



O Ideário Patrimonial О идеарио

Culturas oriundas da África,
América e Europa

**A MOENDA E O RIO: UM ESTUDO DA PAISAGEM
CULTURAL DO ENGENHO SÃO JOÃO EM ARARI -
MARANHÃO (BRASIL)**

**THE GRINDING TABLE AND THE RIVER: A STUDY
OF THE CULTURAL LANDSCAPE OF SUGARCANE
MILL SÃO JOÃO IN ARARI - MARANHÃO (BRAZIL)**

Recebido a 30 de agosto de 2021
Revisto a 02 de setembro de 2021
Aceite a 28 de setembro de 2021

Willian Carboni Viana

Estudante de Doutorado em Geografia no Departamento de Geografia da
Faculdade de Letras da Universidade do Porto
willian.cienciashumanas@gmail.com

Josué Lopes dos Santos

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS
Josue.lopeshistoria@gmail.com



Resumo

Este texto apresenta os aspectos históricos e técnico-funcionais do engenho de cana-de-açúcar São João (Arari, Maranhão - Brasil) e sua inserção na paisagem, no contexto do empreendimento açucareiro. Buscou-se demonstrar no âmbito do conceito de paisagem cultural marítima a relevância histórico-social desse engenho, parte integrante de um panorama abrangente que situou as relações econômicas nas escalas inter-regional e internacional desde o século XVI.

Palavras-chave: Paisagem cultural marítima, Cana-de-açúcar, Engenhos, Rio Mearim, Arari-Maranhão.

Abstract

This text presents the historical and technical-functional aspects of the São João sugarcane mill (Arari, Maranhão - Brazil) and its insertion in the landscape, in the context of the sugar enterprise. Wanted sought to demonstrate, within the scope of the concept of maritime cultural landscape, the historical-social relevance of this mill, as an integral part of a comprehensive panorama that placed economic relations on the inter-regional and international scales, since the 16th century.

Keyword: Maritime cultural landscape, cane sugar, sugarcane mill, Mearim river, Arari (Maranhão - Brazil).

1. Introdução

O ciclo da cana-de-açúcar correspondeu a principal atividade econômica desenvolvida no Brasil durante o período colonial. A efetivação da colonização do território brasileiro, foi impulsionada pela implantação da monocultura canavieira no século XVI e se estendeu até o XIX.

O empreendimento açucareiro foi inicialmente organizado a partir da união da nobreza com a burguesia mercantilista (Ferro, 2017), sendo viabilizado através do funcionamento dos engenhos. O período colonial foi delineado pelo contexto agroexportador, cuja produção era enviada quase que completamente aos mercados consumidores europeus.



A região Nordeste do Brasil concentrou a maior parte dos trapiches de cana-de-açúcar, que ocupara basicamente o litoral e adentrava pelas ribeiras dos rios navegáveis a ela conexos, remetendo à uma rede relacional intensamente atrelada às dinâmicas fluviomarinhas.

No âmbito do conceito de paisagem cultural marítima (Westerdahl, 1992), o cenário aludido se constituiu permissivo ao estabelecimento de importantes paralelos sobre a lógica da ocupação dos espaços, tomando como pano de fundo a influência do oceano Atlântico nas dinâmicas econômicas, sociais e culturais.

Para Westerdahl (1992), a rede de ligação entre os territórios é formada partir da integração de zonas produtoras, portos catalizadores e destinos finais, nas escalas inter-regional e internacional, por meio da circulação de mercadorias, conseqüentemente de pessoas, ideias e práticas culturais.

O estudo de uma paisagem cultural marítima, ao abranger tanto a faixa costeira quanto áreas interiores articuladas aos processos produtivos mediante conexões (*transit points*), evidencia três zonas econômicas específicas: *waterfront*, que diz respeito à orla marítima propriamente dita onde se consolida a forma mais adensada da paisagem marítima; *coastal zone*, que corresponde geograficamente ao litoral; e *inland zone*, a zona interiorana que se conecta ao mar intermediada por rotas (Westerdahl, 1992).

Cada uma dessas zonas apresenta processos e características funcionais diferenciadas, no tocante à utilização antrópica, como, por exemplo, os tipos de embarcações que podem transitar, escolhas urbanísticas ou ainda aspectos culturais e simbólicos – dentre outros.

