



**ENAN  
PUR 2023**  
Belém 22 a 26 de maio



## São Luís - MA: a (des)construção do conceito de cidade portuária.

**Marcio Rodrigo da Silva Pereira**

Doutorando em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP. E-mail: [marciopereira@usp.br](mailto:marciopereira@usp.br)

**Grete Soares Pflueger**

Doutora em Urbanismo, UFRJ, Profa. Adjunta IV do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional – PPDSR, e do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão – UEMA, e-mail: [grete@uema.br](mailto:grete@uema.br) . <https://orcid.org/0000-0002-9376-8689>

**Larissa Lopes da Mata Machado**

Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão - UEMA, pesquisadora PIBIC-UEMA. E-mail: [larissalmm05@gmail.com](mailto:larissalmm05@gmail.com)

### Sessão Temática 6: Cidade, História e Identidade Cultural.

*Resumo. Este artigo busca discutir a construção e a desconstrução do conceito de cidade portuária em São Luís do Maranhão. Na pesquisa, utilizamos um referencial teórico para o entendimento da importância dos portos no contexto das cidades no mundo (BRAUDEL, 1995), e nas cidades coloniais e modernas (SANTOS, 2008; HARVEY, 2005), apontando o deslocamento dessa relação cidade-porto ao longo da história. Como objeto de estudo, temos o porto da cidade de São Luís capital do estado do Maranhão, cidade reconhecida pela Unesco como Patrimônio da Humanidade. Nessa perspectiva, é de extrema importância resgatar o conceito histórico de São Luís como cidade portuária dentro do processo de expansão urbana do século XX. A metodologia desta pesquisa estabeleceu diálogo com duas vertentes: o materialismo histórico e a dialética, assim o estudo do porto ocorre em diferentes momentos através da cartografia histórica, imagens e documentos, desde a criação do porto colonial até o complexo portuário do Itaqui no século XX. Por fim, esperamos que essa discussão possa enfatizar a importância do porto de São Luís no contexto das grandes navegações contemporâneas, resgatando essa ideia, o valor e a importância histórica das relações entre porto e cidade.*

*Palavras-chave. cidade portuária; expansão urbana; porto do Itaqui; São Luís-MA.*

### São Luís - MA: the (de)construction of the port city concept.

**Abstract.** *This article seeks to discuss the construction and deconstruction of the concept of port city in São Luís do Maranhão. In the research, we used a theoretical framework to understand the importance of ports in the context of cities in the world (BRAUDEL, 1995), and in colonial and modern cities (SANTOS, 2008; HARVEY, 2005), pointing out the displacement of this city-port relationship throughout history. As an object of study, we have the port of the city of São Luís, capital of the state of Maranhão, a city recognized by Unesco as a World Heritage Site. In this perspective, it is extremely important to rescue the historical concept of São Luís as a port city within the urban expansion process of the 20th century. The methodology of this research established a dialogue with two strands: historical materialism and dialectics, so the study of the port takes place at different times through historical cartography, images and*

*documents, from the creation of the colonial port to the port complex of Itaqui in the 20th century . Finally, we hope that this discussion can emphasize the importance of the port of São Luís in the context of the great contemporary navigations, rescuing this idea, the value and the historical importance of the relations between port and city.*

*Keywords: port city; urban expansion; port of Itaqui; São Luís-MA.*

## **São Luís - MA: la (de)construcción del concepto de ciudad puerto**

**Resumen.** *Este artículo busca discutir la construcción y deconstrucción del concepto de ciudad puerto en São Luís do Maranhão. Na pesquisa, utilizamos um referencial teórico para o entendimento da importância dos portos no contexto das cidades no mundo (BRAUDEL, 1995), e nas cidades coloniais e modernas (SANTOS, 2008; HARVEY, 2005), apontando o deslocamento dessa relação cidade-porto a lo largo de la historia. Como objeto de estudio, tenemos el puerto de la ciudad de São Luís, capital del estado de Maranhão, ciudad reconocida por la Unesco como Patrimonio de la Humanidad. En esta perspectiva, es de suma importancia rescatar el concepto histórico de São Luís como ciudad portuaria dentro del proceso de expansión urbana del siglo XX. La metodología de esta investigación estableció un diálogo con dos vertientes: el materialismo histórico y la dialéctica, por lo que el estudio del puerto se desarrolla en diferentes momentos a través de la cartografía histórica, imágenes y documentos, desde la creación del puerto colonial hasta el complejo portuario de Itaqui en el siglo 20 Finalmente, esperamos que esta discusión pueda enfatizar la importancia del puerto de São Luís en el contexto de las grandes navegaciones contemporáneas, rescatando esa idea, el valor y la importancia histórica de las relaciones entre puerto y ciudad.*

*Palabras clave: ciudad portuaria; expansión urbana; puerto de Itaqui; São Luís-MA.*

### **1. Introdução**

Os portos sempre ocuparam posição privilegiada no mundo, como pontos nodais, lugar das trocas de mercadorias, lugar do escoamento de matérias primas, de desembarque dos colonos e escravos. Historicamente, os portos tiveram um papel fundamental na economia mundial no contexto das formações das redes de cidades e em diferentes temporalidades representaram um lócus decisivo para a formação dos ciclos econômicos globais e locais.

A contextualização histórica da importância do Porto e o reconhecimento de seu papel nas relações com a cidade, partem da identificação do lócus do porto como ponto de partida, no contexto das grandes navegações do século XVI e XVII, para a formação das cidades brasileiras no litoral. No Brasil, os portos marcam os tempos de disputas dos territórios ancestrais indígenas pelos conquistadores europeus, franceses, holandeses e portugueses, que corresponderam ao momento da globalização eurocêntrica, quando Portugal e Espanha dividiram a conquista dos oceanos.

Nesse universo, das disputas territoriais a cartografia exerceu um papel decisivo, pois os mapas, elaborados pelos cartógrafos europeus, foram um importante instrumento de conhecimento da geografia, defesa e ocupação de territórios novos. A cartografia foi e é um instrumento fundamental na localização geográfica dos territórios hoje e no processo de colonização do Brasil. Destacamos neste artigo, o importante acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, que possui um conjunto expressivo de mapas antigos do Brasil e no caso do Maranhão mais de 40 gravuras e mapas geográficos do Estado, indicando as aldeias, o norte magnético, o litoral e toda acessibilidade ao novo território e as relações com o mar e os rios onde os portos se situam.

