatriz, assassinado em novembro de 1971



Fonte: Imperatriz... (2014c).

As ações do prefeito Cortez Moreira tiveram ampla divulgação no impresso local, que buscava demonstrar que o município de Imperatriz possuía uma gestão empenhada em sanar os problemas que herdara das administrações anteriores. A citação de 31 de outubro de 1971 d' *O Progresso* descreve a atuação municipal da seguinte forma:

APLAUSOS. Renato Moreira arregaçou as mangas e botou todo mundo pra trabalhar, dando outra dimensão panorâmica a nossa e sua cidade, Imperatriz está uma coisa, com frente de trabalho por todos os lados, provando que é cidade líder da região. Homens, maquinárias e dinamismo por todos os lados, Parabéns, prefeito... (O PROGRESSO, 31/10/1971, n. 74, p. 4).

Enquanto governo de oposição, Moreira enfrentou muitas dificuldades em alocar recursos para as ações necessárias. Uma das situações recorrentes no noticiário local diz respeito ao bloqueio, pelo Tribunal de Contas, do Fundo de

Participação do Município (FPM) ao qual Imperatriz tinha direito. O bloqueio era justificado pelas irregularidades cometidas pela gestão anterior nos anos de 1967 a 1969. Coube a Renato Moreira atender às exigências do Tribunal e levantar toda a documentação exigida para que, após 18 meses de iniciada sua gestão, conseguisse obter o recurso do FPM.

Dentre as ações realizadas pela gestão de Renato Moreira, destacou-se, segundo *O Progresso*, a reforma administrativa que profissionalizou a gestão pública municipal. Foi realizada através de convênio com o Ministério do Interior, por meio do Serviço Nacional de Assistência aos Municípios (SENAM), utilizando-se do Programa Município-Escola para capacitar os servidores públicos municipais. Além disso, houve a ampliação no número de escolas municipais e de professores, resultando em aumento do número de matrículas na rede pública; distribuição de 237 fossas sanitárias e 117 reservatórios de água à população local; ampliação da cadeia pública e do cemitério local; construção do matadouro municipal e dos mercados públicos.

Acrescente-se, ainda, a realização de obras urbanísticas, como bueiros e galerias, para escoamento das águas pluviais, recuperação asfáltica das ruas centrais e abertura de ruas na periferia. Sua gestão também propôs vários projetos à Câmara Municipal, como o do Código Tributário e o do Código de Obras do Município, bem como a doação de terreno para a construção do novo aeroporto, da rodoviária e do Tiro de Guerra que, posteriormente, resultaria na implantação do 50º Batalhão de Infantaria e Selva do Exército Brasileiro, o 50º BIS.

Em termos de estrutura administrativa, o Poder Executivo Municipal de Imperatriz era composto apenas por três secretarias: Secretaria de Administração, Secretaria de Educação e Secretaria de Obras. Estes três setores, juntamente com a Prefeitura, acumulavam toda a demanda gerada pelo crescimento de Imperatriz.

Apesar da constante divulgação das ações realizadas pelo poder público municipal, Renato Moreira não conseguiu eleger seu sucessor. A legislação eleitoral permitia que os partidos tivessem mais de um candidato para os cargos majoritários. Assim, a convenção do MDB aprovou os nomes de Ubirajara Parreira e de José Gomes de Arruda, ambos candidatos a prefeito, para disputarem as eleições municipais de 1972. Mesmo tendo exercido a função de Secretário de Administração da gestão de Moreira, José Gomes Arruda não obteve sucesso diante da ampla frente de apoio comandada pelo governo do Estado à candidatura de José do Espírito Santo

Xavier, da ARENA, que recebeu 8.023 votos contra 5.267 obtidos pelos candidatos do MDB. A Figura 20 é um panfleto da campanha eleitoral realizada pelo candidato governista, em uma demonstração do uso deste apoio para convencer os eleitores.

Figura 20 - Panfleto da campanha eleitoral de José do Espírito Santo Xavier à prefeitura de Imperatriz em 1972



Fonte: Imperatriz... (2013b).

Na Câmara de Vereadores, os arenistas permaneceram como maioria, ocupando 5 das 9 cadeiras para a legislatura que se iniciaria em 1973. A mudança se deu pela situação em relação ao Poder Executivo, que contaria com uma casa legislativa pronta para apoiar a nova gestão municipal. Além do apoio do governo do Estado e das bancadas maranhenses na Assembleia Legislativa e no Congresso Nacional, a gestão de José do Espírito Santo Xavier possuía, do ponto de vista político, grandes chances de ser promissora.

Coube ao então deputado federal Henrique La Roque o pronunciamento enquanto liderança arenista, acerca da vitória do seu partido nas eleições municipais em Imperatriz:

Falando à imprensa o Dep. Federal Henrique La Roque manifestou o interesse e o contentamento da direção nacional da ARENA ante o resultado das eleições em Imperatriz, salientando que a vitória de seus candidatos é devida ao binômio formado pela presença na cidade do Governador Pedro Neiva e pelo alto grau de conscientização política do eleitorado imperatrizense. Ressaltou os planos do governo do Estado em relação à nova administração municipal (O PROGRESSO, 26/11/1972, n. 124, p. 1).

Diante de expectativas tão positivas, o novo prefeito tomou posse em 1 de fevereiro de 1973 e, no mesmo dia, anunciou seu secretariado, composto por pessoas de São Luís e de outras localidades do Norte e Nordeste. A formação do secretariado contrariou as lideranças locais que apoiaram Xavier e esperavam ser contempladas pela gestão que se iniciava. Além disso, foi lançada a “Operação Impacto”, anunciada pelo novo gestor como “uma verdadeira blitz nas artérias da cidade, com remoção de lixo, lama, ‘tapa-buraco’, replantação da iluminação pública etc.” (O PROGRESSO, 28/01/1973, n. 131, p. 1).

A redação do impresso local, tão afeita aos elogios à gestão anterior, logo explicitou suas expectativas a respeito da administração municipal que se iniciava. Usando termos como “diante de consagrada votação”, o jornal expressava que novos horizontes eram desejados para a cidade que almejava por ordem, paz e trabalho. Acrescentava ainda que, apesar de assumir uma missão difícil, o novo administrador teria ao seu favor “o largo crédito de confiança e o respaldo da cobertura do Maranhão e do próprio país que se volta para a Amazônia em cujo cenário Imperatriz tem lugar destacado”. De forma explícita, o impresso advertia a nova gestão para que não se limitasse à “burocracia de gabinete”, mas que dotasse Imperatriz de condições para receber empresários, indústrias, escolas e que “saiba aproveitar o que ficou de bom” da gestão anterior (O PROGRESSO, 17/02/1973, n. 134, p. 1).

Contudo, as boas expectativas logo deram lugar às desavenças políticas, e insatisfações surgiram nos primeiros meses da nova gestão. O primeiro embate aconteceu no início dos trabalhos do novo prefeito que, por se recusar a exonerar o vereador emedebista Francisco Freitas Filhos da função de assessor municipal, acabou incomodando demasiadamente o vereador arenista Justino José de Oliveira.

Posteriormente, a ausência do prefeito e de seu secretariado nas “comemorações do 31 de março”<sup>20</sup> ampliou as reclamações e as tensões entre os dois poderes. Por conseguinte, a alteração do secretariado ainda nos primeiros meses de governo levou a imprensa local a cobrar providências do governo do estado, trazendo à baila o discurso que predominara na eleição de Xavier de que “agora sim, o Governo vai ajudar Imperatriz porque o prefeito agora é governista”, e “o município não fora

---

<sup>20</sup> O termo é uma referência ao dia 31 de março de 1964, data que marcou a deposição do presidente João Goulart e a instauração do regime militar no Brasil. Em Imperatriz, a data era comemorada anualmente, inclusive com decretação de feriado municipal.

antes melhor olhado por estar em mãos oposicionistas”. O diário local afirmava que “a desilusão pouco a pouco ia substituindo a euforia” (O PROGRESSO, 30/06/1973, n. 154, p. 1), ou seja, a expectativa de que a gestão do novo prefeito seria promissora e patrocinada pelo governo do estado foi cedendo lugar à insatisfação.

As reclamações baseavam-se na crescente arrecadação aos cofres municipais que não se faziam perceber em ações para a cidade, e levaram o noticiário local a assumir o papel de propagador das insatisfações locais. Isso pode ser observado em um trecho da carta aberta ao governador do Maranhão:

[...] Não se pode negar que o pouco tempo da administração municipal e até o interminável período de chuvas sobre a região podem ser invocados em favor do que não se fez neste município. Ainda assim, porém, o que deixou de ser feito é muito em relação ao que se colheu no erário municipal, considerados mesmo todos os fatores adversos. Seria querer ensinar o Pai Nosso ao vigário apontar a Va. Exa. os desacertos que de certo são vistos por técnicos e leigos em administração pública. Mas forçoso é dizer que o aval do Governo não está esquecido desse exigente cobrador que é a opinião pública. É a participação do Governo na administração de Imperatriz que agora o povo está cobrando em forma de melhoramento urbanísticos, de higienização, de assistência social na cidade e no campo, de estradas vicinais, do emprego palpável da contribuição dada pelo povo em forma de impostos e do que vem de quotas federais. É isso que se quer e se cobra ao avalista. Estamos, é verdade, na era do planejamento. Mas o planejamento não transformado em obra torna-se enfadonho, cansa, exaspera, desilude. Já se planejou e já se fizeram muitos estudos e cálculos em e sobre Imperatriz. Chegou a hora da transformação dos cálculos e projetos em realidade. E essa transformação, Excelência, depende fundamentalmente do apoio, da orientação, da ação mesmo do Governo Estadual que pode e precisa impor-se em Imperatriz como governante e como avalista de um governante. Dos políticos, Excelência, a gente já se desiludiu. Mas em governantes de sua estirpe a gente ainda acredita. E por acreditar e confiar é que nós aguardamos a ação Va. Exa. em favor desta terra (O PROGRESSO, 30/06/1973, p. 154, p. 1).

A referida carta expõe insatisfações que já eram perceptíveis no meio político local, com isso, a possibilidade por uma intervenção estadual tornou-se assunto nos bastidores da política. A ausência do chefe do executivo municipal e a atuação da bancada arenista na Câmara, que devolvia projetos de lei e expunha o prefeito, alimentavam as tensões em torno da governança municipal.

Em novembro de 1973, o impresso local noticiou que o governador Pedro Neiva de Santana veio vistoriar obras públicas em Imperatriz e inaugurar uma estação de geração de energia elétrica da Companhia Energética do Maranhão. Seria esperado que o prefeito, e até mesmo uma comitiva, recepcionasse a autoridade estadual, já

que era seu aliado político. Entretanto, ao longo de todo o cerimonial da visita do governador, a ausência do prefeito Xavier foi ignorada pela comitiva estadual.

Uma matéria jornalística, cujo título é “Estado e Município estão divorciados” (O PROGRESSO, 18/11/1973, n. 162, p. 1), assim descreve a divergência política:

[...] o divórcio completo entre as esferas estadual e municipal só foi realmente percebido quando o presidente da CEMAR — Cel. Liége Braga — em sua fala de entrega das novas unidades geradoras de energia elétrica, em discurso escrito dirigiu-se ao Governador para dizer que apesar de decorrido cerca de um ano de posse do seu indicado (o prefeito Xavier) na chefia da Comuna, ele nada fez de positivo, de concreto para o progresso de Imperatriz arregaçar as mangas e se dispor a trabalhar arduamente para que se desfaça a imagem negativa em que projetou a administração municipal, pois só assim poderá cumprir com dignidade e proficiência o “múnus” público que lhe foi cometido.

Na ocasião, o governador corroborou o discurso em tela e fez questão de acrescentar que a candidatura de Xavier não fora indicação sua, apesar de tê-lo apoiado. Ou seja, diante da crescente insatisfação local com a gestão do prefeito Xavier, seus apoiadores trataram de se afastar, tanto na Câmara Municipal quanto no governo do Estado e Assembleia Legislativa. A cada semana o noticiário renovava as especulações em torno de uma intervenção estadual e dos possíveis nomes que poderiam ser indicados para ocupar a chefia do executivo municipal.

Passados apenas 12 dias desse episódio, a Assembleia Legislativa do Maranhão aprovou tanto o pedido de intervenção estadual na prefeitura de Imperatriz quanto a indicação do engenheiro Antonio Rodrigues Bayma Júnior para o cargo de interventor. Segundo a matéria publicada no Jornal *O Progresso* (02/12/1973, n. 165, p. 1), houve “graves irregularidades ocorridas no âmbito da administração municipal, denunciadas pelo Legislativo Municipal e por pessoas do povo”, irregularidades essas que foram confirmadas por uma auditoria e ratificadas por uma comissão especial do Tribunal de Contas. Esta situação teria motivado o pedido de intervenção na prefeitura de Imperatriz.

Apesar das denúncias formalizadas, os motivos para a interrupção forçada do mandato do prefeito Xavier resultaram principalmente das divergências entre as gestões municipal e estadual, uma vez que esta última vislumbrava dotar a prefeitura de técnicos estaduais que comandariam o planejamento e as ações da governança local. Isso não foi aceito pelo prefeito, resultando no desgaste político que culminou

no afastamento de Xavier. Enquanto seu mandato era decidido na Assembleia Legislativa, o político se encontrava em Brasília, buscando apoio que lhe garantisse a permanência no cargo, o que não aconteceu.

Desse modo, o ano de 1974 iniciaria sob intervenção estadual na prefeitura de Imperatriz, que permaneceria até as eleições municipais de 1976. Ao longo desse período, a cidade contou com mais dois interventores além de Bayma Júnior, Carlos Alberto Barateiro da Costa e Elberth Leitão Santos.

Em meio a tantas tramas políticas, a cidade crescia e seu drama permanecia: a carência de infraestrutura urbana, de serviços públicos e de investimentos que preparassem Imperatriz para receber a massa de imigrantes, os quais chegavam atraídos pelas promessas de vida melhor na cidade alardeada como a mais progressista do Maranhão.

#### **4.4 Aspectos econômicos: o arroz, o gado e a madeira**

As mudanças no cenário econômico imperatrizense remontam à década de 1950 com a abertura da estrada para Grajaú e a chegada da primeira leva de imigrantes nordestinos, que ocuparam as matas ribeirinhas do Tocantins e implementaram suas lavouras, principalmente de arroz (FRANKLIN, 2008).

Ao longo da década de 1960, a produção local aumentou e o beneficiamento do arroz passou a ser feito nas usinas da cidade, impulsionando a atividade industrial e atraindo investimentos que incentivaram a instalação de uma agência do Banco da Amazônia, que financiava diretamente a produção (MOREIRA, 1997). Devido a esta atividade, o Maranhão chegou à posição de segundo maior produtor de arroz do país.

A importância deste cereal para a economia local pode ser confirmada pela matéria jornalística a seguir:

Alegria! alegria! Fabulosa safra de arroz. Partindo de uma expectativa angustiante, quando as chuvas faltaram em fins do ano passado, a colheita do arroz da região é hoje todavia a mais alentadora realidade, para desafogo de plantadores e comerciantes do ramo, bem assim para o comércio geral e o fisco que serão beneficiados pela exportação em massa do produto, como é praxe (O PROGRESSO, 11/04/1971, n. 47, p. 1).

Contudo, o fluxo migratório nordestino motivado pela busca por terras foi impactado pela implantação da Lei nº 2.979/69, denominada de “Lei Sarney de Terras”<sup>21</sup>, que incentivava a expansão de projetos agropecuários e agroindustriais no estado e respaldava a privatização das terras públicas. As consequências práticas desse instrumento normativo foram o forte aumento dos conflitos no campo e a exclusão de famílias camponesas do acesso à terra, o que gerou mais conflitos, desmatamento e o fortalecimento da pecuária (BARBOSA, 2013).

Assim, ao longo da década de 1970, a economia de Imperatriz refletiu os desdobramentos das atividades desenvolvidas no campo, mas também o crescimento e a diversificação de atividades econômicas urbanas que se tornariam atrativas para a população regional. O Quadro 2 apresenta uma visão geral dessas atividades.

Quadro 2 - Atividades econômicas que se destacaram em Imperatriz/MA - 1970

ATIVIDADE	DESCRIÇÃO
Agricultura	Arroz (destaque), milho, farinha de mandioca, feijão e cana-de-açúcar
Pecuária	Bovinos: 25.259 cabeças; suínos: 16.211 cabeças; equinos: 4.385 cabeças; asininos: 800 cabeças; muares: 610 cabeças; ovinos: 1.640 cabeças; aves: 34.140 bicos; produção de leite: 885.000 litros; ovos: 58.700 dúzias
Couros e peles	Peles de ariranha, capivara, gato maracajá e peludo, queixada, caitetú, veado, jacaré, tiu e camaleão, onça pintada e jiboia
Exploração de oleaginosas	Destaque para a amêndoa do babaçu
Madeira	Destaque para extração de angico
Serviços bancários	Banco do Brasil, Banco da Amazônia e Banco do Estado do Maranhão.
Indústria	Usinas de arroz, de óleo de babaçu, serrarias, carrocerias, vitrôs e serralherias
Comércio	Destques para lojas de eletrodomésticos, de materiais de construção, autopeças, secos e molhados, entre outros

Fonte: Elaborado pela autora com base no Jornal O Progresso.

A elevada produção de arroz refletiu na movimentação de recursos e investimentos da iniciativa privada, no crescimento da arrecadação fiscal e, principalmente, no desenvolvimento da indústria de beneficiamento que se estabeleceu na porção central da cidade, expandindo-se para o Entroncamento<sup>22</sup> e

<sup>21</sup> O termo se refere a José Sarney, governador do Maranhão entre 1966 e 1970. Seu governo tinha como lema a construção de um “Maranhão Novo”, preocupado com a infraestrutura e a captação de recursos nacionais e estrangeiros para dentro do estado. Na prática, a Lei Sarney de Terras incentivou a violência e a expulsão de camponeses (BARBOSA, 2013).

<sup>22</sup> Entroncamento é o nome de um setor da cidade que surgiu à margem da rodovia e se tornou uma das áreas mais dinâmicas para o comércio de autopeças e automóveis.

contribuindo para a formação do bairro Maranhão Novo. Segundo dados da coluna “Imperatriz, o que foi e o que é”, a produção de arroz em 1969 alcançou mais de 1.000.000 de sacos de 60 quilos (O PROGRESSO, 03/05/1970, n. 1).

Além das questões já expostas, a organização dos pecuaristas em torno de um sindicato contribuiu para o fortalecimento desta atividade na região. A influência política e econômica do Sindicato Rural de Imperatriz resultou na atração de muitos investimentos para a cidade, por meio da realização da Exposição Agropecuária de Imperatriz<sup>23</sup>. A cada edição, esta feira reunia produtores de vários estados, viabilizando financiamentos para a aquisição de rebanhos e máquinas e fomentando, no comércio local, a abertura de lojas de produtos agropecuários e de máquinas agrícolas.

A Exposição Agropecuária tinha forte apoio do noticiário local e era citada recorrentemente, antes, durante e depois de sua realização, sempre enfatizando a repercussão do evento na economia local. Segundo o jornal em estudo, o setor agropecuário ressentia-se da falta de providências do governo estadual quanto à titulação das terras na região, pois isso dificultava o financiamento das atividades agropastoris pelas instituições bancárias, que exigiam garantias relacionadas à regularização das terras.

A extração de madeira também se mostrou uma atividade econômica bastante lucrativa no cenário local, já que incentivou a implantação de serrarias, empregando grande parte da mão de obra disponível. Com o asfaltamento da rodovia Belém-Brasília em 1974, passaram a fazer parte da paisagem da cidade as cargas de arroz e o caminhão madeireiro (FRANKLIN, 2008). De acordo com Coutinho (1994), a produção madeireira tornou-se umas das principais fontes de arrecadação de impostos no Maranhão, o que nos permite compreender o interesse do governo do Estado em comandar o cenário político local e agilizar, por exemplo, a implantação de um sistema de distribuição de energia elétrica na cidade. As páginas de *O Progresso* revelam também a crescente dinâmica nos setores comercial e de prestação de serviços.

---

<sup>23</sup> A Exposição Agropecuária de Imperatriz, hoje denominada apenas de EXPOIMP, tornou-se um evento tradicional anual da cidade. Em 2019, foi realizada a 51ª edição da EXPOIMP, no Parque de Exposições Lourenço Vieira da Silva, uma área de 96 hectares, adquirida em 1975. O Sindicato Rural de Imperatriz não realizou o evento nos anos de 2020 e 2021, por causa da pandemia da Covid-19.

Os anúncios publicitários, constantes na Figura 21, foram se multiplicando a cada nova edição do jornal. Estes anúncios divulgavam concessionárias de automóveis, lojas de autopeças, de materiais de construção, eletrodomésticos, armazéns de secos e molhados, entre outros.

Figura 21 - Anúncios publicitários do Jornal *O Progresso*, em Imperatriz/MA, entre 1970 e 1973

**PARAGAS** Chegou a IMPERATRIZ trazendo conforto

- Geladeiras
- Televisores
- Fogões
- Rádios
- Máquinas de Costura
- Bicicletas
- Enceradeiras
- Etc. Etc.

e economia: os menores preços da cidade

**ANGADA**

**JÁ ESTÁ ABERTO NOSSO SALÃO DE BELEZAS.**

Com mais de 100 modelos de VW 1500. Funcão, para os melhores modelos para dar o melhor. E que outros modelos, sempre.

O novo Fusca 1500 tem muitos modelos para levar v. a qualquer lugar. Garante-se.

A Variant e o VW 8000 com revestimento interno e motor de potência que v. garante. E o Kamareo Gita 1500 com caixa de vidro.

sempre se mova. Mas, melhor que ter data anúncio, é v. ir ao nosso salão de beleza. Garantimos que v. não terá mais problemas.

**COMERCIO DE AUTOMOVEIS MAGOPAR S.A.**

Rua Maria Goretti, 113 - Tel. MAGOPAR - Fone 152/153 IMPERATRIZ - MARANHÃO

**ANÚNCIO PARA QUEM DESEJA ORGANIZAR-SE**

**ASTE C** — ASSISTÊNCIA TÉCNICA FISCAL E CONTÁBIL

**ALÍNEA** — ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA

Iniciando suas atividades nesta cidade, comunicam aos Srs. comerciantes, industriais e ao público em geral, que estão preparados para prestar assistência contábil, fiscal, jurídica, elaboração de projetos para agropecuária e indústria, inclusive assistência permanente de Imposto de Renda às pessoas físicas.

AV. GETULIO VARGAS, 822 — IMPERATRIZ - MARANHÃO

**HOSPITAL SÃO RAIMUNDO**

Av. Getúlio Vargas nº 1219 Fone 230 — Imperatriz-Maranhão

Credenciado pelo INPS e em Convenio com o Fundo Rural

O MAIS BEM EQUIPADO HOSPITAL PARTICULAR DO INTERIOR DO ESTADO

Raio X — Oxigenio — Banco de sangue —

LABORATÓRIO DE ANÁLISES ÚNICAS: Todos os exames de URINA — FEZES — e SANGUE

CORPO MÉDICO: Dr. Raimundo Noleto Filho, Dra. Ruth Ferreira de Aquino Noleto,

Cirurgia do — Abdomem — Obstetricia — Ginecologia — Traumatologia — Ortopedia — Dermatologia — Pediatria — Clínica Geral — Doenças dos olhos e reabilitação de olhos.

Dr. Sebastião Salésinha tratamento médico e cirurgia de urticária-prurido e Dengue

PLANTÃO PERMANENTE — As 24 horas do dia

Fonte: *O Progresso* (A - 16/07/1972, n. 107; B - 31/01/1971, n. 77; C - 05/08/1973, n. 156 e D - 11/10/1970, n. 24).

Os bancos também eram instituições importantes nesta dinâmica econômica local. As agências do Banco do Brasil, Banco da Amazônia e Banco do Estado do Maranhão possuíam linhas de crédito voltadas para empreendimentos comerciais e agropecuários. A implantação de agências da Caixa Econômica Federal, do Bradesco e do Banco de Desenvolvimento do Maranhão foram demonstrações do crescimento dos segmentos econômicos, que contribuíram fortemente para a posição de referência que Imperatriz ocupa no cenário regional hoje, principalmente no que se refere ao comércio e à prestação de serviços especializados, como saúde, educação e setor automotivo.

Ao se buscar o desdobramento do cenário econômico na geração de empregos em Imperatriz, o que se identificou, por meio do jornal impresso, foram poucas oportunidades de trabalho que, via de regra, exigiam certa qualificação profissional,

como nível básico de escolaridade e curso de datilografia. Estas ofertas de trabalho em empresas e instituições públicas tinham outras exigências que restringiam sobremaneira as oportunidades, como a limitação ao sexo e faixa etária, por exemplo.

O Quadro 3 apresenta um levantamento dos postos de trabalho que foram identificados no *corpus* documental da pesquisa, bem como os requisitos mínimos necessários aos candidatos.

Quadro 3 - Demonstrativo dos postos de trabalho noticiados no Jornal *O Progresso*

EMPREGADOR	POSTOS DE TRABALHO	REQUISITOS MÍNIMOS EXIGIDOS
Companhia de cigarros Sousa Cruz	Caixa encarregado de categoria	- idade entre 25 e 32 anos - curso ginásial completo - experiência em vendas ou administração - disposição para viajar
Banco do Brasil (concurso público)	Auxiliar de escrita	- idade entre 18 e 25 anos - curso ginásial completo - aptidão para datilografar
Prefeitura Municipal de Imperatriz (concurso público)	100 vagas para professor auxiliar. 250 vagas para professor leigo	- sexo feminino - curso primário e ginásio completo
Jornal O Progresso	Repórter	- saiba redigir noticiários e entrevistas
Embratel	Auxiliar de serviços gerais	- idade de 18 a 34 anos - sexo masculino - curso primário completo
Embratel	Mecânico	- idade de 18 a 34 anos - sexo masculino - curso primário completo - experiência em motores diesel estacionário - motorista profissional com carteira
Prefeitura Municipal de Imperatriz	Escriturário datilógrafo Escriturário auxiliar	- curso ginásial completo - curso de datilografia

Fonte: Elaborado pela autora com base no Jornal *O Progresso*.

Cumprе salientar outras limitações ao emprego que, diante do exposto no noticiário, demonstram a precariedade do acesso aos serviços de cidadania disponíveis em Imperatriz, tais como a ausência de uma Delegacia Regional do Trabalho – o que limitava a expedição de carteiras de trabalho – e as dificuldades para obtenção da carteira de identidade. A obtenção deste documento dependia da vinda, em períodos determinados, de uma comissão de identificação encaminhada pela Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão. O noticiário de 04 de outubro de 1970 informa sobre uma comunicação entre o prefeito municipal e o Secretário de Segurança Pública que solicitava o quantitativo de pessoas que

pretendiam obter a carteira de identidade, para que fosse viabilizada a visita da comissão de identificação à cidade, numa demonstração de que o serviço não era contínuo.

Como exemplo das implicações da falta de documentação na vida dos cidadãos, identificou-se a seleção feita pelo IBGE para contratação de 74 recenseadores para realização do Censo Demográfico de 1970. O Escritório Regional do IBGE enfrentou dificuldades no processo seletivo justamente pela exigência de carteira de identidade aos candidatos (O PROGRESSO, 16/08/1970, n. 16).

O jornal também apresenta as dificuldades enfrentadas pelo funcionalismo público, principalmente os servidores da educação, que tinham seus vencimentos atrasados por meses, sob a justificativa de que as folhas de pagamento não chegavam à agência local do Banco do Estado do Maranhão.

Já o funcionalismo municipal foi objeto de grande repercussão no jornal local ao longo do ano de 1970. Durante quatro meses, eram corriqueiras as notícias acerca dos trabalhos realizados pelo Município-Escola no que concerne à capacitação do funcionalismo público municipal quanto aos seguintes temas: contabilidade municipal, orçamento e programa, tributação, legislação municipal, serviços públicos e princípios de organização. Como já mencionado, o Município-Escola partiu de um convênio firmado entre o SENAM, órgão diretamente subordinado ao Ministério do Interior, e a Prefeitura de Imperatriz, resultando na capacitação de 15 servidores municipais.

Tidas como um marco para a modernização do serviço público municipal, as atividades do SENAM destinadas à reformulação administrativa municipal, descentralização dos serviços burocráticos e treinamento do funcionalismo atenderam ainda a outras prefeituras da região e do norte do estado de Goiás (atual Tocantins).

Não era esperado que o noticiário impresso em análise contemplasse totalmente o cenário econômico local da década de 1970, principalmente no que se refere à geração de empregos. Entretanto, as menções à força econômica local, aos investimentos públicos e privados e aos postos de trabalho demonstram um contexto que, provavelmente, não atendia às expectativas e necessidades da população migrante que se estabelecia em Imperatriz. Por se tratar de uma população predominantemente em êxodo rural, a falta de preparo para as profissões urbanas como as aqui descritas permite-nos deduzir que houve forte crescimento da economia

informal, ao passo que cresciam também as condições de pobreza no ambiente urbano local, características comuns no processo de urbanização no Brasil.

