

NA GIGANTESCA FLORESTA DE METAIS: O Engenho Central São Pedro do Pindaré e os debates sobre a lavoura maranhense no século XIX¹

Francivaldo Alves Nunes*

RESUMO: Este artigo recupera os debates que envolveram políticos, lavradores e intelectuais sobre o processo de implantação do engenho central de São Pedro, localizado no vale do rio Pindaré, província do Maranhão, nas últimas décadas do século XIX. A partir dos registros deixados em relatórios governamentais de ministros e presidentes de províncias, dos debates produzidos por deputados, dos anúncios e matérias presentes em jornais e almanaques, procuramos compreender esse momento, que tem na implantação destes novos empreendimentos, ação importante para defesa dos interesses dos grandes proprietários de terra e comerciantes.

PALAVRAS-CHAVE: Engenho Central; Agricultura; Maranhão.

In the giant metal forest: the central factory Saint Peter do Pindaré and the debates on maranhense agriculture nineteenth century

ABSTRACT: This article recovers the debates that involved politicians, farmers and intellectuals about the process of implantation of the central factory Saint Peter, located in the Pindaré valley, Maranhão province, in the last decades of the 19th century. From the records left in government reports of provincial ministers and presidents, the debates produced by deputies, the announcements and articles present in newspapers and almanacs, we seek to understand this moment, which has in the implementation of these new enterprises, an important action to defend the interests of the great landowners and traders.

KEYWORDS: Central Engineer; Agriculture; Maranhão.

En el bosque gigante de metales: El Engenho Central São Pedro do Pindaré y los debates sobre la agricultura Maranhão en el siglo XIX

RESUMEN: Este artículo recupera los debates que involucraron a políticos, agricultores e intelectuales sobre el proceso de implantación del molino central de São Pedro, ubicado en el valle del río Pindaré, província de Maranhão, en las últimas décadas del siglo XIX. Con base en los registros que dejan en los informes gubernamentales de ministros y presidentes de províncias, los debates producidos por diputados, los anuncios y artículos presentes en periódicos y almanaques, buscamos comprender este momento, que tiene la implantación de estas nuevas empresas, una acción importante para la defensa de los intereses del grandes terratenientes y comerciantes.

PALABRAS CLAVE: Engenho Central; Agricultura; Maranhão.

*Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente é Professor da Universidade Federal do Pará, Campus de Ananindeua, Pará. Contato: Rodovia Mario Covas, nº 615, Residencial Nova União, CEP: 67015-000, Ananindeua-PA, Brasil. E-mail: francivaldonunes@yahoo.com.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2750-0625>

Vai a nossa província, senhores, possuir o mais importante melhoramento agrícola - o estabelecimento de um engenho central; e a companhia encarregada de fundá-lo escolheu para isso as terras da extinta ou quase extinta colônia São Pedro na zona do Pindaré.

Vai, portanto, o meu município transformar-se completamente, possuir uma empresa da maior importância; e nós, os habitantes de Monção vamos ficar ufanos pelo impulso, pelas incontestáveis vantagens que auferira a lavoura do nosso município e a da província inteira com a realização dessa empresa (Deputado Provincial do Maranhão José Cândido Martins, 1881).²

A expressão em epígrafe faz parte do discurso proferido pelo deputado José Cândido Martins, na sessão ordinária de 31 de março de 1881 da Assembleia Provincial do Maranhão. Na oportunidade enfatizava a necessidade de promover o desenvolvimento da agricultura maranhense, com a implantação dos engenhos centrais, com destaque para as terras da antiga colônia indígena de São Pedro, localizadas no vale do rio Pindaré, Noroeste do Maranhão.

A instalação de engenhos não era novidade na província, nem tão pouco na região do vale do rio Pindaré. Segundo dados oficiais levantados pelos estudos de Jerônimos de Viveiros, importante proprietário de terras da época, observa-se que em 1860, por exemplo, encontravam-se no Maranhão cerca de 410 engenhos, dos quais 284 movidos à máquina a vapor e à força hidráulica e 136 de tração animal, sendo que somente no vale do Pindaré se observava 98 em funcionamento. A produção, por essa época, era em torno de 100 mil sacas de açúcar em toda a província.³ Apesar das significativas cifras econômicas, a implantação dos engenhos centrais não deixava de ter a perspectiva de aumento produtivo, acompanhada da possibilidade da introdução de novos equipamentos e técnicas produtivas, como evidenciava o deputado Cândido Martins, vinculado aos grandes proprietários de terras. Esta parece ser a grande novidade desses empreendimentos voltados para produção do açúcar.

De acordo com Carlos de Jesus Carvalho, em importante estudo sobre as condições sob as quais se desenvolveu a fabricação do açúcar no Maranhão, entre os anos de 1850 e 1910, este revela que a aquisição de novos equipamentos a vapor, características dos engenhos centrais, expressava a ideia de modernização do setor de produção de cana. Tratava-se de um momento de defesa da introdução de maquinários, como também de novas formas de plantio e fabricação, assim como de inclusão de novas matrizes energéticas, como do uso do bagaço da cana como combustível de centrífugas, evaporadores e caldeiras, ou ainda da eletricidade.⁴

Apesar do discurso envolto de defesa a introdução de maquinários na produção agrícola da província e na modernização do sistema de fabricação do açúcar não pode deixar de destacar que se tratava de um momento em que as crises de produção já se manifestavam

na economia açucareira, vinculada, por exemplo, ao fim próximo da escravidão e a necessidade de uma adaptação a um novo tipo de mão de obra e de relações de trabalho.

Ao que se observa a implantação do engenho nas antigas terras da colônia São Pedro não só abriria um novo capítulo para economia maranhense vinculado ao aumento da produção. A perspectiva das autoridades provinciais e do Império era que se criasse novas condições para que se promovesse, ao mesmo tempo que uma mudança nos níveis tecnológicos de produção, também se superasse o antigo modelo produtivo associado ao trabalho escravo.

Seguindo os registros deixados em relatórios governamentais de ministros e presidentes de províncias, dos debates produzidos por deputados, dos anúncios e matérias presentes em jornais e almanaques, que procuraremos compreender esse momento, que tem na implantação do engenho São Pedro, ação importante para defesa dos interesses dos grandes proprietários de terra do Maranhão. Para isso nos preocupamos em destacar os engenhos centrais como medida de auxílio e melhoramentos da lavoura, sob a perspectiva dos valores e interesses associados aos proprietários maranhenses.

Tendo como objeto de análise o plano e processo de implantação do engenho central São Pedro, observamos que a defesa desse empreendimento, por parte dos donos de lavoura de cana, se justifica, não apenas por acreditar que assim estavam a socorrer os engenhos tradicionais em crise, ou ainda, por uma simples sedução dos senhores de engenhos pelos lucros obtidos com esta outra forma de se produzir, mas como medida importante, do ponto de vista do interesse do governo e dos proprietários, para racionalizar a indústria açucareira, transformando e modernizando antigas práticas de produção. Estamos, portanto, trabalhando com ideia de que parte dos proprietários da época, de fato acreditavam que os engenhos centrais promoveriam a modernização da produção agrícola, no entanto, embora estivessem interessados em auferir lucros com a introdução destes novos empreendimentos, não estariam plenamente dispostos a abrir mão de antigas formas de produção, nem de manter o controle sobre o preço e o mercado.