Desta forma, busca-se resgatar nas fontes primárias, na cartografia, nas gravuras antigas e nos álbuns de fotografias históricas na perspectiva de analisar a presença do porto na São Luís colonial resgatando o contexto o histórico da expansão urbana e suas relações com o porto para compreender o urbanismo do porto cidade no século XX.

A metodologia desta pesquisa estabelece diálogo com duas vertentes: o materialismo histórico e a dialética. De acordo com Gil (2008), a compreensão dialética procura captar os fenômenos históricos, privilegiando o lado conflituoso da realidade social, baseando-se num método de interpretação da realidade. Enquanto o materialismo histórico adota um quadro de referência que enfatiza a dimensão histórica dos processos sociais.

A pesquisa busca iluminar algumas questões: Por que e quando a cidade de São Luís historicamente perdeu o seu conceito de cidade portuária? Destacamos que o porto estava localizado no centro histórico até início do século XX, e se deslocou com a expansão urbana para o bairro do Bacanga em 1970, logo em seguida o centro histórico foi inscrito e reconhecido pela Unesco em 1997, como patrimônio mundial, trazendo o conceito de cidade patrimônio, este foi um dos fatores da perda noção de cidade portuária? Somada a expansão urbana observa-se que se sobrepõe um novo conceito para a cidade de portuária ao de cidade patrimônio?

No entanto há uma contradição no processo pois quando o centro histórico foi inscrito pela Unesco, deu destaque ao patrimônio arquitetônico, mas o centro tem profundas relações com o mar, que fazem parte desse ideário, pois São Luís é uma ilha com suas relações históricas comprovadas na cartografia antiga e contemporânea com o mar e os rios. Então refletimos sobre o porquê da cidade perder essa referência e não se reconhecer mais como cidade portuária, que de fato é! Essa é uma relação dialética, pois hoje temos na ilha um complexo portuário. Como resgatar essas conexões na contemporaneidade? Como resgatar o conceito de cidade portuária, mas também o pertencimento da população como cidade portuária? Essas são questões que trazemos na pesquisa e neste artigo no âmbito da arquitetura e do urbanismo, na perspectiva de resgatar fontes históricas, mapas e gravuras para construir essa argumentação e sobretudo resgatar o conceito de cidade portuária para São Luís.

## 2. Temporalidades urbanas e os portos

É importante ressaltar que vários níveis de tempo organizam a história conforme explica Braudel (1995). O primeiro tempo é o do ambiente onde as mudanças são lentas, quase imperceptíveis com um senso de repetição e ciclos, é o tempo geográfico. O segundo tempo é o da história social e cultural, com mudanças mais rápidas no ambiente, pois se processa nos grupos e agrupamentos, com a queda ou ascensão de impérios e civilizações cuja extensão pode ser de dois ou três séculos para se estudar apenas um fenômeno. O terceiro nível de tempo é o de eventos que diz respeito a história dos homens individuais. É o tempo da superfície e dos efeitos enganosos, é, portanto, o tempo de curta duração, pois trata de acontecimentos políticos e de pessoas. Além dele, há provavelmente um quarto tempo o do momento ou conjuntura, em que uma situação específica é estudada em diferentes ângulos.

A matéria fundamental da história é o tempo e a cronologia desempenha um papel importante como fio condutor e ciência auxiliar da história (LE GOFF, 2003). Desta forma a oposição entre passado e presente é essencial à aquisição da consciência do tempo, pois a história é feita segundo ritmos diferentes e a tarefa do historiador, assegura Le Goff (2003), é reconhecer estes ritmos.

O conceito de história para Le Goff (2003) traz em si alguns problemas e questionamentos: 1. Que relações existem entre a história vivida, a história natural, senão o esforço científico para descrever, pensar e explicar esta evolução da ciência histórica? 2. Que relações têm a história com o tempo, com a duração, tanto com o tempo natural e cíclico quanto com o tempo vivido e naturalmente registrada das sociedades e dos indivíduos? 3. A dialética da história parece resumir-se numa oposição ou diálogo? – passado e presente e ou presente e passado? Será a história capaz de prever o futuro?

Para Le Goff (2003), a crítica da noção de fato histórico tem provocado o reconhecimento de realidades históricas negligenciadas por muito tempo pelos historiadores. Junto à história política, econômica, social e cultural, nasceu uma história das representações. Essa assumiu diversas formas: história das concepções globais da sociedade ou história das ideologias; história das estruturas mentais comuns a uma categoria social, a uma sociedade, a uma época ou história das mentalidades; história das produções.

Pflueger (2018, p. 56) analisa as cidades como organismos vivos que “(...) têm seus ciclos de vida, nascem, crescem, morrem em fragmentos, amadurecem, renascem e se consolidam em suas funções tradicionais num processo contínuo, motivado pelas razões econômicas, políticas, geográficas, sociais e culturais”.

A produção do espaço proporciona uma infraestrutura física e social, possibilitando de forma decisiva a circulação do capital e a reprodução da força de trabalho. O capitalismo exige a capacidade de dominação do espaço, o que implica na sua transformação por meio de forças econômicas e sociais nas sociedades modernas, sendo o porto uma infraestrutura de extrema importância para circulação de pessoas, mercadorias e capital. Sendo assim, “o Estado é, naturalmente, apenas uma entre as muitas instituições mediadoras que influenciam a dinâmica da acumulação e da luta de classes no mundo inteiro” (HARVEY, 2005, p. 203), sendo responsável pela provisão de investimentos públicos, no lugar e tempo certos, para fomentar o êxito na competição interurbana e inter-regional.

Para Foucault (1999, p. 27), escrever a história do passado é vê-lo como novo; o passado assume novos sentidos à luz de novos eventos. No capítulo “Genealogia e a História” ele afirma que a história tem o compromisso com as questões do presente. Para o autor a história deve ser escrita na perspectiva do presente. Desta forma recuperamos a história para compreendermos o contexto histórico do porto com um olhar na contemporaneidade e nos diferentes momentos da formação da cidade de São Luís.

### **3. Breve Histórico da Relação Cidade-Porto.**

As cidades contemporâneas são marcadas por intensas transformações que redefinem a organização espacial das redes de circulação. Segundo Monié e Vasconcelos (2012), o sistema marítimo portuário mundial é responsável por quase 90% do comércio internacional, tendo mudanças significativas na sua estrutura, resultando numa evolução das relações entre as cidades e portos, tornando-as complexas e paradoxais.