#### **4.5 Infraestrutura urbana: um problema crescente**

De todas as temáticas descritas nos impressos, os problemas de ordem infraestrutural são os que surgem de forma mais recorrente. Praticamente todos os exemplares apresentam alguma carência de Imperatriz nesse aspecto, o que demonstra uma grande incoerência com o discurso desenvolvimentista atribuído a Imperatriz.

De todo modo, a expansão urbana de Imperatriz não foge ao cenário encontrado nas demais cidades brasileiras, orientadas por um modelo de urbanização que prioriza os interesses capitalistas em detrimento das necessidades da crescente população urbana.

De acordo com Zmitrowicz e Angelis Neto (1997), uma cidade apresenta modificações de ordens quantitativa e qualitativa em suas inúmeras atividades. Assim, o crescimento físico da cidade deve levar em consideração a necessidade efetiva de espaços adaptados às atividades, seja por meio de reformas ou novas construções; a acessibilidade desses espaços, ou seja, a facilidade de deslocamento de pessoas ou cargas, por exemplo, por vias públicas e transporte público; os sistemas de infraestrutura e os equipamentos sociais urbanos, principalmente em áreas residenciais, tais como creches, centros de ações sociais, hospitais, centros culturais, escolas, entre outros.

Para estes autores, infraestrutura pode ser conceituada como

um sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo estas funções ser vistas sob os aspectos social, econômico e institucional. Sob o aspecto social, a infraestrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico a infraestrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercialização de bens e serviços. E sob o institucional entende-se que a infraestrutura urbana deva propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-

administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade (ZMITROWICZ; ANGELIS NETO, 1997, p. 4).

Portanto, a infraestrutura urbana, ou os aspectos físicos da cidade, perpassam pela maioria dos problemas vivenciados nas cidades brasileiras e, especificamente neste estudo, na cidade de Imperatriz. Além disso, a infraestrutura urbana não se restringe aos limites da cidade, mas deve se conectar a sistemas maiores, como é o caso de sistemas de abastecimento de água, de transporte público, de produção e distribuição de energia elétrica e de telecomunicações (ZMITROWICZ; ANGELIS NETO, 1997).

Neste cenário, optamos por demonstrar os aspectos que os redatores d'O *Progresso* mais destacavam, escrevendo, muitas vezes, em nome da população, na coluna denominada "O povo reclama". Apesar de esse espaço ser comumente utilizado para denúncias e queixas sobre as questões urbanísticas, é comum encontrar esta temática em outras seções do periódico. Em uma cidade que crescia em população e importância no cenário regional, era corriqueiro que sua escassez de energia elétrica, água tratada, esgotamento sanitário, rede de drenagem pluvial e pavimentação asfáltica se tornasse notícia, principalmente pelo uso político desta problemática.

O primeiro aspecto a ser comentado diz respeito à escassez de energia elétrica. Até 1971, a cidade era abastecida por um único motor gerador de energia, instalado ainda na gestão do prefeito Simplício Moreira, em 1953. De acordo com o IBGE (Censo de 1970), dos 15.334 domicílios particulares existentes no município, apenas 683 dispunham de iluminação elétrica<sup>24</sup>; 4.425 possuíam rádio; 439 tinham geladeira<sup>25</sup>; e apenas 8 domicílios tinham televisão. Passados 18 anos e diante das grandes transformações, a demanda por eletricidade aumentou exponencialmente, e atendê-la tornou-se uma das principais reivindicações da população imperatrizense, principalmente do setor empresarial.

Segundo Franklin (2008, p. 143),

a indústria madeireira, uma das principais atividades econômicas de Imperatriz à época, enfrentava dois grandes obstáculos que comprometiam

---

<sup>24</sup> O Censo de 1970 indagou sobre a existência de iluminação elétrica nos domicílios, independentemente de ser fornecida através de uma rede geral.

<sup>25</sup> O Censo incluiu os rádios de pilha e excluiu as caixas construídas para depósito de gelo, com fins de refrigeração, conhecidas como "geladeira a gelo".

seu crescimento. Primeiramente a devastação desordenada desprovida de planos de reflorestamento, o que ameaçava a própria manutenção da atividade; e a insuficiência na geração de energia elétrica, que por não atender à demanda instalada, apresenta longos períodos de interrupções no fornecimento.

Diante da cobrança constante dos grupos empresariais e da população, o jornal *O Progresso* veiculava com bastante frequência o andamento das negociações quanto à implantação de um sistema robusto de fornecimento de energia elétrica em Imperatriz.

O impresso número 1 d'*O Progresso*, datado de 03 de maio de 1970, apresentou em sua página inicial uma entrevista com o prefeito de Imperatriz, Renato Cortez Moreira, do MDB, que iniciara um mandato “tampão” naquele ano. Entre as questões levantadas ao prefeito, constava a cobrança sobre o andamento das negociações com o Governo do Estado do Maranhão acerca do sistema de energia elétrica local. De acordo com as palavras do gestor municipal, os geradores prometidos pelo Governo para a eletrificação de Imperatriz teriam outra destinação, a Companhia de Eletrificação do Vale do São Francisco, restando a Imperatriz a garantia do governador José Sarney de que outros geradores estariam sendo providenciados para esta localidade.

O prefeito acrescentou que o município já teria conseguido a aprovação, junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), dos recursos necessários para o posteamto e as instalações da rede elétrica, com o intuito de promover a iluminação de toda a cidade e o atendimento da demanda local, inclusive no que se referia ao parque industrial que começava a se estabelecer (*O PROGRESSO*, 03/05/1970, n. 1). Ou seja, não havia previsão para a implantação do sistema de eletrificação local. Era o início de um longo caminho de negociações políticas entre o poder público municipal e o estadual, com inserções da CEMAR, concessionária responsável pela distribuição de energia elétrica no Maranhão.

Como já dito anteriormente, a ascensão de Antonio Dino ao governo do estado no lugar de José Sarney, que despontou como candidato ao Senado Federal, renovou as expectativas locais para a questão da eletrificação de Imperatriz. Sempre que esta temática gerava notícia, tinha garantido seu lugar de destaque na primeira página do diário local, bem como as constantes reuniões do prefeito municipal com representantes das outras esferas governamentais, em busca de recursos para as

demandas municipais. É nesse contexto que, em agosto de 1970, é noticiado o encontro entre Renato Moreira e o vice-presidente da República, Almirante Augusto Rademaker, este em viagem pela rodovia Belém-Brasília, que se comprometeu a solicitar à CEMAR providências para a instalação da rede elétrica de Imperatriz.

Enquanto a cidade se expandia à revelia das promessas políticas, o impresso local assumia para si a responsabilidade de manter em evidência as carências de infraestrutura que começavam “a tolher o nosso desenvolvimento, ressaltando-se entre eles o problema da energia elétrica” (O PROGRESSO, 17/05/1970, n. 3, p. 1) que, segundo o jornal, pedia a mais urgente solução.

A mobilização em torno dessas cobranças alcançou também a classe empresarial, por meio da Associação Comercial e Industrial de Imperatriz, que levava suas reivindicações a todas as esferas de poder, inclusive ao vice-presidente da República quando da passagem por Imperatriz. “A sobrevivência econômica do município estava em jogo; algumas indústrias já ameaçavam abandonar Imperatriz e se instalar noutras localidades” (FRANKLIN, 2008, p. 144).

A citação a seguir, assinada por Macedo, o redator-chefe do jornal, vem corroborar essa insatisfação empresarial sobre a carência de energia elétrica em Imperatriz.

[...] Quando já pensamos na televisão em Imperatriz, ainda não sabemos em que rede de energia vamos ligar os receptores. Quando já vemos industriais recusarem-se a vir para aqui pela falta da força movedora de suas máquinas, não sabemos como convencê-los a vir ou ficar, pela desesperança de que nós mesmos já nos vimos possuído. Até a promessa dos grupos geradores de São Luís já se desvanece ante tanta evasiva. Não seria a solução ideal, pelo altíssimo custo do fornecimento da energia, mas seria meio termo ante o nada que temos e o muito que poderíamos esperar nesse setor (O PROGRESSO, 02/08/1970, n. 14, p. 1).

As pressões acerca da situação em comento chegaram à Assembleia Legislativa do Maranhão, quando o deputado estadual Adail Carneiro cobrou da CEMAR informações sobre os planos e projetos da empresa em relação ao município de Imperatriz. Para *O Progresso*, a atitude do deputado é tida como “uma voz que se levanta e que proclama na Assembleia Legislativa o problema crucial de nossa terra” (O PROGRESSO, 30/08/1970, n. 18, p. 3).

As constantes cobranças exemplificadas até aqui resultaram na visita, em setembro de 1970, de uma equipe técnica da CEMAR a Imperatriz, com o intuito de

realizar estudos voltados para a implantação da usina que viria a abrigar os equipamentos necessários ao atendimento da demanda energética local. Ao município, coube disponibilizar, a critério da própria CEMAR, a área para a implantação da usina de força. Após os encaminhamentos necessários, coube à companhia energética estabelecer o prazo para a colocação da rede elétrica, que foi de 12 meses.

Os recursos para o estabelecimento da obra seriam alocados pelo Governo do Estado, pelo BID e pelo município. A visita da equipe técnica da concessionária de energia gerou otimismo no noticiário local, que afirmou: “entrosados, Estado e Município em benefício do povo, estamos, finalmente; bem próximos do grande sonho da cidade: luz e energia” (O PROGRESSO, 27/09/1970, n. 22, p. 1).

Um episódio interessante ganhou espaço no diário de notícias em outubro de 1970, quando da visita da caravana do governador eleito, Pedro Neiva de Santana e sua comitiva, que contava com a presença de José Sarney, então eleito para seu primeiro mandato como senador da República. O comício dos arenistas acontecia na praça Tiradentes sob uma rede particular de iluminação e ficou repentinamente às escuras, no momento em que José Sarney discursava. A situação serviu de reforço para as cobranças sobre a implantação da luz elétrica.

Uma vez realizados os estudos e levantamentos técnicos pela CEMAR e também por representantes do BID, a cidade de Imperatriz adentrou o ano de 1971 aguardando que fossem disponibilizados os geradores que a dotariam de energia elétrica. Estes, que deveriam vir de São Luís, posteriormente foram assegurados pelo presidente da Eletrobrás em Brasília, no entanto, o Ministério de Minas e Energia não autorizou a remessa dessas unidades geradoras. Assim, os geradores que estariam disponíveis em São Luís foram utilizados para outras finalidades. A matéria que descreveu esse episódio foi intitulada “O direito de engana” e não poupou críticas ao “desaparecimento” dos equipamentos.

A nossa opinião. Na hora da arrecadação: Imperatriz é maior fonte de renda do Estado. Na hora do voto: Imperatriz é o maior colégio eleitoral interiorano do Estado. Na hora da promessa: Imperatriz é a cidade mais bem dotada para receber o auxílio do Governo do Estado. Na hora da realidade: ...Imperatriz que se dane. E fique no escuro (O PROGRESSO, 14/02/1971, n. 39, p. 1).

Apesar destas informações, levantadas *in loco* pelo presidente da Câmara de Vereadores de Imperatriz, Leôncio Pires Dourado, em viagem à capital do Estado, a posse do governador Pedro Neiva de Santana reacendeu as esperanças de que Imperatriz receberia seu sistema de iluminação. “Vou iluminar Imperatriz” – esta foi a frase proferida pelo governador em entrevista concedida ao jornal *O Progresso*, em março de 1971, quando foi empossado para gerir o estado do Maranhão. Ao ser questionado sobre o então denominado problema crucial de Imperatriz, Pedro Neiva foi taxativo ao afirmar: “Pode publicar no seu jornal que esse é o problema prioritário do meu Governo. Vou iluminar sua cidade, brevemente” (O PROGRESSO, 21/03/1971, n. 44, p. 1).

Diante de tão contundente declaração, finalmente iniciam os encaminhamentos para a concretização do feito. A CEMAR abre concorrência pública para a aquisição dos postes e materiais necessários, ao passo que permanece em busca de grupos geradores. Após o prefeito e o governador reunirem-se para tratar especificamente desta temática, um organograma é divulgado com os procedimentos a serem realizados nos meses seguintes. De acordo com o organograma, os meses de abril e maio seriam dedicados à captação de recursos para a obra; entre os meses de junho e outubro, todo o material deveria ser transportado para Imperatriz, ao passo que a montagem da rede deveria acontecer nos meses de novembro e dezembro. A inauguração da rede elétrica de Imperatriz estava programada para o Natal de 1971 (O PROGRESSO, 03/05/1971, n. 49).

Figura 22 - Usina móvel que produziria energia elétrica para Imperatriz/MA em 1971



O flagrante acima ilustra o momento em que chegava, procedente do Nordeste, a usina móvel adquirida pela CEMAR, e que, em carreta especial, foi conduzida desde Terezina até Imperatriz. O povo entusiasmo, acorreu ao local, numa expressiva recepção.  
(foto Rocha)

Fonte: O Progresso (10/12/1971, n. 79).

A Figura 22 é um registro da chegada da usina móvel que iria beneficiar a cidade com a produção de energia elétrica. A expectativa pela implantação da estrutura necessária para a rede elétrica ficou registrada no jornal. A cada semana, os leitores eram atualizados sobre a situação: as dificuldades no transporte dos equipamentos, as paralizações por conta da situação das estradas, a chegada dos postes e da fiação e, sobretudo, a chegada dos grupos geradores. Quando finalmente a tão esperada carga chegou em Imperatriz, a movimentação popular chamou a atenção do jornal.

Assim noticiou *O Progresso* sobre a chegada da usina móvel que teria a função de dotar Imperatriz de melhores condições de energia elétrica:

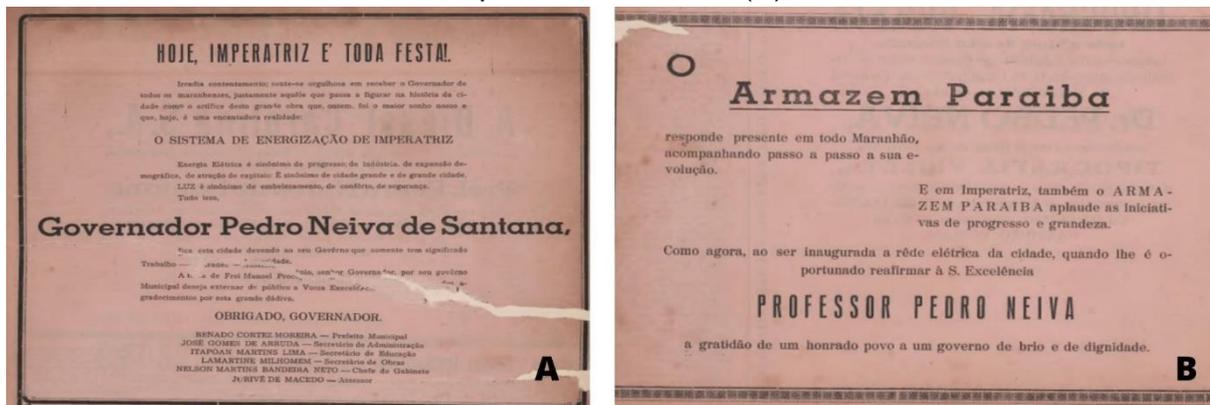
Incalculável número de pessoas, inclusive autoridades, acompanharam a chegada, numa demonstração de entusiasmo e satisfação, uma das mais importantes e aguardadas cargas, até então, pela cidade, haja vista o momento de júbilo, caracterizado pelas salvas de foguetes, brados de entusiasmo e contagiante vibração popular (O PROGRESSO, 21/11/1971, n.77, p. 1).

Desde sua fundação, o periódico ora em estudo circulava aos domingos e era composto por oito páginas que discorriam sobre diversos assuntos, conforme temos analisado. Contudo, a edição de nº 79, de 10 de dezembro de 1971, contou com 12 páginas e foi publicada em uma sexta-feira, a qual foi decretada feriado municipal em virtude do que se considerava um “momento histórico”. Neste dia, desembarcou na cidade o governador do Maranhão, Pedro Neiva de Santana, para, entre outras realizações, inaugurar o sistema de energia elétrica de Imperatriz.

Pela sua significação, é a inauguração que realmente merece o maior destaque pois que corresponde à integração de Imperatriz ao grupo de urbes servidas por energia elétrica contínua e abundante. Inicialmente o fornecimento será de 1.250 kW. de energia, em corrente alternada e procedente de 3 grupos geradores. Em futuro bem próximo esse fornecimento será de 5.000 kW., atendendo assim inclusive à demanda do nascente parque industrial imperatrizense e servindo de infraestrutura necessária à implantação de indústrias de gabarito. [...] Mostrando todavia que com trabalho, planejamento e honestidade de propósitos tudo se pode conseguir, o Governador do Estado prometeu e fez essa grande realização em menos de um ano de Governo. Ressalte-se também o interesse demonstrado pelo prefeito Renato Moreira para que sua cidade fosse dotada desse sistema, oferecendo e concretizando de pronto os recursos e a cooperação que lhe competiam (O PROGRESSO, 10/12/1971, n. 79, p. 5).

Nas páginas jornalísticas, agradecimentos ganhavam destaque e representavam o que seria motivo de festa na cidade. A gestão municipal, a classe empresarial patrocinadora e a própria direção do periódico ocuparam páginas inteiras com mensagens à gestão estadual, conforme demonstrado na Figura 23.

Figura 23 - Mensagem de agradecimento pela implantação do sistema de energia elétrica em Imperatriz, da Prefeitura Municipal de Imperatriz (A) e loja de departamentos local (B)



Fonte: O Progresso (10/12/1971, n. 79).

Apesar das comemorações pela implementação dessa estrutura tão importante, os problemas com a eletrificação urbana permaneceriam ainda por longo período. Poucos meses após a inauguração do sistema, a CEMAR era chamada a dar explicações sobre a ausência de energia elétrica domiciliar no período diurno. A concessionária mostrava-se impossibilitada de completar a instalação da rede fornecedora de energia porque faltavam os motores necessários para esta etapa. A rodovia que interligava São Luís a Porto Franco, a 97 quilômetros de Imperatriz, não apresentava condições seguras de trafegabilidade para uma carga tão pesada como os motores de energia. Além dessa questão, as instalações prediais da CEMAR não estavam concluídas.

Para amenizar a situação das residências, a medida tomada foi o desligamento de 800 lâmpadas em pontos diversos da cidade, no regime de alternância, como forma de economizar energia para atender aos pedidos de instalações residenciais que cresciam constantemente. Mesmo com tais medidas, o fornecimento de energia às residências, em abril de 1972, era restrito ao período de 12h às 6h do dia subsequente. O fornecimento contínuo de energia elétrica nas residências só foi estabelecido em

novembro de 1972, quando a concessionária finalmente instalou mais um gerador de energia.

O Progresso, que foi sem favor algum um dos baluartes na luta pela energização de Imperatriz, levando do povo ao Governo do Estado e trazendo deste ao povo as reivindicações e os planos do fornecimento de luz e força à cidade, sente-se hoje orgulhoso quando vê S. Exa. o Governador PEDRO NEIVA DE SANTANA inaugurar a segunda etapa do sistema energético imperatrizense. Conscientes de nossa participação no auspicioso acontecimento, saudamos as autoridades municipais, estaduais e federais que contribuíram para a formação dessa realidade maravilhosa: LUZ E FORÇA. PARABÉNS, CEMAR. OBRIGADO, GOVERNADOR! (O PROGRESSO, 17/09/1972, n. 115, p. 1).

Como parte das comemorações pela expansão da rede de eletrificação, a CEMAR ofereceu instalação domiciliar gratuita ao longo do mês de dezembro de 1972. Esta foi uma ação do plano de integração social da CEMAR e visava, de modo especial, “levar até os lares mais pobres a oportunidade de se verem beneficiados com o fornecimento de energia elétrica, mas que estavam privados disso devido à falta de recursos para o atendimento das despesas de ligação domiciliar” (O PROGRESSO, 08/10/1972, n. 118, p. 1).

Entretanto, as reclamações acerca do fornecimento de energia elétrica em Imperatriz permaneciam no periódico local. As interrupções diurnas, o racionamento, o revezamento entre setores da cidade que ficavam às escuras e, principalmente, a carência de iluminação pública e de falta de luz nas escolas noturnas tornaram-se rotina em Imperatriz e no jornal local. A concessionária tentava justificar a inconstância de energia alegando a necessidade de expansão da usina de força e a aquisição de mais geradores. A oferta não acompanhava a demanda, pois o crescimento populacional causava a expansão da área urbana e, por conseguinte, a necessidade de eletricidade.

A cidade de Imperatriz ainda esperaria por uma década até que a estrutura necessária ao atendimento de sua demanda por eletricidade fosse atendida. De acordo com Franklin, em 1981, a interligação com a rede proveniente da Usina Hidrelétrica de Boa Esperança, no Piauí, atenuou o problema, que só foi solucionado de fato com a construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, no estado do Pará.

Outro importante segmento de infraestrutura que recebia grande atenção do noticiário local diz respeito ao abastecimento de água da cidade. Conforme Zmitrowicz e Angelis Neto (1997), um subsistema de abastecimento de água de uma cidade possui uma dimensão física, constituída por equipamentos de captação, reservatórios, estações de tratamento e rede de distribuição. Também expressa a prestação de um serviço, que é constituído de atividades de operação e manutenção, medição de consumo e cobrança de tarifas, controle da qualidade da água e atendimento ao público, entre outros.

Diferentemente do caso da energia elétrica, a literatura regional não apresenta registros sobre a origem do serviço de distribuição de água em Imperatriz. Entretanto, o recenseamento de 1970 levantou a situação dos domicílios urbanos quanto à forma de abastecimento de água e à existência e tipo das instalações sanitárias, como se descreve na Tabela 3.

Tabela 3 - Instalações e utilidades existentes nos domicílios particulares permanentes em Imperatriz/MA em 1970

DOMICÍLIOS	ÁGUA		INSTALAÇÕES SANITÁRIAS			
	Rede geral	Poço ou nascente	Rede geral	Fossa séptica	Fossa rudimentar	Outro escoadouro <sup>26</sup>
15.334	1.329	1.693	-	270	2.766	423

Fonte: Recenseamento geral de 1970 (IBGE).

Como se percebe nos dados apresentados, não havia uma rede geral de captação dos esgotos domiciliares em Imperatriz, sendo que grande parcela das residências não dispunha sequer de fossas rudimentares. Até mesmo a rede de distribuição de água era incipiente.

As fontes jornalísticas revelam a problemática que a cidade vivenciava no que se refere tanto à disponibilidade de água apropriada para consumo quanto ao esgotamento sanitário e rede de drenagem das águas das chuvas. Desde suas primeiras edições, o jornal descreve a carência e as reclamações sobre este tipo de infraestrutura. Apesar disso, uma das primeiras citações a este respeito trata da majoração no valor da taxa de água, tendo como justificativa o reajuste no salário mínimo vigente na região. A Fundação Serviço Especial de Saúde Pública (FSESP)

<sup>26</sup> O Censo de 1970 considerou como “outro escoadouro” quando fossem usados diretamente rios, lagos etc.

era a concessionária dos serviços de água e esgoto do município de Imperatriz, juntamente com o Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAAE).

No período chuvoso as reclamações aumentavam porque as águas tomavam conta das ruas, inundando-as e causando muitos transtornos à população. Este é um cenário recorrente em Imperatriz até os dias atuais: as ruas e as avenidas centrais não dispõem de sistema para captação das águas pluviais; bairros inteiros ficam ilhados e a camada asfáltica não resiste. Revela-se assim um problema antigo que não recebeu o investimento apropriado, considerando que é uma cidade cortada por cinco riachos, que dispunha de muitas lagoas e áreas alagáveis devido a seu relevo plano.

Mais uma vez a chuva demonstra que medida urgente precisa ser adotada em Imperatriz para o escoamento das águas que caem. Algumas ruas da Cidade, especialmente a praça de Fátima e a Godofredo Viana voltaram ontem a dificultar a passagem pelo acúmulo da grande quantidade de água que rola desde o Entroncamento para o centro. Se a Prefeitura não adotar essa providência antes da fase verdadeiramente chuvosa, repertir-se-á neste ano a inundação de logradouros tão frequente no inverno passado, especialmente depois do asfalto sem o esgoto (O PROGRESSO, 09/08/1970, n. 15, p. 1).

Além dos locais descritos na citação, outras ruas centrais da cidade transformavam-se em lagoas no período chuvoso, como a BR-14 (futura Avenida Dorgival Pinheiro de Sousa), a Luís Domingues, a Coriolano Milhomem e a Benedito Leite. A citação ainda revela outros problemas urbanísticos que eram motivo de muitas reclamações, como a necessidade de asfaltamento das ruas e a implantação da rede de esgotos. O que se percebe é que a pavimentação de ruas que não dispunham de rede de esgotos era apenas um paliativo.

Como forma de coibir a situação, a prefeitura de Imperatriz publicou o Decreto nº 07/70, que tratava da autorização para encanamento de água nas ruas asfaltadas. Segundo este dispositivo legal, a FSESP só poderia canalizar água para os prédios localizados em ruas asfaltadas com a autorização da Divisão de Obras e Serviços Urbano da Prefeitura, que permitiria os serviços mediante pagamento de indenização pelo interessado (O PROGRESSO, 02/08/1970, n.14, p. 2).

A redação do texto normativo permite compreender que, uma vez que o interessado no encanamento de água (o texto não cita canalização de esgoto) tivesse condições de pagar a indenização ao poder público municipal, poderia então obter o

benefício da água encanada, mesmo que morasse em uma rua asfaltada. O Decreto não esclarecia qual deveria ser a destinação dada ao esgoto destas edificações.

As páginas jornalísticas apontam também a frequente interrupção no fornecimento de água. À medida que a cidade se expandia e a demanda pelo líquido aumentava, as interrupções iam ficando mais frequentes. Nas ruas mais afastadas do centro e até nas escolas públicas, era comum a necessidade de armazenamento de água durante a noite, único horário em que o líquido chegava às torneiras residenciais.

A coluna denominada “O povo reclama” era ocupada, semanalmente, por reclamações sobre a precariedade das ruas e os inúmeros pontos de alagamento na cidade, bem como os problemas de esgoto a céu aberto e de interrupção no fornecimento de água. Como ilustração da situação em que se encontravam as ruas centrais de Imperatriz, destacamos as seguintes situações:

Da Cel. Manoel Bandeira - setor da Meteorologia - vem a reclamação contra água estagnada que toma a via pública, servindo de foco de mosquitos e de pastos para porcos que ali refocilam. Iguamente são constantes as reclamações contra a água estagnada ao longo das calçadas, juntando lixo e apodrecendo. Em algumas ruas, especialmente próximo ao Mercado Velho, vermes e larvas são vistas "desfilando" sobre as águas (O PROGRESSO, 09/05/1971, n. 50, p. 4).

Os moradores da Simplício Moreira, lançam apelo às Autoridades Municipais, no sentido de que observem os vários lagos existentes na referida via pública; principalmente o "GRANDE LAGO, aquele situado na esquina formada pela Simplício Moreira e Travessa Magalhães de, Almeida. Esse reservatório de água da chuva, que drena grande parte da cidade, está ameaçando a população das mediações, por servir de verdadeiro meio de cultura para a proliferação de *anophelis*, carapanãs transmissores do plasmodium, agente causador da Malária (O PROGRESSO, 06/06/1971, n. 54, p. 4).

Todos os registros sobre alagamentos e carência de saneamento básico referem-se às áreas centrais da cidade. Apesar do silenciamento das matérias sobre as áreas mais periféricas, conclui-se que a situação desses setores deveria ser ainda mais precária, pois inúmeros estudos das cidades brasileiras revelam essa característica. Tal problemática urbana atingia diretamente a saúde da população, serviço essencial que será objeto de estudo em outra seção.

Em busca de soluções para a implantação da rede de esgotos e a ampliação da rede fornecedora de água, a Prefeitura Municipal de Imperatriz firmou convênio, em setembro de 1971, com a Companhia de Águas e Esgotos do Maranhão (CAEMA). O noticiário local preocupava-se em acompanhar as atividades desta companhia e

alimentava na população a esperança de ver solucionada a questão do saneamento básico em Imperatriz.

Se por um lado os estudos e os levantamentos acerca das necessidades locais eram realizados pela CAEMA, de outro, a FSESP e a SAAE causavam revolta na população pela ineficiência no abastecimento da água na cidade, apesar dos reajustes anuais regulares nos valores pago pelo serviço. À medida que a população crescia e mais ligações domiciliares eram realizadas, o bombeamento da água deixava de atender à demanda. Áreas estratégicas para o comércio da cidade, como o bairro Entroncamento e o setor do Mercadinho, praticamente não dispunham de água ao longo do dia.