O engenho central em contexto de sua implantação

Para a implantação destes novos empreendimentos havia a necessidade de se apresentar as condições adequadas para sua criação, principalmente através da construção de uma legislação que permitisse uma segurança jurídica para o funcionamento destas “fábricas de açúcar” (como eram também chamados esses engenhos centrais), associada também a

incentivos governamentais, como isenção ou redução de impostos e taxas. Um exemplo do que estamos falando é o Decreto nº 2.687, de 06 de novembro de 1875, que estimulou a instalação desses engenhos. Essa legislação garantia uma taxa de juros de 7% ao ano, durante vinte anos, sobre o capital investido e “o direito de expropriar terras e edifícios necessários à fábrica e a isenção dos impostos de importação das máquinas estrangeiras”.⁵

Para além das legislações protetoras, havia ainda a necessidade de convencimento dos grandes proprietários e empresários da província sobre o êxito dos engenhos centrais. Neste aspecto a imprensa assumiu um papel importante, com destaque para o *Jornal da Lavoura*, que se intitulava como “órgão especial da lavoura do Maranhão”, editado e publicado em São Luís, na década de 1870. No caso, se encarregou de reproduzir diversas matérias destacando as bem-sucedidas experiências francesas nas Antilhas e as inglesas no Egito, além de focar nas ações exitosas de implantação dos engenhos centrais no Maranhão, evocando quase sempre como ação empreendedora e promotora da modernização da atividade agrícola. Há também de se destacar que outros periódicos também guardavam colunas específicas para tratar da temática da agricultura e implantação dos engenhos centrais, como *Diário do Maranhão*, *O Publicador Maranhense*, *O País* e *O Liberal*.

Na edição de 30 de outubro de 1875, o *Jornal da Lavoura* expressava bem os interesses que estariam vinculados a implantação dos engenhos centrais e apresentava um debate que vai se observar ao longo das décadas de 70 e 80 do século XIX. No caso, destacava que a divisão do trabalho entre lavradores e fabricantes de açúcar representava uma grande vantagem para ambas as partes, traduzida no aumento e maior perfeição do trabalho. Para a produção da cana, se entendia que os recursos do lavrador ficavam reduzidos unicamente às terras e à mão de obra, uma vez que a fábrica central se encarregaria de receber a matéria-prima ainda na área de plantio.⁶

O Ministro da Agricultura em 1881, José Antônio Saraiva, sintetizava os discursos produzidos nos periódicos e que se observava no *Jornal da Lavoura*. No caso, também expressava as vantagens da implantação de engenhos centrais vinculadas a separação entre plantio da cana e preparação do açúcar. Estava convencido de que o conhecimento dos agricultores, quanto à separação da cultura e do fabrico, era importante, pois, ao dividir estas tarefas, cada etapa podia ser exercida em escala mais elevada e com maior perfeição, daí resultando vantagens comuns aos lavradores e aos fabricantes, cujos interesses, em vez de inconciliáveis, se harmonizavam e auxiliavam mutuamente.⁷

As vantagens a que o ministro fazia referência estavam assentadas no princípio da

divisão do trabalho. Estava associada ao que anteriormente, 1875, era identificado pelos agricultores do Maranhão como “trabalho mais produtivo”. Tratava-se de evitar que os braços a serem usados na lavoura fossem dispersos em plantações e misteres diversos. Entendia-se, que ao distrair os trabalhadores em diferentes atividades, seja de cultivo, seja de fabrico, o agricultor além de não disponibilizar de pessoal suficiente para a produção, não conseguiria aperfeiçoar essa mão de obra através do processo de repetição de uma mesma atividade.⁸ Compartilhando com as ideias do ministro Antônio Saraiva, a perspectiva era que o agricultor, concentrando suas forças em um mesmo ramo da lavoura, melhoraria os instrumentos e ainda acumularia experiências de cultivos desenvolvidos anteriormente.

Outras questões aproximavam o ministro e parte dos agricultores do Maranhão. Ambos entendiam que os engenhos centrais seriam importantes instrumentos para transição do trabalho escravo para o livre, resolvendo em parte o problema da mão de obra. A perspectiva era que, em cada um destes empreendimentos se estabelecesse um núcleo de trabalho livre que irradiaria para as regiões mais distantes esta influência. Considerada como industriosa, esta imigração viria a auxiliar os braços nacionais, trazendo exemplos da cultura intensiva que, “pela restituição inteligente dos elementos que a terra transformava em frutos, utilizava sem a exaurir”.⁹

De acordo com Alice Canabrava, ao analisar a instituição e as características gerais da grande lavoura no Brasil, destaca que, por conta da forte concorrência internacional e dos altos custos para que os produtores de açúcar tentassem modernizar seus engenhos, a partir de 1870, os principais esforços do governo imperial e de seus representantes locais, para promover a atividade açucareira, assumia a forma de subsídios para a construção desses empreendimentos.¹⁰ De fato, o aumento da concorrência nos mercados internacionais preocupava os produtores brasileiros, pois estes não conseguiam rivalizar com o produto cubano, porto-riquenho e filipino no mercado americano e com o açúcar de beterraba no mercado europeu, como bem observou Carlos Carvalho.¹¹

Por conta da estagnação das técnicas brasileiras, os ingleses e franceses teriam reorganizado a sua produção de açúcar colonial após um período de declínio, ocasionado pelo fim da escravidão nessas regiões. No caso, a Guiana francesa, que entre 1841-1845 produziu 32.537 toneladas, passou para 110.884 no período de 1881-1885. Além disso, a produção açucareira do Sul dos Estados Unidos voltou a ser reorganizada após a guerra civil em 1865 e o fim da escravidão em 1863.¹² Outra questão era a implantação de engenhos centrais em diversos pontos do exterior, como Martinica e Guadalupe, colônias francesas no Caribe, que

passaram a contar com outras condições inexistentes no Brasil, como por exemplo, os processos de adubação, fertilização e demais cuidados com o solo, desfrutando ainda das vantagens oferecidas por linhas regulares de transporte e facilidades de crédito.¹³

A necessidade de subsidiar a implantação de engenhos era também defendida pelo *Parecer* da Câmara dos Deputados do Brasil de 1875, apresentado na sessão de 20 de julho daquele ano. O documento apontava um entendimento em que a superação dos problemas da grande lavoura, principalmente quanto à carência de braços e aumento produtivo, sem que novos trabalhadores fossem arregimentados, estava em um novo ordenamento produtivo, em que se instalasse a separação da cultura e do fabrico como facilitadora do trabalho. Assim, o agricultor podia dedicar-se somente a lavoura, enquanto que na fábrica assumiria os empresários capitalistas com maiores condições de adquirir novos e mais aperfeiçoados aparelhos.¹⁴

O *Parecer* ainda destacava, que ao separar a cultura da fabricação e preparo do produto, simplificar-se-ia a tarefa do fazendeiro, que neste contexto se constituiria apenas em agricultar a terra, podendo assim, e com auxílio de máquinas da lavoura, produzir muito mais e pagar os salários exigidos pelos trabalhadores livres, já acostumados ao que se considerava como moderno sistema de cultura e novo regime rural. Era informado ainda, que ao instalar engenhos centrais próximos as fazendas de cultivo da cana e ligado por fáceis e rápidas vias de comunicação, não apenas permitiria o emprego de outros braços que não os escravos, como ainda asseguravam a perfeição do fabrico, incidindo posteriormente nas modificações do próprio cultivo da cana. Esta última questão seria resultante da falta de habilidades dos lavradores brasileiros de manipular e preparar o produto, sendo assim, estes agricultores viam-se obrigados a empregar fabricantes europeus experimentados na fabricação do açúcar e outros produtos similares. Esses estrangeiros, “achando para sua atividade, emprego que lhe era familiar e no qual não teriam a lutar com o desconhecido, com princípios de resistência e antipatia, achar-se-iam à vontade, convertendo-se em úteis instrumentos de produção, chamando para o país outros cooperadores”.¹⁵