Em sentido amplo, uma paisagem cultural é aquela que teve intervenção humana por meio de processos culturais desencadeados ao longo do tempo. Portanto, se trata de uma categoria de análise útil para estudos que apreendem as dinâmicas e interações entre o homem e o meio em diferentes escalas (Carvalho & Marques, 2019).

Nesta perspectiva, se aplicada a lógica da paisagem cultural marítima à uma microescala, o presente escrito contextualiza a dinâmica de funcionamento do engenho São João, localizado na margem esquerda do baixo curso do rio Mearim, no povoado Barreiros, município de Arari (região Centro-Norte do estado do Maranhão).

A relevância histórica e social do engenho São João, e suas territorialidades associadas, estão inseridas em um panorama abrangente, sendo isso o que se busca sublinhar no decorrer das próximas linhas.



2. Empreendimento açucareiro no Maranhão e rio Mearim

A base econômica colonial, conforme aludiu-se, era alicerçada na cana-de-açúcar no contexto do modelo agropastoril-exportador. O sucesso pioneiro do empreendimento açucareiro pertenceu a região Nordeste, principalmente em Pernambuco e Bahia, antigas capitânicas hereditárias, que se converteram à centros político-econômicos, tendo seus portos diretamente conectados aos europeus.

Nas palavras da historiadora Vera Ferlini:

“A produção açucareira colonial exigiu, além da constituição de formas específicas de trabalho, configuração peculiar da propriedade de terra. Ocupar o novo território para o capital mercantil implicou estruturá-lo de maneira a canalizar todos os esforços para a produção de grandes lucros monopolizados pelo Estado e pela burguesia emergente (...)” (Ferlini, 1988, p. 156).

Grosso modo, o engenho em si poderia funcionar de diversas formas para a manufatura da cana, com maquinário especializado, tração animal e/ou rodas d'água. Os espaços de poder eram estritamente delimitados: casas-grandes para os ricos senhores de engenho com suas famílias e agregados; galpões e sanzalas para os trabalhadores que lidavam com a colheita e mantinham em funcionamento o engenho; capela religiosa; casa de máquinas; canaviais, casa do engenho, etc. Elementos que ao longo do tempo foram sendo adaptados, de acordo com as necessidades do período, e sus equipamentos progressivamente aperfeiçoados para garantir o melhor rendimento.

A localização dos engenhos seguia a viabilidade do escoamento da produção e/ou do funcionamento. Deste modo, consolidaram-se as plantations de cana-de-açúcar por todo o litoral e intermediações dos rios navegáveis de conexão a costa, uma vez que os portos marítimos eram responsáveis à destinação do açúcar aos seus mercados consumidores. Pernambuco, por exemplo, detinha uma rede de engenhos bem articulada pela malha hidrográfica, situando os trapiches nas ribeiras dos rios – o que facilitou o transporte da produção ao porto de Recife.

No estado do Maranhão, a utilização do transporte fluvial para escoar a produção ao porto de São Luís, capital do estado, valeu-se dos grandes rios, como Mearim e Itapecuru, e seus tributários navegáveis. A facilidade em se chegar a orla marítima de São Luís converteu as intermediações desses rios à zonas de colonização antigas.

Em 1620, havia engenhos de açúcar e derivados distribuídos por todo o litoral maranhense, ao passo que em 1641 já se contabilizavam pelos menos seis deles, sendo cinco no baixo curso do rio Itapecuru (Marques, 1870, Canedo, 2008). Esses rios nascem no Sul do Maranhão e deságuam em forma de estuário no chamado golfão maranhense; amplamente navegáveis desde o início da colonização.

No baixo Mearim, a cana era cultivada em terras sujeitas a alagamentos naturais sazonais (Canedo, 2008). Nos engenhos do baixo Mearim, basicamente até meados do século XVIII, a mão de obra utilizada era escrava.

O meio de produção abrangia técnicas manuais de cultivo/colheita, com grande parte dos capatazes de origem pernambucana. Os rios Mearim e Itapecuru aproximaram o interior do estado à São Luís, onde a maior parte da produção era embarcada à Europa.