A situação da escassez de água foi motivo de reclamação popular em inúmeras edições do jornal, de 1970 a 1973. A matéria veiculada em novembro de 1972 descreve a situação em que a cidade se encontrava:

Água: Problema Crônico. À medida que a cidade cresce mais grave se torna o problema de abastecimento de água pelo SAAE. Feito em cálculos que garantiam um abastecimento normal de água por tempo superior a 10 anos, o Serviço teve esgotado em menos de 3 anos todo o seu disponível sem que estivesse preparado para acompanhar a crescente procura da água. A sucção, a capacidade do reservatório e a distribuição do líquido, tudo hoje é inferior as necessidades da população. No bairro do Entroncamento, por exemplo, moradores se queixam que há pelo menos 3 meses não contam com o abastecimento que se reduz a zero durante o dia para vir em quantidade insuficiente no correr da noite. Queixam-se de que pagam ao SAAE a taxa mensal cobrada, mas gastam cerca de 150 cruzeiros na compra de água potável, a cada mês. E como o SAAE não dá qualquer esclarecimento ao público sobre o que faz para solucionar o problema, fica a pergunta: Quando teremos água em quantidade suficiente? (O PROGRESSO, 05/11/1972, n. 121, p. 3).

Tal qual acontecera com a situação da rede de distribuição de energia elétrica, o andamento dos trabalhos da nova concessionária de água, a CAEMA, gerava notícia e expectativa. Seus estudos, levantamentos e serviços sempre ganhavam espaço nas páginas jornalísticas. No início de 1973 foi noticiada a chegada de 400 tubos (de um total de 50 mil) que seriam utilizados na rede de esgotos. A promessa era a de que, ainda no primeiro semestre daquele ano, Imperatriz seria dotada de rede de captação de esgotos (O PROGRESSO, 04/02/1973, n. 132). O início da instalação dessa estrutura também foi garantido pelo prefeito municipal José Xavier do Espírito Santo, que iniciava seu mandato em 1973.

Segundo *O Progresso*, a canalização dos esgotos seria feita em toda a cidade e levaria os resíduos até uma estação de tratamento onde, após tratados, poderiam ser aproveitados para outros fins. A ação da CAEMA incluía ainda a abertura de poços artesianos para atender localidades do interior do município, como Açailândia e Trecho Seco. O prefeito informava também o direcionamento das águas pluviais por meio do nivelamento das ruas (O PROGRESSO, 27/04/1973, n. 147).

Ao fim de 1973, a cidade vivenciava o início de mais um período chuvoso, e problemas estruturais se repetiam: esgotos a céu aberto e ruas inundadas. Sobre a escassez de água nas torneiras das residências, o jornal continuava amplificando os reclames populares com a expressão: “água mais cara é aquela que não se tem. Isso informa que a água mais cara é a de Imperatriz” (O PROGRESSO, 11/05/1973, n. 149, p. 3).

Dentre os problemas urbanos que acometiam a Imperatriz da década de 1970, a situação precária de suas ruas e avenidas também ganhava destaque nas páginas jornalísticas. Ruas centrais e avenidas principais eram repletas de buracos e tinham trechos intrafegáveis no período chuvoso. Além disso, ruas novas eram abertas à medida que a cidade crescia e a prefeitura usava de máquinas para aplainá-las e empiçarrá-las, enquanto noticiava a busca por recursos para a pavimentação asfáltica. As poucas vias públicas já asfaltadas careciam de sistema de drenagem pluvial e, em pouco tempo, tinham sua trafegabilidade comprometida.

Ao longo da gestão do prefeito Renato Moreira, as ações voltadas a esta temática ganhavam espaço no diário local. Logo ao final de seu primeiro ano de governo, o município informou que teria adquirido 10 toneladas de asfalto para aplicação imediata nas ruas não pavimentadas e na recuperação do asfaltamento existente (O PROGRESSO, 27/12/1970, n. 33, p. 1). Naquele ano, a cidade presenciara a interrupção de uma ação do governo do estado que estava em pleno andamento: o maquinário que estava sendo utilizado para aplicação de 6 quilômetros de cobertura asfáltica foi encaminhado para outro município, sem previsão de retorno a Imperatriz. As questões políticas envolvendo os governos estadual e municipal acabam comprometendo as demandas urbanas de Imperatriz.

Desse modo, entre 1970 e 1972, algumas frentes de trabalho voltadas ao asfaltamento e à recuperação de ruas centrais tornavam-se notícia, assim como as constantes reclamações nesta seara, conforme descrição a seguir.

Os motoristas estão reclamando contra a lentidão do serviço de tapa-buracos na Av. Getúlio Vargas, que se arrasta indefinidamente num único quarteirão obrigando o trânsito a desvios por ruas e travessas cheias de lama e buracos. O pior, alegam os motoristas, é que desviaram o trânsito sem dar as outras ruas condições de trafegabilidade, antes, dificultando ainda mais a passagem dos veículos, especialmente quando chove. A morosidades dos serviços, de outra parte o está tornando quase infrutífero, pois já a entrada da Avenida está novamente cheia de "crateras", exigindo a volta de serviços (O PROGRESSO, 09/05/1971, n. 50, p. 1).

Apesar das reclamações como a que ora descrevemos, o poder público, em especial o Poder Executivo Municipal, sempre fez uso do jornal local para divulgar suas ações, em especial àquelas ligadas à pavimentação asfáltica. Ao final de cada período chuvoso, a necessidade de recuperação das ruas ganhava evidência, em um processo que pouco avançava, pois era necessário refazer o que já tinha sido feito antes das chuvas.

Em maio de 1973, início de uma nova gestão municipal, a prefeitura divulgava mais uma "Operação Tapa Buracos", que objetivava "recuperar as principais vias públicas, seriamente danificadas pelas pesadas chuvas que caíram no inverno" (O PROGRESSO, 27/05/1973, n.151, p. 4). Os serviços de rua seriam feitos à base de camadas de piçarra e asfalto, em caráter provisório, enquanto não se executava "o grande plano de urbanização de Imperatriz".

Cumprе salientar que não há outras referências a este plano de urbanização citado pelo prefeito José do Espírito Santo Xavier, e que este mandatário municipal viria a perder seu mandato antes mesmo de completar seu primeiro ano de governo. Imperatriz adentraria o ano de 1974 sob intervenção do governo do Estado e sob forte crescimento populacional e econômico, além de permeada por problemas sérios de ordem urbana, como os que temos descritos até aqui.

#### **4.6 População e imigração: a escassez de registros na imprensa**

O período entre 1950 e 1980 caracterizou-se pelo célere e crescente aumento populacional no município de Imperatriz, refletindo-se nas profundas mudanças pelas quais passou esta cidade. A década de 1970 é marcada pela urbanização de Imperatriz diante do grande acréscimo de pessoas na cidade, o que colocou em

evidência as carências de infraestrutura, gerando assim notícias e reclamações no periódico local.

Apesar da notoriedade quanto ao ritmo de crescimento populacional vivenciado por Imperatriz, o jornal *O Progresso*, no período analisado, apresentou poucas citações sobre esta temática, principalmente no que se refere ao fenômeno migratório. Não há registro de movimentos, instituições ou organizações públicas ou privadas voltadas à assistência das pessoas que vinham se estabelecer na cidade.

Na coluna especial “Imperatriz: o que foi e o que é”, que descreveu aspectos importantes da cidade, no mês de inauguração do periódico local, o redator afirma:

Em 1960 Imperatriz foi invadida por miríades de emigrantes egressos de todas as regiões do país, mormente dos estados da Bahia, Minas Gerais, Pernambuco, Paraíba, Ceará, Piauí e do próprio Maranhão, tornando sua vida até então pacata, apática e ociosa num burburinho ininterrupto de progresso em todas as dimensões. Houve portanto, radical mudança na vida econômica, financeira e social, num índice de crescimento populacional assustador (O PROGRESSO, 03/05/1970, n. 1).

O levantamento realizado no *corpus* documental da pesquisa sobre o tema migração resultou em pouquíssimas citações referentes aos migrantes que se estabeleceram em Imperatriz, embora se tratasse de um movimento constante e crescente desde o final da década de 1950.

Uma das poucas referências do jornal à imigração em Imperatriz diz respeito à cerimônia de sagração do novo bispo da Prelazia de Carolina, Dom Marcelino Sérgio Bícego, em 24 de outubro de 1971. Mesmo que Imperatriz constasse apenas como paróquia da Prelazia de Carolina, foi a Igreja de Fátima desta cidade a escolhida por Dom Marcelino para sagrar-se bispo, pela posição central que ocupa diante das demais cidades que compunham a Prelazia. Nas palavras do bispo, “é aqui onde chegam de todos os quadrantes dos sertões e dos Estados brasileiros os pobres à procura de um futuro melhor” (O PROGRESSO, 24/10/1971, n. 73, p. 1).

Consta nessa mesma data a aprovação, na Câmara Municipal de Imperatriz, de um projeto de lei voltado para a concessão indiscriminada de “Títulos de Cidadão Imperatrizense” a todas as pessoas que completassem 10 anos de residência fixa no município. De acordo com o vereador arenista Remy Ribeiro de Oliveira, autor do projeto, “essa é a melhor maneira de homenagear a todos quantos vieram ou virão para Imperatriz em busca do trabalho honesto, cooperando assim para o

engrandecimento da cidade-líder maranhense” (O PROGRESSO, 24/10/1971, n. 73, p. 3).

Ainda no que tange às ações do poder público voltadas ao crescimento populacional de Imperatriz, o jornal publicou o Decreto Municipal nº 16/71, tornando de utilidade pública, para fins de desapropriação, os terrenos urbanos que abrangiam uma área de 128 hectares que compreendiam a continuação das Ruas Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, na porção norte da cidade. A finalidade da desapropriação foi expressa no Decreto, que visava “localizar a grande população imigrante que converge para esta cidade” (O PROGRESSO, 31/10/1971, n. 74, p. 3). Apesar da importância do dispositivo legal, não constam no jornal comentários ou matérias que contextualizem o documento ou demonstrem a eficácia, na prática, de tal medida legal.

A única notícia encontrada sobre a alocação de imigrantes na cidade informa, em tom de crítica, que o matadouro construído e instalado no bairro Bacuri estava impedido de ser arrendado para o manuseio de carne por uma determinação do Ministério da Aeronáutica, devido à proximidade daquele estabelecimento com a pista do novo aeroporto. Entretanto, informa o diário local que “entre o matadouro e a cabeceira da pista existem hoje, dezenas de casas e até postos de gasolina, não interditados até aqui. O matadouro, alegou-nos o industrial, serve hoje de morada a famílias de imigrantes” (O PROGRESSO, 28/10/1973, n. 157, p. 10).

Conforme já demonstrado pelos dados do IBGE em seção anterior, a corrente migratória que se estabeleceu em Imperatriz no período posterior à abertura da rodovia Belém-Brasília, em especial nos anos 1970, foi um fenômeno determinante no processo de urbanização da cidade. Contudo, as raras menções a essa temática nas páginas jornalísticas demonstram que se tratou de um movimento desassistido pelo poder público local. Não há referências a ações sociais ligadas a igrejas ou a clubes de serviços estabelecidos na cidade, como o Clube de Mães e o Rotary Club, ou qualquer outra espécie de ação ou prática coletiva que direcionasse essa população ou lhe desse suporte de alguma forma.

O que se depreende desse silenciamento jornalístico é que essa massa de migrantes estabelecida em Imperatriz, em sua maioria, permaneceu anônima e desassistida. Ela fez-se perceber apenas enquanto dado estatístico, ao passo que contribuía para o crescimento de uma cidade noticiada como progressista, mas que,

na realidade, acumulava mazelas de toda ordem, num cenário de depreciação da cidade e da vida urbana.

Concluimos, assim, que as fontes jornalísticas enfatizavam a força econômica de Imperatriz e seu crescimento urbano, colocando-a em um lugar de cidade que progredia e se modernizava. A abertura da rodovia Belém-Brasília era constantemente apontada como a grande responsável pelas mudanças que a cidade vivenciava. Contudo, eram os problemas urbanos que, de fato, mais geravam notícia. As constantes disputas entre as lideranças políticas locais e regionais, bem como a carência de equipamentos urbanísticos, como asfaltamento, implantação da rede de energia elétrica e distribuição de água e esgotos, mostraram-se muito relevantes nas páginas d'*O Progresso*.

Além disso, o forte crescimento populacional que a cidade vivenciava não era objeto de interesse da imprensa, que privilegiava noticiar as ações de sujeitos econômicos, como empresários e fazendeiros. A compreensão da trajetória dos imigrantes nordestinos e as interações com a cidade que os acolhia será conhecida por meio de seus próprios relatos, descritos no capítulo seguinte.

## **5 HISTÓRIAS QUE SÓ EXISTEM QUANDO SÃO LEMBRADAS: CONTRIBUIÇÕES À COMPREENSÃO DA URBANIZAÇÃO DE IMPERATRIZ**

Ao pensar em “histórias que só existem quando são lembradas”, trazemos à baila a proposta inicial deste estudo: colocar em evidência as experiências daqueles cuja voz ainda não se fez ouvir pela historiografia de Imperatriz enquanto agentes que também produzem o espaço urbano. Neste sentido, buscamos compreender, por meio de entrevistas, aspectos do modo de vida em Imperatriz, como trabalho, moradia e oportunidades, sob o prisma de quem enxergou na cidade um espaço de sobrevivência e não de investimentos.

Para tanto, apresentamos aspectos da trajetória de vida dos entrevistados, privilegiando suas próprias narrativas, por entender que desta forma estaremos aproximando o leitor da realidade que o entrevistado descreve. Em alguns momentos, mostrou-se necessário descrever, para além das palavras, os gestos, o comportamento e as sensações transmitidas durante as conversas e registradas pela entrevistadora, pois, muitas vezes, as expressões falam mais do que as palavras.

De modo geral, predominou, entre os entrevistados, a disposição em rememorar suas histórias de vida e experiências migratórias. Essa disposição foi permeada pela alegria de encontrar um ouvinte para suas histórias. Em sua concepção, ser ouvido corresponde a ter sua experiência reconhecida e valorizada, principalmente por compreender que seus relatos ficarão registrados em um estudo científico.

O grupo de entrevistados foi constituído de forma aleatória, mediante a busca de informações entre estudantes, frequentadores de igrejas, associações de moradores, a fim de identificar pessoas de origem nordestina que tenham se fixado em Imperatriz entre as décadas de 1950 e 1980. Atentamos para a escolha de pessoas de ambos os sexos, que residissem em bairros diferentes e que tivessem chegado à cidade em momentos distintos, de modo a compreender melhor sua historicidade em relação à vivência em Imperatriz.

Formou-se então o grupo de entrevistados, composto por seis mulheres e quatro homens, com faixa etária entre 91 e 54 anos, que se fixaram em Imperatriz entre os anos de 1950 e 1975. São pessoas com nível de instrução diversificado, desde não alfabetizados a graduados no ensino superior, e que trabalharam ou

trabalham em atividades distintas no campo e na cidade, como agricultura, construção civil, comércio, educação e saúde.

O ponto em comum entre eles diz respeito à origem: todos são provenientes do interior do Maranhão ou de outros estados do Nordeste e sua motivação para se estabelecer em Imperatriz foram questões econômicas. Em razão da prerrogativa para a aprovação da pesquisa no comitê de ética, o grupo não foi identificado nominalmente. Fizemos uso de nomes genéricos para que tivessem sua identidade preservada e se sentissem mais confortáveis para colaborar com a pesquisa.

Para melhor visualização do perfil dos entrevistados, apresentamos o Quadro 4, organizado cronologicamente pelo tempo de permanência em Imperatriz<sup>27</sup>, e que resume informações básicas das quais apenas o nome é fictício, pelos motivos já expostos anteriormente.

Quadro 4 - Perfil dos imigrantes entrevistados

Nome genérico	Tempo de permanência	Idade (anos)	Ocupação que exerceu	Lugar de origem	Nível de escolaridade
Amélia	72 anos: de 1950 a 2022	91	Professora	Piauí	Antigo ginásio
Lina	62 anos: de 1957 a 2019	82	Lavradora	Colinas/ MA	Não alfabetizada
Tadeu	61 anos: de 1958 a 2019	91	Lavrador e pedreiro	Lagoinha/ CE	Não alfabetizado
Olívia	56 anos: de 1963 a 2019	90	Comerciante	Paraibano/ MA	Não alfabetizada
Nazaré	57 anos: de 1965 a 2022	82	Comerciante	Barra do Corda/MA	Primário
José	52 anos: de 1970 a 2022	84	Alfaiate	Picos/PI	Primário
Francisco	50 anos: de 1972 a 2022	78	Lavrador e vendedor	Ceará	Primário
Josina	45 anos: de 1974 a 2019	58	Lavradora e vendedora	Santo Antonio dos Lopes/MA	Primário até 4ª série
Deusa	47 anos: de 1975 a 2022	54	Assistente social	Campo Redondo/RN	Ensino superior
João	47 anos: de 1975 a 2022	84	Fazendeiro e madeireiro	Campo Redondo/RN	2º grau

Fonte: Elaborado pela autora.

<sup>27</sup> O cálculo do tempo de permanência foi obtido pela diferença entre o ano da concessão da entrevista e o ano de chegada em Imperatriz, sendo que Lina, Tadeu, Olívia e Josina foram entrevistados em 2019 e os demais, em 2022. O grande intervalo entre as entrevistas se explica pela necessidade de isolamento social durante a pandemia de Covid-19, nos anos de 2020 e 2021.

Em muitos casos, as narrativas orais encontram respaldo na literatura sobre Imperatriz. Desse modo, apoiados nos estudos de Franklin e Lima (2016), Franklin (2008), Martins Lima (2008) e Barros (1972, 1996), buscamos contextualizar os relatos dos entrevistados quanto ao cenário urbano e regional que descreviam ou experienciavam.

### **5.1 Mobilidade populacional: reflexões teóricas sobre migrações**

O deslocamento espacial de pessoas em busca de um novo local de residência é objeto de estudo de diversos campos científicos. A compreensão deste conceito enquanto fenômeno socioeconômico e demográfico perpassa por várias abordagens teóricas interdisciplinares.

Do ponto de vista semântico, o ato de migrar consiste no “deslocamento de indivíduos que residiam num determinado domicílio e passam a residir em outro domicílio num território diferente” (NASCIMENTO, 2015). Contudo, a compreensão do fenômeno migratório requer sua contextualização com processos sociais, econômicos, demográficos, entre outros.

Do mesmo modo, os deslocamentos populacionais têm denominações distintas a depender da escala espacial em que acontecem e da ordem política e econômica na qual emergem, o que confere complexidade ao conceito em estudo. Becker (1997, p. 323) conceitua migração como a “mobilidade espacial da população. Sendo um mecanismo de deslocamento populacional, reflete mudanças nas relações entre as pessoas (relações de produção) e entre essas e o seu ambiente físico”.

Os estudos sobre migração enquanto conceito teórico-metodológico consistente tiveram início no século XIX, em meio às mudanças na forma de produção capitalista relacionadas ao processo de industrialização. As novas formas de produção, circulação e consumo vinculadas ao intenso processo de urbanização modificaram os modos de vida na Europa. Este cenário despertou o interesse de estudiosos da época.

Os estudos clássicos sobre migração na Europa oitocentista buscavam compreender os motivos que levavam o indivíduo a deixar seu local de residência

habitual para buscar moradia nos centros urbanos, bem como entender a distinção entre a população que migrava e a que não migrava (NASCIMENTO, 2015). Sendo assim, os aspectos teóricos da mobilidade espacial orientam-se especialmente por dois enfoques teóricos que se sucederam, o neoclássico e o neomarxista, que são didaticamente explicados por Becker (1997).

Segundo esta autora, até a primeira metade do século XX, predominaram os estudos sob a perspectiva neoclássica, que detinham uma visão descritiva e dualista dos movimentos migratórios. Os trabalhos voltavam-se especialmente aos fluxos demográficos e a características individuais dos migrantes em detrimento da visão histórico-geográfica de uma formação social. “A decisão de migrar era percebida como decorrente apenas da ‘decisão pessoal’ e não pressionada ou produzida por forças socioeconômicas exógenas” (BECKER, 1997, p. 323). Em resumo, o modelo neoclássico não leva em consideração as relações sociais de produção e, conseqüentemente, ignora as relações de dominação na sociedade.

De acordo com Nogueira (1991), a abordagem neoclássica também é vista como perspectiva econômica por correlacionar o fenômeno migratório com a teoria econômica. Para este autor, as premissas básicas desse enfoque seriam as de que as migrações respondem a diferenciais de salários e oportunidades de empregos entre localidades e áreas geográficas. São resultado de uma decisão racional a partir da qual cada indivíduo faz um consciente balanço entre custos e utilidades de permanecer em determinado lugar ou mudar-se dele. Os trabalhos representativos da escola neoclássica enfatizaram, para além das características pessoais dos migrantes, os fatores de repulsão, como a insatisfação com o local de origem, e de atração, como os atributos presentes nos locais mais distantes.

Becker indica que Ravenstein (1885) foi o ponto de partida para os estudos neoclássicos em teoria da migração, tendo analisado os fatores da migração interna na Inglaterra, no período da Revolução Industrial, e discutido temas como migração e distância, diferenças urbano-rurais na propensão de migrar, entre outros. A partir dos trabalhos de Ravenstein, os estudos de Lee (1966) originaram outro esquema geral sobre migrações, que estabeleceu os fatores negativos e positivos nas áreas de origem e destino dos migrantes. Becker (1997, p. 329) pontua que ambos os estudos ora citados desconsideravam o “problema crônico do desemprego urbano e

subemprego nos países subdesenvolvidos, ignorando a proporção da força de trabalho que não era absorvida pela chamada 'economia moderna'".

É Todaro (1969) que, por meio do estudo do comportamento das migrações rurais-urbanas, reconhecerá a existência de um significativo número de desempregados urbanos propensos a migrar para o setor moderno da economia urbana. Para este autor, a industrialização era considerada a força propulsora das migrações, e a mobilidade tida como um fluxo de ajustamento, sinal e fator de progresso econômico.

Em meados da década de 1970, a concepção de migração como um ato soberano de vontade pessoal foi dando lugar à concepção de mobilidade forçada pelas necessidades do capital. Ganham ênfase os estudos sob a perspectiva neomarxista, que tratam o fenômeno migratório como mobilidade promovida pelos movimentos do capital, ou seja, uma mobilidade forçada que sujeita o trabalhador ao capital (GAUDEMAR, 1976). Para este autor, a mobilidade é uma condição da força de trabalho se sujeitar ao capital e se tornar mercadoria cujo consumo criará valor e, assim, produzirá o capital.

Nessa visão, a mobilidade da força de trabalho possui uma dimensão espacial e outra social. Enquanto mobilidade espacial, a força de trabalho se expande pelo espaço geoeconômico, formando o mercado de trabalho e se concentrando em pontos específicos, úteis para a produção capitalista. Sob uma perspectiva social, a mobilidade se relaciona com a hierarquia do trabalho, de acordo com os setores e as funções do processo produtivo. A expropriação dos meios de produção dos pequenos produtores, que perdem a condição de camponeses para tornarem-se assalariados, constitui-se em elemento da mobilidade social (BECKER, 1997).

É importante destacar que no capitalismo há uma separação entre os meios de produção e a força de trabalho, disso resulta a disponibilidade desta força para o mercado. Ao passo que o capital reproduz essa relação, é gerado o que Marx chamou de exército industrial de reserva, que consiste na população excedente de trabalhadores, necessária para que as economias capitalistas possam alimentar a expansão da produção (BECKER, 1997).

Becker ainda explica que o exército industrial de reserva apresenta as seguintes categorias, consideráveis na discussão sobre mobilidade espacial:

população flutuante, população latente e população estagnada. A expressão população flutuante condiz com os grupos de trabalhadores que são atraídos ou repelidos pelos diversos setores da economia, movimento que acontece pela reestruturação dos processos produtivos resultante da globalização (BECKER, 1997).

Já população latente corresponde ao excedente que foi expropriado da terra rural na qual exercia a economia de subsistência. A mudança em sua condição tornou estes trabalhadores disponíveis para o trabalho, principalmente no meio urbano. Por fim, por população estagnada entende-se a força de trabalho ativa, mas em condições extremamente instáveis e com baixa remuneração (BECKER, 1997).

De modo a visualizar as diferenças entre os enfoques neoclássico e neomarxista acerca da mobilidade populacional, Becker (1997) traz à baila o seguinte quadro comparativo:

Quadro 5 - Paralelo entre os enfoques neoclássico e neomarxista em migração

PARALELO ENTRE OS ENFOQUES NEOCLÁSSICO E NEOMARXISTA EM MIGRAÇÃO		
PONTOS COMPARATIVOS	ENFOQUE NEOCLÁSSICO	ENFOQUE NEOMARXISTA
Decisão de migrar	Ato de caráter individual, de livre escolha não determinado por fatores externos. Enfoque atomístico reduzido ao indivíduo, pretensamente neutro e apolítico.	Migração como mobilidade forçada pela necessidade de valorização do capital e não com ato soberano de vontade pessoal.
Significado	Elemento de equilíbrio em economias subdesenvolvidas, especialmente as mais pobres. Industrialização e modernização como força positiva propulsora da migração.	Resultado de um processo global de mudanças. Expressão da crescente sujeição do trabalho ao capital.
Metodologia	Análise descritiva, dualista e setorial do fenômeno. Enfoque causal, isolado e pontual das migrações. Considera as características individuais dos migrantes	Análise histórico-estrutural das migrações. Visão de processo. Enfoque dialético. Considera a trajetória dos grupos sociais.
Categoria de análise	O indivíduo	Os grupos sociais
Dimensão espaço-temporal	Deslocamento do indivíduo entre dois pontos no espaço (fluxos, linhas e pontos). Visão fixa de mercado de trabalho homogêneo e pontual.	Movimento de um conjunto de indivíduos, num certo período do tempo, sobre o espaço geográfico. A trajetória pode apresentar vários pontos e ser de longa duração, pois representa um processo e não apenas fluxos isolados. Mercado de trabalho multidimensional em transformação no tempo e no espaço.

Fonte: Adaptado de Becker (1997, p. 344).

Quando analisa a influência dos referidos enfoques nos estudos sobre a mobilidade populacional brasileira, Becker (1997) identifica alinhamentos com uma e com outra perspectiva. As mudanças econômicas e socioespaciais pelas quais passou o Brasil influenciaram os estudos internos acerca dos movimentos migratórios.

A crescente expansão econômica que o país vivenciou nas décadas de 1950 e 1960 foi acompanhada de uma forte urbanização, com conseqüente atração de mão de obra para as grandes cidades. Este fato resultou tanto da política industrial de substituição de importações, iniciada no governo varguista, quanto do Plano de Metas instituído pelo governo de Juscelino Kubitschek.

O fato é que o crescimento urbano-industrial ampliou o exército industrial de reserva que, por sua vez, permitia a fixação de baixos salários nas cidades. A industrialização e a modernização da agricultura no Brasil são fatores que explicam a crescente migração do campo para as cidades, em especial no eixo industrial Rio-São Paulo. “A urbanização estaria, portanto, nesta fase, muito mais ligada ao fenômeno da expulsão do homem do campo do que a um aumento considerável da oferta dos empregos urbanos, em especial do industrial” (BECKER, 1997, p. 349).

Nesse cenário, os estudos migratórios pautavam-se na descrição das trajetórias populacionais, buscando identificá-las, mensurá-las e diferenciá-las, a fim de caracterizar as áreas de atração ou de evasão populacional. Com isso, enfatizou-se, em alinhamento à perspectiva neoclássica, a percepção positiva da migração urbana. Isso se deve ao entendimento de que, à proporção que aumentava o tempo de residência no local de destino e as condições socioeconômicas dos migrantes melhoravam, a mobilidade geográfica estaria cumprindo seu papel.

Deste modo, a migração apresentaria um caráter seletivo, onde as populações mais pobres que residiam nas áreas economicamente mais estagnadas migrariam em direção aos centros industriais. Nestes locais eles encontrariam empregos no novo setor industrial que ofereceria aos trabalhadores rendimentos superiores ao que eles recebiam no local de origem. O efeito deste processo de redistribuição da população teria a função de equilibrar as diferenças entre os espaços que necessitavam de força de trabalho e os espaços que possuíam um efetivo populacional para atender a essa demanda. Esta realocação da população também reequilibraria os salários no território, permitindo uma ascensão social dos trabalhadores do campo. A migração estaria, então, vinculada a um processo de melhoras na condição de vida e de novas possibilidades de ganhos para a população em condições mais frágeis nas áreas rurais, atrelado a um padrão de consumo mais modernizado (NASCIMENTO, 2015, p. 7-8).

De acordo com essa perspectiva, a migração urbana contribuía para o processo de modernização do país. O Brasil estava deixando a posição de país que priorizava a agricultura tradicional para compor-se de uma sociedade urbano-industrial, consequência do desenvolvimento nacional. Assim, o processo migratório estava tão ou mais sujeito à sobrevivência dos mais fortes do que a adaptação progressiva dos migrantes.

Em verdade, o que corria era a expulsão dos migrantes menos capacitados, dando origem a um processo de reemigração ou [...] de migrações repetidas que levariam à emergência de um substrato de verdadeiros nômades em busca de oportunidades passageiras de subsistência. O urbano metropolitano deixava de ser o ponto final da escalada migratória de uma população que se tornava forçosamente itinerante (BECKER, 1997, p. 351).