Roberta Meira, citando algumas publicações de época que defendiam a implantação dos engenhos centrais, observa que as questões relacionadas ao aperfeiçoamento da produção e melhor aproveitamento da mão de obra justificavam os auxílios à indústria açucareira. É o caso de Joaquim Fernandes Ribeiro, que em “Publicação demonstrando aos lavradores e mais interessados as vantagens das fábricas centrais de açúcar”, de 1874, afirmava que ao implantar os engenhos centrais, o lavrador teria enormes vantagens, pois receberia prontamente o

capital, ficando dispensado dos cuidados e despesas da fabricação, podendo voltar todas as suas forças para o aumento e aprimoramento da lavoura. No caso da relação industrial, o uso de maquinários próprios reduziria os custos de fabricação do açúcar, além de aumentar a qualidade e o valor do produto. Para Meira, esta posição era em parte compartilhada pelo engenheiro Henri Raffard, que teria sido fundador, diretor do engenho central de Capivari, interior de São Paulo, e autor de uma série de artigos intitulados “Crise do açúcar e o açúcar no Brasil”, publicados em 1888 na *Revista de Engenharia* e transcritos no *Jornal do Agricultor*, do Rio de Janeiro. No caso, defendia que a necessidade mais premente da produção de açúcar no Brasil era acabar com os processos rotineiros. Assim, a divisão dos processos de plantio e fabrico seria a condução mais importante para a reforma da indústria açucareira, para a qual entendia que com esta divisão, em que uns seriam plantadores de cana, outros fabricantes de açúcar e álcool, cada um aperfeiçoaria especificamente a sua produção.¹⁶

Conforme apontava o *Jornal da Lavoura* em seus escritos em defesa dos engenhos centrais, não havia dúvidas de que essas novas formas de produção do açúcar, que primava pela divisão do trabalho e novos maquinários, não só resultaria em um produto com melhor qualidade e maior preço no mercado, mas também permitiria ao agricultor maranhense tomar conhecimento dessas modernas técnicas, utilizando-as de forma mais produtiva os seus trabalhadores e contribuindo para superação das dificuldades em que vivia a produção açucareira no país.¹⁷

Ocorria, no entanto, que essas inovações técnicas eram extremamente caras e, conforme depoimento dos proprietários de engenho no *Almanack do Diário do Maranhão* de 1880 - uma espécie de revista de anúncios das empresas, casas de comércio, estabelecimentos bancários e outras associações - estes eram possuidores de recursos parcos se comparados ao valor dos maquinários suficientemente capazes de assegurar uma significativa produção.¹⁸ Visto por esse ângulo, aos senhores de engenho restava buscar o capital necessário através do Estado, sendo que este, inexoravelmente, recorria ao capital estrangeiro, na forma de empréstimos ou de investimentos diretos no próprio setor açucareiro. Por outro, os avanços que podiam ser observados na produção de açúcar não resolvia os problemas então apresentados, pois, como observa Tatiana de Araújo, a permanente estagnação da lavoura de cana estava associada ao fato de que este cultivo geralmente se utilizava de práticas defeituosas e obsoletas.¹⁹

Em 1876, um artigo do Dr. João Antônio Coqueiro, proprietário de engenho e fazendas no Maranhão, publicado no jornal *O Paiz*, procurava explicar o que era um engenho

central, assim como destacava a dimensão da divisão de trabalho e da sua importância para reduzir o quantitativo de braços para lavoura, como ainda do aumento da produção. No caso, entendia que se tratava de uma empresa dividida em dois ramos produtivos: um caracterizado pelo plantio da cana, marcado pela experiência da lavoura, e outro pela fabricação do açúcar, associado ao uso de equipamento e maquinários. Aos lavradores estavam reservadas as tarefas vinculadas ao fornecimento da cana, sendo que a fábrica atuaria na sua manipulação. Entendia que este modelo de produção interessava ao “grande número de capitalistas e lavradores, aquinhoando estes com o dobro dos respectivos rendimentos brutos, sem as despesas do próprio fabrico, e capitalista com dividendos, que variava de 16 a 48%, dependendo da localidade”.²⁰

O *Almanaque do Diário do Maranhão* de 1881 registrou os esforços e convite do negociante Martinus Hoyer, em reunir em sua residência um grande número de lavradores e comerciantes. Na oportunidade discutiram a necessidade de implantação de um engenho central de preparo de açúcar na região do Pindaré. O otimismo do periódico era de que, em curto espaço de tempo, o novo empreendimento estaria sendo executado. Ainda de acordo com o almanaque, na mesma reunião que se discutia o projeto do novo engenho, foi subscrito o capital de 400 contos, nomeada uma comissão para dar parecer sobre o lugar onde devia ser levantado o estabelecimento e para propor as medidas que julgassem necessárias e úteis para sua realização, “que terá de concorrer poderosa e eficazmente para o progresso da lavoura de cana, e riqueza da província”.²¹

Para dar prosseguimento ao processo de implantação do engenho é criada a *Companhia Progresso Agrícola*, sendo eleito como diretores os senhores Martinus Hoyer, Manoel Silvestre da Silva Couto, José João Alves dos Santos, Francisco Januário Guilhon de Oliveira. Ainda em 1881, a Assembleia Provincial concedia por 30 anos, para uso da companhia, as terras da antiga colônia São Pedro, no vale do rio Pindaré, para montagem do novo engenho.²²

A sedução dos edifícios entre conflitos e escassez de recursos

O presidente do Maranhão em 1881 Cincinnato Pinto da Silva não economiza em otimismo ao falar da implantação de um novo engenho na província. Informava que, com o objetivo de estabelecer fábricas ou engenhos centrais, havia sido instalada uma empresa sob o título *Progresso Agrícola*, em que estariam a frente “os cidadãos de reconhecidas habilitações e que esperam levar a efeito, em prazo breve, este grande melhoramento”. No caso, autorizava

o capital de 2.500 contos de réis, sendo que a primeira diretoria estava incumbida não só do assentamento do engenho, como também de organizar os produtores da região do Pindaré em torno do novo empreendimento agrícola.²³

A justificativa para implantação do engenho nas terras do rio Pindaré foi apresentada pelo deputado provincial Aristides Coelho de Souza em 13 de março de 1881. No caso, destacava a região como formada por grandes centros produtores de gado vacum e cavalariço, assim como por “terrenos agricultados e extensas florestas onde [abundavam] riquíssimos produtos naturais”, que ficariam assim ligados a capital do Maranhão, por meio do rio que dar nome a região, regularmente navegado por vapores.²⁴ Cincinnato da Silva, ao destacar a criação do novo engenho como um dos grandes feitos em defesa da modernização da agricultura no Maranhão, não deixava de ressaltar que a fertilidade e boa localização eram as credenciais necessárias para se escolher as terras do vale do rio Pindaré, onde em tempos de outrora pertencia a colônia de índios denominada São Pedro de Alcântara.²⁵