A relação entre porto e cidade sempre esteve presente ao longo da história. Grandes civilizações desenvolveram verdadeiros impérios ao longo de rios e mares, o que permitiu o desbravamento de novos territórios, em busca de riquezas e domínio de poder. De acordo com Mariana Rial (2008, p. 33), “(...) as origens da navegação se confundem com as origens da própria civilização e, assim como estas, espalham-se por continentes distintos, muitas vezes situando-se na origem também das principais cidades”.

O desenvolvimento econômico das cidades próximas ao mar e aos rios permitiu a expansão das nações para além de suas fronteiras marítimas. As trocas econômicas e culturais entre os povos europeus e asiáticos ocorreram por toda a Idade Média e também foram marcantes durante o Renascimento. Nesse período de revolução cultural, houve uma valorização do conhecimento científico e tecnológico que permitiu a descoberta de novos territórios (BRAUDEL, 1995).

A história da navegação teve um papel marcante para o processo de urbanização das cidades durante a Revolução Industrial ocorrida na Inglaterra no século XVIII, tendo em vista que o sistema econômico implantado numa escala mundial – o capitalismo – buscava novos mercados consumidores e fornecedores de matéria-prima, gerando um maior acúmulo de capital. Na visão de Engels (1985), junto com o processo de urbanização do espaço veio o desenvolvimento de atividades comerciais para atender as necessidades da vida urbana.

Para Déak (2010), a concepção da produção espacial está como condição, meio e produto da reprodução da sociedade capitalista, que a utiliza de forma a atender às suas necessidades e a sua sobrevivência. Corroborando com a visão de Csaba Déak, Fernand Braudel (1995, p. 423)

afirma que, “(...) toda cidade, seja ela qual for, é em primeiro lugar um mercado. Se este falta, não pode haver cidade”.

A produção capitalista de mercadorias num mercado unificado cria um espaço único, no qual mercadoria, trabalho e capital seguem um fluxo livre, permitindo um processo de acumulação autônomo. Dessa forma, a cidade é o lugar por excelência de reprodução da força de trabalho, é um espaço de socialização, reprodução social, resultado do intenso processo de urbanização. As relações sociais se criam e se desenvolvem historicamente definindo a configuração do espaço e sendo por ele determinado historicamente (MARICATO, 2015).

As cidades portuárias se caracterizam por possuir uma infraestrutura local, que funciona como um elo entre a rede de distribuição e de circulação da produção em diferentes escalas. Além disso, o porto compreendido como um equipamento físico abrange um conjunto diversificado e organizado com características próprias e regionalizadas, apresentando uma indefinição de limites e espraiamento constante (RIAL, 2008).

Com o avanço das conquistas marítimas, houve o início de uma nova fase de domínio e exploração econômica nas colônias, que mudariam a rede de comércio mundial, integrando as rotas europeias ao longo do Oceano Atlântico. Ao decorrer da história, é perceptível transformações urbanísticas e ações de planejamento urbano voltadas às questões entre cidade e porto, de acordo com particularidades de cada época e lugar (MONIÈ, VASCONCELOS, 2012). Considerando esses marcos temporais e espaciais que são determinantes para a história urbana, Milton Santos infere que existem cidades que desempenham uma função determinante no processo de domínio do espaço, entretanto não existe uma homogeneidade num modo de produção.

Todos os lugares existem em relação com um tempo do mundo, tempo do modo de produção dominante, embora nem todos os lugares sejam, obrigatoriamente, atingidos por ele. Ao contrário, os lugares que se diferenciam, seja qual for o período histórico, pelo fato de que são diversamente alcançados, seja qualitativamente, por esses tempos modernos (SANTOS, 2008, p. 135).

Diante desse breve relato histórico da relação cidade-porto, percebemos que cada modo de produção produziu o seu espaço de forma necessária para o seu estabelecimento, dessa forma a cidade é a materialização de um momento histórico. Por fim, as cidades são construções sociais e ocupam o espaço geográfico modificando diretamente a paisagem, apresentando distinções quanto aos seus destaques políticos, econômicos e sociais, classificando-as de acordo com as suas funcionalidades e o grau de influência que uma cidade possui em determinada região.

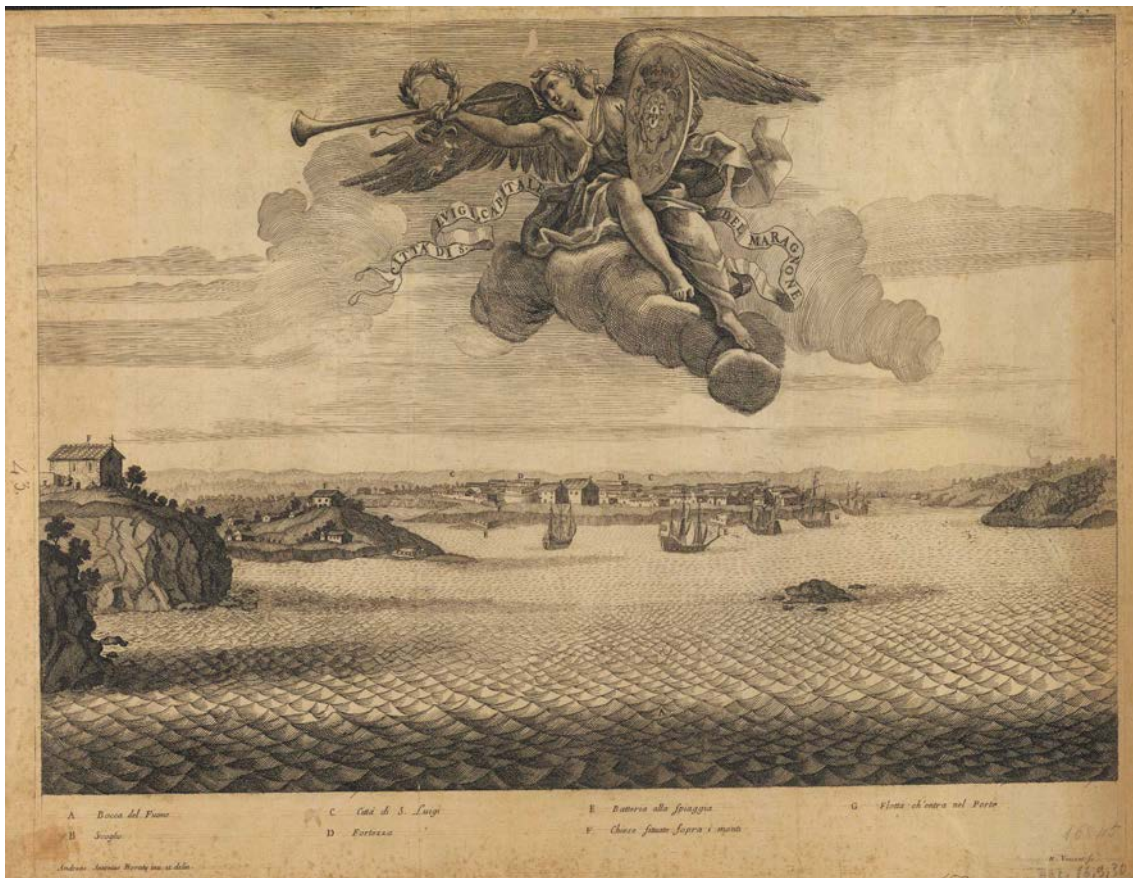
#### **4. Contexto histórico do porto de São Luís**