Do ponto de vista estatístico, havia a impossibilidade de análises comparativas da evolução dos migrantes, na medida em que os grupos migratórios não representavam um mesmo segmento de migrantes ao longo das décadas. Ao final da década de 1970, o Brasil mergulhou em uma profunda crise econômica que resultou em forte crescimento da população excedente e mudanças nas características dos fluxos migratórios. O desemprego e o trabalho informal refletiram na chamada migração de retorno, em que nordestinos residentes no Sudeste faziam o caminho de volta para sua região, a de ocupação mais antiga no país. Além disso, postos de trabalho temporário nas áreas de fronteira, em especial a Amazônia, também atraíram muitos trabalhadores para aquela região.

Neste contexto, o modelo neoclássico das migrações passou a ser questionado, pois mitigou seu poder de explicação geral. Os estudos neomarxistas em migração então ganharam força como novo marco teórico de explicação desse fenômeno (BECKER, 1997). Para Abreu (2002), a perspectiva teórica do materialismo histórico trouxe importantes contribuições aos estudos sobre o processo de urbanização nos países subdesenvolvidos, por criticar os mecanismos perversos da distribuição de recursos e das injustiças sociais intraurbanas.

Desse modo, a discussão acerca da migração ampliou-se para além da escala do indivíduo, de sua decisão de migrar e das vantagens e desvantagens entre os lugares de origem e de destino. A escala de análise passa a se preocupar com a relação entre a migração e os processos sociais e econômicos (NASCIMENTO, 2015).

Um fato tornou-se incontestável: existia um padrão de crescimento acelerado de deslocamentos populacionais das áreas rurais para as áreas urbanas em que havia especial interesse do capital (urbano-industrial ou agrícola). Na década de 1970, houve um forte acréscimo populacional nas áreas metropolitanas, no eixo industrial de São Paulo, e um avanço na fronteira amazônica.

Assim, o Brasil vivenciava duas realidades populacionais paralelas. De um lado, na porção oriental do país, cidades cresciam e se tornavam metrópoles inchadas onde os problemas urbanos avolumavam-se. De outro, a expansão do sistema agroindustrial e a concentração fundiária reverberava no avanço da fronteira demográfica na Amazônia. Como forma de redirecionar as migrações, políticas governamentais facilitavam os fluxos populacionais para novas áreas de interesse do capital e suas necessidades de força de trabalho.

Nesse sentido, Becker (1997) aponta alguns aspectos nas migrações internas brasileiras, dos quais destacamos os que interessam especificamente a este estudo, tais como os fluxos de caráter urbano-rural, as migrações interestaduais de longa distância, as migrações de assalariados rurais temporários e as mobilidades intermunicipal e intramunicipal. Os fluxos de caráter urbano-rural, primeiro aspecto referido pela autora, ocorreram nas décadas de 1950 e 1960, estando relacionados à crescente concentração fundiária no campo e à industrialização nos grandes centros urbanos do Sudeste brasileiro.

Quanto às migrações interestaduais de longa distância, Becker (1997) destaca especialmente as ocorridas na década de 1970, quando nordestinos rumaram para o eixo Rio-São Paulo e sulistas para o Centro-Oeste e a Amazônia. Este movimento foi determinante para a expansão e a consolidação do mercado de trabalho em nível nacional. Sobre as migrações de assalariados rurais temporários, a autora destaca os volantes, os boias-frias e os barrageiros, por considerá-los expressões do subemprego sazonal e das relações de trabalho informais geradas pela modernização do capitalismo, seja no campo ou por meio das grandes obras de infraestrutura energética na área de fronteira.

A mobilidade intermunicipal e intramunicipal, por sua vez, ocorre em decorrência da escassez de terras e levou à eclosão de movimentos sociais de resistência. Nesse sentido, destaca-se a contramobilidade, ou seja, a luta em defesa

do direito de não migrar ou de escolher que espaço ocupar. “É o singular tentando manter seu lugar no espaço econômico global” (BECKER, 1997, p. 322).

As discussões ora apresentadas demonstram que o fenômeno migratório é permeado por diferentes níveis de explicação. Ainda que o processo geral das mobilidades populacionais deva ser analisado em macroescalas, as especificidades que caracterizam essa realidade carecem de reflexões nas escalas microrregional e local. Isso justifica o esforço deste estudo em investigar o contexto histórico-político e as peculiaridades da região na qual Imperatriz está inserida, com vistas a compreender os padrões migratórios da população e as características da força de trabalho.

## **5.2 Experiências e narrativas migratórias: origem, imigração, terra e impressões locais**

De acordo com Franklin (2008), em meados dos anos 1950 o Maranhão ainda vivia os efeitos da grande migração ocorrida no início da década de 1930, quando milhares de nordestinos atravessaram o estado e ocuparam a região do Médio Mearim. O que se via era o avanço do movimento de camponeses que continuavam em busca de terras livres para viver e plantar, sem sujeição a um “coronel” a quem tinham que entregar boa parte de sua produção.

Essa condição de agregado era tida como inferior à de posseiro, pois reforçava a dependência dos migrantes para com os donos da terra. A abertura dos caminhos para Imperatriz deu continuidade à peregrinação em busca de terras onde poderiam usufruir das riquezas naturais e viver sem necessidades.

Franklin (2008) chamou de “estradas redentoras” os meios que interligaram Imperatriz à capital maranhense e ao restante do Nordeste, via conexão com Grajaú, e, posteriormente, à nova capital do país e ao Centro-Sul por meio da rodovia Belém-Brasília. Entre as transformações desencadeadas na região, interessa-nos conhecer as experiências dos migrantes nordestinos para com a cidade, diante do acelerado processo de crescimento desordenado pelo qual passou entre as décadas de 1950 e 1970.

Ao final da década de 1950, a dinâmica local é descrita da seguinte forma:

Um burburinho permanente de chegantes que não encontravam acomodações para se instalar e levantavam casebres de palha de um dia para outro em qualquer espaço vazio ou se fixavam, até encontrarem lugar para se estabelecerem, debaixo das frondosas mangueiras da centenária rua 15 de Novembro, sob os olhares piedosos e admirados dos antigos moradores. Muitas famílias seguiam para a zona rural, onde havia imensas áreas devolutas e matas virgens, sob ocupação de milhares de nordestinos que se dedicavam ao plantio de arroz, feijão, mandioca e milho, para subsistência e comercialização (FRANKLIN; LIMA, p. 50-52).

Para um grupo social desprovido de maiores recursos econômicos, o percurso até Imperatriz não era fácil. As condições de trafegabilidade da rodovia sem pavimentação, as longas distâncias a ser percorridas e a escassez de meios de transporte tornavam as viagens longas e cansativas. Daremos início à compreensão dessa realidade, descrevendo os percalços enfrentados pela população migrante para chegar a Imperatriz, o que motivou a migração, suas primeiras impressões sobre a cidade e as dificuldades enfrentadas no processo de adaptação.

Como testemunho dessas condições, trazemos à baila, primeiramente, o relato de dona Amélia. Entre os entrevistados, ela é a que possui maior tempo de permanência em Imperatriz – 72 anos vivendo na mesma localidade. Suas lembranças remetem ao período anterior à abertura das estradas e representam o olhar de uma professora que testemunhou o crescimento urbano em uma perspectiva mais afastada do centro da cidade. Desde a chegada, sua família permaneceu vivendo na área suburbana, bem próximo à rodovia Belém-Brasília.

Sua numerosa família saiu do Piauí em 1932, em meio a uma grande estiagem, em busca de “*arrumar um local que tivesse muita mata*”. Nesse intuito, cruzaram o Maranhão, chegando a se estabelecer em Pedreiras e em Barra do Corda, até chegar em Imperatriz em 1950, motivados pelo garimpo de que se tinha notícia na região. A entrevistada lembra-se ainda das palavras de seu pai sobre as condições que encontrou em Imperatriz<sup>28</sup>.

*“Naquela época tinha garimpo, o filho mais velho dele e o sobrinho que moravam com a gente vieram para cá no rumo do garimpo, era por aqui assim. E demoraram a voltar, em 45 ele disse que vinha atrás dos meninos, aí nós ficamos lá. Aí ele veio atrás dos meninos, aqui descobriu essa mata muito grande e voltou só pra buscar nós. Ele veio na frente, no mês de maio, por aí assim, e nós viemos em julho. Aí chegamos aqui, a mãe da família com os jovens mais novos e ele já estava com o mais velho e esse*

---

<sup>28</sup> Optou-se por preservar a linguagem coloquial dos pesquisados, sem correções gramaticais, com o intuito de aproximar o leitor da realidade do entrevistado.

*menino que morava com a gente. Quando ele chegou aqui viu muita mata e disse assim: aqui nós vamos criar filhos e netos. Aqui ele achou o que procurava” (Amélia, 28/02/2022).*

O garimpo ao qual se refere dona Amélia, e já descrito em capítulo anterior, corresponde à movimentação extrativista que aconteceu entre as décadas de 1930 e 1940 na região dos rios Tocantins e Araguaia, tendo atraído homens não só do Piauí, mas também do Maranhão, Pará, Bahia, Mato Grosso, Goiás, entre outros estados. De acordo com Franklin (2008), o principal produto extraído nos garimpos da região era o quartzo, bastante utilizado na fabricação de componentes eletrônicos para artefatos militares.

A eclosão da Segunda Guerra Mundial fez crescer a demanda por quartzo e, conseqüentemente, a movimentação nas áreas extrativas, além da busca por outros minérios de valor econômico. Em Imperatriz, a notícia da descoberta de algumas pepitas de diamante no ribeirão Clementino atraiu muitos garimpeiros na década de 1940, conforme afirma Barros (1995). Contudo, o fim do conflito bélico mundial arrefeceu a atividade extrativa na região.

Ainda buscando compreender as razões que permeiam a imigração de nordestinos para Imperatriz, apresentamos os relatos de dona Olívia, senhora de 90 anos, viúva, pequena comerciante e lavradora aposentada. Ela deixou a cidade maranhense de Paraibano rumo a Imperatriz no ano de 1963, acompanhando o esposo e os oito filhos do casal.

Apesar de gostar da vida em sua terra natal, dona Olívia não conseguiu impedir o marido de aventurar-se pelas terras, até então desconhecidas, do vale do Tocantins. Quando ele soube que havia uma cidade na margem do rio que estava crescendo muito, não hesitou em conhecê-la. Ela conta que as pessoas iam para Imperatriz e, quando retornavam a Paraibano, tentavam a todo custo convencer os familiares a buscar a sorte naquela cidade. Essa foi a experiência vivenciada por seu esposo que, desde a década anterior, buscava um local onde pudesse colocar lavoura, atividade na qual tinha prática.

Em seu relato, dona Olívia explica que “Imperatriz era uma febre que atacava todo mundo! Falavam que era bom, que em Imperatriz o povo ganhava dinheiro aqui era juntando de gancho”. Isso foi suficiente para convencer seu esposo, cuja família já vinha migrando do Ceará desde a década de 1940. Nas palavras da entrevistada,

*“a viagem foi três dias de sacrifício, bocado de menino pequeno, num tinha estrada, nós vinha atolando porque nesse tempo que nós vinha de lá pra cá a estrada era só buraco, poeira ou lama” (Olívia, 30/09/2019).*

Seu semblante se fecha ao lembrar as dificuldades. Dona Olívia se deparou com uma cidade muito diferente do que imaginava, não tinha nenhuma rua asfaltada, as casas eram *“empesteadas”* de poeira e ela achou tudo *“ruim demais”*. Entretanto, acabou se conformando quando conseguiu trazer sua irmã e sua mãe, que ajudavam a suportar a saudade da vida que deixou para trás em Paraibano.

De forma semelhante, a experiência de dona Nazaré condiz com o trajeto difícil que era preciso percorrer até Imperatriz. Tendo chegado na cidade em 1965, ela descreve uma longa viagem na carroceria de um caminhão pau de arara, juntamente com sua mãe e os demais irmãos menores. Fizeram pousada em Montes Altos por uma semana antes de chegar à cidade e *“se arranchar na beira do rio”*, enquanto seu pai conduzia os animais, já que, para ele, o trajeto era ainda mais lento e cansativo.

*“Eu lembro que passou muitos dias antes de chegar, o ônibus atolou na areia. Eu lembro quando chegamos em Montes Altos, lá tinha a família do meu pai que tinha vindo antes. Pra chegar aqui foi outra luta pra acabar de chegar” (Nazaré, 13/01/2022).*

Apresentamos também a trajetória do senhor Francisco, de origem cearense, que chegou em Imperatriz em 1972. Sua ida para esta cidade se deu de forma repentina e não planejada: após ter se desentendido com um vizinho, precisou reunir a família e migrar para que não *“acontecesse uma tragédia e desgraçasse a própria vida”*.

*“Se ouvia falar muito de Imperatriz, que aqui era bom para ganhar dinheiro. Eu tive um problema em minha cidade, um descontratempo com um vizinho, nós lutemos numa banca de areia, eu ceguei ele três vezes com areia. Eu era um homem novo, tinha 28 anos. Ele ameaçou de me matar, passei um mês andando armado para me proteger. Certo dia, o delegado, que era comerciante também, me aconselhou a ir embora ‘Você é um homem novo, trabalhador, trata seus negócios sério, não faça isso não! Onde você chegar você faz amizade, já pensou em ir embora para Imperatriz?’ Foi só o tempo de vender a casa, no outro dia entre 9h e 10h da manhã o negócio estava feito” (Francisco, 29/07/2022).*

A exemplo de outros entrevistados, a viagem da família do senhor Francisco até Imperatriz foi longa e cercada de dificuldades. Contudo, sempre usando do bom

humor, ele ameniza a situação ao lembrar-se das boas conversas que partilhava pelo caminho.

*“Peguei uma tangida de jegue e botei de lá pra cá, coloquei a família num carro e vim pra cá. Com uns 8 a 10 dias eu cheguei, eles chegaram. Eu vim de jumento e levei 7 dias pra chegar, era uma tangida que vinha pra cá. Eram 2 famílias, cada um tinha 3 jegue, eu tinha 5, fez 11. Isso era uma farra, uma palestra boa, vinha comprando um capão, queijo, requeijão, ia comendo e palestrando. Nunca dormi numa casa, só dormia na chapada porque com um horrô de animal daquele para se arrancar nas casas? Jumento se botar em cercado não come não, fica arrodiando e vai embora é uma tentação!”* (Francisco, 29/07/2022).

Em consonância com esses relatos, registramos a descrição de Franklin e Lima (2016) sobre os percursos feitos para se chegar em Imperatriz. Os autores explicam que em 1962, a empresa de transporte de passageiros Estrela Dalva, de Floriano, no Piauí, cumpria o itinerário semanal, partindo daquela cidade e passando por Barra do Corda, Grajaú, Sítio Novo e Montes Altos até tomar a rodovia Belém-Brasília, ainda não asfaltada, para que os caminhões “pau de arara” (Figura 26) chegassem ao seu destino. A viagem durava de três a cinco dias, a depender do clima, que podia atrasar o percurso por conta de atolamentos ou de problemas mecânicos provocados pelas condições de trafegabilidade das estradas (FRANKLIN; LIMA, 2016).

Figura 24 - Caminhão de Pedro Caetano, empresa Estrela Dalva, década de 1960



Fonte: Franklin e Lima (2016, p. 25).

Esses caminhões “adaptados” para transportar pessoas foram, durante muitos anos, o único meio de transporte de passageiros na região. Eram instaladas tábuas que eram utilizadas como bancos de madeira na carroceria, para assento dos passageiros, e uma cobertura de zinco. Os mais famosos paus de arara eram os de propriedade de Pedro Caetano, Antonio Galinha, Manelão e Bertoldo. Relatam ainda os autores que estes caminhões transportavam migrantes advindos de várias cidades nordestinas, mas a maioria eram piauienses e cearenses, que buscavam oportunidades no “novo eldorado da Amazônia maranhense” (FRANKLIN; LIMA, 2016, p. 19).

De fato, era do Nordeste que chegavam os caminhões e as tropas de jumentos trazendo famílias inteiras: “vinham todos sujos de poeira, trazendo mil e um cacarecos: baús, meninos, cabaças, papagaios” (BARROS, 1972, p. 129). Essa condição impulsionou o maior processo migratório vivenciado em Imperatriz, que se estendeu pelos anos seguintes (SANCHES, 2002).

A mesma perspectiva pode ser observada na narrativa de outro entrevistado, o senhor Tadeu, cuja família de migrantes pernambucanos chegou ao Maranhão em 1942, quando ele tinha 14 anos de idade. Sua família fixou-se primeiramente em Paraibano e São Domingos, antes de vir para Imperatriz em 1958, em busca de melhores condições de trabalho. Ao chegar, deparou-se com uma realidade difícil, pois a cidade carecia de praticamente tudo. Em seu relato, Tadeu descreve que a única facilidade encontrada foi o acesso à terra para plantar e construir a moradia da família.

*“Lá no lugarzinho que nós tava, em São Domingo, veio quase todo mundo pra aqui e aí quando nós chegemo aqui a Imperatriz era bem miudinha! A Praça de Fátima tava começando, meu pai chegou ali na Godofredo Viana com a Coronel Manoel Bandeira eles tudo tiraram terra dali e pra baixo da Coronel Manoel Bandeira os que vieram lá nossos vizim tudo fizeram casa foi pra ali. Aí eu vim de lá pra cá, onde eu falei que nós moremo, cá pareado com o camelô e aí aqui era assim, a gente chegava e agradava do lugar aqui pra fazer a casa, aí a gente alimpava, aí ia lá no fiscal por nome de Granjeiro e dizia: “Granjeiro, vá me entregar um lote aculá, já tá limpo”. Ele ia lá, aí lá media e entregava pra gente e não cobrava nem a viagem dele” (Tadeu, 27/05/2019).*

O fiscal a quem o entrevistado se refere era o único funcionário disponibilizado pela prefeitura para organizar a ocupação das terras urbanas, o que, na prática,

resultava na ocupação por meio da posse. As famílias iam chegando, abrindo ruas, derrubando a vegetação e construindo suas moradias. O senhor Tadeu mostrou convicção ao afirmar que a prefeitura estava ciente da situação e não impedia o acesso das famílias, pois *“por todo canto tinha terra”*. Em seu caso, especificamente, a família toda *“tirou”* um lote para a construção de suas moradias, inclusive seu pai e irmãos que já tinham família constituída.

Com relação ao acesso às terras do campo, a prática era mesma empregada na cidade. As famílias chegavam, *“tiravam”* a terra, ou seja, derrubavam a vegetação para plantio da lavoura de subsistência e ocupavam a área.

*“As terras era tudo devoluta, tudo era devoluta! Até o terreno que eu tirei aqui era devoluto. Aí fui escapando assim: botava roça, botava grande não, botava pequena, vendia pouco legume e ficava pro gasto, trabalhava com os animal pra botar nas oleria, as alvenaria e fui levando até...”* (de entrevista (Tadeu, 27/05/2019).

Também registramos a experiência de dona Lina, viúva e lavradora aposentada, de 81 anos, que em 1957 deixou sua terra natal, Colinas do Maranhão, para acompanhar o marido em busca do *“sonho de ter um pedaço de chão”* em Imperatriz. De acordo com a entrevistada, a vida em Colinas era sofrida, e quando o esposo soube do *“desenvolvimento que estava tendo em Imperatriz, ficou muito animado e queria vir para esta cidade de qualquer maneira”*. Dona Lina não partilhava da mesma animação do companheiro, pois preferia a calma de Colinas, onde estaria perto dos seus familiares, a ter de enfrentar os desafios da vida em um lugar que não conhecia e cujo acesso era difícil.

*“Imperatriz tava no chão, o povo vinha pra Imperatriz era de pau de arara, a pés, com a carga nos jumento, nos burro, de todo jeito tinha que chegar aqui. Era dezoito dias de viagem a pés”* (Lina, 31/05/2019).

Dando continuidade ao seu relato, dona Lina informou que antes da decisão de mudar-se para Imperatriz, seu esposo quis conhecer a cidade. Retornou otimista e decidido a organizar a mudança da família, que na época contava com dois filhos pequenos. Ela descreve a viagem como *“um pouco menos sofrida”* do que a do esposo, pois veio no caminhão pau de arara, enquanto ele havia feito o percurso inicial montado em um jumento.

*“A viagem entre Colinas e Imperatriz demorou oito dias. No carro, tinha dia que a gente passava o dia todim num lugarzim só. Carro veio aterrava, sumia o pneu dentro da lama e eu ainda trazia uma nenenzinha, uma grandinha e uma pequenininha, chovendo, chovendo. Foi em novembro de cinquenta e sete, era período de tá chovendo mesmo” (Lina, 31/05/2019).*

Ao descrever sua chegada, a entrevistada se emociona e não esconde a tristeza e a decepção que sentiu ao ver a praça principal da cidade. Somente após a chegada de outros membros da sua família, como seu pai e seu irmão, além de muitos conhecidos, ela conseguiu se conformar.

*“Eu não gostava daqui, não conhecia ninguém, era muito ruim. Um dia eu cheguei dizer a uma mulher que eu conheci, ela não era daqui também, era de São Domingos, aí a gente tava conversando aí nós falamos que aqui até as palmeira daqui era diferente, as palmeira babaçu não tem?! Porque tinha muita poeira, as palha ficava tudo vermelha, aí a gente dizia assim que até as palmeira aqui é diferente, vermelha as palmeira só de terra” (Lina, 31/05/2019).*

Ela conta que sempre trabalharam na roça e, chegando em Imperatriz, não era necessário ir muito longe para “botar roça”. Porém, à medida que a cidade crescia, foi preciso plantar nas matas, que foram ficando cada vez mais distantes. Enquanto podia plantar, a família não passava necessidade, pois produzia o básico para o próprio sustento. Segundo ela, foi justamente a disponibilidade de terras para o cultivo que alimentou o otimismo do marido quanto ao futuro na nova cidade.

*“As terras antigamente a gente chegava e ficava, não tinha dono, era nacional. Aí a gente ficou com esse terreno aqui era grande era roça, muita roça, a gente botou muitos ano aqui. Aí com o passar do tempo a gente foi vendendo, chegou muita gente, muita gente! Aí nós vendemos muito terreno, essa parte aqui quase toda era nossa e roça pega muito espaço, aí a gente vendeu tudo” (Lina, 31/05/2019).*

Esses relatos corroboram o que afirma Franklin (2008) sobre as causas que atraíram os migrantes para Imperatriz: não foram as estradas, por si só, motivo suficiente para a acelerada migração; estas tornaram viáveis a busca, iniciada anos atrás, pelas terras devolutas que se mostravam vastas nesta porção do território. Os novos núcleos de povoamento que foram surgindo ocuparam as extensas áreas devolutas do município. As famílias eram, em sua maioria, maranhenses de outras

regiões, piauienses e cearenses que plantavam feijão, milho, mandioca e sobretudo arroz (FRANKLIN, 2008).

A porção norte do município teve suas terras férteis – próximas ao rio Tocantins e seus afluentes – ocupadas primeiramente por nordestinos que infiltraram nas matas e deram origem aos atuais povoados de Coquelândia e São Félix. Em pouco tempo, a disposição dos desbravadores fez de Imperatriz um dos grandes produtores de arroz no Maranhão, e as usinas de beneficiamento do produto espalhavam-se pela cidade (ASSELIN, 2009; FRANKLIN; LIMA, 2016).

Dona Amélia relata que, com base no trabalho familiar, seu pai, descrito como um “*homem de roça*”, plantava de tudo e isso era motivo de fartura para todos. Ela relembra que a família conseguiu construir uma casa de forno e uma casa de farinha, e tiveram que derrubar a mata para abrir o local e fazer a casa da família. O arroz era a principal fonte de renda, sendo comercializado da seguinte forma:

*“A gente pisava o arroz no pilão pra vender no Mercadinho, que era mais caro. Vendia para o Simplício Moreira, tinha os compradores, eles exportavam para Marabá. Nós ia a cavalo, a pés, tinha que ter os animal pra levar as coisas. Foi assim que nós chegamos aqui, tinha cinco animal pra vir de lá pra cá. Esses animais a gente conservou para trabalhar aqui todo tempo com eles, pra ir pra cidade, tinha que ter animal, quem não tivesse não tinha transporte. E lá levava as cargas, as coisas que precisasse. Eles trabalhava nas chamadas tropa, tinha os tropeiros, aquela vida do interior. A cidadezinha pequena, mas já era bem velhinha quando nós chegamos aqui”* (Amélia, 28/02/2022).

Na Figura 25 apresentamos um registro da abundante produção que se instaurou na “Estrada do Arroz”<sup>29</sup>, rota que interligava uma das áreas produtoras à cidade, onde o arroz era beneficiado e comercializado para outras regiões. Apesar da crescente rizicultura, as condições de tráfego na Estrada do Arroz tornaram-se um grande obstáculo aos agricultores da região. A Figura 28 a seguir revela a situação da estrada.

---

<sup>29</sup> Denominação popular da estrada vicinal surgida a partir da ocupação de nordestinos produtores de arroz, desde a década de 1950. A área também é marcada pela presença de comunidades tradicionais ligadas à extração de coco babaçu. Desde 2016, quando recebeu pavimentação asfáltica, a Estrada do Arroz, oficialmente rodovia MA-386, passou a denominar-se Rodovia Padre Josimo Moraes Tavares, em homenagem ao religioso que atuou na luta camponesa pela Reforma Agrária e foi assassinado em Imperatriz, em 1986.

Figura 25 – Carregamento e transporte de arroz na zona rural de Imperatriz, na Estrada do Arroz, início da década de 1970



Fonte: A - Franklin (2008, p. 91); B - Sousa (2005, p. 82).

Apesar da carência de infraestrutura, a produção e a comercialização de produtos agrícolas, sobretudo o arroz, revigoraram a economia de Imperatriz. No cenário urbano, usinas de beneficiamento de arroz se estabeleceram e atraíram investimentos que, paulatinamente, foram diversificando o comércio local (FRANKLIN, 2008). Neste sentido, apresentamos a descrição a seguir, que descreve resumidamente a dinâmica que se delineou a partir da década de 1960.

O comércio e a pecuária experimentam um surto de desenvolvimento. Empresários fazem compras do – e no – Sul-Sudeste. Imigrantes chegam do Rio Grande do Sul, Paraná, Espírito Santo, Minas Gerais, Bahia e de todas as demais regiões do País. Grandes usinas de beneficiamento de arroz instalam-se. Os ônibus do Expresso Braga desenvolvem a rota Belém–Brasília–Belém. Filhos de Imperatriz passam a estudar em Brasília, Goiânia... [...] Também na década de 1960 chega a estrada Açailândia-Santa Luzia. O Expresso Estrela Dalva, de Eduardo Gomes de Oliveira, faz a rota Imperatriz-Teresina-Imperatriz e traz, para Imperatriz, imigrantes de Grajaú, Barra do Corda, São Domingos, São João dos Patos, Amarante do Maranhão... [...] O ônibus do João Galinha também traz imigrantes, principalmente de São Domingos e São João dos Patos, e ainda os estudantes de Montes Altos. O comércio se expande, armazéns e lojas se instalam. A Associação Comercial é criada. Vêm a Varig, o Banco da Amazônia e o Banco do Brasil, que operam aqui suas linhas – aéreas e de crédito. Cumarú, babaçu, arroz, algodão, milho... As plantações de arroz e de algodão alimentam as grandes usinas beneficiadoras. Baianos, gaúchos, mineiros, capixabas fazem fazendas. Realiza-se a primeira exposição agropecuária. O Mercadinho é construído e “disputa” as preferências, que tinham, antes, como referência, o Mercado Bom Jesus (SANCHES, 2003, p. 166).

Entretanto, a vida era difícil para os chegantes que não dispunham de grandes recursos para investir, conforme descreve Asselin (2009, p. 24):

“Eram todos pobres. O povo bebia água de cipó e comia só carne de caça sem sal ou arroz de pilão cozido na água e sal”. Enfrentaram a malária, que fez muitas vítimas. “Morria tanta gente que nem se fazia mais visita por luto”. Grifo do autor. Depoimento de um morador de Imperatriz, MA, em janeiro de 1981.

A disponibilidade de terras devolutas não atraiu o interesse apenas de camponeses nordestinos, outros sujeitos históricos também foram atraídos para a região, como grandes pecuaristas e agricultores, além dos praticantes da grilagem de terras. Esse cenário de acréscimo populacional e busca por terras devolutas logo resultou em tensões e conflitos agrários que ganharam projeção nacional.

Dona Amélia, que testemunhou o período de construção da rodovia Belém-Brasília, tem sua própria avaliação do cenário que se instaurou nas terras da região, após a abertura da estrada.

*“A vida ficou normal, a estrada ajudou, cresceu a Imperatriz. Os grileiros, os latifundiários compraram aquelas capoeiras, até que destruíram a mata, foram eles que destruíram, entendeu. Dentro do nosso ser de vida não atrapalhou nada, quem era pobre ficou pobre, quem era rico ficou mais rico”* (Amélia, 28/02/2022).

De acordo com Sousa (1980), a abertura da rodovia Belém-Brasília colocou Imperatriz em uma posição de destaque na dinâmica migratória.

No Tocantins maranhense e Norte de Goiás, cujo centro de convergência é a cidade de Imperatriz, para esta região se dirigem pelo menos duas correntes migratórias. Uma corrente penetra pela mata amazônica às margens da nova Rodovia Federal (BR-010) e a outra formada predominantemente pela burguesia rural proveniente do sul da Bahia, Espírito Santo e Nordeste de Minas Gerais (SOUSA, 1980, p. 12).