João Antônio Coqueiro incluía novos elementos de justificativa. Para o inspetor do Tesouro Público do Maranhão a escolha do local onde o engenho seria instalado não só devia ocorrer pela fertilidade das terras da colônia de São Pedro, como também pela sua boa localização, do lado direito do rio Pindaré, “que [produziam] canas mais sacarinas do que as do lado esquerdo”. Informava “que o terreno [era] firme e a mata frondosa, que se estende desde as margens do dito rio até as do rio Grajaú, com seis léguas nessa direção”, permitindo ampliar anualmente as áreas de plantio, assim como comportar grandes lavouras de cana. Destacava que as terras, nas margens do rio, principalmente a área que abrigaria a fábrica de açúcar ficava em um ponto alto e próximo ao porto, o que permitia a embarcação de grandes carregamentos. Somava-se ainda o fato do rio ser navegável em toda e qualquer época do ano, sendo distante da capital da província apenas vinte e quatro horas de viagem em barco a vapor. Ressaltava, a disposição de matas “de ótimas e inúmeras madeiras de construção para todas e quaisquer obras da fábrica”; a presença “em abundância de excelente água potável em jussarais, espalhados em diversos pontos da mesma mata, e não longe, magníficos campos, ricos de pastagens, para a solta do gado”; a provável abundância de peixes nos rios e lagos, e de caças nas matas do Pindaré; a firmeza e estrutura plana do terreno, que não exigia “o assentamento dos trilhos, outra obra de arte a não ser um insignificante aterro em uma pequena baixa, que a linha férrea terá que atravessar”.²⁶

Para João Antônio Coqueiro, uma questão não menos importante de todas as condições seria a aceitação que encontrou a empresa, quanto a disposição dos lavradores.

Estes fornecedores de canas, reconhecendo as vantagens que lhes proporcionava o engenho, não recuaram dos sacrifícios exigidos, como a mudança para a região e a abertura de novos campos para a lavoura de cana. Ao se estabelecer o mais próximo da fábrica, ao mesmo tempo em que economizava com os custos com o transporte, conseguia desta forma que a companhia evitasse grandes dispêndios com o crescimento número de quilômetros de via-férrea, principal e talvez a única causa de sérios embaraços com que lutam os engenhos centrais estabelecidos no Sul do país, destacava o inspetor.²⁷

O presidente José Manoel de Freitas lembrava em 1883 que a criação destes empreendimentos era importante, pois, “o elemento servil estaria aos poucos desaparecendo, e desenvolve-se o espírito de associação para o trabalho livre, na criação de engenhos centrais sobre a iniciativa particular e proteção do governo”. Destacava que, caso fosse desenvolvida uma colonização bem dirigida de grupos indígenas que viviam de forma errante e dispersa pelas matas do interior e as margens do rio Pindaré, “esta podia resolver, de modo humanitário e civilizador, o grande problema do trabalho agrícola, concorrendo eficazmente para o argumento da riqueza da província”.²⁸

De acordo com Carlos Carvalho, a fábrica teria sido orçada em 500:000\$000 réis, e o capital dividido em ações de 100\$000 réis cada uma, para o que foram emitidas 5.000 ações, das quais 4.883 já haviam sido subscritas na época. O capital devia subir gradualmente até um total de 500:000\$000 réis, conforme o crescimento da empresa assim o permitisse. O comerciante Martinus Hoyer, que fora escolhido presidente da Companhia, apresentou os planos e orçamentos de três casas comerciais, uma de Paris, uma de Nantes e outra de Liverpool, sendo esta última escolhida por apresentar menor preço.²⁹

Em 31 de setembro de 1880, através do Decreto nº 7.811, o governo do Maranhão aprovou os estatutos da empresa, quando então foi eleita a primeira diretoria da *Companhia Progresso Agrícola*, responsável pela implantação dos engenhos centrais na província, incluindo o engenho São Pedro.³⁰ Para completar as ações em torno da construção do novo engenho é publicada em 19 de abril de 1881 a Lei Provincial nº 1.228 que autorizava a presidência de província aforar as terras necessárias à implantação da fábrica, cujo contrato seria lavrado no dia 1º de junho daquele ano.³¹

O orçamento inicial previa o valor de 50:000\$000 réis para as despesas de assentamento de 5 quilômetros de trilhos ferroviários, mas o engenheiro Collard, responsável pela obra, convenceu a diretoria da necessidade de 12 km de trilhos para o transporte das canas, devido à escala do esmagamento de 250 toneladas por dia. Embora se constituísse em

uma necessidade, os custos tiveram um crescimento de 30%, o que acarretava mais dificuldades para a companhia que estava sem grandes recursos para continuar com as obras. Sem alternativa, a empresa foi obrigada a recorrer aos créditos dos bancos da província que forneceram um adicional de 180 contos de réis.³²

Em setembro de 1883, a locomotiva Martinus Hoyer percorria o primeiro quilômetro da ferrovia e, no ano seguinte, em 16 de agosto de 1884, a grande fábrica era inaugurada, com direito a discursos, jantares, festas e manchetes dos jornais da capital. Pode-se mesmo dizer que foi um grande acontecimento, com a presença de autoridades, de grandes proprietários de terras e jornalistas. Conforme escreveu Jerônimo de Viveiros, recuperando o ufanismo da época, o Maranhão entrava “no terceiro ciclo da história do açúcar, cuja maior realização seria o Engenho Central São Pedro, no vale do Pindaré”.³³

De fato, as notícias que se publicavam nos jornais ressaltavam a importância econômica do engenho, mas também o entusiasmo com a introdução de maquinários e equipamentos que simbolizavam a modernização da agricultura na província. Isto se evidenciava na matéria produzida pelo jornalista Euclides Farias e publicada no jornal *O Paíz*, em 12 de agosto de 1881.

O que aqui se ouve chamar – Engenho São Pedro – não se descreve; o que ali está só pode ser apreciado por quem lá for; tudo o mais escapa à pena de quem tentar descrever a sua maravilhosa grandeza. [...] À noite, este imenso edifício ilumina-se com uma grande quantidade de globos de luz elétrica, e então o aspecto que apresenta aquela grande fábrica assume formas surpreendentes. Ao clarão de uma luz vivíssima, aqueles metais despedem chispas de diferentes cores, e os mil braços, cilindros, roldanas e alavancas em movimento desenhavam pelos tetos e paredes sombras fantásticas, que se agitam em espasmos nervosos, descrevendo caprichosos arabescos, como as figuras movediças de caleidoscópios contínuos.³⁴

É o que muito bem observou Francisco Foot Hardman, ao destacar o século XIX como momento de reação, marcado pelo espanto, mas também o encantamento do que se observava do moderno sistema de fábrica, no caso, os equipamentos e maquinários que dariam o tom das novas formas de produção. Para este autor, não se tratava apenas de um momento de introdução na lógica produtiva do que se entendia como modernos equipamentos e maquinários, mas também havia uma discussão para que se alterasse as formas de trabalho predominante manual, o que se efetivaria com a energia a vapor e posteriormente com a elétrica, que movimentariam as máquinas sem a necessidade de braços humanos.³⁵ Não é sem justificativa que o jornalista Euclides Farias, ao fazer referência ao novo engenho, chama de *gigantesca floresta de metais* para expressar a complexidade e movimento sincrônico desta engrenagem, como também da sua capacidade de envolver diversos espaços de produção,

desde as áreas de plantação ao espaço do fabrico e armazenamento, sem contar a introdução de que se considerava como moderna, complexa e eficiente divisão de tarefas que tornava os homens cada vez mais dependentes das máquinas e equipamentos, uma das características da modernidade.³⁶

Segundo Jerônimo de Viveiros, a estrutura do engenho era de fato surpreendente e uma das melhores do país. Possuía 500 bois para transporte de cargas, 35 carroças, cerca de 50 casas de madeira, 3 léguas de terras e 10 km de ferrovia, sendo que estava montado em vasta esplanada, à margem direita do rio Pindaré, com área de 140 x 130 pés e uma chaminé de cem pés de altura. Existiam ainda outras partes que completavam a estrutura mecânica do engenho, como as duas locomotivas que transportavam as canas em 105 vagões de 3 toneladas, o que demonstrava a grandiosidade do empreendimento.³⁷

As seduções provocadas pelos grandes edifícios e apontadas pelos jornais encortinavam os conflitos entre os plantadores de cana e administradores do engenho São Pedro. Por ocasião do recebimento das propostas para o fornecimento de cana, João Antônio Coqueiro, José Francisco Viveiros e Jerônimo de Viveiros, grandes proprietários de terras e de canaviais, não se conformaram com o preço de 7\$000 réis estabelecido por tonelada de cana e, como sua contraproposta não foi aceita, resolveram aqueles senhores afastarem-se da empresa, indo tentar fundar outra companhia. Sobre a questão, Jerônimo de Viveiros escreveu que “a luta entre os donos da usina e os fornecedores de cana havia começado muito cedo”.³⁸ No caso, o conflito revela um problema que vai se observar ao longo do funcionamento do engenho, no caso, o controle do preço da cana pela *Companhia Progresso Agrícola* em detrimento dos interesses dos proprietários de canaviais da região.