Ao longo do rio Mearim foram instalados inúmeros entrepostos comerciais e de fiscalização (Viveiros, 1954, Batalha, 2002), e além do escoamento da produção, havia uma rede de comércio bem articulada com toda a baixada maranhense (região a Oeste e Sudeste da ilha de São Luís, constituída por extensas planícies alagáveis no período chuvoso - janeiro a junho), onde circulavam os produtos necessários que supriam as necessidades tanto pessoais quanto das grandes fazendas.

Na primeira metade do século XVIII, a concorrência do açúcar no mercado internacional, sobretudo, o produzido pelos holandeses nas Antilhas, fez com que o empreendimento açucareiro no Maranhão entrasse em declínio, forçando Portugal a buscar alternativas para obtenção de lucros e manter a colônia.

A solução veio em 1755, com a criação da Companhia Geral do Comércio de Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM), que teve como objetivo impulsionar a economia local através da diversificação da produção de gêneros agrícolas, instalação de fábricas de beneficiamento primário e o fortalecimento da rede de comércio local-regional e mercantilista em Portugal (Canedo, 2008).

No domínio da CGCGPM houve forte incentivo as monoculturas de arroz e algodão, secundariamente para consumo doméstico, cultivava-se mandioca, feijão, frutas tropicais como melancia e melão, dentre outros. Ainda antes do final do século XVIII, arroz e algodão tornaram-se a base da exportação maranhense, tendo a produção regularmente escoada pelo rio Mearim – aos portos de São Luís (Marques, 1870), confirmando o declínio no empreendimento açucareiro.



Apenas em meados do século XIX, por intervenção do então governador, Joaquim Franco Sá (gestão 1841-1847), foram fornecidos subsídios e forte incentivo ao cultivo da cana-de-açúcar. Com isso os engenhos se proliferaram exponencialmente pelas margens do baixo curso do rio Mearim – principal via de transporte à época (Canedo, 2008).

Por volta de 1870, a criação de leis que encerravam o tráfico de escravos, como a Lei Euzébio de Queiroz (1850), Nabuco de Araújo (1854) e Ventre Livre (1871), bem como pela pressão da aristocracia agrária, fez com que o Império intermediasse o programa dos “Engenhos Centrais”, que consistia numa espécie de “modernização”, alternativa à substituição da mão de obra escrava pela assalariada (Caldeira et al., 1997).

Nessa época, o mecanismo utilizado para o estabelecimento do regime de parcerias nos cultivos agrícolas atraiu imigrantes ingleses, o que era previsto na Lei número 601 de 18 de setembro de 1850, conhecida popularmente por Lei das Terras. É importante destacar que a Lei das Terras foi criada pelo Império para atender as reivindicações das elites agrárias, que aglutinaram à manter a hierarquia social com a regulamentação da aquisição dos terrenos, tornando a terra uma mercadoria de custo elevado. Essa lei também definia terras devolutas, revalidava propriedades obtidas por sesmarias, registrava terrenos, oficializava a colonização e regulava a imigração (Canedo, 2008).

Grandes fazendeiros, comerciantes, membros das elites locais instaladas em São Luís, mantinham relações pessoais e diretas na Europa, o que promoveu a vinda de imigrantes para o Maranhão (Canedo, 2008).

A exemplo disso, em 1856, foram recrutados 887 ingleses, grande parte deles por intermédio do comerciante Guilherme Weltstood, que também mediou a compra de equipamentos agrícolas, ficando com o governo do estado a responsabilidade da concessão de terras aos imigrantes e o transporte dos maquinários. Outro exemplo, em 1870, no âmbito dos interesses dos engenhos centrais, o comerciante residente em São Luís – e de nacionalidade inglesa, Martinus Hoyer, apresentou aos administradores do estado planos e orçamentos para instalação de três casas de engenho, sendo aceite o acordo de importação de maquinários da empresa inglesa conhecida como Fawcett (Preston Engineering Company Ltd.) (Canedo, 2008).