São Luís, a capital do estado do Maranhão, está situada numa ilha localizada na Baía de São Marcos, no oceano Atlântico. Esse território foi intensamente visitado e disputado no circuito das grandes navegações europeias do século XV, configurando-se um porto movimentado no contexto colonial. Vale lembrar a posição do Maranhão como uma situação estratégica e privilegiada no contexto do período colonial até a contemporaneidade.

O território ancestral ocupado pelos índios tupis, tupinambás foi ocupado pelos franceses, em 1612, que fundaram uma cidade em homenagem ao Rei Luís, inaugurando o efêmero projeto da “França Equinocial”, posterior à França Antártica do Rio de Janeiro. Entre 1615 -18, os portugueses a conquistaram e iniciaram um projeto de urbanização, com o traçado em malha xadrez, elaborado pelo Engenheiro mor Francisco Frias de Mesquita. A cidade nasceu planejada e cresceu lentamente dentro dessa malha xadrez, no século XVII, respeitando a traça original. As gravuras e pinturas elaboradas pelo pintor Holandes Frans Janson Post revelam as imagens do primeiro porto de São Luís e da chegada dos navios europeus (Figura 1). A cartografia holandesa



e portuguesa também revela todo o conhecimento do litoral, dos bancos de areias e aproximações para os navios revelando os portos existentes no litoral brasileiro.



**Figura 1.** Città di S. Luigi, capitale del Maragnone [Cartográfico] por Andrea Orazi 1670. (fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 2022).

As gravuras e os mapas geográficos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Figuras 1 e 2), mostram a importância do contexto das grandes navegações das aproximações portuárias com a formação das cidades. A outras imagens usadas são as fotografias de 1908 do acervo do fotógrafo Gaudêncio Cunha (Figura 3) que foram feitas para exposição universal do Rio de Janeiro em 1908, cujos originais estão no Museu Histórico e Artístico do Maranhão que mostram o porto de São Luís integrado ao núcleo fundacional da cidade.



**Figura 2.** Planta della città di S. Luigi Metropoli del Marganone por Andrea Orazi 1670. (fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 2022).



**Figura 3.** Foto da rampa da Praia Grande, primeiro porto do Centro Histórico de São Luís. Foto de Gaudêncio Cunha. 1908 (fonte: CUNHA, 1908).

Nas imagens e mapas nós constatamos os primeiros portos no contexto do centro histórico, no bairro da Praia Grande, na rampa do Palácio, que eram pequenos portos: além de outros portos como o Anil e Portinho, desta forma constatamos que o desembarque era fragmentado em pequenos portos do século XVI até o século 20, somente em 1974 que foi instituído então o porto do Itaqui, embora a ideia fosse anterior, mas assim se constituiu o grande complexo do porto do Itaqui e que chega no seu ápice em 2004 com vários terminais incluindo várias cidades. e hoje se configura um grande complexo.

Vale lembrar a posição do Maranhão como uma situação estratégica e privilegiada no contexto do período colonial até a contemporaneidade. Também é importante reconhecer historicamente os portos como o lugar do escoamento, do desembarque dos colonos, do desembarque dos escravos. Na nova perspectiva decolonial buscamos visibilizar esses lugares como o Cais do Valongo na cidade do Rio de Janeiro, que foram invisibilizados pela história.

Os portos sempre foram lugar das trocas de mercadorias então precisamos reconhecer historicamente o papel fundamental dos portos no contexto da formação de cidades, da economia e do urbanismo colonial. Caio Prado Jr. (2006, p.32) conta que somente a Inglaterra, Holanda e França podiam enviar navios para o Brasil, “mas incorporados às frotas ou comboios que se organizavam em Portugal com destino à colônia, e fora dos quais era proibido navegar para lá”.

Tanto no percurso de ida como no de volta, as embarcações deveriam realizar esse trajeto em comboio que, em determinados períodos estabelecidos se organizavam e seguiam o seu destino, tendo em vista conseguir fugir do ataque de corsários e facilitar a fiscalização do comércio, evitando assim o contrabando de mercadorias. A única nação que era proibida se aventurar em terras coloniais portuguesa era a Espanha, esse livre fluxo de embarcações, contribuiu para que facilitasse a invasão holandesa na cidade de São Luís (PRADO JR, 2006)

No século XVIII, São Luís viveu o apogeu social urbano e econômico, com o sucesso da Companhia Grão Pará- Maranhão, exportadora de algodão, que deu origem a um rico conjunto arquitetônico e intensas trocas comerciais pelo porto da Praia Grande. O local do antigo Porto de São Luís, escolhido pelos franceses quando ali se estabeleceram em 1612, serviu a cidade praticamente até o início das operações do Porto do Itaqui, em 1974.

No mapa de 1755 (Figura 4), observamos o destaque da fortificação militar situada em posição geográfica de topografia elevada, entre os rios Anil e Bacanga. Essa perspectiva de construção de uma fortificação militar num local estratégico permitia controlar o acesso de embarcações para a cidade de São Luís. Isto demonstrava a preocupação da Coroa Portuguesa em proteger o porto responsável pela escoação da produção algodoeira que ganhava destaque no comércio mundial,

e de uma cidade que começava a sofrer as primeiras grandes transformações urbanas tendo em vista o desenvolvimento econômico ocorrido naquela época (PEREIRA, 2017).