Sobre a questão anterior é importante observar que dos 16 lavradores que se apresentaram com a oferta de 30.520 toneladas de cana, a companhia conseguiu lavrar contratos com 11 proprietários, a saber: João Ribeiro de Moura, Ladislau H. da Silva Aranha, Cândido José Ribeiro, Venceslau Viana Henriques, Fábio Nunes Leal, Maria Luíza Leal Vale, Pedro Nunes Leal, Alfredo Vitor Guilhon, Luiz Gonzaga Cordeiro, Alfredo Coelho de Sousa e Simão Titarra. Estes forneceriam 25.000 toneladas por safra, superando esta primeira crise com os lavradores da região. Posteriormente foram apresentados outros fornecedores como Oscar Galvão, Francisco Vale, José Lopes da Silva, Raimundo Santana, Alfredo Gonçalves, comendador Antônio Leite e Venâncio Rego. Ao que se observa, neste primeiro momento, não seria por falta de matéria-prima que a usina central deixaria de produzir grande quantidade de açúcar e cachaça, destacava Carlos Carvalho.³⁹

Os conflitos com os fazendeiros não era o único problema da companhia. De acordo com Ribamar Caldeira, esta já se achava sem recursos e cheia de dívidas contraídas nos bancos, para poder concluir as construções e as instalações do grande engenho. Algumas dessas dívidas, vencíveis em 1884, ano em que seria o engenho inaugurado, levou este autor a afirmar que “o engenho central São Pedro nasceu sob o signo do deficit. Para fazê-lo funcionar, a companhia não dispunha de capitais suficientes para custear a produção da fábrica e quitar seus débitos”.⁴⁰

As informações que se registrava do novo empreendimento não era só de conflitos e escassez de recursos. Às margens da linha férrea, onde até então só havia mata, instalaram-se fazendas de cana, como *Canadá*, *Califórnia*, *La Ventana*, *Palissy*, *Santa Inês*, entre outras. De acordo com Ribamar Caldeira tratava-se de um lugar onde os seus habitantes eram despertados, para o labor do campo, pelos silvos das locomotivas “Martinus Hoyer” e “São Pedro” e ainda pelo barulho das rodas de 105 vagões de 3 toneladas, correndo numa linha reta sobre pontes, aterros e onze bueiros. De forma, um quanto idealizado, era descrito como lugar de uma vida trepidante de um centro de grande produção, servido pelos fatores do progresso: a máquina, a locomotiva, a luz elétrica e o telégrafo.⁴¹

Voltando aos problemas com as finanças da companhia, em fins de 1884 esta teria que pagar juros no valor de 27:803\$219 réis. Para tornar mais difícil a situação, somente foi entregue a metade das 25.000 toneladas de cana previstas para aquele ano, tendo o engenho que iniciar suas operações com cerca de 50% de capacidade ociosa, um problema vivenciado por outros engenhos, conforme destaca Roberta Meira, ao tratar dos engenhos centrais de São Paulo.⁴² Ressalta-se ainda, que a empresa não possuía as condições financeiras para adquirir a matéria-prima de outros lavradores, por conta dos escassos recursos financeiros e do constante indevidamente da companhia.⁴³

Em 02 de abril de 1884, na sala das comissões da Assembleia Legislativa do Maranhão, os deputados tenente-coronel Luiz Pereira do Lago Júnior e capitão Alcebíades Aguiar e Silva examinaram as petições da diretoria da companhia. Entre elas, a que solicitava a dispensa de todo e qualquer ônus em relação aos armazéns do tesouro provincial, considerando que não são sujeitos a pagar armazenagem os produtos da lavoura isentos de imposto. Solicitavam ainda maior atenção quando a necessidade de socorro as atividades da empresa por parte do governo maranhense.⁴⁴ Se observa que a companhia, na verdade, buscava reduzir despesas e ampliar seu volume de recurso de caixa como estratégia para efetuar pagamento de dívidas.

O posicionamento dos deputados era favorável ao atendimento das solicitações, “por não ter sido a companhia amparada em coisa alguma pelos poderes públicos, e ser ela a primeira que na província tratou de empreender os grandes melhoramentos no fabrico do açúcar, do que depende completamente a vida da província e o seu progresso”. Os parlamentares eram de parecer que fosse incluído nas disposições permanentes do orçamento provincial que “[ficavam] os produtos do engenho central São Pedro isentos por dois exercícios de pagar quaisquer direitos a província e sempre livres de serem os seus produtos recolhidos aos armazéns do tesouro”.⁴⁵ A ideia era que a empresa pagasse apenas os custos de manutenção, enquanto estivessem os produtos armazenados para posterior exportação. Ao ser encaminhado para discussão do plenário da Assembleia Provincial pelo deputado Aristides Coelho, em sessão de 17 de fevereiro de 1884, o parecer da comissão de petições, depois de algumas considerações dos deputados, é aprovado sem qualquer alteração.⁴⁶

Os anos que se seguiram parecem ser marcados por relativa estabilidade. Em 1883 o presidente Manoel de Freitas informava que o engenho São Pedro teria a capacidade para moer 250 toneladas métricas de cana em 24 horas, “preparando o açúcar em aparelhos que dispõem dos melhoramentos mais modernos”. Destacava que “nas terras do engenho já se achavam todos os lavradores que contrataram o fornecimento da matéria-prima”, sendo que tudo indicava, pelo andamento dos trabalhos, “que ainda naquele ano já [chegaria] no mercado da praça de São Luís, capital da província, o açúcar daquela fábrica, com destino aos mercados europeus”.⁴⁷

Do ponto de vista da capacidade produtiva do engenho, o presidente Manoel de Freitas reafirmava a significativa estrutura de funcionamento da fábrica, como as modernas máquinas de moagem. Revelava ainda que este dispusesse para o transporte das canas, dos canaviais para a fábrica, de uma via-férrea, com tração por vapor. Esta estrada teria um desenvolvimento de 09 quilômetros, dos quais já estaria pronto, pouco mais de 04, percorrendo este espaço uma locomotiva. Em vista dos bons resultados colhidos dos engenhos centrais por toda parte, e dispondo o engenho central de São Pedro de excelentes terras e bons aparelhos, o presidente informava que seria lícito esperar deste estabelecimento os mais lisonjeiros resultados, e de crer que os capitalistas, apenas compenetrados pelo êxito destas empresas, das vantagens das fábricas centrais, se animariam a fundar outros empreendimentos desta natureza, colocando “esta parte do Império em uma nova fase de vida e riqueza”. Em tom de estímulo a atuação dos proprietários de terras, destacava que a *Companhia Progresso Agrícola* “é devida somente a iniciativa particular, o que me é grato consignar, como prova de

que o espírito de associação confirma a se desenvolver entre nós”.⁴⁸

As reverências a importância da empresa se somava aos bons números resultantes do que até então o engenho havia produzido. Para a segunda safra, os fornecedores entregaram 16.500 toneladas e na terceira, o engenho pôde moer 29.500 toneladas de cana, quantidade essa que no ano seguinte baixaria para apenas 16.000, devido à estiagem ocorrida na região. A produção era constituída basicamente de açúcares de 1ª e 2ª qualidades e de aguardente, sendo este último destinado especialmente ao mercado interno.⁴⁹