A mão de obra imigrante apareceu como transição do trabalho escravo para o assalariado e familiar. A abolição da escravatura em 1888 resultou no abandono geral dos

cultivos cana-de-açúcar e algodão por parte dos ex-escravos. As elites agrárias envolvidas nos empreendimentos açucareiros e algodoeiros passaram a investir seu capital em fábricas e indústrias em São Luís e Caxias (Sul do estado); venderam e/ou abandonaram suas fazendas e iniciaram a nova atividade com máquinas importadas dos países de centro (Canedo, 2008, Pereira Filho, 2015).

No início do século XX, mesmo com a atuação do estado incentivando as lavouras canavieiras, os engenhos da baixada maranhense ainda em funcionamento já se situavam bastante capitalizados. O que acrescido da não absorção da produção do engenho, pelos mercados locais e regionais, representou a falência dos trapiches, desestimulando mais ainda a manutenção dos engenhos (Canedo, 2008).

O que restou dos engenhos se valeu da emersão do mercado alternativo ao oficial de frete por ocasião do aumento da produção de outros gêneros agrícolas, como arroz, algodão, feijão, mandioca, milho, carne seca, couro, melão, melancia e outras frutas tropicais (o transporte oficial era burocrático, oneroso e embarcava preferencialmente algodão) (Canedo, 2008) - que fazia circular uma rede regional bem articulada de comércio conectada a São Luís.

O transporte das mercadorias era feito por barcos a vapor, lanchas, batelões, canoas, gabarras e até mesmo ubás (pequenas jangadas indígenas da região). Levavam de tudo um pouco, mercadorias e pessoas, para diversos pontos e com inúmeras paragens pelo rio Mearim e afluentes navegáveis até se chegar a São Luís (Batalha, 2002, p. 21-30).

O rio Mearim era amplamente utilizado, sendo uma das principais hidrovias. Com as novas orientações políticas desencadeadas pelos planos governamentais de aceleração do desenvolvimento industrial, em especial o do Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) no cenário nacional, propiciou a abertura de estradas de rodagem que vieram a diminuir gradualmente o tráfego através dos rios. Na baixada maranhense, a construção das estradas, como a BR-135 e a Rodovia 222, alterou as dinâmicas espaciais e o rio gradualmente passou à segundo plano.

O fato é que desde o século XVI o rio Mearim, suas margens e tributários navegáveis, foram desbravados com o propósito de reconhecimento da vastidão do interior do território, para consolidação de núcleos de povoamento, instalação de unidades de exploração econômica e viabilizar os caminhos do gado.



O rio Mearim convergiu à importante rota comercial - conexas à orla de São Luís, e suas planícies alagáveis proporcionaram terrenos propícios para o desenvolvimento da cana-de açúcar. Compondo assim um cenário paisagístico que integrava - por esse rio – os engenhos produtores, portos locais e destinos finais.

Mas que teve suas dinâmicas alteradas pelo processo de modernização e penetração do capital no meio agrário - tardiamente face a generalidade dos países do Norte. Todo esse abrangente apanhado se constituiu no pano de fundo, um contexto social e histórico, formador da paisagem cultural marítima regional encabeçada pelos engenhos – parte principal dessa pesquisa.

3. O engenho São João

3.1. O engenho e o rio

O engenho São João se situa no povoado de Barreiros, município de Arari, na coordenada UTM (23M) 523016E 9621021N (Figura 1). Sua localização, na margem do rio Mearim, o posiciona estrategicamente nas rotas de escoamento de produção, sendo o maior e mais caudaloso percurso fluvial a cruzar o estado do Maranhão.