Sader (1987) descreve que no Bico do Papagaio, ou extremo norte goiano, região fronteira com Imperatriz, 98% dos estabelecimentos não eram titulados, enquanto em Imperatriz as posses correspondiam a 89% das terras agricultáveis. Trata-se de um fenômeno que se replicou em Imperatriz, mas também em outras regiões contíguas, além do extremo norte goiano, hoje Tocantins, o vale do Pindaré também foi marcado por violentos conflitos agrários.

Essa situação resultou na expansão da pecuária e na gradativa diminuição da área destinada às lavouras de arroz. A força da pistolagem e o poder da grilagem levaram à expulsão de inúmeros agricultores (FRANKLIN, 2008). No mesmo sentido, encontra-se a afirmação de Teixeira (2016) de que, a partir de 1960, imigrantes de toda ordem começaram a transformar a rizicultura familiar em criação latifundiária de gado, fazendo uso da grilagem e da pistolagem como aliadas do processo.

Nesse cenário em que a terra, antes tão vasta e disponível, tornou-se disputada e objeto de mercantilização, conhecer a condição social dos posseiros facilita a compreensão da rápida transformação pela qual a porção sudoeste do Maranhão passou.

A fragilidade dos posseiros se dava principalmente porque a quase totalidade dos que imigraram para o sudoeste maranhense era de camponeses analfabetos ou pessoas de pouca instrução, sem noção legal de posse ou propriedade; para quem a terra devoluta, sem produção e sem reclamante, era território de quem nele se atrevesse a derrubar, queimar, plantar e colher; que tivesse disposição e coragem para a lida da roça. Documentação de terra não era objeto de sua preocupação (FRANKLIN, 2008, p. 135).

Trata-se de uma mentalidade típica do sertanejo nordestino, mas que conflitava com a política agrária instituída no Brasil, que prioriza a propriedade para quem compra e não para quem ocupa a terra. Não tardou para que as tensões no campo se refletissem na cidade e acelerassem ainda mais seu crescimento desordenado. A nova dinâmica populacional, ou seja, o êxodo rural que resultou na urbanização de Imperatriz, tem suas explicações na mudança do cenário econômico proveniente da

gradativa substituição das lavouras de arroz pela criação de gado e principalmente, pela extração de madeira.

Ao longo da década de 1970, as grandes fazendas de gado e a extração da madeira nas matas de Imperatriz foram absorvendo as terras até então dedicadas às roças de arroz. A prática da grilagem e do esbulho possessório resultaram na retirada de centenas de famílias das áreas rurais do município, “de repente, obrigadas a abandonar suas posses sob a coação de um documento forjado ou do cano de uma arma” (FRANKLIN, 2008, p. 135). A expansão das novas atividades, aliada aos conflitos fundiários na região, contribuiu para a gradativa redução da área destinada à agricultura, com o despovoamento do campo e o inchaço das áreas suburbanas da cidade.

Um dos nossos entrevistados compartilhou sua experiência como proprietário de terras que se dedicou à atividade madeireira. Trata-se do senhor João, oriundo do interior do Rio Grande do Norte, que adquiriu terras em Imperatriz com o objetivo de constituir uma fazenda. As notícias sobre Imperatriz lhes foram trazidas por um primo que residia em Brasília, mas conhecia bem a região maranhense. De acordo com sua descrição, “*as boas terras e o clima chuvoso na cidade que ficava à margem da rodovia Belém-Brasília com probabilidade de desenvolvimento*” atiçaram a curiosidade do senhor João em conhecer Imperatriz.

Após uma visita em 1975 e a aquisição de terras na região, o senhor João trouxe a família e agregados do Rio Grande do Norte para lhe ajudar no trato com a terra. Ao ser questionado sobre os motivos que o levaram a decidir morar em Imperatriz, após refletir, ele respondeu que “*achou a cidade promissora para investir, o comércio era muito movimentado e sortido, tanto para o varejo quanto para o atacado e as terras tinham valores atrativos*” (João, 11/02/2022). Tinha início uma nova etapa em sua vida, na qual investira grande parte do patrimônio familiar

Tido como um homem de poucas palavras, o senhor João não soube informar as primeiras impressões de seus familiares sobre Imperatriz. Coube à sua filha, a quem denominamos genericamente de Deusa, descrever o percurso e o sentimento da família sobre a cidade maranhense em comento.

*“Eu lembro bem da mudança, considero que foi traumática! No sentido de sair de onde morávamos, de se afastar da família. Não foi fácil, nossos tios, primos, todos ficaram. Viemos eu e meus irmãos, que tinham nove e cinco anos, respectivamente. Minha mãe deu aquela ajuda para meu pai. A fazenda ficava longe, a cerca de setenta quilômetros da cidade, entrando em João Lisboa, rumo ao Centro dos Carlos, com estrada de chão. O pessoal que meu pai trouxe veio conosco no caminhão, percorremos 1.800 quilômetros. Ficamos todos impressionados com o quanto o lugar era diferente de tudo que conhecíamos no Rio Grande do Norte” (Deusa, 15/02/2022).*

De acordo com o senhor João, não havia como acessar a fazenda por falta de estradas que a interligassem com a cidade, o que dificultava a produção e encarecia a manutenção da propriedade rural, que era a única fonte de renda da família. Aliada a isso, a necessidade de manter os filhos na escola levou o fazendeiro a estabelecer moradia na cidade e a se dedicar a outra atividade econômica: a extração de madeira e implantação de uma serraria. A visão empreendedora do senhor João ilustra um momento em que a extração de madeira nas matas de Imperatriz tornava-se uma atividade econômica bastante lucrativa.

De acordo com Franklin (2008), a possibilidade de enriquecimento com a atividade madeireira atraiu para Imperatriz pessoas especializadas na exploração vegetal, principalmente após o asfaltamento da rodovia Belém-Brasília, em meados da década de 1970.

Num primeiro período, exportava-se a madeira em toras, transportada em caminhões abertos, ao mesmo tempo em que se instalavam no município dezenas de serrarias de pequeno e médio porte. Depois vieram as de grande potencial, que empregaram milhares de trabalhadores nas atividades industriais. Da paisagem da cidade passam a fazer parte indissociável as cargas de arroz e o caminhão madeireiro (FRANKLIN, 2008, p. 140).

Dentre os imigrantes que se especializaram na atividade madeireira, destacamos o escritor Livaldo Fregona, que chegou em Imperatriz em 1980, oriundo do Espírito Santo. O empreendedor, que também é contista e cronista, considera que

[...] o que atraiu grande número de pessoas de outros estados foram as nossas florestas: uma das mais ricas e de essências variadas da Pré-Amazônia. Era possível a um observador contar até quatorze árvores grossas, estando num único ponto de observação. O ipê, a sucupira, a macarnaíba e o freijó foram as essências mais procuradas pelos madeireiros. [...] Foi quando a febre da madeira explodiu desregradamente. Em poucos anos, centenas de caminhões em constantes comboios supriam também as dezenas de serrarias que aumentavam mês a mês (FREGONA, 2002, p. 56-57)

Percebe-se que a dinâmica econômica que se estabeleceu desde a produção de arroz, passando pela extração de madeira e pela produção de óleo de babaçu, apoiou-se no beneficiamento dos produtos na área urbana de Imperatriz. Além disso, as mudanças ocorridas no espaço rural em razão da mercantilização das terras, incentivada pelas políticas governamentais, resultaram em um forte processo de transferência de pessoas do campo para a cidade.

Essa mudança é perceptível nas narrativas dos imigrantes, sobretudo daqueles que partiram para Imperatriz na década de 1970, quando a urbanização se consolida. Os motivos que justificam a imigração passam a relacionar-se ao contexto urbano, bem como às práticas laborais desenvolvidas. Na Tabela 4, a seguir, é possível visualizar o incremento populacional no meio urbano em detrimento do meio rural.

Tabela 4 - Demonstrativo da urbanização de Imperatriz (MA) - 1950 a 2010

Ano	População total	População urbana	População rural	População urbana %	População rural %
1950	14.064	1.630	12.434	11,59	88,41
1960	39.169	8.987	30.182	22,94	77,06
1970	80.722	34.709	46.013	44,00	56,00
1980	220.469	111.818	108.651	50,72	49,28
1991	276.440	209.970	66.479	75,95	24,05
2000	230.450	218.550	11.895	94,84	5,16
2010	247.553	234.671	12.882	94,80	5,2

Fonte: Elaborado pela autora, com base nos Censos Demográficos do IBGE de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010.

Martins Lima (2008) atribui ao Estado a responsabilidade de orientar os fluxos migratórios e a mobilidade da força de trabalho. Por meio de uma política de manipulação dos espaços, faz uso do urbano como estratégia de desenvolvimento do capitalismo na região, tornando a cidade espaço por excelência para o consumo. Desse modo, a urbanização de Imperatriz atendeu aos interesses capitalistas e estatais, que a inseriram em um projeto mais amplo de consolidação do espaço urbano.

### **5.3 Narrativas e formas de ocupação do espaço urbano: condições de trabalho, moradia, saúde e a insegurança na cidade**

De acordo com Martins Lima, políticas estatais em nível estadual e federal tiveram influência decisiva no que ela chamou de “deslocamento compulsório dos trabalhadores rurais para cidade de Imperatriz” (MARTINS LIMA, 2008, p. 67). Ao se

referir a estas políticas, a autora destaca a SUDENE e a SUDAM<sup>30</sup>, bem como a Lei de Terras do Governo Sarney, de 1969, instituída no âmbito estadual.

As políticas da SUDENE tinham como ideia incorporar as “terras úmidas, com invernos regulares” ao restante do Nordeste, tendo assim uma saída para a crise de produção da região. “Nessa perspectiva, a oficialização da abertura da fronteira agrícola seria justificada, e esta, além de absorver a mão de obra, abriria a colonização do Maranhão” (MARTINS LIMA, 2008, p. 67).

Contudo, a Lei de Terras do Governo Sarney, de nº 2.979/69, concebia o Maranhão como lugar privilegiado para receber grandes investimentos orientados para grandes empresas, em detrimento da agricultura de base familiar. Esses investimentos poderiam ser contemplados tanto pela SUDENE quanto pela SUDAM. Desse modo, critérios seletivos foram estabelecidos para a apropriação de terras devolutas no Maranhão, o que refletiu diretamente nas formas de ocupação em Imperatriz, transformando as estruturas rurais e urbanas (MARTINS LIMA, 2008).

Em consonância com as ações estatais em comento, a partir da década de 1970, órgãos públicos foram encarregados da regularização fundiária do Maranhão, o que resultou na destituição de milhares de camponeses de suas posses. Além disso, empresas agropecuárias e madeireiras instalaram-se na região e mantiveram suas sedes administrativas na cidade de Imperatriz. Aliado a isso, diversos setores da economia se expandiram, tais como o comércio varejista e atacadista e a diversificação dos serviços médico-hospitalares e educacionais, para além dos serviços em geral. Todos esses fatores respondem pelo incremento populacional da zona urbana de Imperatriz.

As narrativas de nossos entrevistados revelam as mudanças e as dificuldades que vivenciaram neste processo de transição no modo de vida do campo para a cidade. As adaptações são percebidas principalmente nos relatos sobre as formas de trabalho desenvolvidas, uma vez que a quase totalidade dos entrevistados tem suas origens assentadas no trabalho com a terra.

Os imigrantes que se fixaram em Imperatriz ao longo das décadas de 1950 e 1960 relatam uma trajetória de trabalho mais ligada às atividades rurais que,

---

<sup>30</sup> Levando em consideração os critérios naturais, o Maranhão está situado na transição entre a floresta e o sertão, por isso tornou-se objeto da intervenção dessas duas superintendências (MARTINS LIMA, 2008).

paulatinamente, foram sendo substituídas por práticas na cidade, diante das transformações a que a região foi sendo submetida a partir da década de 1970. Desse modo, os imigrantes que chegaram na década de 1970 já revelavam formas de trabalho eminentemente urbanas, em função das dificuldades de acesso à terra ou de manutenção das roças.

De acordo com Franklin (2008), o crescimento urbano fortaleceu a construção civil e a indústria cerâmica, impulsionadas pela necessidade de novas moradias. O comércio foi se concentrando na área central; o setor de prestação de serviços cresceu e se diversificou. A partir da década de 1970, empresas antes sediadas em Carolina, Grajaú, Tocantinópolis e Marabá transferiam suas atividades para Imperatriz, além de filiais advindas de outros estados que dinamizaram a oferta de bens e serviços. No mesmo período, o governo federal financiava e realizava empreendimentos de grande porte na região, entre estes a construção de estradas, como a Transamazônica e a BR-222 (conhecida como Açailândia-Santa Luzia), que interferiam diretamente na dinâmica local.

O senhor Tadeu, tão logo chegou à cidade, já sentiu a necessidade de aliar trabalho rural com trabalho urbano. Para construir sua casa, por exemplo, transportava de jumento o material básico feito nas olarias da cidade.

*“Era muito difícil. Aí eu comecei, aí eu fiz minha casinha lá, depois fiz outra, aí eu trabalhando de roça e carregando material daquelas olaria. Aquelas olaria era bem ali no Porto da Balsa, aí eu tinha um jumentinho e ia carregando eu e meus irmãos nós carregava material praquela rua toda, telha, alvenaria, areia, barro, tudo enquanto a gente carregava pra ali. No inverno eu ia tratar da roça, quando chegava o verão eu tornava a ir carregar material, aí a gente foi...”* (Tadeu, 27/05/2019).

Essa prática o ajudou a complementar a renda da família, já que a roça onde plantava arroz, feijão, milho, mandioca e algodão não produzia o suficiente para o sustento dos oito filhos. A pequena produção proveniente da agricultura era vendida na cidade mesmo, nas usinas existentes. O entrevistado faz menção ao *“moinhozim de pilar arroz”* de Simplício Moreira, a quem ele reconhece como pai do ex-prefeito Renato Moreira, e também à *“usina de descaroçar algodão”* de Jonas Ribeiro, tido como empresário do ramo industrial na cidade.

Ao falar sobre as atividades em que trabalhou ao longo da vida, o senhor Tadeu assume uma postura altiva para demonstrar o orgulho que sente de tudo o que viveu. Ele também reconhece a importância de sua esposa que, por meio da extração do coco babaçu, da fiação do algodão e da produção de redes e lençóis, complementava o sustento da família de oito filhos. Sua esposa, com simpatia, demonstra a admiração pelo marido que conseguia “fazer dinheiro” até vendendo lenha, atividade que ele descreve da seguinte forma:

*“para o pobre ganhar dinheiro tinha que rachar uma carguinha de lenha, eu trabalhava na roça, meio dia eu rachava uma carga de lenha e juntava em casa, quando era no sábado eu ia pra rua vender porque todo mundo cozinhava na lenha, aí (gargalhada) eu vendia!”* (Tadeu, 27/05/2019).

Os estudos de Martins Lima (2008) identificaram que, no Maranhão, a atividade extrativa da coleta do babaçu era frequente entre mulheres e crianças. Por se tratar de uma palmeira muito presente nas matas de Imperatriz, tornou-se um trabalho importante para a composição da renda familiar, realizado principalmente no período da entressafra na roça. Contudo, a participação da mulher nas práticas de subsistência ia além da extração do babaçu. Nossas entrevistadas descrevem sua contribuição no sustento da família, tanto no contexto rural quanto no urbano.

Dona Lina, ao descrever o trabalho na roça, informou que cortava arroz, quebrava milho, apanhava fava e arrancava mandioca. Com esta, após descascar, fazia farinha, lavava a massa e tirava tapioca. Ela relata também outras atividades complementares, um trabalho pesado que ela descreveu com bastante entusiasmo, enfatizando o quanto gostava de fazê-lo.

*“Primeiro, antigamente, a gente quebrava coco, tirava leite, fazia sabão, era muito bom, vendia azeite, nesse tempo era até mais ou menos. A gente tinha muita amizade. Ali morava um na boca da mata e o vizim assim era sadio, acho que eu posso dizer assim que foi o tempo mió que eu tive. Nós carregava o coco, juntava no mato, carregava nos animal, fazia uma casinha e enchia de coco aí quebrava em casa, aí nós trocava dia pra tudo isso, aí depois ia se pagando pra um e pra outro, aí fazendo aquela festa todo dia. Em 66, só sei que lá na boca da mata foi muito bom. Era bom demais, eu trabalhava no pesado grosseiro, ruim, mas era bom, tinha saúde, tudo que fazia era vontade, fiava muito algodão fazer rede, lençol pra se cobrir tudo a gente fazia. A vida era dura! Mas a gente dava nem fé, tudo o que a gente conhecia era aquilo ali, né, tem que gostar! A gente fiava muito! Eu fazia cada varandona bonita e botava na rede, a gente fazia na*

*almofada com os bilro, adepois botava numa grade ia fazer cada desenho bonito, né, tu sabe o crochê né? A gente fazia esse tempo era na mão, tipo crochê. Nós trocava a guia pra fiar, descaroçava o algodão, batia, fazia um monte de mói de algodão, cortava, dia que tinha umas 10 muié dentro de casa, fiando, na roda, era animado. Se fazia um almoço, a merenda, por isso que eu disse que foi muito bom!” (Lina, 31/05/2019).*

Toda essa movimentação acontecia entre as mulheres, que se revezavam no trabalho extrativista, nos afazeres domésticos e na criação dos filhos, enquanto os homens trabalhavam na roça, “*capinando, queimando garrancho, plantando*”. Segundo a entrevistada, o que se produzia era voltado basicamente para o consumo familiar. Apesar disso, na década de 1970, ela conseguiu colocar uma banca de verduras na feira da cidade, o Mercadinho. Dona Lina descreveu este espaço como um dos mais movimentados da cidade, onde se vendia de tudo em um grande galpão.

*“Nesse tempo, já não tinha mais roça por aqui, as verduras vinham do sul, lá de São Paulo. Era o Zé Baiano que vendia. O moço tinha um depósito, eles chegavam com mercadoria duas vezes. A gente pegava, o que pegava a gente vendia tudo. Pegava, fazia a nota, quando era na segunda feira a gente pagava pra começar a fazer conta de novo” (Lina, 31/05/2019).*

Outra mulher que também demonstrou versatilidade no exercício de ofícios rurais e urbanos foi a senhora Amélia. Sua família foi pioneira na ocupação da área por eles denominada Alto Bonito, na década de 1940. Com a abertura da rodovia, que margeia a comunidade, esta foi crescendo, e novas necessidades foram surgindo, para além da subsistência. Dentre elas, a educação das crianças. Tão logo o município construiu um grupo escolar, dona Amélia foi designada como a primeira professora da comunidade do Alto Bonito, fato que ela relata com bastante orgulho.

*“Eu fui a primeira professora que trabalhei aqui com a comunidade e permaneci até entregar para turma nova. Eu recebi minha nomeação no dia 13 de fevereiro de 1956, naquela época o prefeito era o Antenor Bastos. Quando iniciou, um deputado do partido do Simplício Moreira fez uma promessa que se ele ganhasse ele pagaria umas escolinhas, inclusive aqui no Alto Bonito e em outras comunidades. Aí ele ganhou e contratou a gente até 1956 quando eu recebi a nomeação da prefeitura. De 54 a 56, nestes 2 anos o Simplício recebia lá do moço e dava aquele dinheiro, aí já foi começando. E nessa brincadeira eu fui fundo, dei aula por 31 anos. Eu sempre ensinando as crianças a ler e escrever. Parece que eu estava adivinhando essa palestra, antes de ontem eu estava pensando assim, Deus age verdadeiramente nas pessoas, com certeza! Eu não tenho história de parece não, é verdade. Aí eu tive pensando assim, aquilo que*

*ensinava pensando que não era importante, era uma grande importância. Olha eu ensinava a parte principal, sem saber que era, tá entendendo que era tão importante” (Amélia, 28/02/2022).*

Ainda no que se refere às formas de trabalho desenvolvidas, apresentamos o relato do senhor José, um lavrador oriundo de Picos, no Piauí, que chegou em Imperatriz em 1970 em busca “*de um pedacinho de roça*”. Ao ver suas intenções frustradas pela dificuldade de acesso à terra, o entrevistado precisou aprender um novo ofício para sustentar a família que acabara de constituir. Em suas palavras:

*“A gente vivia de roça, mas chegando aqui não consegui terra. Aquela vidinha de lá, aqui era diferente, recurso pouco pra cá. Aí eu tive que aprender a mexer com costura. Eu fazia calça, camisa, cuequinha, mas rendia pouco. Eu ainda peguei umas roupa de encomenda para revender, eles ganhavam lá e a gente ganhava um pouquinho do outro lado, mas era muita dificuldade, passamos muita necessidade” (José, 27/07/2022).*

O senhor José afirma ainda que, por muitos anos, teve que conciliar o ofício de alfaiate com o trabalho no campo, que surgia em determinadas épocas do ano. No período da colheita, às vezes surgia o trabalho temporário de “*apanhar arroz*”, e assim ia lidando com as dificuldades da vida na cidade. À medida que o trabalho na roça diminuía, ele ia se adaptando à vida urbana, até buscar no pequeno comércio informal uma forma de sustento para a família.

*“Demorou muito até a gente arrumar pra comprar um terreninho aqui, fui morar na rua Rio Grande, alí. Mais aí a vida mudou muito, porque eu era obrigado a trabalhar sempre de empregado na roça, só de costura não dava. Era roça, roça, roça, eu deixava a mulher aqui e ia pra lá, era uma vida muito ruim, a vida mais do pessoal aqui era essa viu. Aí a gente ficou nessa vida, vai lá, vem pra cá, era muito ruim, e essa vida que eu levava, era eu e muitas pessoas que chegaram naquela época. [...] Agora de um certo tempo pra cá, eu vendi a casinha de lá, morei aqui na rua Sergipe uns tempos, mais era a mesma coisa, não tinha como quietar. Aí eu vendi lá e fiquei aqui, depois que cheguei aqui, fiquei na mesma ‘pisada’, daí eu inventei de colocar uma vendinha, ainda hoje está o quartinho. Aí com essa vendinha que eu comecei, achei melhor, por que quando a gente vende as coisas tira pelo menos o de comer” (José, 27/07/2022).*

Em um cenário semelhante de dificuldades, trazemos à baila a experiência de dona Josina, de 58 anos, que chegou em Imperatriz em 1974, com 14 anos de idade, vinda de Santo Antonio dos Lopes no interior do Maranhão. Ela conta que enfrentou muitas dificuldades para conseguir emprego quando chegou à cidade. Era solteira,

vivia como agregada na casa de familiares e, para conseguir estudar, precisava trabalhar de qualquer jeito. Desse modo, exerceu o trabalho de doméstica e de garçõete até o ano de 1979, quando se casou e parou os estudos na 5ª série. Entre os relatos desse período, ela relembra que vendia confecções e perfumes, de porta em porta, usando uma bicicleta.

*“Aqueles estradas hoje que tem aquela faculdade pra aculá, a Facimp, nós andava tudo de bicicleta, mas aquilo ali era areia, andava mais empurrando a bicicleta que amuntada. Nós não enricamos, mas mesmo assim hoje nós se sente milionários. Sabe por quê? Porque a gente tem muita fé no homem de lá de cima” (Josina, 03/08/2019).*

Após a união conjugal, o casal continuou residindo em Imperatriz, e dona Josina dedicou-se aos serviços domésticos enquanto o esposo exercia o ofício de pedreiro. Segundo a entrevistada, *“a construção civil era muito forte pois estavam construindo a cidade, muitas ruas estavam surgindo e muita gente que chegava precisava de pedreiro para construir suas casas”*. Ela informa que muitos homens de sua família se dedicaram ao ofício de pedreiro depois que as terras para plantio ficaram escassas e tiveram que buscar emprego na cidade.

A construção civil e o comércio foram atividades que se destacaram no cenário urbano local, como se pode apreender dos fatos narrados nas entrevistas. A senhora Nazaré relata que, juntamente com seu esposo, conseguiu um ponto comercial no mercado, o famoso Mercadinho, que até os dias atuais é um dos pontos de maior concentração comercial da cidade, referência para quem procura mercadorias no atacado. Dona Nazaré e esposo dedicaram à venda de cereais e, por meio desta, conseguiram construir a casa da família e custear a educação dos filhos.

*“O mercado era todo feito de pati, tinha o mercado de carne e era cercado de talba, os tiosques como se chamava. Ali nós vendemos cereais, construímos a casa, colocamos os filhos no colégio. Eu só trabalhei, muito! Trabalhei muito para ajudar criar os meninos. No Mercado então... eu ficava lá o dia todim, pegava os meninos, dava almoço e ia pra lá. Nesse tempo não tinha feira em outro lugar, todo mundo vinha comprar no Mercadinho, hoje tem feira em tudo quanto é lugar, é por isso que ela não presta mais. Vinha gente de todo lugar, a gente vendia e pesava no litro. A gente vendia 20 sacos de arroz todo dia, nós tinha que ter essa quantia de saco pra vender, para atender todo mundo que vinha de todo lugar. E ninguém reclamava. O que movimentava o comércio era feira que ficava perto. Nós compramos um ponto no mercado, era nós e 5 irmãos, todo mundo ia pra*

*lá, eles vendiam verduras, galinha e nós vendia cereais” (Nazaré, 13/01/2022).*

O olhar empreendedor das mulheres que, na década de 1970, já ajudavam na renda familiar para além das atividades domésticas, também pode ser percebido no testemunho da entrevistada Deusa, filha do senhor João, fazendeiro do Rio Grande do Norte que se estabeleceu em Imperatriz. A entrevistada se considera uma pessoa curiosa e observadora e afirma ter registrado em sua memória momentos marcantes vivenciados em sua infância, uma vez que chegou em Imperatriz com apenas sete anos de idade.

Um desses momentos diz respeito ao desfile cívico em comemoração à independência do Brasil, no dia 7 de Setembro de 1975, e que despertou a curiosidade da pequena Deusa e de sua mãe, que era professora em sua cidade de origem. A proporção do desfile e a quantidade de estudantes chamou a atenção da senhora, que se questionou sobre a demanda daquele público por material escolar.

*“Naquele momento ela já dava aula pra nós, ela veio atrás de uma livraria e não tinha na cidade. Tinha apenas uma livraria do MEC que vendia o material a preço de custo, da mesma forma que tinha a COBAL que vendia produtos alimentícios a preços mais baratos. Essa livraria funcionava na Godofredo Viana próximo ao Banco do Brasil, que funcionava nas imediações de onde hoje é o Viva Cidadão. Então, quando mamãe percebeu aquele tanto de aluno, ela ficou louca para colocar uma livraria. Ela percebeu, pois se perguntou onde aquela quantidade de aluno comprava material escolar? A cidade não tinha esse tipo de comércio. Só que papai não colocou fé, não levou adiante a ideia” (Deusa, 15/02/2022).*

Ao relatar o episódio, Deusa lamenta que a ideia de implantação de uma livraria não tenha sido levada adiante. Ela afirma que seu pai, apesar de ter tido terras e capacidade de aplicar seus recursos na região, não desenvolveu a ideia de diversificar os investimentos.

*“Acontece que meu pai agiu diferente das pessoas do Sudeste, ele investiu tudo que tinha na fazenda, não colocou comércio. Só que ele não tinha capital de giro para viver da fazenda, tinha patrimônio e acabou com tudo. Ele comprou duas terras, sem a menor necessidade, teve que vender a menor pois não tinha renda para sobreviver enquanto ela produzia, não tinha estrada para escoar o que produzisse. Ele tinha terrenos na cidade e foi vendendo para investir na fazenda, mas faltou capacidade para administrar. Nosso avô chegou em 1977, no ano em que voltamos para o Rio Grande do Norte, nessa época papai cresceu. Aí ele comprou a serraria e começou a tirar madeira e serrar madeira” (Deusa, 15/02/2022).*

O senhor Francisco também relatou suas vivências sobre a busca de alternativas para a sobrevivência no meio urbano. Ele já tinha conhecimento de que a cidade estava crescendo bastante, mas não imaginava que haveria tantas dificuldades para trabalhar como lavrador, atividade na qual tinha experiência. Precisou então aprender outras formas de trabalho para sustentar a família de seis pessoas.

*“Quando a família chegou. Eu achei tudo difícil, quem era acostumado a fazer os paiozim de arroz aí chega aqui e vai aventurar a vida, era pesado! Um dia, um vizinho abriu a boca e disse pra mim assim: Olha, pobre aqui quando o inverno acoxa, passa 3 dias sem ver a panelinha frever. Eu tinha comprado 2 milheiro de telha que era pra cobrir a casa que era de palha, aí eu me assombrei e vendi, que era pra comprar bagulho para alimentar a família, que nós era seis. Fui enfrentar a vida, trabalhei de servente, trabalhei 12 anos como carroceiro, achava a vida muito homilhada, e trabalhei 25 anos de ambulante no sertão, nos municípios de Porto Franco, Sítio Novo, Lageado Novo, Amarante, Montes Altos, esse miolão de terra eu cozinho todinho, vereda por vereda. Eu vendia alumínio batido e tecido, confecção” (Francisco, 29/07/2022).*

Durante grande parte da entrevista, o senhor Francisco mostrou-se descontraído, bem-humorado e confiante ao trazer à tona suas memórias sobre os primeiros anos em Imperatriz. Segundo ele, a cidade possuía uma fama que não condizia com a realidade: para ganhar dinheiro, era preciso dispor de recursos para investir, pois só o trabalho não era suficiente para obter o sucesso que tornara Imperatriz tão famosa na região.