As disputas entre plantadores e a companhia, ao que tudo indica, seguiram ao longo dos anos, mesmo em período de boas safras, mostrando a complexidade desta relação pautada no controle da companhia quanto ao preço da cana. Em consequência das dificuldades financeiras por que ainda passava a empresa, embora os dados da produção fossem expressivos, resolveram seus administradores reduzir o preço da cana adquirida, baixando de sete réis o quilograma para apenas 5 réis, e logo depois para 4. Jerônimo de Viveiros informava ainda que esta situação seria agravada com as dificuldades ocorridas em virtude das secas que prejudicavam o rendimento das colheitas. Somava-se a dificuldade de pagamento por parte do engenho que estabeleciam longos prazos para quitar suas dívidas com os lavradores, assim como lamentavam os cultivadores de que a perda de braços com a abolição da escravidão teria dificultado não só a continuidade do plantio, como também o transporte da cana, quando as terras de plantação já estavam a grandes distâncias da via-férrea.⁵⁰

Com a desistência de alguns lavradores, alguns comerciantes de São Luís resolveram organizar uma empresa, a *Companhia Cultivadora*, para fornecer as canas ao engenho. Essa empresa vendeu seu acervo a outra companhia sob a denominação de *Companhia de Explorações Agrícolas*, a qual mandou vir um arador dos Estados Unidos e preparou 15 hectares de terra, às margens da ferrovia. Nesse mesmo ano, o engenho recebeu 17.000 toneladas de cana para a safra de 1891, resolvendo em parte os problemas do engenho.⁵¹

Os anos seguintes não se mostraram mais animadores. Em 1893, o valor da dívida da usina já alcançava os 1.557 contos de réis, sendo 305 contos de compras feitas à lavoura, cuja fabricação produziu 634.337 kg de açúcar, de três cristalizações, com um rendimento de 6,395% sobre os pesos das canas, valor não expressivo quando comparado com os engenhos do Sudeste do país que conseguiam até duplicar essa porcentagem representativa dos lucros auferidos com o beneficiamento da cana. Esse percentual seria, dez anos depois, de 6,571%, não demonstrando maiores crescimento e lucratividade.⁵² Dado o endividamento do engenho,

em abril de 1898 o governo provincial autorizava o cancelamento do débito de 46:588\$285 réis que a *Companhia Progresso Agrícola* tinha com o Estado do Maranhão, o que significava, se por um momento, aliviar as contas deficitárias do engenho, não expressava maiores confianças com o desenvolvimento do empreendimento por parte dos auxílios públicos, conduzindo ao encerramento de suas atividades nos anos seguintes.

Interpretações revisitadas e outras considerações

As explicações para suspensão do funcionamento do engenho São Pedro, ao que tudo indica, estão associadas aos equívocos durante seu processo de implantação. À primeira vista, parece que houve um superdimensionamento do seu tamanho e capacidade de produção, cuja escala produtiva talvez estivesse bem acima da capacidade financeira prevista por seus idealizadores. Os recursos para implantação destes tipos de empreendimento eram maiores do que podia suportar os cofres provinciais e os recursos do empresariado local. Há de se destacar que a morte do seu maior líder Martinus Hoyer, no final de 1881 em Portugal, e a saída de João Antônio Coqueiro, principal empresário, também um grande entusiasta da proposta de implantação de fábricas de açúcar como elemento propulsor da economia e lavoura maranhense, tiveram alguma influência.

De acordo com Carlos Carvalho, não se pode desprezar o atraso de dois anos no início das atividades e, principalmente, a permanência dos mesmos métodos agrícolas até então existentes na província: as contínuas derrubadas das matas, o uso do fogo nos processos de limpeza do terreno e, conseqüentemente, a prática itinerante de cultivo, que levava as lavouras de cana para locais cada vez mais distantes dos trilhos da via-férrea, fazendo crescer ainda mais os custos dos transportes. Para este autor, o cultivo da cana na área do engenho continuou sendo praticado como se fazia há séculos, sem que tenha havido o mínimo de progresso técnico nos métodos de plantio, nem no preparo do solo, nem no uso de instrumentos agrícolas mais aperfeiçoados. Permaneceu a utilização da velha enxada, do machado e do fogo, demonstrando que a defesa da implantação do engenho central, que se justificava pela conseqüente modernização das estratégias produtivas, eram muito mais recursos de retórica.⁵³

Acrescenta-se a instabilidade no fornecimento de cana para o engenho como algo marcante. Talvez a principal causa do fracasso desse empreendimento, pois ele não podia contar com um regular fornecimento da matéria-prima a preços que fizessem com que sua produção fosse sempre competitiva. Ao depender de muitos fornecedores e não de apenas um,

no caso o próprio engenho, ou um outro fornecedor, a taxa de lucro dos lavradores teria que ser diluída por muitos, reduzindo assim os níveis de acumulação dos cultivadores de cana, o que desestimulava os lavradores a manter seus plantios. Como afirmou Eisenberg, ao estudar a indústria açucareira em Pernambuco, “as dificuldades em garantir um fornecimento a preços que satisfizessem tanto o setor industrial, podiam em parte refletir a tentativa por parte da fábrica de compartilhar com o agricultor a queda do preço internacional”. Neste aspecto, “não se trata, portanto, de responsabilizar os brasileiros ‘bons’ nem os estrangeiros ‘maus’, mas sim as condições objetivas as quais cada um respondia numa maneira mais ou menos racional”.⁵⁴

Sobre a questão, Gabriel Perruci destaca que para o bom funcionamento do sistema de engenhos centrais se exige a modernização e a cooperação dos setores da produção, o que já havia sido realizado em grande parte nas Antilhas, mas que não era absolutamente o caso do Brasil, nem se estava habituado com essas práticas.⁵⁵ Em outras palavras, significa dizer que embora os engenhos centrais se apresentassem com o que se tem de mais moderno para época, quanto à fabricação do açúcar, no Brasil e também no Maranhão essa modernização não alcançou as áreas de produção da cana. O plantio ainda estava muito dependente das práticas rotineiras de cultivo, das intempéries do clima e do trabalho escravo em crise ao longo da segunda metade do século XIX.