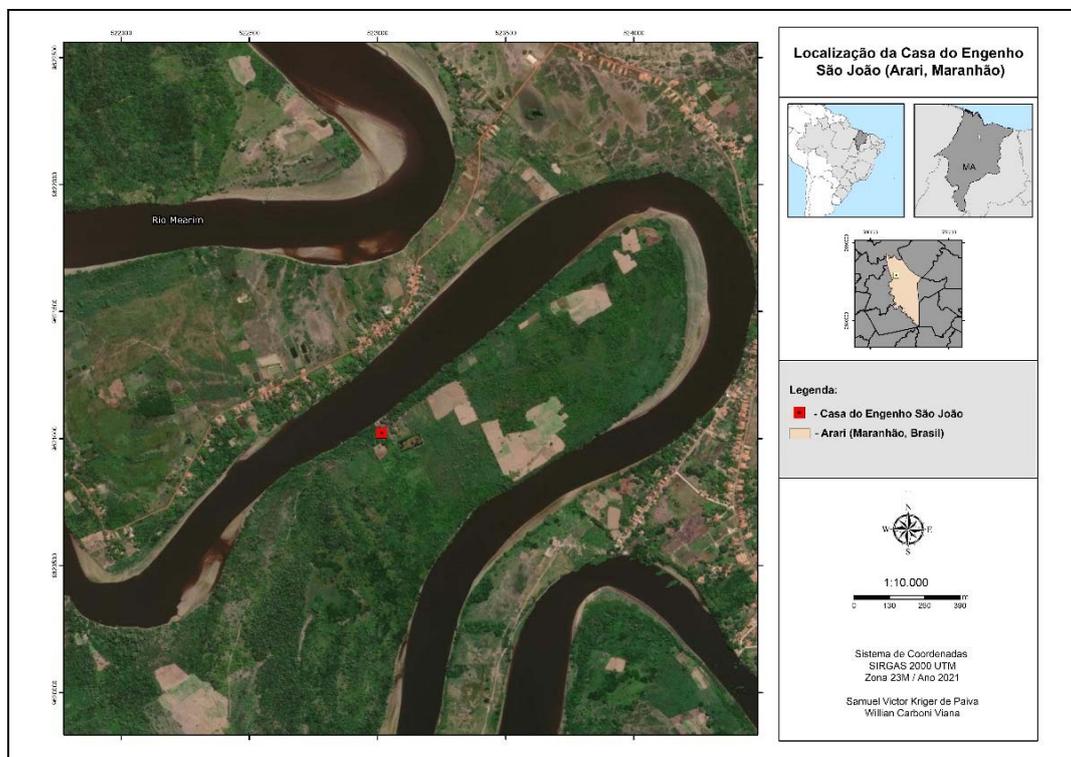


Figura 1 - Localização do engenho São João no povoado Barreiros, em Arari - Maranhão. Fonte: Autores.

O engenho São João corresponde a um precioso registro material referente a história dos engenhos de cana-de-açúcar no Nordeste do Brasil, na medida em que reflete temporalidades e diversificados usos sociais, em constante mutação ao longo dos séculos.

Não foi possível identificar a data de fundação do engenho São João de forma precisa, porém o conjunto de dados acessados aponta à informação de que ele deve estar ativo a pelo menos desde o século XVIII.

A tração animal foi a primeira força a mover a moenda para manufatura da cana, revertendo-a em açúcar; cujos vastos territórios com plantações corresponderam a catalizadores de pessoas. Neste sentido, o século XX abrangeu um marco importante na evolução das estruturas do engenho São João, pois a tração animal foi substituída pelo maquinário especializado, dinamizando o processo produtivo.

A influência da industrialização, apesar de não ser tão intensa, foi sentido ao longo do século XX com as novas máquinas agregadoras de velocidade aos procedimentos de produção. Nas últimas décadas desse século, a industrialização engendrada pelo Estado consolidou os polos industriais em cidades específicas, na região, São Luís era o principal. Os engenhos de Arari não conseguiram acompanhar totalmente a modernização. Aparentemente, a mecanização chegara por meio de ações individuais dos donos dos meios de produção; no caso, os proprietários dos engenhos se deslocavam à São Luís para comprarem maquinários e demais equipamentos para o funcionamento dos trapiches.

A produção era escoada regularmente pelo rio Mearim, oriundas de cidades vizinhas, como também com destinos finais aos centros econômicos de maior relevância, caracterizando as relações econômicas dinamizadoras da paisagem cultural da região.

No campo do conceito de paisagem cultural marítima, o município de Arari estaria no setor econômico definido como *coastal zone*. Embora a distância entre a foz do rio Mearim e o município de Arari seja cerca de 100 km, a lógica se insere de forma ampla nessa zona econômica por se tratar de uma conexão direta com o litoral.

A produção regional relacionada a cana-de-açúcar também circulou pela chamada inland zone - interior conectado a costa por meio de rotas. A capital São Luís, por sua vez, ficaria na abrangência *waterfront*, orla marítima e forma mais adensada da paisagem (Figura 2) (Westerdahl, 1992).