**Figura 4.** Mapa de São Luís em 1755 (fonte: REIS FILHO, 2000).

No século XIX, o bairro da Praia Grande concentraria as primeiras atividades econômicas de médio e grande porte no Maranhão e se tornaria um centro polarizador do comércio maranhense. No local se instalaram grandes firmas comerciais que abasteciam São Luís e o interior do Estado, onde se realizava o comércio de escravos trazidos da África e enviados para trabalhar nas fazendas de algodão ou nos serviços domésticos da aristocracia rural que habitava os grandes casarões (MEIRELES, 2001).

Em 1805, o governador D. Antonio Saldanha da Gama conclui as obras que transformam a Praia Grande, à margem direita da foz do rio Bacanga, no bairro do mesmo nome, inclusive com a construção da Casa das Tulhas (atual feira da Praia Grande). Durante esse período, verificou-se o aumento da população, a valorização da área portuária da cidade e a expansão urbana baseada no traçado de Frias de Mesquita, já representados pelos holandeses desde 1642. Dessa maneira, com a vinda da família real para o Brasil a Colônia passaria por transformações políticas e econômicas (MEIRELES, 2001).

A primeira metade do século XIX seria marcada por grandes dificuldades financeiras, devido à crise política decorrente da adesão à independência e o cenário de destruição provocado pela revolta da Balaiada, que resultou num período de estagnação econômica. A economia maranhense continuava sendo agrária e escravista, tendo a população africana chegando a superar de pouco a dos senhores brancos naquela época. Nesse sentido, Meireles relata que com essa abertura dos portos brasileiros em 1808:

(...) instalou-se em São Luís um forte comércio, de princípio principalmente exportador, e logo açambarcado, desde 1812, por um sem-número de formas inglesas, e o que deu lugar à presença, entre nós, de um primeiro representante diplomático estrangeiro. Foi ele Robert Hesketh, cônsul da Inglaterra, digno representante da prepotência mercantil e capitalista anglicana, que não só criou diversos casos com o governador Silva Gama, como chegou a se indispor com os próprios súditos de sua Coroa. (MEIRELES, 2001, p. 257)

Esse período da história maranhense foi caracterizado por dois ciclos em função de sua economia, no caso: do algodão e do açúcar. A recuperação do açúcar iniciou-se em meados do século XIX sob o estímulo do governador Joaquim Franco de Sá, que assumiu como prioridade desenvolver a lavoura em geral, com destaque para a cana-de-açúcar. Para isso, desencadeou intensa divulgação das possibilidades econômicas da fabricação do açúcar a partir da utilização de



maquinários modernos: máquina a vapor, engenho de três moendas, caldeira de cobre, alambique do sistema de Deirone e Caile, e retificador.

A produção colonial sempre foi organizada em função da produção de um excedente a ser levado à Metrópole. A tradução do termo latim referente a “colônia” significava fazenda, unidade de produção, no caso agrícola, reforçava a sua função de exploração econômica. O sistema de produção colonial sempre foi de exploração e não se pensava em ampliar as atividades comerciais, considerando a ampliação de sua própria reprodução (DEÁK, 2010).

Durante o Império, em particular durante o segundo reinado, as obras públicas ganharam destaque nos relatórios dos presidentes da Província do Maranhão, informando datas, custos e avanços da instalação de iluminação pública a gás encanado, calçamento de inúmeras ruas, reformas no palácio do governo e na Capitania do Porto.

Na segunda metade do século XIX, com a mudança do eixo econômico da capital para o interior, São Luís nada perderia economicamente, pois funcionaria como único porto exportador de produtos agrícolas cultivados no interior do Estado. Meireles (2001) conta que os comerciantes já tinham consciência de sua importância, e instituíram, em 1854, um órgão de classe, chamado de a “Comissão da Praça”. Mais tarde, seria fundada a Companhia Confiança Maranhense, com o objetivo de construir um grande edifício com lojas, para que substituísse as péssimas instalações da Casa das Tulhas, e que seria chamada de Casa da Praça, situada na Praia Grande, onde mais tarde, no ano de 1878, surgiria Associação Comercial de nossos tempos.

A elite de São Luís perdia o interesse pelo bairro da Praia Grande, já desvalorizado pela mistura funcional e social (Figuras 5 e 6). Mesmo com a importância do porto, que foi mantido até a década de 1960, o abandono do bairro pelas camadas de alta renda e pelo poder público teve início desde os anos 1930, razão pela qual a área apresentou diferentes realidades socioeconômicas (BURNETT, 2008).



**Figura 5.** Foto de Gautherot de 1950 de desembarque de mercadorias na área portuária (fonte: MUSEU AFRODIGITAL UFMA, 2022).



**Figura 6.** Foto de Gautherot de 1950 de embarcações na área portuária (fonte: MUSEU AFRODIGITAL UFMA, 2022).

Do ponto de vista do urbanismo os planos urbanos elaborados no século XX para São Luís sempre discutiram o lugar do porto como o do urbanista Otacílio Saboya Ribeiro de 1936 - que remodelou a cidade (Figura 7) e o plano de 1958 do Engenheiro Ruy Mesquita que planejou a expansão e o plano de 1975 de Haroldo Tavares e do arquiteto Wit Olaf Prochnik que previa a expansão para o Anjo da Guarda com a barragem do Bacanga e assim o porto se consolidou.



**Figura 7.** Mapa de São Luís em 1950 (fonte: JORGE, 1950).

Na prática desde do início do século XX, já havia um decreto em 1918 (nº 13.133, de 7 de agosto) que previa a construção de instalações para acostagem ligadas ao centro comercial do município de São Luís, com a empresa C.H. Walker & Co. Ltda., contratada para executá-la. A obra, definida por meio da concessão outorgada pela União ao Governo Estadual que não prosperou, e a concessão foi extinta. Somente a partir de 1930 que começou a ser desenvolvido o projeto para a construção do Porto do Itaqui. Estudos realizados em 1939 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas, indicaram a região de Itaqui para a criação de um porto no Maranhão, que seria iniciada apenas em 1970 (PORTO DO ITAQUI, 2022).