Ao procurar modernizar os métodos de fabricação do açúcar, não se fez a contrapartida de modernização dos sistemas de cultivo das canas, o que reafirma as reflexões anteriores, em que além do uso das várzeas úmidas, nas pequenas fábricas, era costume e sempre foi a grande preferência do agricultor maranhense pela derrubada das matas para o plantio, não só das canas, mas de todas as culturas feitas na província do Maranhão. Estas questões foram observadas por Alfredo Almeida (2008) em estudo caracterizado como leitura crítica das formas de explicação da situação econômica e social do Maranhão do século XIX, registradas por intelectuais da época. Para este autor, a existência de grandes áreas de florestas e de capoeiras de primeiro ciclo, com mais de dez anos de pousio, fazia o lavrador dar preferência a esse tipo de solo, onde as atividades de capina e combate às pragas eram sempre feitas em menor escala, requerendo menos esforços e custos, com menor uso de mão de obra, e principalmente, onde a produtividade da terra era bem mais elevada. Tratava-se de uma decisão que quase sempre inviabilizava a ocupação de novas áreas e ampliação das terras de cultivo e o conseqüente aumento da produção.⁵⁶

Outra questão a se observar é que em outras partes do Brasil, a instalação dos

engenhos centrais contou com grandes parcelas de investimentos estrangeiros, especialmente ingleses e em menor escala, franceses. Foi o que aconteceu em Pernambuco e em outras províncias do Império, como o Rio de Janeiro e São Paulo, destaca Perruci.⁵⁷ Este não foi o caso do Maranhão, em que a instalação do engenho São Pedro não contou com recursos estrangeiros, sendo o capital utilizado unicamente maranhense. Até mesmo os financiamentos para sua conclusão e para o custeio da produção contou com recursos de comerciantes, lavradores e bancos da província.

Ao que se registrou, não houve nos canaviais localizados ao longo da ferrovia e naqueles que foram plantações mais distantes, qualquer melhoria do sistema de cultivo, assim como não ocorreu a introdução de novas variedades de cana mais sacarinas, nem foi aplicado nenhum fertilizante nos cultivos, muito menos qualquer tipo de irrigação. Até a mão de obra escrava, empregada somente nos primeiros anos, fez com que alguns lavradores reclamassem da emancipação que havia ocorrido, dificultando ainda mais a obtenção de trabalhadores para os serviços da lavoura.

Sobre a questão escrevia José Francisco de Viveiros em 1893:

Contava-se, e contava-se bem, que aproveitadas as terras marginais da ferrovia, por onde então se desdobrava a lavoura toda, recebendo está um preço remunerador, o de 7 réis por quilo, quando o braço era escravo, o seu primeiro e maior cuidado seria transformar esses mesmos terrenos em campos lavrados, o que viria a tornar-se-lhe de pouca monta a emancipação, que a encontraria com elementos suficientes de resistência, e o preço dado pelo engenho de sobra compensado pelo enorme aumento do valor dele; mas esses cálculos tiveram logo o seu desmentido nos prejuízos que ela sofreu na demora da montagem do engenho, com a rebaixa dos preços das canas, com a emancipação e subsequente desorganização do trabalho, não conseguindo nem preparar quaisquer trechos arados, nem sequer salvar uma pequena parte dos capitais com que se estabelecera no Engenho Central.⁵⁸

Ao que se observa, os resultados tão propagados por seus fundadores não se confirmavam, uma vez que a produção sempre esteve menor do que se havia previsto, os rendimentos baixos, os preços internacionais continuavam em queda e a oferta da matéria-prima, sempre em quantidades menores do que eram esperadas, uma vez que o suprimento regular de cana tornou-se um problema insuperável, gerando uma situação de trabalho com grande capacidade ociosa. Neste aspecto, o empreendimento não foi capaz de introduzir novas tecnologias agrícolas, de modo a aumentar a produtividade e melhorar a qualidade das canas fornecidas, assim como o planejamento da oferta de matéria-prima foi uma das causas do não crescimento, pois os idealizadores do engenho não conseguiram ver a escala de produção que teriam que enfrentar ao ter que produzir matéria-prima em tão grande quantidade, de modo que “a acumulação de dívidas, a falta de capitais suficientes para liquidar os débitos e o não

pagamento de dividendos aos seus acionistas tornaram duvidoso o êxito do empreendimento”.⁵⁹

Para Cesar Marques (1970), confirmando reflexões anteriores, a instalação dos engenhos centrais no Maranhão pouco significou de mudança nas atividades agrícolas, não possibilitando a introdução de nova tecnologia na produção da cana, mantendo o conhecido cultivo marcado pela técnica da coivara. O autor entende que o engenho central somente poderia ser viabilizado com a injeção de grande soma de capital na economia canavieira, o que poderia afastar a participação dos senhores de engenho locais, impossibilitados de assumir os custos destes empreendimentos. Isto significaria também a possibilidade real de transferência do controle dos mecanismos da produção dos velhos agricultores para os comerciantes, principalmente da praça de São Luís.⁶⁰ Ao que se observa, o fracasso dos engenhos centrais podia beneficiar os antigos lavradores da província, adaptados aos velhos métodos de elaboração do açúcar mascavo, da aguardente e da rapadura, nos tradicionais engenhos do Maranhão.

Aos idealizadores dos engenhos centrais ficam os registros da tentativa de modernização através da criação de gigantescas unidades agros industriais, pois era o que estava acontecendo no país, naqueles anos. No entanto, não conseguiram superar as dificuldades construídas pelos próprios lavradores, uma vez que, os donos de plantações de cana no Maranhão, embora se posicionasse favoráveis aos novos investimentos na produção de açúcar, não abriam mão de manter o controle dessa produção, ameaçado pelo princípio do processo produtivo dos engenhos centrais, que submetia a fabricação do açúcar ao controle dos empresários e acionistas. A não unidade e interesses divergentes entre os proprietários agrícolas e comerciantes do Maranhão, ao que tudo indica, provocaram o encerramento das atividades de produção de açúcar nos engenhos centrais, incluindo o de São Pedro, em que se tem registro de seu funcionamento até meados do ano de 1914.

Figura 1: Engenho Central São Pedro, 1908.



Fonte: Álbum do Maranhão de Gaudêncio Rodrigues Cunha, 1908.

Notas

¹ Texto resultado de pesquisas desenvolvidas através do projeto “Ocupação de terra, paisagem e produção rural nos Aldeamentos e Colônias Agrícolas do Pará (décadas de 1840-1880)”, financiado pelo CNPq.

² ANNAES da Assembleia Provincial do Maranhão. *2ª Sessão da 23ª Legislatura, aberta em 19 de fevereiro de 1881*. Maranhão, Typ do Frias, 1881, p. 110

³ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*. São Luis: Associação Comercial do Maranhão, 1954a, p. 206.

⁴ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*. São Luís: Eduema, 2015, p. 149.

⁵ COLEÇÃO de Leis do Império do Brasil. *Decreto nº 2.687, de 06 de novembro de 1875*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, Vol. 1, 1875, p. 187.

⁶ JORNAL DA LAVOURA. *Duas palavras sobre as fábricas centrais*. Edição nº 10, 30 de outubro de 1875, p. 83.

⁷ RELATÓRIO do anno de 1881. *Apresentado a Assembleia Geral na 1ª Sessão da 18ª Legislatura pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas José Antônio Saraiva*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1882, p. 44.

⁸ JORNAL DA LAVOURA. *Duas palavras sobre as fábricas centrais*, p. 83.

⁹ JORNAL DA LAVOURA. *Duas palavras sobre as fábricas centrais*, p. 83.

¹⁰ CANABRAVA, Alice. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Ed.) *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil Monárquico – Declínio e queda do Império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 19.

¹¹ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*. São Luís: Eduema, 2015, p. 32.

¹² EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 260.

¹³ ARAÚJO, Tatiana Brito de. *Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano*. Salvador: FIEB, 2002, p. 31.