*“A malandragem aqui foi grande, corria muito dinheiro só na mão de quem já tinha. Não tem o ditado que diz que rio só corre pro mar? Pois então, aqui era assim, só ganhava dinheiro quem já tinha para investir. O pobre não tinha mais terra pra botar um pedacinho de roça, tinha que saí pra trabaiá nas roça alheias, vou ficar na cidade, aprender a fazer outras coisas, se virar né? Assim tem gente que virou pedreiro, servente, mecânico, garçom, feirante, motorista” (Francisco, 29/07/2022).*

Ao ser questionado sobre a que tipo de malandragem se referia, o entrevistado não hesitou em afirmar que encontrou muitas pessoas desonestas, que não honravam sua palavra.

*”Lá de onde eu vim, eu era lavrador, juteiro, botava dez, doze linhas de roça, ia só vendendo, trocando mais a turma e botando peão para fazer o serviço. Quando eu terminava de tratar dez linha de roça eu já tinha serviço pago para mais dez linha. Aí o povo me chamava até de rico. Eu vim pra*

*cá eu vim pensando que eu tinha alguma coisa eu não tinha nada. Nos primeiros pontapés me tomaram o pouco que eu tinha, os quase nada que eu tinha e fiquei urrando. Por exemplo, essa telha que vendi quando cheguei aqui, eu vendi para um cidadão me pagar com 7 dias, ele me enrolou 4 meses” (Francisco, 29/07/2022).*

Apesar do comportamento leve e divertido, o senhor Francisco não deixou de demonstrar sua emoção ao relatar um dos momentos de necessidade que passou. Em suas palavras:

*“Um dia saí de casa sem deixar nada, nem um café, as crianças ficaram brincando debaixo do pé de banana, eu tinha três carreira de banana aí no quintal, a casa do compadre Lusa (ao lado) era minha, deixei os filhos pequenos esperando eu ganhar algum troquim pra comprar o dicumê” (Francisco, 29/07/2022).*

Neste ponto da entrevista, tornou-se perceptível a fala embargada e as lágrimas nos olhos do entrevistado. Ele pede desculpas pela emoção e faz sua crítica à cidade onde fez tantos planos, ao afirmar que não esperava que diante *“de tanta riqueza nesta terra”*, passaria tanta necessidade.

Para além das dificuldades de adaptação ao contexto urbano, à medida que a cidade se espraiava, crescia também a demanda por serviços públicos essenciais relacionados à saúde, educação e infraestrutura urbana, os quais o poder público municipal alegava não dispor de recursos para suprir.

Franklin e Lima (2016) relatam em detalhes as condições urbanas encontradas por aqueles que chegavam a Imperatriz em 1962, nos caminhões pau de arara. De carroceria adaptada, com bancos de madeira para assento dos passageiros e cobertura de zinco, os caminhões não ofereciam conforto e muito menos segurança. Ainda assim, geralmente transportavam migrantes das mais diversas cidades nordestinas, a maioria piauienses e cearenses.

Ao deixar a poeirenta rodovia Belém-Brasília, os caminhões adentravam um ramal piçarrado com mais de dois quilômetros de extensão, era a BR-14, que interligava a rodovia ao centro da cidade. Por ela trafegavam pouco mais de um quilômetro e dobravam à esquerda, na rua Piauí, evitando a ponta de uma lagoa, logo à frente. Cem metros depois, dobravam à direita e tomavam a avenida Getúlio Vargas, uma via também não pavimentada que dava acesso ao centro (FRANKLIN; LIMA, 2016).

Enquanto o caminhão descia pela Getúlio Vargas, os olhares dos passageiros se voltavam admirados e perplexos para as poucas e rústicas edificações nesse perímetro. Um misto de surpresa e uma certa decepção. Não era bem o que imaginavam. Viam um ajuntamento de casebres em sua maioria de palhas e arruamento sem qualquer infraestrutura, não muito diferente do aspecto das áreas suburbanas das pequenas e atrasadas cidades do Maranhão. A rua por onde trafegavam era puro areião, sem qualquer calçamento, e piçarramento escasso mais adiante. O aspecto ia melhorando à medida em que se aproximavam do núcleo central da área urbana. [...] O pau de arara chega a um quadrilátero, um grande espaço aberto como que uma praça, chão limpo, sem qualquer edificação, onde, ao fundo, uma bonita capela, em estilo gótico, com sua torre alta, se destaca. [...] Estavam na praça de Fátima, que de praça não tinha nada, além da igrejinha no centro do largo, e um vasto espaço de chão sem qualquer coisa construída; sequer uma luminária ou um banco para sentar. Ali chegam diariamente dezenas de estranhos, trabalhadores ou aventureiros, pessoas de bem e criminosos. Olhares atentos, indefinidos ou desconfiados, observam os chegantes (FRANKLIN; LIMA, 2016 p. 19-21).

Uma das entrevistadas, dona Lina, descreve em detalhes a Praça de Fátima de 1957 quando chegou à Imperatriz:

*“Tinha três rua na Imperatriz quando nós chegamo aqui. A praça de Fátima tava cheio de barraquinha tudo de palha de piaçaba, muita gente parecia assim um formigueiro. E as casinhas de palha, aonde é a praça de Fátima hoje, aquela igreja. Quando nós chegamo aqui ela era uma casinha de palha, coberta de palha, tampada até nessa altura assim de palha e o padre celebrava a missa ali”* (Lina, 31/05/2019).

A Figura 26, datada no início da década de 1960, remete a esta parte da cidade que ora se descreve. No plano superior avista-se o rio Tocantins e a “*cidade velha*”. No plano central, percebe-se a Catedral Nossa Senhora de Fátima, em construção, e à sua esquerda a igrejinha de mesmo nome que logo seria demolida. À frente da Catedral está a área descampada que já recebia a denominação de Praça de Fátima, apesar da ausência de elementos que a caracterizassem como tal. Nas laterais, estão a avenida Getúlio Vargas, à esquerda, e a atual avenida Dorgival Pinheiro de Sousa, BR-14 à época, à direita.

Figura 26 - Vista panorâmica da Igreja e Praça de Fátima, Imperatriz/MA, início da década de 1960



Fonte: Ambrogio (2009).

A título de comparação, a Figura 27 demonstra a Praça de Fátima na atualidade, parcialmente coberta pelas árvores. Historicamente, este espaço público tem sido palco de manifestações culturais, cívicas e política importantes.

Figura 27 - Vista panorâmica da Catedral de Fátima e Praça de Fátima, Imperatriz/MA, 2021



Fonte: Velozo ([2017]).

Outra particularidade extraída das entrevistas realizadas diz respeito às carências generalizadas de equipamentos e serviços urbanos, uma problemática notada não apenas em Imperatriz, mas no contexto de urbanização amazônica. Ao estudar esta temática, a geógrafa Bertha Becker afirma:

A especificidade da urbanização regional não se esgota nos seus padrões de crescimento e na distribuição heterogênea das populações. Diz respeito também à carência de condições que permitam aos cidadãos condições de vida digna. [...] A ausência de infra-estrutura e de serviços urbanos nas cidades certamente não é uma especificidade apenas da Amazônia, na medida em que é comum a grande parte das cidades brasileiras. A especificidade regional advém da generalização e do grau de carência, decorrentes da rapidez da urbanização e da imigração, que tornam as cidades incapazes de atender a massa de população urbana. Indicadores de oferta de infra-estrutura urbana, condições de habitabilidade urbana e atendimento à saúde expressam tal generalização e carência, apresentando um padrão convergente. As condições mais satisfatórias são encontradas nas capitais estaduais e nas cidades ligadas a grandes projetos econômicos (BECKER, 2005, p. 409).

Sobre a precariedade dos serviços públicos essenciais, o município de Imperatriz era desprovido de sistema de abastecimento de água, e o consumo era feito diretamente no rio Tocantins, sem qualquer tratamento. Isso resultava em problemas de saúde e altas taxas de mortalidade infantil: “praticamente todos os dias se viam cenas de sepultamento de crianças no cemitério São João Batista” (FRANKLIN; LIMA, 2016, p. 53). A febre terçã e a desidratação matavam crianças às dezenas (BARROS, 1972). A única fonte de energia elétrica era um pequeno gerador inaugurado em 1953, cuja capacidade de atendimento limitava-se a aproximadamente mil habitantes, número irrisório diante da realidade urbana que se vivenciava no início da década de 1960.

O senhor Tadeu nos relatou as inúmeras dificuldades que sua família enfrentou quando chegou à cidade. Segundo ele, não era muito diferente da vida que levavam na roça. A água tinha que ser tirada do rio, a comida era feita no fogão a lenha e a noite era iluminada pelos lampiões à querosene.

As famílias que chegaram na década de 1950 tiveram facilidade em adquirir terrenos urbanos, o que acabou se constituindo em uma fonte de recursos para a família de dona Lina. Segundo ela, a facilidade de adquirir terrenos e construir casas levou seu esposo a desenvolver a prática como pedreiro, atividade que permitiu o sustento da família.

*“Para nós chegar aqui nessa casa, nós moramo na Imperatriz todinha. Na Godofredo Viana, na coronel Manoel Bandeira. Ali no Paraíba, na Coriolano Milhomem, por ali assim que a gente morou. Mas nós moramo em muitas casa, ele gostava de fazer casa, as casa era muito fácil. É porque a gente mudava duma rua pra outra, aí ia lá nas palmeira, cortava a paia, cobria a casa, tampava de barro, botava umas portinha e assim nós vendemo foi muita casa, e fazia outras” (Lina, 31/05/2019).*

Apesar da disponibilidade de terrenos urbanos, as condições de moradia eram precárias; as casas feitas de barro e cobertura de palha faziam parte da paisagem urbana e são descritas também por dona Nazaré.

*“Nesse tempo, era 1974 se não me engano, nós fomos morar na Rua Paraíba com os meninos tudo pequeno, nós não tinha nada! Fomos morar numa casa de palha. Quando mudei pra cá (Rua Pernambuco, setor Mercadinho) tinha poucas casas. Era sempre cheio d’água nós passava sempre por cima dos paus. Aí foram fazendo casa, do lado de cá só tinha a nossa o resto era terreno. Aí chegou um povo de Goiânia e compraram os terrenos daqui de perto tudo, o povo de lá tinha dinheiro” (Nazaré, 13/01/2022).*

Se no período de estiagem era preciso lidar com a poeira e os buracos existentes nas ruas sem pavimentação, no período das chuvas a situação se agravava. As características naturais do sítio urbano de Imperatriz sempre contribuíram para inundações e alagamentos. A cidade está assentada sobre um relevo plano, dotado de muitos cursos d’água, como riachos e lagoas, além de nascentes que compõem a bacia do rio Tocantins.

Em um cenário de crescimento urbano desordenado e desprovido de planejamento, problemas urbanos de toda ordem se agravavam na mesma proporção em que a cidade crescia. Hodiernamente, a cidade ainda convive com problemas como escassez de saneamento básico, falta de pavimentação asfáltica, ausência de rede de drenagem das águas das chuvas, habitações em áreas de risco, entre outros.

O senhor José relembra que a cidade só conhecia duas realidades: areia e poeira no verão e lama no inverno. As casas construídas nas áreas mais baixas, como a sua, eram tomadas pela lama durante as chuvas mais fortes. Ele conta ainda que, quando a rodovia Belém-Brasília foi asfaltada, entre 1984 e 1975, apenas as vias de acesso Dorgival Pinheiro e Getúlio Vargas eram empiçarradas, e mesmo assim “a areia dava no meio da canela” (José, 29/07/2022).

Experiência semelhante foi descrita pelo senhor Francisco, que afirmou ser mais difícil a situação durante o inverno, pois além dos alagamentos e da lama nas ruas, ainda faltava trabalho na cidade.

*“Aqui nesse lugar era tão ruim, que o cabra que recebeu esse lote onde eu moro, não quis, porque aqui era uma lagoa mesmo, e o barro da casa começava a rachar, a grotta passava bem aqui no meu quintal, a água que se jogava lá, saía aqui, no inverno. Aqui no inverno não tinha serviço, se não tivesse como botar roça, passava necessidade demais. Tinha gente que ia pra o Pará e deixava a família aqui passando necessidade” (Francisco, 29/07/2022).*

Dona Nazaré relata que a condição das ruas no período das chuvas era o principal motivo que levava as famílias a se mudarem. Ela informa que, às vezes, era preciso cobrir a rede onde os filhos dormiam com plástico ou lona, para evitar que as goteiras existentes no telhado de palha molhassem as crianças. Ela compartilhou conosco também uma das maiores dificuldades que enfrentou no inverno de 1976.

*“Enfrentei muitos alagamentos, lembro uma situação que passei quando eu estava de resguardo quando eu morava na Rua Pará. No inverno aqui as ruas já alagava tudo, mas não era como hoje não. A água minava dentro de casa, e nessa casa aconteceu isso. Eu de resguardo em cima de uma cama com os filhos pequenos sem poder sair, meu esposo saiu pra procurar uma casa e foram achar na Rua Maranhão, pra chegar lá tinha que atravessar uma lagoa, aí eu fui levada de resguardo numa cadeira até essa casa porque a que morava a água estava minando, aí eu fui morar na Rua Maranhão entre Benedito Leite e Luis Domingues. Esse dia foi sofrido, lembro até hoje!” (Nazaré, 13/01/2022).*

Nessa perspectiva, trazemos à baila as contribuições de Vieira (2014), cuja pesquisa de doutorado apresentou estudos sobre as ações desenvolvidas no âmbito do Projeto Rondon, especificamente no que tange ao trabalho desenvolvido por estudantes no Campus Avançado de Imperatriz, coordenado pela UFPR. Vieira (2014) entrevistou antigos estudantes da UFPR que estiveram em Imperatriz na década de 1970 acerca de suas impressões e experiências adquiridas na cidade. No relato a seguir, o entrevistado se refere a janeiro de 1976:

Isolamento; era considerada a Sibéria maranhense, com contato deficiente com a capital; a abertura da Belém-Brasília facilitava o contato mais com Belém e Brasília do que com São Luis; era uma área em que as migrações, por causa da estrada, estavam em ebulição; muitos aventureiros, violenta, ao mesmo tempo rica e sem planejamento, sem perspectivas; até então a única

via de comunicação era o rio; a televisão chegou antes do rádio; o avião, antes das estradas (VIEIRA, 2014, p. 215, relato de entrevista).

De acordo com Vieira (2014), a pobreza da região foi um dos aspectos de maior impacto mencionados pelos participantes de sua pesquisa.

Era uma região muito pobre, paupérrima, eu lembro que uma das atividades econômicas da cidade era a produção de telhas de barro, barro tirado do Rio Tocantins, e as telhas eram moldadas ainda nas pernas dos oleiros (VIEIRA, 2014, p. 215, relato de entrevista).

A Figura 28, a seguir, demonstra esse cenário ao qual a entrevistada se refere. Cumpre acrescentar que, de acordo com nossas entrevistas, as olarias apresentavam demanda considerável em um cenário de expansão urbana.

Figura 28 - Equipe do Campus Avançado em visita a olaria em Imperatriz, 1976



Fonte: Vieira (2014, p. 216).

Neste sentido, a autora apresenta mais um relato detalhado sobre a situação de miserabilidade encontrada na periferia da cidade pelos alunos e professores da UFPR:

Eu lembro que a gente chegou numa casa num bairro na periferia de Imperatriz do Maranhão que as casas eram todas em palafitas e nós entramos para fazer uma atividade de saúde com a equipe da odontologia de vacinação, alguma coisa assim. E foi chocante porque quando nós entramos nós flagramos uma garota que devia ter uns onze ou doze anos cuidando de

uns seis ou sete meninos, todo mundo sem roupas. A casa feita de tábuas apodrecidas em cima das águas, um cachorro em cima da mesa comendo num prato de uma criança, um porco em baixo da mesa, ratos passando. Aquilo eu nunca tinha visto. Embora provavelmente na periferia de Curitiba houvesse coisa parecida, mas não fazia parte do meu universo, E como a gente foi trabalhar aquilo foi chocante. Por outro lado, nessa mesma comunidade a gente foi procurar a escola, a escola era um cômodo de um barraco, uma casa, de palafitas e existia uma menina que tinha quatorze anos, umas sete ou oito crianças sentadas em caixotes de madeira e a menina escrevendo num projeto de quadro dando aula. A menina tinha a terceira série primária. Uma coisa belíssima um choque de realidade para gente. Mas que dizia olha essa comunidade não está morta, essa comunidade está abandonada, não é um bando de gente que está esperando a vida passar; do jeito deles eles estão fazendo as coisas acontecerem. Como a menina, que afinal de contas era ela que podia ensinar os pequenos (VIEIRA, 2014, p. 216, relato de entrevista).

A situação em relato foi registrada pela equipe da UFPR na Figura 29 a seguir. Não se trata da mesma habitação citada na entrevista, mas representa o mesmo cenário visitado, uma vez também é uma moradia localizada na periferia de Imperatriz no ano de 1976.

Figura 29 - Equipe do Campus Avançado em visita à periferia de Imperatriz/MA, 1976



Fonte: Vieira (2014, p. 217).

Além das condições de pobreza que foram relatadas, as entrevistas feitas por Vieira (2014) revelam outras percepções acerca de Imperatriz, como esta que ressalta as informações sobre a violência e a diversidade cultural:

Imperatriz era uma cidade imensa [1984] com muita gente e muita coisa acontecendo, com muita coisa diferente de Curitiba. [...] Tinha aquele estereótipo, nós vamos chegar lá no meio da selva, embora seja a entrada da Amazônia, na verdade não era um mundo inabitado, não era um mundo sem cultura, não era um mundo sem uma vida ativa, pulsante. E encontramos gente que nos colocava a par da situação fundiária, da situação do garimpo que é uma coisa violentíssima, ou seja, isso não era mentira. Essa representação que o Sul tinha de lá não era mentirosa, mas a outra era omitida, parece que você está indo para um deserto, lugar de ninguém, não era exatamente assim. Agora havia muita pobreza, muita pobreza. [...] Conhecemos um lado muito pesado, mas conhecemos também essa riqueza cultural. Tem cultura, tem vida, tem experiência. Uma vida muito danada, muito prejudicada por questões estruturais (VIEIRA, 2014, p. 233, relato de entrevista).

De acordo com Sousa (2015), essas carências de infraestrutura urbana, em que pese traduzirem problemas inerentes à realidade brasileira e amazônica em especial, resultam também da ingerência e da ineficaz atuação do poder público na gestão dos espaços urbanos. As condições de salubridade e o acesso aos serviços de saúde também foram objeto de questionamento em nossas entrevistas. A maioria dos depoimentos remetem à busca pelos balcões de farmácia ou aos remédios caseiros quando necessitavam de cuidados com a saúde da família.

Foi o caso do senhor Tadeu, que fez questão de citar a importância da “*Farmácia do Nogueira*”, tida como uma farmácia grande e que atendia as pessoas que vinham inclusive da zona rural. Quanto aos serviços médicos, estes eram realizados por um profissional que visitava a cidade mensalmente, no “*Posto do SESP*”. Apesar de se orgulhar de nunca ter adoecido, ao cruzar o olhar com sua esposa, ela não relutou em afirmar que não era bem assim. Os filhos adoeciam constantemente por causa da poeira e das “*águas sujas*”, e que tinham muito problema com as verminoses e as febres.

Já dona Olívia relata que, na década de 1970, havia um hospital, o do “*Dr. Antonio no Entroncamento*”, onde se faziam partos. Contudo, a maior parte das mulheres de sua família deu à luz em casa, com o auxílio de sua sogra, que era parteira. No aspecto saúde, as condições de gestação e parto foram as mais recorrentes entre as entrevistadas, tendo em vista as dificuldades e perdas que enfrentaram para trazer seus filhos ao mundo.

Sobre o relato do senhor Tadeu e dona Olívia sobre a dificuldade de atendimento médico em Imperatriz, a historiadora Barros (1996) informa que, após a abertura da grande estrada, a iniciativa privada instalou o Hospital Ebenezer, em 1962. Era um estabelecimento pequeno (Figura 30) e desaparelhado, que contava com o trabalho de um único médico, o Dr. Laet Braga. Posteriormente, em 1964, a Casa de Saúde São Vicente Férrer foi instalada pelo casal de médicos Antonio Régis de Albuquerque e Eimar de Andrade Melo.

Figura 30 - Fachada do Hospital Ebenezer, localizado na rua Magalhães de Almeida, entre as ruas 15 de Novembro e Cel. Manoel Bandeira, em Imperatriz/MA, 1962



Fonte: Hospital... ([19--]).

A experiência de dona Lina é um exemplo da problemática em comento. Ao todo ela teve 11 filhos, nove deles nascidos em Imperatriz. Em suas palavras, “*quatro deles não se criaram*”, ou seja, morreram antes de completar o primeiro ano de vida. Segundo ela, era comum a morte de recém-nascidos e bebês, pois não havia os cuidados relacionados ao pré-natal, e o parto geralmente era realizado por parteiras, mulheres mais velhas e experientes. A entrevistada demonstrou tristeza ao falar da

morte dos filhos e evitou aprofundar o assunto, revelando apenas que as crianças tiveram diarreia e febre antes de falecerem.

*“Era pequeno, eu tinha pouco nesse tempo. Morreu quatro filho meu pequeno. Minha filha nesse tempo aqui morria muita criança, de febre mesmo. Morreram bem novinho, um morreu com 9 mês era novim, no tempo eu não sei o que era não, os bichim desidratava, tinha diarreia. Não tinha remédio. Hoje que a gente fala né, que as coisas não eram tão fácil pra ter um alimento saudável, lá pra nós do Maranhão não era assim não, pra nós lá embaixo, lá os menino nascia e criava, aqui nascia e morria, os meu nascia e morria tudim, acho que era por causa da água. Dava muita febre, os bichim morria e era isso” (Lina, 31/05/2019).*

Em seu relato ela descreve a ausência de médicos ou hospitais até o início da década de 1960. Dona Lina se lembra das inúmeras vezes em que foi acometida pela malária: *“o povo dava aqui uma malária tão grande, eu mesmo quase morro. Eu acho que ainda hoje sou doente de tanta malária que eu dei. Eu dei malária aqui não foi brincando!” (Lina, 31/05/2019).*

Para dona Nazaré, a pior dificuldade era lidar com as doenças das crianças. Ela sequer consegue afirmar se havia médicos ou não na Imperatriz da década de 1970, pois não dispunha de recursos para consultar os filhos e apelava mesmo era para os remédios caseiros.

*“A mais velha adoeceu quando era pequena, todos adoeceram. A gente morava em uma casa e a rua era de barro, quando a chuva vinha, o Manoel comprou um plástico pra colocar em cima da rede deles, que eles chamava de casinha. Aí quando a chuva vinha não molhava eles, ficava ali tudo com febre. Só a caçula que consegui levar no hospital, ganhei ela lá. O que eles mais adoecia era gripe, dor de barriga, diarreia. Tomava remédio do mato mesmo. Nós era sadio, graça a Deus!” (Nazaré, 13/01/2022).*

Para Deusa, ficaram marcados em sua memória de menina os problemas de pele que ela e seus irmãos desenvolveram quando chegaram em Imperatriz. Na época, sua família atribuiu o problema ao clima, já que a cidade era bem mais quente e úmida do que sua terra de origem no Rio Grande do Norte.

*“No primeiro ano eu devo ter tomado umas seis bezetacil. Acho que o clima úmido, os pés de manga no quintal, tinha insetos que nunca tínhamos visto na vida. Isso desencadeou uma alergia que nunca tínhamos visto, eu principalmente. Eu lembro muito que no quarteirão de cima tinha o Sr. Francisquim da Farmácia, que ele era um dono de farmácia e tinha muito*

*conhecimento e prescrevia as injeções. Eu lembro muito desse fato” (Deusa, 15/02/2022).*

A entrevistada relata ainda que se impressionava muito com as pistolas de vacina que lhe eram aplicadas em Rio Grande do Norte, mas não se lembra de ter vivido essa experiência em Imperatriz. Afirma também que ver as pessoas que viviam em situação de rua a chocava muito, sendo a maioria delas indígenas, geralmente embriagados.

Em sua análise, Deusa considera que, talvez em função de trabalhar como assistente social, hoje ela consegue olhar para o passado e entender que aquelas pessoas eram representantes do descaso social existente em Imperatriz. Em suas palavras:

*“As más condições de saúde são reflexos da miséria humana. Eu lembro que a malária aqui era muito forte! Lembro também das pessoas com feridas nas pernas, que não dava pra saber se era hanseníase ou elefantíase, via nos pedintes nas ruas. Da mesma forma víamos nas esquinas as pessoas tendo crises de malária, aquele tremor. Papai trazia os doentes de malária para seus amigos médicos tratarem: Dr. Claumir, Dr. Régis” (Deusa, 15/02/2022).*

Para o senhor José, as situações de doença eram tratadas na farmácia mesmo. Segundo ele, *“era aquele aperreio, corre para um lado, corre pro outro”*, e sua esposa e mãe apelavam também para os remédios caseiros.

A experiência que o senhor Francisco compartilhou é um pouco mais detalhada. Ele conta que sabia da existência de um hospital em Imperatriz, mas tratava seus filhos com xarope da farmácia por não ter condições de consultá-los com um profissional da medicina. Neste ponto da conversa, chamou uma de suas filhas para confirmar sua afirmação de que os médicos da cidade ganhavam *“rios de dinheiro”*.

*“Quando ficava doente tomava xarope das farmácias. Mas aqui tinha médico sim, só que era particular, eles ganhavam muito dinheiro, guardava o dinheiro no saco de estopa, de tanto que atendia o povo. Minha filha mais velha trabalhou com um médico e cansou de ver eles ganharem presente. O povo pagava consulta com o que tinha, galinha, ovo caipira, bode e mesmo assim os médicos ainda ficaram muito rico, eram poucos para atender tanta gente doente” (Francisco, 29/07/2022).*

O entrevistado afirma que chegou a ficar internado uma única vez, por conta de uma úlcera no estômago. Contudo, para ele a situação mais difícil foi perder um dos seus filhos para a malária. Como já demonstrado, esta doença tropical acometia muitas pessoas em Imperatriz.

Dando continuidade à compreensão do contexto urbano vivenciado pelos imigrantes entrevistados, não podemos apreender a Imperatriz que se delineou a partir da segunda metade do século XX sem discutir o cenário de violência e a fama de “terra da pistolagem” que lhe fora atribuída por décadas.

O estudo de Natália Mendes Teixeira, denominado *Imperatriz: a terra da pistolagem* (2016), auxilia no entendimento desse aspecto que se contrapõe ao discurso de cidade progressista. Segundo essa jornalista, a compreensão da dinâmica urbana de Imperatriz passa pela percepção do contexto da Amazônia Oriental, uma vez que a rodovia Belém-Brasília trouxe “à cidade tudo o que a Amazônia também recebeu ao longo das décadas, do suposto desenvolvimento às mazelas sociais” (TEIXEIRA, 2016, p. 37).

A autora entende que a falta de infraestrutura, que caracteriza uma cidade recém-urbanizada e conectada com um grande eixo rodoviário, aliada às potencialidades da região, aos incentivos estatais, à exploração econômica, aos usos sociais diversos e à impunidade fizeram de Imperatriz um espaço para o crescimento de diversas formas de violência, dentre as quais ela destaca o crime por encomenda. Em sua análise, quando Imperatriz deixa de ser vista como fronteira não ocupada e passa a ser percebida como espaço de exploração deliberado, fica sujeita a diversas formas de violência, atraindo para si tanto a atenção do Estado, quanto de olhares cobiçosos e aventureiros de toda ordem (TEIXEIRA, 2016).

No que concerne às nossas entrevistas, o tema violência foi surgindo já nas primeiras conversas, à medida que se questionava sobre as dificuldades encontradas para se adaptar à nova cidade. Tal fato nos levou a manter essa temática em cada entrevista realizada posteriormente. Aceca desse cenário, retomamos a entrevista com dona Olívia, cujo esposo chegou em Imperatriz na condição de lavrador, mas acabou abandonando a terra por medo da violência no campo. Segundo a entrevistada:

*“aqui se matava muita gente por causa de terra. Teve um ano aqui que mataram um absurdo de gente, aqui perto numa terra. Inclusive mataram o parente duma vizinha minha. Disse que foi uns cigano que entraram lá nessas terra e mataram muita gente lá pra tomar as terra. Aí meu marido ficou com medo e largou as terra de mão” (Olívia, 30/09/2009).*

Ela temia pela vida dos filhos e do esposo. Então eles desistiram da roça, pois o principal motivo para os crimes de pistolagem eram os conflitos por terra. O relato que segue permite compreender o temor da entrevistada.