Na década de 1950, o cenário brasileiro teve como marco a política desenvolvimentista no governo de Juscelino Kubitschek, que visava acelerar o processo de industrialização e superar a condição de subdesenvolvimento do país. O plano de metas de 1958 trouxe um conjunto dinâmico e progressivo de obras e de empreendimentos realizados em diversas etapas, que priorizaram os seguintes setores: energia, transporte, alimentação e indústria de base. Em relação aos transportes, o plano estabelecia como meta o reaparelhamento e construção de novas ferrovias,

rodovias e portos no território nacional, inclusive já existia a intenção da construção do Porto do Itaqui no Estado do Maranhão (PLANO DE METAS, 1958).

A política desenvolvimentista foi retomada enquanto modelo econômico pelos governos militares pós-1964 e nos anos seguintes foram implantados os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), na tentativa de formular uma política urbana para o território nacional (CARDOSO, 1977). O I PND previu uma política de aproveitamento de recursos humanos como fator de produção e de consumo, tendo como base a integração nacional, o desenvolvimento econômico e as regiões em desenvolvimento. Idealizou-se uma estratégia a nível regional com o intuito de efetivar a integração nacional, com a implantação de novos polos regionais: agroindustrial do Sul, industrial-agrícola do Nordeste, agropecuário do Planalto Central e da Amazônia (BRASIL, 1971).

No II PND, foram estabelecidos 03 polos de desenvolvimento na região norte: agropecuários, agrominerais e urbanos, e dois complexos minero-metalúrgico da Amazônia Oriental. Esse complexo minero-metalúrgico compreendia o sistema integrado Carajás-Itaqui (minério de ferro e siderurgia) e Trombetas-Belém (conjunto bauxita-alumínio-alumínio). Além disso, havia outros empreendimentos associados ao aproveitamento do potencial hidrelétrico da região Araguaia-Tocantins (São Félix e Tucuruí), e os polos urbanos que incluíam as cidades de Manaus, Belém e São Luís (BRASIL, 1974).

No II PND, a cidade de São Luís – MA foi definida como “área de dinamização” e região de turismo. Uma das estratégias urbanas estabelecidas por esse plano procurava “a ordenação da ocupação da orla marítima, preservando-se o patrimônio histórico e valorizando-se a beleza paisagística, com vistas ao desenvolvimento do turismo interno e internacional” (BRASIL, 1974, p. 89).

No Estado do Maranhão, a partir da década de 1970, foram implantados grandes empreendimentos previstos nos PND's, entre eles, destacam-se: o Porto do Itaqui, o Projeto Ferro Carajás e o Centro de Lançamento de Alcântara. Ferreira (2014) infere que a implantação de grandes projetos industriais vinculados ao setor siderúrgico, fez com que o Estado do Maranhão se utilizasse de estratégias para garantir tais infra estruturas, as quais repercutiram sobre a reprodução do espaço urbano na capital maranhense. O autor também analisa que a minero-metalurgia e a siderurgia surgem como os ramos mais proeminentes no Estado do Maranhão a partir do Projeto Grande Carajás, além de outros que vão surgindo com o fortalecimento do agronegócio.

Mesmo com a adoção de um modelo econômico de investimento em infraestrutura rodoviária, a ocupação de novas áreas agrícolas no centro-oeste do Estado do Maranhão e o direcionamento de recursos para a atividade industrial, o quadro econômico parecia não alcançar os resultados esperados (PEREIRA, 2017). De toda forma, a integração rodoviária no Estado aos demais estados brasileiros encerraria a fase de isolamento da cidade de São Luís, interferindo no funcionamento do porto da Praia Grande, pois era o seu grande entreposto comercial e principal meio de comunicação, e com o passar dos anos perderia a sua importância econômica (FERREIRA, 2014).

A partir de 1970, com o processo de expansão Urbana que vimos na cartografia apresentada que o porto se desloca do Centro Histórico na Praia Grande para a região do Bacanga criando uma nova centralidade urbana, a partir do Rio Bacanga onde está a Universidade Federal do Maranhão (UFMA), o bairro do Anjo da Guarda e todo o complexo portuário atual.

O Porto do Itaqui teve suas obras iniciadas a partir de 1966, com a finalidade de exportar os minérios das jazidas de Carajás, no sul do Pará. Em torno dele nasceria o Distrito Industrial, que só foi inaugurado em agosto de 1980, já no governo estadual de João Castelo (MEIRELES, 2001).

No ano de 1973, foi criada a Companhia Docas do Maranhão (Codomar), subordinada ao Governo Federal, para administração do Porto do Itaqui (PORTO DO ITAQUI, 2022).

É importante lembrar que grande parte das proposições do plano de expansão de São Luís, elaborado por Ruy de Mesquita em 1958, foram implantadas a partir da década de 1970, influenciando diretamente no plano diretor de 1975. Em relação à infraestrutura de transportes nesse plano de expansão, destacam-se: a ponte do São Francisco e a Barragem do Bacanga, que seriam o elo entre o núcleo fundacional da cidade de São Luís e permitiram a ocupação dos novos territórios (PEREIRA, 2017).

Para Mesquita (1958) existiam aspectos positivos na ligação da cidade com a área do Itaqui e Maracanã, pois ela contribuiria para a conservação do acervo edificado de arquitetura colonial portuguesa e permitiria um maior fluxo de veículos fora da área do núcleo fundacional. Nesse contexto, infere-se que esse plano trazia preocupações com as transformações modernistas ocorridas na área central, tais como: a abertura da avenida Magalhães de Almeida e a construção do edifício do Banco do Estado do Maranhão (BEM), que possuía 10 pavimentos. Epitácio Cafeteira (1994) na sua obra “Reviver” reforça a ideia de que a construção de pontes sobre o rio Anil e a barragem do Bacanga eram aspectos fundamentais para conservação do acervo arquitetônico do Centro Histórico, que posteriormente seria tombado pela Unesco, como Patrimônio da Humanidade.

O plano urbanístico de Mesquita tinha como proposição a separação das funções da cidade e direcionava o crescimento urbano para novos eixos de expansão, seguindo um padrão funcionalista do urbanismo moderno, e que seriam incluídos nos estudos do plano diretor de 1975. Nesse contexto, Frederico Burnett conclui que:

[...] Ao encarar o problema do crescimento da cidade e sua relação com o Centro Histórico, Ruy Mesquita (1958) apresenta pela primeira vez para São Luís as propostas de planejamento de larga escala e parte, decididamente, em busca da conquista territorial (BURNETT, 1958, p. 125).