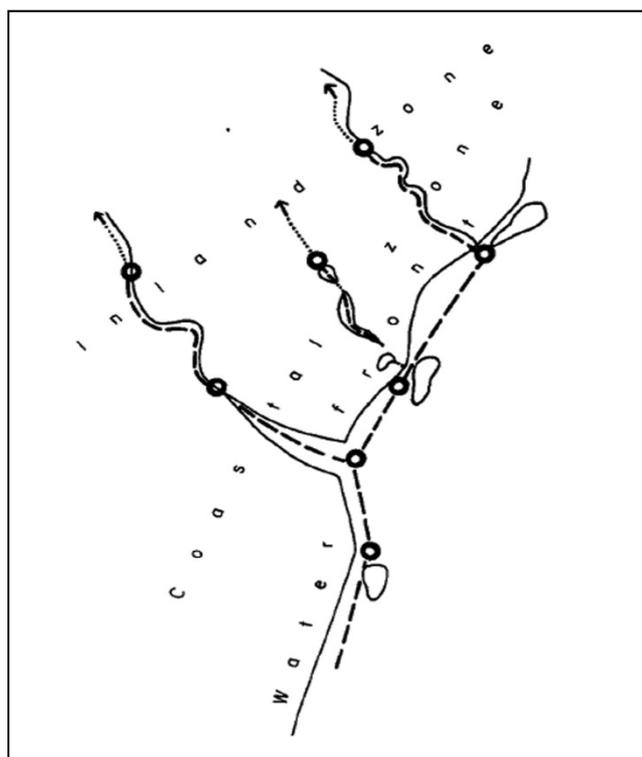


Figura 2 - Esquema de entendimento de paisagem cultural marítima. Fonte: Westerdahl, 1992, p. 11.

É importante destacar que antes mesmo dos anos 1980, grande parte dos engenhos – bastante capitalizados, encerraram suas atividades. O que torna o engenho São João um os poucos que seguiram resistindo as mudanças na apreensão do espaço.

Os restos materiais que retratam o antigo funcionamento do engenho São João podem ser encontrados espalhados nos arredores da casa de máquinas. O Senhor Oswaldo Sena Prazeres, nascido em 1952 no povoado de Bomfim do Arari - vizinho a Barreiros, administrador do terreno do engenho em nome da sua família, eventualmente aciona parte do maquinário para processar uma modesta plantação de cana-de-açúcar.

O Senhor Oswaldo relatou que até os anos 1980 o tráfego de embarcações pelo rio Mearim era intenso, mas depois foi diminuindo em virtude das estradas de rodagem. Oswaldo trabalhava com seu pai e irmão no engenho, juntamente com outros assalariados.

Atualmente, o objetivo não é mais o açúcar, e sim a produção de melaço (mel da cana) e cachaça (bebida destilada comum no Brasil, desenvolvida a partir da cana), em paralelo a apicultura. Atividades empreendidas pelo próprio Sr. Oswaldo.

3.2. Elementos históricos e técnico-funcionais

O engenho São João é mantido em funcionamento pelo Sr. Oswaldo. Eventualmente, a sua produção de melaço, cachaça e mel de abelha é vendida na feira de Arari e para pessoas eu encomendam com o próprio Oswaldo. O deslocamento até o local da venda ou para fazer as entregas é feito em parte por sua canoa para atravessar o rio Mearim, tendo na outra margem a sua bicicleta com uma carroça acoplada (Figura 3).



Figura 3 - Vista do rio Mearim a partir da casa do engenho São João. Fonte: Autores.

O Senhor Oswaldo conta que seu pai, João Luís Prazeres – nascido em 1914 no povoado de Barreiros, adquiriu o maquinário do engenho ao Senhor Joca Ribeiro e esse ao Senhor Abraão Salomão. Trazendo esse conjunto de máquinas de um local denominado Pedras Altas, instalando-o onde hoje se situa e fundando o engenho São João (Figura 4).



Figura 4 - Vista atual da fachada da casa do engenho São João. Fonte: Autores.

No entorno da casa do engenho São João, puderam ser observados materiais como paróis em madeira, caldeiras em cobre, cochos simples e cochos de aparar melaço, tachos em cobre, resfriadeiras, repartideiras e resquícios construtivos que apontam à uma estrutura muito maior em relação a atual (Figura 5 e Figura 6).