*“João Palmeira, era presidente do Sindicato Rural aí ele, mataram ele, lá os peão. Aí ninguém sabia quem brigava pelas terra né, as pessoas chegavam botavam roça, passava ano. Quando aparecia dono, no mei do nada, aí chegavam lá diziam que era dono e matavam as pessoas que tavam lá. E mandava as pessoa sair e as pessoa trabalhando lá, não iam sair e deixar suas coisa lá, aí eles vinham e matava. Inclusive essa mulher mesmo, nós morava ali na Luis Domingues, o menino dela, o filho dela, era muito amigo dos meu menino. Um dia eles gostavam muito ali da igreja São Francisco, e tava numa época, não sei se era no São João, acho que era, e ele vinha já meia noite, eles vinha da igreja, e ele ficavam na rua Piauí e nós ia direto na Luis Domingues e ele dobrava na Piauí. Eu sei que ele foi chegando em casa e mataram ele, 16, 17 ano aí, ninguém nunca soube, ninguém nunca viu. Eu mesmo fui vizinha nunca vi falar o que foi que aconteceu, o povo falava que disse que era porque o menino viu eles fazendo coisa que não devia” (Olívia, 30/09/2009).*

De fato, no território maranhense, a concentração fundiária resultou da combinação entre racionalização econômica, grilagem e modernização baseada em projetos estatais autoritários, em um cenário de ameaça à sobrevivência de pequenos produtores rurais (BARBOSA, 2013).

Na conversa com dona Lina, o tema em comento surgiu a partir do questionamento sobre haver se arrependido de migrar para Imperatriz. Ela foi veemente ao afirmar seu desgosto por ter permanecido tanto tempo na cidade, pois o medo e a insegurança sempre foram motivo de preocupação. Em suas palavras:

*“Pior do que não ter hospital era não ter paz. Todo dia se tinha notícia de gente conhecida que tinha morrido. Crime de encomenda, a gente via muita gente morrer assim. Dizia assim: hoje amanheceu um morto e tem outro amarrado pra matar amanhã. Na maioria das vez era gente de fora, como nós, por isso eu tinha medo. A Imperatriz era pequena, o povo dela mesmo era pouco. A Imperatriz foi feita de gente de fora” (Lina, 31/05/2019).*

De forma semelhante, temos a afirmação de dona Josina, que apesar de temer a violência, confiava na criação que tinha dado aos filhos. Ela justifica que por serem tranquilos, caseiros e apegados à família, seus filhos tinham pouca probabilidade de se envolver em conflitos ou situações de violência. Conta que sempre foi ciente da alta criminalidade existente em Imperatriz, sabia que *“aqui se matava por pouca coisa, dívida pequena, licute com mulher alheia e até briga de vizinhos, a fama de terra de pistoleiros não era à toa não”* (Josina, 03/08/2019).

O senhor João concorda que a fama de cidade violenta atribuída a Imperatriz não surgiu por acaso. Apesar de não haver casos envolvendo sua família ou seus empregados, ele afirma que *“os bandidos não respeitavam nem as autoridades, e que se lembra dos políticos que foram assassinados”* (João, 11/01/2022).

Algumas entrevistadas relatam situações em que tiveram que lidar com o medo de forma palpável, por terem observado a criminalidade em sua forma concreta. Neste sentido, temos o testemunho de dona Nazaré:

*“Quando eu morava na rua Paraíba, tinha casa feita só de um lado. Um dia eu vim comprar na rua e quando estava chegando na feira só ouvi o pipoco (som de tiro). Aí disseram assim: ei dona, vá pra lá não que mataram dois, aí eu não vim. Toda vida foi assim, menino que a gente conhecia, que foi criado junto com os meus, tudo viraram pistoleiro. Aqui teve um tempo que a menina levantou de manhã e tinha um homem morto na porta dela, era! Tinha muito pistoleiro, essa fama dura até hoje e era verdade”* (Nazaré, 13/01/2022).

Da mesma forma, a entrevistada Deusa é enfática ao se lembrar das orientações que recebia de seus pais. Era proibido aproximar-se da beira do rio e da área da cidade denominada *“Quatro Bocas”*, no cruzamento das avenidas Ceará e Bernardo Sayão, que concentrava bares e onde atualmente predominam estabelecimentos comerciais e instituições bancárias. A justificativa que lhe era dada para a proibição era a de que neste local os crimes aconteciam com muita frequência.

Mas nem mesmo as recomendações familiares impediram Deusa de se deparar com uma cena de violência explícita. Ela relata que quando era adolescente testemunhou um assassinato, ocorrido à luz do dia, na área central da cidade. Eis o relato, nas palavras da entrevistada.

*“Eu estudava no Imperador, junto com filhos de fazendeiros, dos gerentes de bancos, tudo na mesma sala. Certo dia vínhamos do Imperador, e passamos perto do Canequinho, era um restaurante maravilhoso que não tinha porta. Minha amiga morava num bequinho entre a Loja Pernambucanas e a Avenida Coronel Manoel Bandeira. Nós lanchamos no Canequinho e fomos na loja de Calçados que tinha perto, a Só Calçados, tinha um banquinho perto. Era em torno de 3h a 4h da tarde. Eu vi um homem alto, de calça preta, de camisa preta, magro e com bota até o joelho. Tinha um Chevette parado na porta da Loja Pernambucanas, desceu uma mulher bonita, entrou na loja e o homem no bequinho, nós na esquina onde hoje é o Açai, olhando tudo, isso em 1981, aí escutamos o barulho do tiro. Quando a gente viu aquele homem alto, magro, de calça de tergal meio social e uma camisa preta, ele corre. Aquele homem bonito, de preto, alto, branco, de cabelo liso correu ali, a camisa abrindo, era um dos homens mais bonitos da cidade. Quando a gente corre, o povo começa a gritar e o nós corremos para perto. Nunca tínhamos visto aquilo, o homem sentado na direção do carro, perto da calçada, ele veio por esse lado e deu o tiro dentro do carro, nós ficamos olhando pelo banco do passageiro, do outro ouvido jorrava sangue, sujando o banco do carro. Era sangue pela boca, nariz e do outro lado do ouvido. E vimos o homem correndo, depois de ter atirado. Em plena luz do dia, com o movimento da cidade, não era com hoje, mas era movimentado, era o centro da cidade. Então os crimes aconteciam na luz do dia e isso chamava a atenção demais da gente” (Deusa, 15/02/2022).*

O senhor Francisco também confirma o cenário de violência urbana e relembra que andar sozinho à noite era bastante perigoso. Ele afirma sempre ter orientado seus filhos a não andarem sozinhos, pois *“se mataram até o prefeito, não iam matar gente mais fraca?”* (Francisco, 29/07/2022). Sobre os lugares de maior insegurança, cita a antiga *“Farra Velha”*, área central da cidade que concentrava prostíbulos nas décadas de 1970 e 1980. Esta área localizava-se nas proximidades da Delegacia de Polícia, mas, de acordo com o entrevistado, o policiamento era pouco para o tamanho da cidade.

*“Aqui tinha que ficar atento, os bestas que saía pra trabaiá na castanha, chegava dizendo que tinha ganhado aquele troquinho, ficava contando história dos botequins e aí iam lá e matavam para roubar e enterrava lá no aeroporto de hoje, onde era areião. Naquelas bancas de areia ali pelo Cacau e até na lagoa da Covap, pertinho da delegacia onde o povo diz que tem enterrada mais de 40 cabeças de gente ali”* (Francisco, 29/07/2022).

De acordo com Fregona (2002, p. 242), *“Imperatriz foi ficando conhecida como uma terra de forasteiros, homens tidos como oportunistas e aproveitadores, gente inescrupulosa que para aqui vinham, apenas para buscar o enriquecimento”*.

Em sua análise, Teixeira (2016, p. 46) afirma que o estigma de “terra da pistolagem” teve início com os conflitos de terra e se estendeu à politicagem, uma vez que servia tanto aos interesses de “fazendeiros nos desmandos do latifúndio como a políticos na disputa de espaço social e poder político”. Para a autora, a reprodução deste tipo de criminalidade, que perdurou entre os anos de 1960 e 1990, extrapolou o contexto rural e político. À medida que a cidade crescia, o cotidiano de violência se banalizou e atingiu pessoas que não estavam necessariamente ligadas aos latifúndios ou à política.

Teixeira ainda constata que, entre as dificuldades de investigação dos crimes urbanos, estão mecanismos de ocultação muito mais eficientes se comparados com os crimes no campo, havendo uma engenharia para preservar as identidades dos envolvidos.

Quanto mais se urbaniza, mais se qualificam as máscaras e os métodos sociais utilizados pelos criminosos. O assassino no meio urbano cria novos mecanismos de ocultação e usa de subterfúgios que este ambiente lhe proporciona (TEIXEIRA, 2016, p. 48).

Em síntese, o trabalho de Teixeira (2016) elencou elementos que ajudam a compreender as representações de violência presentes na memória dos nossos entrevistados e por eles relatadas. Incentivos estatais para ocupar a Amazônia; consequente aglomeração de pistoleiros na cidade; posição de Imperatriz como rota para garimpeiros e forasteiros; notícias jornalísticas de grande repercussão; morte de pessoas públicas; espaço para a impunidade; silêncio como um elemento da estrutura de poder; e a violência institucionalizada foram apontados como indicativos que explicam as razões que fizeram os entrevistados associarem a violência urbana aos crimes de encomenda.

#### **5.4 O olhar para a cidade: entre dificuldades e adaptações, foi um acerto permanecer?**

Ao final das entrevistas, direcionamos os questionamentos para a educação dos filhos, o convívio com eles e sua interação com a cidade para além da busca pela sobrevivência. O intuito era levá-los a avaliar suas próprias trajetórias, ponderando se foi assertiva a permanência em Imperatriz.

Para o senhor Tadeu e sua esposa, todas as dificuldades que tiveram que superar valeram a pena, pois seus filhos e netos são a recompensa pelo esforço realizado. O patriarca da família orgulha-se de ter ensinado os filhos a trabalhar com a terra e também na cidade, no ofício de pedreiro e no comércio. Já a matriarca lamenta que não tenham levado os estudos adiante, visto que nenhum deles concluiu a educação básica.

*“Meus filho não tiveram gosto pelo estudo. Os homens se casaram e largaram de mão, foram trabaia para sustentar a própria família. E as mulher, que se casarem tudo nova demais fora cuidar de casa, parir e criar os filhos também” (Tadeu, 27/05/2019).*

A participação dos filhos do senhor Tadeu como empregados no comércio local exemplifica o crescimento deste segmento econômico entre as décadas de 1960 a 1980. Neste sentido, na Figura 31 observa-se o comércio de Imperatriz, ao longo da Avenida Getúlio Vargas, que se tornou um ponto de concentração deste tipo de atividade. Esta dinâmica resultou na construção do Calçadão, principal centro popular dedicado às atividades comerciais na localidade.

Figura 31 - Estabelecimentos comerciais em Imperatriz na década de 1970 (A e B) e início da construção do Calçadão, na Av. Getúlio Vargas (C e D)



Fonte: Imperatriz... (2017, 2015d, 2014d, 2015e).

O senhor Tadeu demonstrou muita convicção ao afirmar que nunca se arrependeu de ter ido para Imperatriz. Ele chegou a visitar Xambioá, no antigo norte goiano, mas não se adaptou, pois já havia aprendido a gostar da cidade maranhense: “sempre acreditei que a cidade ia melhorar, ia crescer. Um lugar com tanta terra, clima bom, água de sobra não tinha como não prosperar” (Tadeu, 27/05/2019).

Entre sua chegada em 1958 e a concessão da entrevista em 2019, foram 61 anos de permanência na cidade. Aos 91 anos de idade, o senhor Tadeu entende que seus bisnetos, já adultos, não valorizam as facilidades que a cidade lhes oferece hoje, como educação, saúde e melhores oportunidades de trabalho. Ele se considera feliz por ter escolhido uma boa cidade para viver, e sempre se sentiu acolhido em Imperatriz.

Já a dona Olívia admite que nunca foi muito entusiasmada com Imperatriz, pois não partiu dela o desejo de se mudar para a cidade. Para ela, sempre foi uma questão de se conformar com o que a vida lhe apresentou, tornando-se mais fácil aceitar a mudança quando outros familiares, como irmãos e cunhados, também se mudaram para Imperatriz. Apesar de sempre “*desconfiar*” da prosperidade que noticiavam sobre Imperatriz, ela avalia de forma positiva sua permanência ao longo de 56 anos na cidade, justificando que, se houvesse permanecido em Paraibano, seus filhos não teriam tido oportunidade de estudar, pois lá a “*cidade não se desenvolveu*” (Olívia, 30/09/2019).

Um tom menos conformista foi percebido nas palavras de dona Lina: mesmo após 63 anos de sua chegada, reafirma que nunca gostou de morar em Imperatriz e que, atualmente, não tem mais vontade de ir para lugar algum, mas vai morrer sem gostar da cidade em que vive. Ela considera que a vida teria sido mais fácil se tivessem permanecido em sua cidade de origem. Apesar disso, relata ter orgulho da família que formou, constituída por sete filhos vivos, 18 netos, 13 bisnetos e um tataraneto.

*“Criei meus filhos para ser gente direita, responsável, sossegado mesmo. Só que nenhum teve vocação para o estudo não. Depois que aprendia a ler e escrever a necessidade de trabalhá fala mais forte e eles largava a escola, mas eu não queria não”* (Lina, 31/05/2019).

Entre as atividades exercidas por seus filhos, a entrevistada cita o ofício de pedreiro e as ocupações em oficinas mecânicas e no comércio informal. Apesar do lamento sobre a educação, dona Lina se diz satisfeita porque todos os seus filhos trabalham e moram perto dela.

A forma efusiva e otimista de dona Josina reflete em seu contentamento e apego por Imperatriz, que ela considera acolhedora. Em sua concepção, morar nesta cidade foi uma das melhores decisões que tomou na vida e da qual nunca se arrependeu. Segundo ela, apesar do trabalho árduo, seus filhos conseguiram concluir a educação básica por meio de uma dupla jornada, trabalhando durante o dia e estudando à noite. Atualmente, a família composta por filhos, cunhada e netos vive sua melhor fase, pois trabalham coletivamente em sua pequena propriedade rural. Josina contabiliza 45 anos de permanência na cidade: *“Eu não nasci em Imperatriz, mas meus filhos sim. Aqui formei minha família, me considero imperatrizense de coração”* (Josina, 03/08/2019).

Diferentemente dos entrevistados anteriores, dona Nazaré admite que seu esposo chegou a cogitar o retorno para Barra do Corda, sua cidade de origem. Segundo ela, a dificuldade em conseguir trabalho foi o principal motivo para pensar no retorno. Contudo, após muita reflexão, a ideia não foi levada adiante. *“Se aqui tava ruim, imagine lá. Ele não arrumava emprego por isso queria voltar. Depois quando nós entramos pra feira aí ele largou de mão”* (Nazaré, 13/01/2022).

No caso desta entrevistada, já são 57 anos residindo em Imperatriz. Graças ao ponto comercial que conquistaram no Mercadinho, a família pode custear a educação dos filhos e propiciar-lhes momentos de lazer, que ela descreve de forma saudosista.

*“quando estava melhorzim e tinha carro, a gente ia para a chácara do Mundico, levava os menino pra tomar banho lá, no final de semana, era pra lá do Bananal. Depois ficamos sócios do Clube Tocantins e tinha essa opção de divertimento. Fora isso nós gostava muito de filme, ia pro cinema aqui, tinha um lá perto da prefeitura velha, era pra onde nós ia. Eu lembro que quando abriu a rodoviária eu levava os menos pra lá para assistir televisão porque nós não tinha”* (Nazaré, 13/01/2022).

A Figura 32 se refere à experiência narrada por Nazaré. É um registro da antiga rodoviária de Imperatriz, onde se observa o ponto de táxi em primeiro plano e, ao

fundo, a televisão que atraía a atenção de transeuntes e passageiros para a programação transmitida.

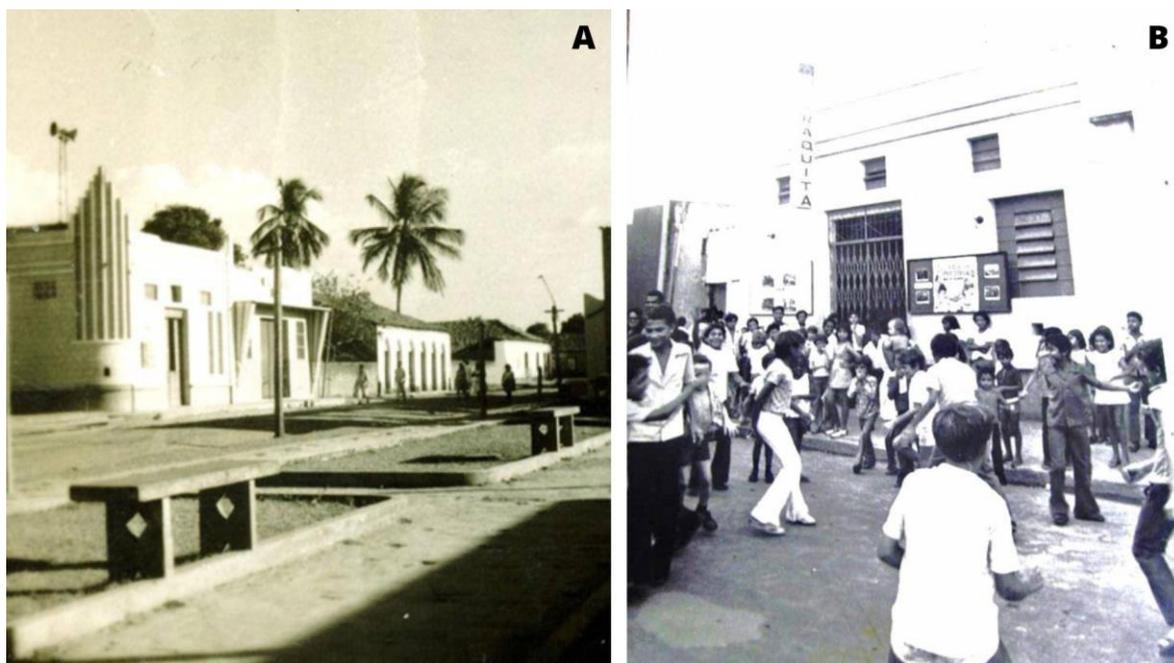
Figura 32 - Ponto de táxi na Rodoviária de Imperatriz em 1973, com populares reunidos na frente da televisão



Fonte: Imperatriz... (2014e).

Quanto ao hábito de ir ao cinema, registra-se uma curiosidade em Imperatriz: apesar do atraso em tantos segmentos, as salas de cinema têm estado presentes na cidade desde a década de 1950. A Figura 33 demonstra o Cine Muiraquitã e a movimentação de jovens e crianças à espera de uma sessão – trata-se do mesmo a que Nazaré se refere. Este foi o primeiro cinema de Imperatriz, fundado pelo empresário Manoel Ribeiro Soares. Posteriormente, surgiram o Cine Fides e o Cine Marabá (SANCHES, 2003).

Figura 33 - Cine Muiraquitã em Imperatriz, década de 1970



Fonte: A - Cine ([19--]); B - Imperatriz... (2014f).

A entrevistada com mais tempo de residência em Imperatriz não se casou. Vivendo há 72 anos na mesma comunidade, Alto Bonito, dona Amélia perdeu a mãe muito cedo, aos 19 anos, e assumiu a função de criar os irmãos mais jovens. Ela diz que sua família sempre foi composta de pessoas inteligentes, e seu pai, sabendo disso, teve a preocupação de contratar um professor para alfabetizá-los em casa.

*“Ele pagou um professor pra ensinar a gente. Nós estudava com professor aqui em casa. Na época que plantava, fevereiro, março era quando bota professor pra ensinar a gente, aí passava aqueles 2 meses tornava de novo. Aí a gente aprendia um pouquinho, todo mundo era inteligente. Hoje a gente vê aí farturona e ninguém dá valor a nada. E nós era uma vontade de viver e hoje nós tá tudo velho acredita? Morreram 2 homens e 2 mulher, os 3 mais velhos e uma mais nova. Os outros tamos aqui, a mais longe mora ali no Santa Rita” (Amélia, 28/02/2022).*

Morando nas dependências da igreja católica de sua comunidade, dona Amélia faz questão de demonstrar sua religiosidade. Para ela, as noites de festejo eram as mais animadas do ano, quando reunia as amigas para fazer novena e preparar a celebração da Semana Santa. Recorda-se com animação das visitas ao Festejo de Santa Teresa D’Ávila, padroeira de Imperatriz. Além disso, ela guarda lembranças de um tempo em que os costumes eram diferentes.

*“A gente brincava de roda, fazia piquenique nas sombras. Se tu vê como era a unidade das pessoas, a gente guarda a lembrança para sempre! Nós se divertia aqui mesmo, ia pra cidade só pra missa. Tinha amizade, gesto respeito das pessoas. Aí isso mudou, a maneira de respeito mudou muito. Os jovens se respeitava, agora ficou sem graça. O tempo é outro” (Amélia, 28/02/2022).*

Sobre a educação familiar, dona Amélia afirma ter tomado para si a responsabilidade de alfabetizar “as meninas de casa”, visto que foi ficando mais difícil manter o professor particular. Munida dessa experiência, o ofício do magistério foi colocado à disposição dos filhos dos amigos, que foram sendo conquistados à medida que a comunidade crescia. Foi então construída a escola municipal da qual ela se tornou a primeira professora. Com seu jeito simples de explicar os fatos, ela demonstra como usava do conhecimento empírico e da ludicidade em suas aulas.

*“Eu ensinava o alfabeto, eles sabiam a tabuada, ela era cantada! A gente ensinava tabuada como se fosse uma brincadeira, acredita? Quando é bem no fundo uma sabedoria mais linda, que hoje tá dando até dificuldade! A pessoa vai lá nos grandes estudos que faz e muitas vezes não conhece nem a regra de tabuada. E naquela época todo era simplicidade. O alfabeto, como das sílabas, elas eram também cantada com os meninos. E aquilo tudo era brincadeira, coisa boa! Aí um dia eu percebo, eles meninos podem se perderem nessa mata. É bom a gente ensinar eles como sair né? Quem sabe? Foi eu que pensei, ai eu imaginei assim; se a gente ficar de frente pra o sol, assim onde tiver né? É o nascente! Não é? Aonde o sol tiver na frente da gente ele tá na nascente. Aí eu disse, seus meninos se vocês se perderem um dia, isso era fatal porque as matas estava aí, vocês ficam num lugar de frente para o sol, saber que é o nascente. Se ser a tarde vocês verem que o sol vai virando, ele muda. Que dizer, a gente criava coisa como se fosse brincadeira, aí bem no fundo não é importante?” (Amélia, 28/02/2022).*

Dona Amélia afirma que jamais pensou em ir embora de Imperatriz, não conheceu uma vida diferente. Para ela, a promessa de seu pai de criar seus filhos e netos no Alto Bonito foi cumprida. Ela demonstra orgulho também ao lembrar-se de que alguns de seus ex-alunos se tornaram professores na própria escola da comunidade, que era unida e solidária.

Quanto ao senhor José, apesar das dificuldades que enfrentou ao longo da vida, ele relata que sempre soube que voltar ao Piauí não era uma opção. Segundo ele, a situação que viviam era ainda mais precária do que a enfrentaram em Imperatriz. Ao todo são 52 anos residindo na cidade, sendo que jamais retornou à sua terra natal.

Como já descrevemos anteriormente, a entrevistada de codinome Deusa apresenta lembranças de sua infância enquanto menina curiosa e sagaz que prestava atenção a tudo e a todos à sua volta. Ela cresceu junto com a cidade, e é a única entrevistada com educação superior. Teve o privilégio de estudar nas melhores escolas de Imperatriz, mas aprendeu com sua mãe, professora, a não se deslumbrar com o que não lhe pertencia.

É a entrevistada que mais se recorda dos momentos de lazer vivenciados em sua meninice e adolescência. Por morar em uma das principais avenidas da cidade, relembra o incômodo causado pela poeira levantada pelos caminhões pau de arara e da lama que fazia parte do cotidiano urbano.

*Nosso lazer aos domingos era pegar esses paus de arara para andar na cidade e olhar as voadeiras no rio Tocantins. Os homens que vieram com papai amavam isso, pois eles nunca tinham visto tanta água na vida. Era coisa de louco! Acho que eu lembro disso até hoje por causa da quantidade de água do rio. Por que isso ficou muito gravado na nossa cabeça, nós nem banhávamos em um rio daquelas proporções, só gostávamos de ver mesmo (Deusa, 15/02/2022).*

A Figura 34 é um registro dessa relação das pessoas com o rio Tocantins, descrita pela experiência de Deusa, que se divertia em contemplá-lo. A fotografia é do início dos anos 1980 e retrata o Balneário Estância do Recreio, que funcionou por alguns anos, à margem do rio, na altura da Praia do Cacau. Era um dos pontos de lazer da cidade, formado por piscinas, bares e quiosques.

Figura 34 - Balneário Estância do Recreio, às margens do rio Tocantins em Imperatriz, início dos anos 1980



Fonte: Imperatriz... (2014g).

Deusa conta também sobre os momentos na sorveteria da cidade, a dança e a música que atraía as pessoas para um estabelecimento chamado Coco Verde. Entretanto, o relato mais curioso dessa entrevistada diz respeito aos costumes locais. Segundo ela, no meio social que sua mãe frequentava, as mulheres casadas tinham ciúmes das mulheres maranhenses, tidas como sendeiras<sup>31</sup>. Não era comum encontrar, em sua terra natal, mulheres cuja vida conjugal não deu certo. O relato de Deusa demonstra um cenário urbano que reuniu, para além das adversidades econômicas, práticas sociais e culturais distintas.

*“E aqui tinha mais liberdade, não sei se isso tá ligado à cultura indígena. A liberdade sexual era maior, as mulheres temiam quando alguma mulher na família ficava sendeira porque elas poderiam tomar os seus maridos. As solteiras não conheciam o sexo, as sendeiras sim, era preconceito mesmo! Eu escutava muito isso nas conversas de mulheres casadas”* (Deusa, 15/02/2022).

O ex-fazendeiro João reside em Imperatriz há 47 anos. Nesse período, ficou afastado de sua família por três anos, quando sua esposa precisou regressar ao Rio Grande do Norte para o nascimento da filha caçula do casal. Com o retorno dela, a educação dos filhos tornou-se prioridade, por isso passaram a morar na área central da cidade.

Ele afirma que não havia muitas opções de lazer para as crianças, que brincavam em casa, na escola ou na fazenda. Em suas palavras, *“viviu para trabalhar, trabalhei feito um trator. Já saí da minha cidade para melhorar as coisas, o divertimento era muito pouco”* (João, 11/01/2022). Contudo, ele se recorda com orgulho das corridas de vaquejada que fazia durante a Exposição Agropecuária de Imperatriz, uma prática esportiva recorrente em sua terra natal e que foi bem aceita na cidade.

Ao avaliar sua trajetória na cidade, o senhor João diz que sempre se sentiu muito bem recebido e feliz em Imperatriz, porém, nunca esqueceu de suas raízes. Sempre que podia, ia visitar a família e a terra natal. Como forma de concluir sua participação, ele pede para recitar um verso em homenagem à cidade que lhe acolheu e de onde tirou o sustento para a sua família: *“Maranhão bom para capim, arroz, milho*

---

<sup>31</sup> Expressão utilizada para definir mulheres separadas dos maridos; mulher divorciada; mãe solteira; mulher errante; ou mulher desvalorizada pela falta de um marido.

*e feijão e agrada qualquer coração. Quer ser feliz? Venha para Imperatriz”* (João, 11/01/2022).

Das palavras do senhor João apreende-se o que foi comum a quase todos os entrevistados: apesar das dificuldades enfrentadas, a maioria considera ter acertado em residir em Imperatriz. Mesmo que de modo inconsciente, eles foram e são influenciados pelo imaginário social de que a cidade lhes propiciou condições para a melhoria da qualidade de vida de suas famílias.

Assim concluímos essa imersão na cidade. Por meio de um diálogo com as memórias dos imigrantes, buscamos contribuir para a construção da historicidade de Imperatriz, unindo fragmentos de experiências relatadas. Suas narrativas demonstram a construção de um espaço urbano tão plural quanto suas próprias trajetórias.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta tese resultou de muitos encontros e reencontros. Encontros com a Ciência Histórica e suas metodologias e com as fontes jornalísticas. Reencontro com teóricos do urbano, autores regionais e fontes orais. No intuito de compreender a inserção da imigração na produção do espaço urbano, trouxemos à baila as experiências vivenciadas por nordestinos que se inseriram em Imperatriz e contribuíram, a seu modo, com a urbanização dessa cidade.

Nesse percurso, descrevemos as especificidades das formas de ocupação do espaço maranhense, partindo da percepção de que estão intrinsecamente relacionadas à formação das “frentes de expansão”, entendidas como movimentos populacionais de expansão da sociedade nacional no limite de suas próprias fronteiras políticas.

No Maranhão, esse cenário de ocupação e deslocamento populacional aconteceu em sentidos e momentos diversos. A princípio, enquanto província diretamente ligada à Coroa Portuguesa, após sobrepor-se aos franceses que fundaram São Luís, os governantes maranhenses pouco exploraram a região, desconhecendo inclusive os limites territoriais da província. Desse modo, ao longo do período colonial, priorizou-se o conhecimento da porção litorânea nas proximidades da ilha de São Luís, adentrando pelo estuário dos rios que desaguam no Golfão Maranhense, como Mearim, Munim, Pindaré e, principalmente, o Itapecuru, por meio da denominada frente de expansão litorânea.