Na década de 1970, tem-se a elaboração do primeiro plano diretor[2] da cidade de São Luís, elaborado pelo arquiteto Wit Olaf Prochnik, na gestão do prefeito Haroldo Tavares. Esse plano diretor buscou proporcionar à cidade de São Luís condições para receber o impacto dos grandes investimentos previstos pelo Governo Federal, criando uma política racionalizada do uso do solo, tendo em vista obter diferentes funcionalidades. Nesse contexto, buscou-se construir uma política municipal urbana, tendo em vista a promoção da adequação dos mecanismos da administração municipal ao sistema de planejamento territorial nacional (MARANHÃO, 1977)

Entre os objetivos específicos do plano diretor de 1975, encontram-se diretrizes para o uso da terra e o zoneamento, incluindo os aspectos de regulação ambiental, as bases de um plano de transportes e a valorização do patrimônio histórico. Desse modo, o zoneamento proposto tinha uma:

(...) estratégia de desenvolvimento urbano compatível com as tendências de crescimento demográfico e urbano em geral, e que permita orientar a organização espacial de maneira a obter a melhoria da qualidade de vida e aumento da eficiência na provisão de serviços urbanos. O conceito de qualidade de vida engloba aspectos como melhoria dos padrões de ocupação residencial, aumento de quantidade e qualidade do equipamento infra-estrutural da cidade e aquisição da casa ou lote próprios, enquanto que o conceito de eficiência econômica se relaciona com minimização de custos, aumento de produtividade e economias de escala (MARANHÃO, 1977, p. 07).

No mapa elaborado na fase de diagnóstico do plano diretor de 1975, com dados do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), verifica-se as localidades com maior adensamento da população, relacionando a quantidade de habitantes por hectares (Figura 8). Até a década de 1970, a ocupação do norte e sul da Ilha de São Luís ainda era pouco significativa, já

que a relação era de 0 a 10 habitantes por hectares, e a maior parte da população estava concentrada na parte central da cidade, seguindo para leste, em direção ao bairro do Anil.



**Figura 8.** Mapa com densidades populacionais por setor censitário em São Luís com dados do IBGE/1970.(Fonte: MARANHÃO, 1977).

A parte norte da cidade se tornaria uma das áreas mais valorizadas da cidade, tendo em vista os novos padrões de moradia e de planejamento que foram adotados no bairro do São Francisco, Renascença e Ponta D'areia, apresentando um traçado urbano ortogonal estruturado por grandes avenidas, típico do urbanismo modernista, onde seriam implantadas quadras maiores e edificações soltas nos lotes. Para o sul, próximo à área industrial e portuária, a Barragem do Bacanga propiciou a transferência da população de baixa renda que ocupava assentamentos espontâneos e palafitas na área central (LOPES, 2008).

A barragem sobre o rio Bacanga possibilitou o acesso ao porto do Itaqui, cuja obra foi iniciada, conforme promessa feita pelo presidente Jânio Quadros, quando de sua visita à cidade, e até hoje é a única infraestrutura rodoviária que permite o deslocamento mais rápido do Centro Histórico para o atual complexo portuário maranhense. Dessa forma, o núcleo fundacional torna-se um eixo de conexão intermediária entre os deslocamentos de pessoas que ocupam a porção norte da Ilha, situada na região da orla marítima, e a parte oeste – sul, que engloba a região do Distrito Industrial e do Maracanã (MEIRELES, 2001).

Nas décadas de 1970 e 1980, o cenário brasileiro foi marcado pelos grandes investimentos estatais, especialmente, na infraestrutura voltada aos setores: rodoviário, energético, agropecuário, comunicação e mineração. Esses grandes investimentos estatais tiveram impactos significativos na produção do espaço urbano brasileiro, e atualmente, ainda, apresentam um processo de expansão de suas atividades preconizadas naquelas políticas desenvolvimentistas do século passado (FENZL et al, 2020).

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, situado na cidade de São Luís, começou a ser implantado na década de 1980, sendo o último eixo do Projeto Ferro Carajás, considerando que ele é formado pelo sistema mina, ferrovia e porto, sendo considerado um dos mais importantes complexos minerários do mundo. O Terminal de Ponta da Madeira faz parte do complexo da VALE e iniciou suas operações de forma regular no mês de janeiro de 1986 e possui uma área de 600.000 m<sup>2</sup>, para escoamento de minério de ferro, minério de manganês e concentrado de cobre (VALE, 2022).

O Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar) é considerado um dos maiores complexos industriais voltados para a produção de alumina e alumínio do mundo. Foi inaugurado em julho de 1984, e atualmente, é composto pelas empresas Alcoa, Rio Tinto e South32. O porto da Alumar está situado no encontro do Estreito dos Coqueiros com o Rio dos Cachorros, próximo à Baía de São Marcos em São Luís. No porto da Alumar, ocorre a chegada da bauxita, e na fábrica ela é beneficiada e transformada em alumina, que tem como produto final o alumínio, que é exportado pelo porto (ALUMAR, 2022).



Com a reforma político-institucional, impulsionada pela Constituição Federal do Brasil de 1988, foram introduzidos novos paradigmas na produção do espaço brasileiro. Na visão de Raquel Rolnik (2015), o novo modelo redistributivo local implicou também na revisão conceitual e metodológica do planejamento urbano e da regulação urbanística. Isso se deu especialmente depois que o capítulo de política urbana da Constituição Federal havia estabelecido os planos diretores municipais como instrumento norteador de expansão das cidades com mais de 20 mil habitantes.

A política municipal de desenvolvimento urbano da cidade de São Luís, condicionada pelo que determinava a Constituição Federal de 1988, possibilitou a formulação de um conjunto de legislação urbana para a cidade de São Luís na década de 1990. Nesse contexto, o ente federativo municipal passa a ser responsável pelo controle de uso e ocupação do solo urbano (PEREIRA, 2019, p. 12).