Figura 5 - Caldeira abandonada nos arredores da casa do engenho São João. Fonte: Autores.



Figura 6 - Parte abandonada de calha para escorrer o sumo da cana. Fonte: Autores.

A moenda de cana do engenho é composta por um trapiche horizontal de mesa, originalmente movido a tração animal, fabricada em Liverpool (Inglaterra) em 1860, pela empresa Fawcett – Preston Engineering Company Ltd (Tabela 1 e Figuras 7 a 11).

Tabela 1. Informações levantadas sobre a mesa de moagem da casa do engenho São João. Fonte: Merseyside Maritime Museum.

Ficha técnica	
Fabricante	Fawcett, Preston Engineering Company Ltd.
Local de fabricação	177 Lydia Ann Street, Liverpool – Inglaterra (Norte da Europa)
Ano de fabricação	1860
Número de série	2.012
Modelo	Mesa horizontal (com três cilindros)
Merseyside Maritime Museum [Museu Marítimo de Liverpool]	



Figura 7 - Mesa de moagem utilizada no engenho São João. Fonte: Autores.



Figura 8 - Cilindros de moagem. Fonte: Autores.



Figura 9 - Parte das engrenagens. Fonte: Autores.



Figura 10 - Número de série e ano de fabricação. Fonte: Autores.



Figura 11 - Selo da fabricante. Fonte: Autores.

A fabricante do maquinário do engenho São João, a Fawcett - Preston Engineering Company Ltd, foi fundada em 1758 por George Perry, como filial da já estabelecida empresa Coalbrookdale Foundry, na cidade de Liverpool.

Em 1778 tornou-se independente, ainda antes do final do século XVIII havia adquirido respeito internacional na fabricação de máquinas de processamento de cana-de-açúcar. Essa empresa também se destacou mundialmente no ramo de motores marítimos, incluindo a primeira balsa a vapor do modelo Mersey, a Etna (1817) e, mais tarde, o navio transatlântico President em 1840, o maior do mundo à época.

A Fawcett forneceu motores aos navios da confederação construídos em Liverpool, além de armamento e munições. Em 1935, a fábrica foi transferida da 177 Lydia Ann Street – Liverpool para Bronborough, em 1947 foi comprada pela Metal Industries Group e em 1986 pela Expamet International (PLC) (todas as informações referente a fabricante da moenda foram obtidas junto ao Museu Marítimo de Liverpool [Merseyside Maritime Museum], ver bibliografia).

No que diz respeito ao funcionamento do maquinário, em concordância com os materiais verificados no engenho São João, foram constatadas três fases de operação: 1) tração animal; 2) vapor; e, 3) motor.

O Senhor Oswaldo conta que seu pai comprou todo o maquinário adaptado ao funcionamento a vapor. Nessa fase, a produção de açúcar, melão e cachaça envolvia cerca de 15 pessoas de maneira permanente e 25 à época da colheita da cana. Os trabalhadores envolvidos eram o próprio Sr. Oswaldo, pai, irmão e tio (âmbito familiar) e assalariados.

Em 1969, Oswaldo acompanhou o seu pai até a cidade de São Luís onde compraram um motor da marca japonesa Yanmar, modelo NT110cc, sendo esse o propulsor que movimenta a mesa de moagem atualmente (Figuras 12 a 15).



Figura 12 - Motor Yanmar, modelo NT110cc. Fonte: Autores.



Figura 13 - Parte do motor que movimentava a moenda. Fonte: Autores.



Figura 14 - Vista da mesa de moagem adaptada a motorização. Fonte: Autores.



Figura 15 - Selo da fabricante. Fonte: Autores.

A cargo de informação, a Yanmar, fundada em 1912, iniciou suas atividades no Brasil em 1957, se territorializando por todo o território brasileiro através da venda de motores e mais recentemente potencializando a produção de equipamentos agrícolas (as informações sobre a empresa foram extraídas do sítio oficial da Yanmar, ver bibliografia).