Instituída sob intervenção direta do Estado português, a frente litorânea fez uso de uma intensa atividade evangelizadora, por meio de várias ordens religiosas, para subjugar indígenas e implantar um modelo econômico de exploração agrícola que se articulava diretamente com a Europa, principalmente no que tange à exportação de algodão, responsável pela inserção da mão de obra africana. Desse movimento surgiram as primeiras freguesias, dentre elas a que originou as cidades de Alcântara e Caxias.

Diferentemente da estrutura socioespacial implantada pela frente litorânea, o movimento expansionista denominado frente pastoril desenvolveu-se por meio de investimentos particulares de criadores de gado oriundos da Bahia e Pernambuco, que expandiram seus rebanhos pelas terras maranhenses. Orientados pela atividade

pecuária, implantaram fazendas no sentido leste-oeste, de forma lenta e constante, ocupando os vales úmidos dos rios, desde o Parnaíba até o Tocantins, e fundaram cidades em toda porção do sul da Província, dentre elas Pastos Bons, Riachão e Grajaú.

Contudo, a porção sudoeste maranhense que, por várias décadas, constituiu o território de Imperatriz só teve sua ocupação consolidada quando a navegação pelo rio Tocantins se tornou uma prioridade para os governos das províncias do Pará e de Goiás. O avanço da frente pastoril vinda do sul do Maranhão encontrava forte resistência indígena, que usava o adensamento das matas a seu favor.

Desse modo, expedições goianas e paraenses exploraram a navegação pelo rio Tocantins, buscando estabelecer uma rota comercial entre a porção central das minas e o litoral amazônico, instituindo povoações que se tornariam cidades e submetendo os povos indígenas aos seus interesses, prática comum em todo o processo de ocupação do território brasileiro.

A indefinição quanto aos limites territoriais das três provinciais em comento gerou divergências em relação à implantação de Carolina e principalmente de Imperatriz que, surgida de uma missão patrocinada pelo governo do Pará, terminou por ser implantada em território maranhense.

Marcado pelo encontro de várias frentes de expansão, o sudoeste maranhense teve seu povoamento consolidado tardiamente e à revelia dos interesses do governo do Maranhão, o que contribuiu para um longo período de estagnação econômica e de isolamento político. Esse cenário só veio a se alterar em meados do século XX, quando a região foi inserida em políticas estatais, como as de abertura de estradas, que impulsionaram um forte processo migratório na região, contribuindo para o processo de urbanização estabelecido em Imperatriz.

Até que toda essa dinâmica fosse desencadeada, Imperatriz caracterizou-se como uma localidade de pouca expressividade econômica e política. A abertura de estradas, principalmente a rodovia Belém-Brasília ao final da década de 1950, ampliou as conexões com grandes centros urbanos, atraiu um contingente populacional expressivo, inseriu a região em um cenário produtivo nacional e internacional voltado para a exploração da Amazônia Legal e resultou em um acelerado processo de crescimento urbano, permeado por conflitos agrários.

Com base em um discurso desenvolvimentista de integração regional, os meios de comunicação de Imperatriz absorveram e se adaptaram às ideias governistas que predominaram no Brasil durante o período da Ditadura Militar. Desse modo, o Jornal *O Progresso*, principal órgão de imprensa estabelecido em Imperatriz desde a década de 1970, ocupava a função de noticiar o que era considerado relevante no meio político, econômico, urbano e cultural da cidade.

Um minucioso levantamento realizado nos arquivos desta fonte revelou a Imperatriz que era representada pela imprensa local no início da década de 1970: a imagem de uma cidade progressista, pujante e em franco desenvolvimento, cenário tido como resultado da construção da rodovia Belém-Brasília. Entretanto, na mesma medida em que se teciam elogios e qualidades ao panorama de crescimento que se desenrolava na cidade, o noticiário impresso também tinha suas páginas dedicadas às questões de ordem urbanística, denunciando problemas relacionados à escassez de saneamento básico, ao sistema de distribuição de energia elétrica e de água tratada, à organização do sistema de transportes, à segurança pública, à pavimentação asfáltica, entre outros problemas recorrentes.

Nesta seara, as páginas jornalísticas revelaram uma cidade permeada por contrastes, desigualdades e exclusão social, replicando um contexto de caos urbano característico do processo de produção do espaço urbano nas cidades amazônicas, brasileiras e latino-americanas. Especificamente no que se refere ao cenário de forte imigração que a cidade vivenciava há duas décadas – e que se acentuou ao longo da década de 1970 –, o Jornal *O Progresso* praticamente não noticiou o processo, apesar de se tratar de uma dinâmica altamente impactante no contexto em questão.

A maioria dos deslocamentos populacionais direcionados a Imperatriz delineou-se a partir de teias migratórias que interligavam camponeses e camponesas nordestinos. Notícias de chuvas, terras disponíveis e abundância de trabalho corriam pelos rincões nordestinos, atraindo sujeitos com práticas culturais e sociais muito distintas dos que ali viviam. Os migrantes maranhenses que se dirigiram para Imperatriz vieram majoritariamente de áreas de ocupação mais antiga, onde foram impossibilitados de permanecer como posseiros, e buscavam terras devolutas no próprio estado.

É por meio da memória dos que migraram para Imperatriz que compreendemos os percalços daqueles que foram atraídos pela fama de terras disponíveis e de cidade

promissora. As lembranças dos nordestinos que viajaram dias e até semanas em condições adversas trouxeram à tona uma realidade que, contrariando a maioria das expectativas, resultou na fixação da população na cidade e não no campo.

Apesar de reproduzirem o discurso de progresso, os símbolos que são acionados quando as lembranças sobre a cidade de Imperatriz emergem representam muito mais um cenário de carência social e escassez de recursos urbanos do que da cidade progressista que tem sido construída pela sua historiografia.

Admitimos que ainda há muito o que se pesquisar sobre o movimento de imigrantes para Imperatriz, especialmente sobre os pobres, nordestinos, camponeses e as dificuldades que encontraram para sobreviver na “Imperatriz crescente com os matizes no progresso”<sup>32</sup>. Trata-se de uma temática que precisa ser revisitada, pesquisada e privilegiada por outros pesquisadores imperatrizenses. Existem ainda muitos aspectos urbanos a serem historicizados, para além da trajetória política e econômica de Imperatriz, para que se possa de fato conhecer e compreender melhor o seu passado, aprendendo com ele e buscando um futuro menos desigual para os descendentes destes que, a seu modo, também contribuíram para a construção de Imperatriz.

Podemos dizer que ao longo das décadas que sucederam a abertura das estradas, nas quais Imperatriz se urbanizou, a cidade foi assumindo para si as características próprias das cidades brasileiras, com seus vícios, problemas, diversidade cultural e complexidade social.

---

<sup>32</sup> Fragmento do Hino de Imperatriz, que tem letra e música composta por José de Ribamar Fiquene, magistrado e ex-prefeito da cidade.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, M. Sobre a memória das cidades. *In*: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013. p. 19-40.
- ABREU, M. de A. A cidade da geografia no Brasil: percursos, crises, superações. *In*: OLIVEIRA, L. L. (org.). **Cidade**: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV, 2002. p. 42-59.
- ACADEMIA IMPERATRIZENSE DE LETRAS - AIL. **Imperatriz**: 150 anos. Imperatriz: AIL, 2002.
- A CONSTRUÇÃO. **Veja**, São Paulo, 18 jul. 2016. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/galeria-fotos/a-construcao/>. Acesso em: 11 out. 2022.
- AÉREA Viaduto e BR 010. **Wikimedia Commons**, 2 fev. 2018. Disponível em: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerea\\_Viaduto\\_e\\_BR\\_010.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerea_Viaduto_e_BR_010.jpg). Acesso em: 11 out. 2022.
- ALBERTI, V. **Ouvir contar**: textos em história oral. Rio de Janeiro: FGV, 2004.
- ALCIDES NASCIMENTO, F. **A cidade sob o fogo**: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945). Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002.
- ALMEIDA, A. W. B. D. Movimento sociais na Amazônia. *In*: **Amazônia, mito e desencanto**. **Revista Debate**, Salvador: Publicação CESE (Coordenadoria Ecumênica de Serviço), p. 83-115, 1995.
- AMBROGIO, A. Praça de Fátima, Imperatriz-MA anos 1960. **Flickr**, 03 ago. 2009. Publicado por Nandocunha. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/imperatriz-ma/3784955823>. Acesso em: 15 out. 2022.
- AMBROGIO, A. **[Imperatriz no final dos anos 1960]**. Imperatriz, 15 dez. 2015. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/530378910461566>. Acesso em: 19 out. 2022.
- ANDRADE, M. C. D. **A terra e o homem no nordeste**. São Paulo: Brasiliense, 1963.
- ANDRADE, M. C. D. **Ensaio sobre a realidade maranhense**. São Luís: IPEI, 1974.
- ARAÚJO FERREIRA, A. J. **Políticas territoriais e reorganização do espaço maranhense**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- ASSELIN, V. **Grilagem**: corrupção e violência em terras do Carajás. Imperatriz: Ética, 2009. 248 p.
- BARBOSA, V. de O. **Mulheres do babaçu**: gênero, maternalismo e movimentos sociais no Maranhão. 2013. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

- BARROS, E. M. D. M. **Eu, Imperatriz**. Goiânia: Rio Bonito, 1972.
- BARROS, E. M. D. M. **Imperatriz: memória e registro**. Imperatriz: Ética, 1996.
- BECKER, B. Dinâmica urbana na Amazônia. *In*: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (org.). **Economia e território**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005. p. 401-428.
- BECKER, O. M. S. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. *In*: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 319-367.
- BENEVIDES, M. V. O governo Kubitschek: a esperança como fator de desenvolvimento. *In*: GOMES, A. D. C. **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- BOSI, E. **Memória e sociedade: lembrança de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BRASIL. Decreto nº 67.505, de 06 de novembro de 1970. Reformula o Grupo de Trabalho Projeto Rondon e assegura-lhe autonomia administrativa e financeira e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, seção 1, p. 9483, 9 nov. 1970. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67505-6-novembro-1970-409061-norma-pe.html>. Acesso em: 06 out. 2022.
- BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. **Uma visão do Campus Avançado**. Brasília, DF: MEC/DDD, 1980.
- BRITO, N. C. R.; PINHEIRO, R. A. Jornalismo em Imperatriz: memórias, vozes e representações. ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DA MÍDIA, 8., 2011, Guarapuava, PR. **Anais [...]**. São Paulo: ALCAR, 2011. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/alcar/encontros-nacionais-1/8o-encontro-2011-1/artigos/Jornalismo%20em%20Imperatriz-MA%20memoria-%20vozes%20e%20representacoes.pdf/view>. Acesso em: 10 jun. 2021.
- CABRAL, M. D. S. C. **Caminhos do gado: conquista e ocupação do Sul do Maranhão**. 2. ed. São Luís: Edufma, 2008.
- CAPELATO, M. H. R. **Imprensa e história do Brasil**. São Paulo: Contexto/Edusp, 1988.
- CARDOSO, C. **Municípios maranhenses: Pastos Bons**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1974.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2008.
- CARVALHO, C. **O sertão: subsídios para a história e a geografia do Brasil**. 3. ed. Imperatriz: Ética, 2006.
- CASTELLS, M. A. **A questão urbana**. 7. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2020.
- CINE Muiiraquitã: Imperatriz, MA. [19--]. 1 fotografia. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=429387>. Acesso em: 19 out. 2022.
- COELHO NETTO, E. **História do sul do Maranhão: terra, vida, homens e acontecimentos**. Belo Horizonte: São Vicente, 1979.

COELHO NETTO, E. **Geo-história do Maranhão**. São Luís: SIOGE, 1985.

COUTINHO, M. **Imperatriz**: subsídios para a história da cidade. São Luís: SIOGE, 1994.

CUNHA, R. C. Ocupação e o desenvolvimento das duas formações socioespaciais do Maranhão. **CaderNAU - Caderno do Núcleo de Análises Urbanas**, v. 8, n. 1, p. 133-152, 2015. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5525>. Acesso em: 17 dez. 2020.

CUNHA, F. Rua 15 de novembro em 1924 – Imperatriz Maranhão. *In: Museu Virtual Imperatriz-MA* [Blog]. Imperatriz, 6 fev. 2011a. Disponível em: <http://museu-virtual.blogspot.com/2011/02/rua-15-de-novembro-atual-avenida-frei.html#>. Acesso em: 06 out. 2022.

CUNHA, F. Dorgival Pinheiro de Sousa, 40 anos de sua morte. *In: Museu Virtual Imperatriz-MA* [Blog]. Imperatriz, 12 nov. 2011b. Disponível em: <http://museu-virtual.blogspot.com/2011/11/dorgival-pinheiro-de-sousa-40-anos-de.html#>. Acesso em: 11 out. 2022.

CUNHA, F. Campanha para governo do estado do Maranhão - 1965. *In: Museu Virtual Imperatriz-MA* [Blog]. Imperatriz, 15 fev. 2013. Disponível em: <http://museu-virtual.blogspot.com/2013/02/campanha-para-governo-do-estado-do.html#>. Acesso em: 19 out. 2022.

D'ASSUNÇÃO BARROS, J. **Cidade e história**. Petrópolis: Vozes, 2007.

DELGADO, L. de A. N. Literatura, memória e cidades: intersecções. **Scripta**, Belo Horizonte, v. 7. n. 14, p. 137-145, 2004. Disponível em: <http://seer.pucminas.br/index.php/scripta/article/view/12550>. Acesso em: 26 set. 2022.

FERREIRA, M. M. G. **Construção do Eldorado Maranhense**: experiência e narrativa de migrantes nordestinos em municípios do Médio Mearim-MA (1930-1970). 2015. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

FERREIRA, M. C. **Campus Avançado**: alternativa para integração e desenvolvimento? São Luís: UFMA/Secretaria de Educação, 1984.

FIALHO, A. R.; TREVISAN, R. Ocupar, colonizar, urbanizar a Amazônia Legal (1970-80): ações oficiais e privadas na criação de núcleos urbanos. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR - ENANPUR*, 18., 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal: ANPUR; UFRN, 2019. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/36908>. Acesso em: 15 junho 2021.

FRANKLIN, A. **Breve história de Imperatriz**. Imperatriz: Ética, 2005.

FRANKLIN, A. **Apontamentos e fontes para história econômica de Imperatriz**. Imperatriz: Ética, 2008.

FRANKLIN, A.; LIMA, V. **Repressão e resistência em Imperatriz**. Imperatriz: Ética, 2016.

FREGONA, L. A natureza que nos cerca. *In: ACADEMIA IMPERATRIZENSE DE LETRAS. Imperatriz: 150 anos*. Imperatriz: AIL, 2002.

FREITAS, A. C. S.; REIS, T. A. Política em cena: panorama da cobertura noticiosa no Jornal O Progresso em 1970. *In*: PINHEIRO, R. A. *et al.* (org.). **Comunicação, jornalismo e memória: estudos regionais**. São Luís: EDUFMA, 2018. p. 13-25.

FREITAS, S. M. **História oral: possibilidades e procedimentos**. São Paulo: Humanistas, 2002.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GAUDEMAR, J. P. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial Estampa, 1976.

GEHLEN, M. A.; GUIMARÃES, A. F. Ditadura, censura, resistência e desafios no Jornal O Progresso de 1970 a 1985. *In*: BRITO, N. C. R. *et al.* (org.). **Jornalismo, mídia e sociedade: as experiências na região tocantina**. Imperatriz: EDUFMA, 2017. p. 155-175.

GOMES, A. C. População e sociedade. *In*: GOMES, A. C. (coord.). **Olhando para dentro (1930-1964)**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2013.

GONÇALVES, F. Fundação da cidade de Imperatriz-MA. **Flickr**, 20 mar. 2007. Publicado por Nandocunha. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/imperatriz-ma/428488041>. Acesso em: 15 out. 2022.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

GRUPO Escolar Governador Archer: Imperatriz. MA. [19--]. 1 fotografia. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=429401>. Acesso em: 11 out. 2022.

GUARÁ, R. V. **Memória do sertão**. São Luís: Sioge, 1995.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HOSPITAL Ebenezer: Imperatriz, MA. [19--]. 1 fotografia. Disponível em: <http://www.jupiter.com.br/u/socultura/livro02.html>. Acesso em: 11 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Av. Getúlio Vargas final anos 1970**]. Imperatriz, 14 mar. 2015d. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/431275720371886>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Balneário Estância do Recreio**]. Imperatriz, 14 abr. 2014g. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/287954861370640>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Bazar Ipanema**]. Imperatriz, 16 maio. 2014d. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/298240177008775>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Cartaz da campanha política candidatos ARENA**]. Imperatriz, 03 out. 2013b. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/220434038122723>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Cine Muiraquitã**]. Imperatriz, 03 abr. 2014f. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/284445938388199>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Comitiva de Renato, Dorgival, amigos e populares**]. Imperatriz, 16 mar. 2022a. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/2144463869053054>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Construção do antigo Grupo Escolar Governador Archer**]. Imperatriz, 11 jun. 2021. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/a.214082678757859/1934224856743624>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Cortejo fúnebre de Dorgival Pinheiro**]. Imperatriz, 14 nov. 2014c. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/376812415818217>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Discurso de posse de Moreira**]. Imperatriz, 31 mar. 2015c. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/439895526176572>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Igreja Nossa Senhora de Fátima anos 1960**]. Imperatriz, 13 abr. 2015b. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/446073495558775>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Imagem aérea de Imperatriz**]. Imperatriz, 05 ago. 2015a. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/489883667844424>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**João Silva e Vieira na BR 010**]. Imperatriz, 22 fev. 2016. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/554836864682437>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Juscelino Kubitschek e Madre Glória Maria**]. Imperatriz, 08 jan. 2014a. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/251289018370558>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Juscelino Kubitschek em visita a Imperatriz**]. Imperatriz, 29 jan. 2014b. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/259751174191009>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Ponto de táxi**]. Imperatriz, 20 maio. 2014e. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/299393753560084>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Populares na praça Castelo Branco**]. Imperatriz, 16 mar. 2022b. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/2144463809053060>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Posto de saúde**]. Imperatriz, 13 set. 2013a. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/214082682091192>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Sacaria Brasil**]. Imperatriz, 22 set. 2015e. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/507440219422102>. Acesso em: 19 out. 2022.

IMPERATRIZ Maranhão – sua história, sua gente. [**Tecidos Mara**]. Imperatriz, 15 set. 2017. Facebook: @imperatriz.historica. Disponível em: <https://www.facebook.com/imperatriz.historica/photos/884627688370018>. Acesso em: 19 out. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censos demográficos (1950-2010)**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 06 mar. 2018.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA - INCAER. **Major-Brigadeiro-do-Ar Lysias Augusto Rodrigues**: pioneiro do Correio Aéreo Nacional e patrono do Incaer. Rio de Janeiro: Incaer, [20-?]. Disponível em: [https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo\\_lyusias\\_rodrigues.pdf](https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_lyusias_rodrigues.pdf). Acesso em: 06 out. 2022.

KARNAL, L.; TATSCH, F. G. Documento e história - a memória evanescente. *In*: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. D. (org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009. p. 9-28.

LAPUENTE, R. S. A imprensa como fonte: apontamentos teórico-metodológicos iniciais acerca da utilização do periódico impresso na pesquisa histórica. **Revista de História Bilros**, p. 11-29, 2016. Disponível em: <http://seer.uece.br/?journal=bilros&page=article&op=view&path%5B%5D=1938&path%5B%5D=1656>. Acesso em: 02 jun. 2021.

LE GOFF, J. **A história nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

LEE, E. S. A Theory on migration. **Demography**, p. 47-57, 1966.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LOPES, R. **Uma região tropical**. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

LOSADA MOREIRA, V. M. Vazio demográfico ou territórios indígenas? **Dimensões**, Vitória, p. 137-144, jul./dez. 2000.

LOSADA MOREIRA, V. M. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. *In*: FERREIRA, J.; DELGADO, L. D. A. N. (org.). **O Brasil republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

MACEDO, G. J. *et al.* Mídia em Imperatriz - MA: apontamentos sobre as décadas de 60, 70 e 80. *In*: CONGRESSO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO DA REGIÃO NORDESTE, 11., 2009, Teresina. **Anais [...]**. São Paulo: Intercom, 2009. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/regionais/nordeste2009/resumos/R15-0227-1.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2021.

MARTINS LIMA, R. **O rural no urbano: uma análise do processo de produção do espaço urbano de Imperatriz - MA**. Imperatriz: Ética, 2008.

MARTINS, J. D. S. Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica. *In*: MARTINS, J. D. S. **Capitalismo e tradicionalismo: estudos sobre as contradições da sociedade agrária no Brasil**. São Paulo: Pioneira, 1975.

MARTINS, J. D. S. **Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2009.

MATOS, M. I. S. **Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru: EDUSC, 2002.

MIRANDA, C. B. M. **Ditadura militar e Amazônia: desenvolvimentismo, representações, legitimação política e autoritarismo nas décadas de 1960 e 1970**. 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

MONTE, R. L. **A cidade esquecida: (res) sentimentos e representações dos pobres em Teresina na década de 1970**. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

MORAES, R. Análise de conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22. n. 37, p. 7-32, 1999.

MOREIRA, Z. **Simplicio Moreira: precursor do desenvolvimento de Imperatriz**. Imperatriz: Ética, 1997.

NASCIMENTO, T. C. L. do. **O caminho para as secas: as imigrações para o semiárido setentrional**. 2015. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/20346>. Acesso em: 21 dez. 2020.

NOGUEIRA, O. J. O. Migrações internas: tentativas de se buscar uma teoria. **Análise & Conjuntura**, Belo Horizonte, v. 6, n. 1, p. 38-47, 1991. Disponível em: <http://repositorio.fjp.mg.gov.br/handle/123456789/75>. Acesso em: 01 fev. 2022.

NOLETO, A. Desenvolvimento urbano. *In*: ACADEMIA IMPERATRIZENSE DE LETRAS. **Imperatriz: 150 anos**. Imperatriz: AIL, 2002.

- O PROGRESSO. Imperatriz, MA. Diversos números citados, de 1970 a 1973 (n. 1-165). Disponível em: <http://www.joimp.ufma.br/acervojournal?titulo=10>. Acesso em: 11 out. 2022.
- OTO, T. K. Pelo Brasil adentro. **Aerovisão**, Brasília, n. 214, p. 25-27, dez. 2005.
- PACHÊCO FILHO, A. K. G. O sertão do Maranhão nas memórias de Francisco de Paula Ribeiro. *In*: SEMINÁRIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA CIÊNCIA E DA TECNOLOGIA, 15., 2016, Florianópolis. **Anais eletrônicos** [...]. Rio de Janeiro: SBHC, 2016. Disponível em: [https://www.15snhct.sbhc.org.br/resources/anais/12/1474633277\\_ARQUIVO\\_OSertoMaranhaonasmemoriasdeFranciscodePaulaRibeiro.pdf](https://www.15snhct.sbhc.org.br/resources/anais/12/1474633277_ARQUIVO_OSertoMaranhaonasmemoriasdeFranciscodePaulaRibeiro.pdf). Acesso em: 18 dez. 2020.
- PÁDUA, J. A. Biosfera, história e conjuntura da análise da questão amazônica. **História, Ciência, Saúde – Manguinhos**, v. 6 (suplemento), p. 793-811, set. 2000.
- PARÁ. **Relatórios e discursos dos presidentes da Província do Pará entre 1844 e 1882**. Publicações Diversas. Belém-PA. 1854.
- PATERNOSTRO, J. **Viagem ao Tocantins**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1945.
- PAULA ANDRADE, R. D. Vencidas a distância e floresta!: A Transbrasiliana e a Amazônia desenvolvimentista. **Tempo**, Niterói-RJ, v. 25, n. 2, p. 364-381, maio/jul. 2019.
- PERISCÓPIO. **Diário de Notícias**, Rio de Janeiro, 29 fev. 1964.
- PESAVENTO, S. J. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 279-290, 12 janeiro 1995. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2008>. Acesso em: 1 nov. 2018.
- PRAÇA de Fátima: Capela [Nossa Senhora] de Fátima: Imperatriz. MA. [19--]. 1 fotografia. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=429388&view=detalhes>. Acesso em: 11 out. 2022.
- PRADO JR., C. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Cia das Letras, 2011.
- PREFEITURA Municipal: Imperatriz, MA. [19--]. 1 fotografia. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=429399&view=detalhes>. Acesso em: 06 out. 2022.
- RANGEL, I. M. **Centenário: Dr. Mourão Rangel**. [S.l.]: [s.n.], 1985.
- RAVENSTEIN, E. G. The laws of migration. **Journal of the Royal Statistical Society**, p. 167-227, 1885.
- RIBEIRO, D. **Os índios e a civilização: a integração das populações indígenas no Brasil moderno**. São Paulo: Global, 2017. *E-book*.
- ROCHA, R. G. **Ser e viver o sertão: memória e identidade sertaneja no sul do Maranhão (1950-2017)**. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.
- RODRIGUES, L. **Roteiro do Tocantins**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1943.

- SADER, M. R. C. T. **Espaço e luta no Bico do Papagaio**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.
- SANCHES, E. Imprensa escrita. *In*: ACADEMIA IMPERATRIZENSE DE LETRAS - AIL. **Imperatriz**: 150 anos. Imperatriz: AIL, 2002.
- SANCHES, E. (org.). **Enciclopédia de Imperatriz**. Imperatriz: Instituto Imperatriz, 2003.
- SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade**: o caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, M. **Manual de geografia urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2012.
- SANTOS, M.; ANDRADE, M. D. P. **Fronteiras**: a expansão camponesa na pré-Amazônia maranhense. São Luís: EDUFMA, 2019.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SECRETO, M. V. **Soldados da borracha**: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no Governo Vargas. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2007.
- SOUSA, I. de. **Migrações internas no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1980.
- SOUSA, J. M. **Enredos da dinâmica urbano-regional sulmaranhense**: reflexões a partir da centralidade econômica de Açailândia, Balsas e Imperatriz. 2015. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.
- SOUSA, J. M. A cidade na região e a região na cidade: a dinâmica de Imperatriz-MA e suas implicações na Região Tocantina. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2005.
- SOUZA, J. H. **Imperatriz**: retrato sem retoques. Rio de Janeiro: Quatro Cores, 2003.
- TEIXEIRA, N. M. **Imperatriz**: “A Terra da Pistolagem”, assassinatos, memórias, fatos representações e lógicas sociais. Imperatriz: Ética, 2016.
- THOMSON, A. Histórias (co) movedoras: história oral e estdos de migração. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 22. n. 44. p. 341-364, 2022.
- TODARO, M. P. A model of labour migration in less developed countries. **The American Economic Review**, v. 59, n. 1, p. 138-148, 1969.
- TROVÃO, J. R. **O processo de ocupação do território maranhense**. São Luís: IMESC, 2008.
- VALVERDE, O.; DIAS, C. V. **A rodovia Belém-Brasília**: um estudo da geografia regional. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.
- VELHO, O. G. **Frentes de expansão e estrutura agrária**: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônia. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/zjf4z/pdf/velho-9788599662915.pdf>. Acesso em: 26 set. 2022.

VELOZO, F. **Imperatriz filmagem foto aérea drone profissional | Fábio Velozo.** [S. l.: s. n.], [2017]. 1 vídeo (7 min 35 s). Publicado pelo canal Aero Velozo Imagens, Edição e Auxílio a Engenharia. Disponível em:

[https://www.youtube.com/watch?v=PLEPpSlsypl&ab\\_channel=AeroVelozolmagens%2CEdi%C3%A7%C3%A3oeAux%C3%ADioaEngenharia](https://www.youtube.com/watch?v=PLEPpSlsypl&ab_channel=AeroVelozolmagens%2CEdi%C3%A7%C3%A3oeAux%C3%ADioaEngenharia). Acesso em: 14 out. 2022.

VIEIRA, C. S. **Extensão universitária: concepções presentes na formalização, em propostas e práticas desenvolvidas na Universidade Federal do Paraná (1968-1987).** 2014. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

VIEIRA, J. M. **Lutas, fracassos e vitória.** Imperatriz: Ética, 2008.

VIVEIROS, J. D. **História do comércio do Maranhão.** São Luís: Litograf, 1992. v. 3.

ZARTH, P. A. Fronteira sul: história e historiografia. *In*: RADIN, J. C.; VALENTINI, J.; ZARTH, A. **História da fronteira sul.** Chapecó: Ed. UFFS, 2016. p. 9-24.

ZICMAN, R. B. História através da imprensa: algumas considerações metodológicas. **Projeto História: História e Historiografia contribuições ao debate**, São Paulo, v. 4, p. 89-102, jan./dez. 1985. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/revph/article/download/12410/8995>. Acesso em: 14 abr. 2021.

ZMITROWICZ, W.; ANGELIS NETO, G. **Infra-estrutura urbana.** Relatório técnico. São Paulo: EPUSP, 1997.