- ¹⁴ ANNAES do Parlamento Brasileiro. *Sessão de 20 de julho de 1875*. Câmara dos Senhores Deputados. Primeiro Ano da Décima Quinta Legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial e Constitucional de J de Villeneuve & Cia. 1875, p. 124.
- ¹⁵ ANNAES do Parlamento Brasileiro. *Sessão de 20 de julho de 1875*, p. 130.
- ¹⁶ MEIRA, Roberta Barros. *Bangüês, Engenhos Centrais e Usinas: O desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo e a sua correlação com as políticas estatais (1875- 1941)*. Dissertação de Mestrado em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 48.
- ¹⁷ JORNAL DA LAVOURA. *Dois palavras sobre as fábricas centrais*, p. 84.
- ¹⁸ ALMANACK do Diário do Maranhão. *Companhia Progresso Agrícola*. Maranhão, Typ do Frias, 1881, p. 113.
- ¹⁹ ARAÚJO, Tatiana Brito de. *Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano*. Salvador: FIEB, 2002, p. 31.
- ²⁰ O PAIZ. *Engenho Central*. 10 de março de 1876, p. 2.
- ²¹ ALMANACK do Diário do Maranhão. *Engenho Central*. Maranhão, Typ do Frias, 1880, p. 133.
- ²² ALMANACK do Diário do Maranhão. *Companhia Progresso Agrícola*, p. 113.
- ²³ FALLA do ano de 1881. *Com que o Exm. Sr. Dr. Cincinnato Pinto da Silva, Presidente da Província, instalou a 2ª sessão ordinária da 23ª legislatura provincial do Maranhão, em 19 de fevereiro de 1881*. Maranhão, 1881, p. 99.
- ²⁴ ANNAES da Assembleia Provincial do Maranhão. 1ª Sessão da 24ª Legislatura, aberta em 13 de março de 1882. Maranhão, Typ do Frias, 1881, p. 141.
- ²⁵ FALLA do ano de 1881. *Com que o Exm. Sr. Dr. Cincinnato Pinto da Silva, Presidente da Província, instalou a 2ª sessão ordinária da 23ª legislatura provincial do Maranhão, em 19 de fevereiro de 1881*, p. 99.
- ²⁶ O PAIZ. *Engenho Central*. 20 de abril de 1881, p. 1.
- ²⁷ O PAIZ. *Engenho Central*. 20 de abril de 1881, p. 1.
- ²⁸ FALLA do ano de 1883. *Com que o Exm. Sr. Dr. José Manoel de Frias, Presidente da Província, dirigiu a Assembleia Provincial por ocasião da instalação de sua 2ª sessão da 24ª legislatura, no dia 20 de maio de 1883*. Maranhão: Empresa do País, 1883, p. 24.
- ²⁹ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 155.
- ³⁰ COLEÇÃO de Leis da Província do Maranhão. *Decreto nº 7.811 de 31 de setembro de 1881*. Maranhão: Typographia do Paiz, 1881, p. 29.
- ³¹ COLEÇÃO de Leis da Província do Maranhão. *Lei nº 1.228 de 19 de abril de 1881*, p. 21.
- ³² CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 156.
- ³³ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*. São Luis: Associação Comercial do Maranhão, 1954a, p. 208.
- ³⁴ O PAIZ. *Engenho Central*. 12 de agosto de 1881, p. 1.
- ³⁵ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 34.
- ³⁶ O PAIZ. *Engenho Central*. 12 de agosto de 1881, p. 1.
- ³⁷ VIVEIROS, Jerônimo de. *O Engenho Central São Pedro. Separata de Geografia e História*. São Luís, n.º 5, dezembro de 1954b, p. 27.
- ³⁸ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*, p. 209.
- ³⁹ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 157.
- ⁴⁰ CALDEIRA, José de Ribamar Chaves. *Origens da indústria no sistema agroexportador maranhense: 1875-1885*. Tese (Doutorado) - Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 1988, p. 49.
- ⁴¹ CALDEIRA, José de Ribamar Chaves. *Origens da indústria no sistema agroexportador maranhense*, p. 49.
- ⁴² MEIRA, Roberta Barros. *Bangüês, Engenhos Centrais e Usinas*.
- ⁴³ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 160.
- ⁴⁴ ANNAES da Assembleia Provincial do Maranhão. *1ª Sessão da 25ª Legislatura, aberta em 17 de fevereiro de 1884*. Maranhão, Typ a vapor de Frias & Filhos, volume 2, 1884, p. 8.
- ⁴⁵ ANNAES da Assembleia Provincial do Maranhão. *1ª Sessão da 25ª Legislatura, aberta em 17 de fevereiro de 1884*, p. 39.
- ⁴⁶ ANNAES da Assembleia Provincial do Maranhão. *1ª Sessão da 25ª Legislatura, aberta em 17 de fevereiro de 1884*, p. 40.
- ⁴⁷ FALLA do ano de 1883. *Com que o Exm. Sr. Dr. José Manoel de Frias, Presidente da Província, dirigiu a Assembleia Provincial por ocasião da instalação de sua 2ª sessão da 24ª legislatura, no dia 20 de maio de 1883*, p. 32.
- ⁴⁸ FALLA do ano de 1883. *Com que o Exm. Sr. Dr. José Manoel de Frias, Presidente da Província, dirigiu a*

Assembleia Provincial por ocasião da instalação de sua 2ª sessão da 24ª legislatura, no dia 20 de maio de 1883, p. 32.

⁴⁹ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 160.

⁵⁰ VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*, 454.

⁵¹ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 161.

⁵² CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 163.

⁵³ CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*, p. 162.

⁵⁴ EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 123.

⁵⁵ PERRUCCI, Gabriel. *A República das Usinas*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978, p. 119.

⁵⁶ ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. *A ideologia da decadência: leitura antropológica a uma história de agricultura do maranhão*. Rio de Janeiro: Editora Casa 8/Fundação Universidade do Amazonas, 2008, p. 134.

⁵⁷ PERRUCCI, Gabriel. *A República das Usinas*, p. 121.

⁵⁸ VIVEIROS, José Francisco de. *Relatório sobre a lavoura maranhense*. Maranhão, 1893, p. 12.

⁵⁹ CALDEIRA, José de Ribamar Chaves. *Origens da indústria no sistema agroexportador maranhense: 1875-1885*, p. 55.

⁶⁰ MARQUES, César Augusto. *Dicionário histórico - geográfico da Província do Maranhão*. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970, p. 76.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. *A ideologia da decadência: leitura antropológica a uma história de agricultura do maranhão*. Rio de Janeiro: Editora Casa 8/Fundação Universidade do Amazonas, 2008.

ARAÚJO, Tatiana Brito de. *Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano*. Salvador: FIEB, 2002.

CALDEIRA, José de Ribamar Chaves. *Origens da indústria no sistema agroexportador maranhense: 1875-1885*. Tese (Doutorado) - Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 1988.

CANABRAVA, Alice. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Ed.) *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil Monárquico – Declínio e queda do Império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CARVALHO, Carlos Jesus de. *Ascensão e crise da economia açucareira*. São Luís: Eduema, 2015.

CUNHA, Gaudêncio. *Álbum do Maranhão: 1908*. São Luís: SEEDUC, 1988.

EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 260-261.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

MARQUES, César Augusto. *Dicionário histórico - geográfico da Província do Maranhão*. Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.

MEIRA, Roberta Barros. *Bangüês, Engenhos Centrais e Usinas: O desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo e a sua correlação com as políticas estatais (1875- 1941)*. Dissertação de Mestrado em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

PERRUCCI, Gabriel. *A República das Usinas*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978.

VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*. São Luis: Associação Comercial do Maranhão, 1954.

VIVEIROS, Jerônimo de. O Engenho Central São Pedro. *Separata de Geografia e História*. São Luís, n.º 5, dezembro de 1954.

VIVEIROS, José Francisco de. *Relatório sobre a lavoura maranhense*. Maranhão, 1893.