Voltando os olhos ao engenho São João, a mecanização da tração do maquinário modificou parte do processo de produção. O que fez diminuir a mão de obra para 12 pessoas, sendo pelo menos dois metedores de cana, dois caneiros e dois carregadores (nas palavras do Sr. Oswaldo). O trabalho continuava empreendido em parte pela família, Oswaldo, pai, irmão e tio, e demais agregados/assalariados.

Diferentemente de hoje, nos anos 1960/1990, havia variedade de tipos de cana cultivadas no engenho, designadamente, caiana, pernambuco, roxa e bem-te-vi. A cana era colhida entre junho e dezembro.

Oswaldo relata que toda a produção era recolhida na porta do engenho, por embarcações de comerciantes que a revendia em toda a baixada maranhense e São Luís, além da população em geral que procurava o engenho para compra de produtos a granel para consumo doméstico.

4. Considerações Finais

O universo dos engenhos no Brasil colonial reflete práticas sociais e vivências culturais que são sentidas até os dias atuais, sobretudo, nos locais em que este modelo econômico se consolidou.

No município de Arari existiram outros engenhos, além do São João, que se interligavam às dinâmicas inter-regionais e internacionais intensamente relacionadas a agricultura e articuladas através das paragens fluviais ao longo do rio Mearim, seus afluentes e por extensão o Atlântico; fornecendo dinamicidade à paisagem cultural, por meio de redes de abrangência/influência.

Pensar que os produtos agrícolas locais de outrora circulavam largamente, de forma generalizada, tanto nos arredores quanto em destinos finais mais distantes, evidencia como essas dinâmicas extrapolaram os limites da região.

O próprio maquinário do engenho São João, oriundo o século XIX, demonstra o processamento das dinamicidades destacadas, na medida em que o mesmo, tendo sido produzido na Inglaterra, alcançou – em macroescala – abrangência internacional, modificando estruturalmente o funcionamento de um pequeno engenho de cana-de-açúcar na zona rural do município de Arari – periferia aos centros de poder no Brasil. O impacto proporcionado alteraram as relações sociais onde essas redes alcançaram, em uma via de mão dupla.

Agradecimentos

Ao Senhor Oswaldo Sena Prazeres pelo acolhimento e disposição em contribuir com esse estudo.



Bibliografia

- Batalha, J. F. (2002). *Navegadores do rio Mearim e os marítimos do Arari*. São Luís: Editora Lithograf, 71 p.
- Caldeira, J., Carvalho, F. de, Marcondes, C. & Paula, S. G. de (1997). *Viagem pela história do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 365 p.
- Canedo, E. V. S. (2008). *Organização do espaço agrário maranhense até os anos 80: a distribuição das terras e atividades agrícolas*. São Luís: Gráfica e Editora Interativa, 2ª edição, 154 p.
- Carvalho, R., & Marques, T. (2019). A evolução do conceito de paisagem cultural. Porto: *GOT - Revista de Geografia e Ordenamento do Território*. Nº 16, 81-98.
- Ferlini, V. L. do A. (1988). *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- Ferro, M. (2017). *A colonização explicada a todos*. São Paulo: Editora UNESP Digital, 190 p.
- Marques, C. A. (1870). *Diccionario histórico-geographico da província do Maranhão*. Maranhão: Typ. Frias, 558 p.
- Merseyside Maritime Museum. *Documento sobre a Preston Engineering Company Ltd*. [Consultado em 15 de agosto, 2021]. Obtido na <https://www.liverpoolmuseums.org.uk/artifact/fawcett-preston-engineering-company-ltd>
- Pereira Filho, J. F. (2015). Formação econômica do Maranhão: superexploração e estado oligárquico como entraves ao desenvolvimento. *Anais da VII Jornadas Internacionais de Políticas Públicas da Universidade Federal do Maranhão – UFMA*, São Luís.
- Westerdahl, C. (1992). The Maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*, n. 21, 5-14.
- Viveiros, J. (1954). *História do Comércio do Maranhão: 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 360 p.
- Yanmar. (1954). *História da Yanmar*. Obtido na <https://yanmar.com/br/about/history>. [Consultado em 15 de agosto, 2021]
- Entrevistas:** Oswaldo Sena Prazeres. Entrevista [ago. 2021]. Entrevistador (es): Josué Lopes Santos & Willian Carboni Vian