A lei municipal nº 3.252/1992 instituiu o plano diretor de São Luís como um instrumento normativo e orientador dos processos de transformação urbana, nos seus aspectos políticos, sociais, físico-ambientais e administrativos. De acordo com o Plano Diretor, a política de desenvolvimento urbano era considerada o:

(...) conjunto de objetivos e diretrizes para orientar a ação governamental relativa à distribuição da população e das atividades urbanas no Território, definindo as propriedades respectivas, tendo em vista ordenar o pleno desenvolvimento das funções e o bem estar da população. (SÃO LUÍS, 1992, p.01)

A partir da década de 1990, houve uma alteração na forma da atuação estatal e da generalização dos discursos contra o Estado intervencionista e a favor da economia de mercado. Em conjunto com a proposição de uma política neoliberal, a ação do Estado seria definida por medidas macroeconômicas, voltadas para a desregulamentação, e liberalização da economia e privatizações. As estratégias de desenvolvimento regional assumidas pelo Governo Federal seriam elaboradas seguindo uma abordagem fragmentada do território nacional, com a implantação de infraestrutura de transportes para atender aos corredores de exportação, o que ampliava investimentos em infraestrutura de circulação, tais como: rodovias, ferrovias e portos.

No século XXI, o Maranhão ainda vive um ciclo com grandes projetos externos com perspectivas de grandes ampliações de portos. Hoje, na perspectiva das grandes importações e exportações, o Maranhão tem duas cadeias que concentram grande parte do volume de cargas: a produção de grãos - exportação de soja e milho – e a movimentação de produtos petrolíferos – importação de diesel e gasolina, em um porto que movimenta milhões de dólares.

Em 2006, foi instituído o atual plano diretor de São Luís, por meio da Lei nº. 4.669, de 11 de outubro de 2006. Grande parte, ou mesmo todos, os instrumentos urbanísticos instituídos não foram utilizados como forma de garantir a função social da propriedade, porque se colocou um entrave para sua aplicação, exigindo-se a aprovação de leis específicas para regulamentar tais usos, e até hoje não houve avanço nessa temática (PEREIRA, 2019).

Analisando os últimos planos diretores da cidade de São Luís, e até mesmo políticas governamentais estaduais e federais, observa-se que não existe uma política específica de integração voltada para a interface cidade-porto. Estudos acadêmicos demonstram que não existe um alinhamento entre as políticas públicas urbanas e as atividades portuárias.

A cidade de São Luís, nesse período de transição do século XX para o XXI, institucionalizou uma política urbana de desenvolvimento municipal, com base nas legislações nacionais, buscando assegurar as condições gerais para o desenvolvimento da produção, do comércio e dos serviços, particularmente, para a plena realização dos direitos dos cidadãos, como o direito à saúde, ao saneamento básico, à infraestrutura urbana, à educação, ao trabalho, à moradia, ao transporte

coletivo, à segurança, à informação, ao lazer, ao ambiente saudável e à participação no planejamento

#### 4.1. Complexo portuário de São Luís – MA: desafios e perspectivas.

O atual complexo portuário situado no município de São Luís é composto pelo Porto do Itaqui, público de responsabilidade do Governo do Estado do Maranhão, e os Terminais da Ponta da Madeira (VALE) e o Terminal da Alumar, que são portos privados (Figura 9). Como parte desse complexo portuário, estão concentrados na área leste da Ilha de São Luís, os portos do Itaqui, da Ponta da Madeira (VALE) e da Alumar. Além desses, tem-se o porto de São Luís que está em fase de implantação e será voltado para exportação de celulose, atendendo a empresa Suzano. Este complexo é formado por um conjunto de empresas públicas e privadas, que conjuntamente com empresas prestadoras de serviços relacionados a essa atividade, formam o segundo maior complexo portuário em movimentação de carga do país, sendo um dos principais indutores de desenvolvimento econômico e social do Maranhão (EMAP, 2022).



**Figura 9.** Localização do complexo portuário de São Luís (fonte: NUGEO UEMA, 2022)

Esse complexo portuário possui conexão direta com duas ferrovias, a Transnordestina (FTL), que passa por sete estados do Nordeste, do Maranhão a Sergipe e tem 4.238km de extensão; e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), trecho concedido à Vale e operado pela VLI, com 892 km de extensão, ligando a capital maranhense a Carajás-PA. Existe, ainda, uma conexão indireta com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se liga à EFC em Açailândia, o que possibilita transportar granéis sólidos minerais e vegetais, além de combustíveis (Figura 10). Pelas rodovias, o acesso se dá pelas BR-135 e BR-222 que se conecta a outras rodovias federais (BR 316, BR 230, BR 226 e BR 010) e estaduais (MA 230) para todo o Norte e Sul do país (PORTO DO ITAQUI, 2022).



**Figura 10.** Infraestrutura de acesso ao complexo portuário (fonte: PORTO DO ITAQUI, 2022)

Nessa transição para o século XXI cabe destacar dois grandes conflitos ambientais e fundiários que envolvem o complexo portuário de São Luís, o primeiro refere-se à criação da Reserva Extrativista do Tauá-Mirim, enquanto o segundo envolve o remanejamento de comunidades rurais no entorno do porto.

No ano de 2006, foram realizados estudos socioeconômicos e biológicos pelo IBAMA para a criação da Reserva Extrativista do Tauá-Mirim. Concomitantemente, já existia a intenção de ampliação do complexo portuário de São Luís, o que leva a refletir sobre concepções opostas de uso e conservação da natureza, envolvendo diferentes agentes sociais nesse processo (SANT'ANA JÚNIOR, 2016).

O Estado como indutor do planejamento urbano não conseguiu estabelecer um diálogo entre o modo de vida tradicional dessas comunidades rurais e as perspectivas de desenvolvimento econômico ligada ao complexo portuário. O planejamento urbano orientado pela perspectiva desenvolvimentista resultou na implantação de empreendimentos industriais nessa localidade. de acordo com Horácio Sant'ana Junior:

Além da termelétrica, nos últimos anos, a região próxima ao Complexo Portuário de São Luís tem convivido com uma intensa proliferação de empreendimentos industriais, como cimenteiras, fábricas de asfalto, indústrias de fertilizantes, além da ampliação de atividades minerárias, principalmente relacionadas com a extração de areia e pedra para a construção civil (SANT'ANA JÚNIOR, 2016, p. 288).

Outro conflito fundiário envolvendo o Complexo Portuário de São Luís, envolve a comunidade Cajueiro, que em 1998 recebeu terras do Estado do Maranhão para fins de implantação de um projeto de assentamento. Essa situação jurídica do território seria revertida em 2011, quando houve a publicação de um decreto desapropriando as terras do Cajueiro para implantação de um Terminal Portuário. Em 2014, houve uma série de processos judiciais que buscavam impedir o seguimento ao processo de licenciamento do Terminal Portuário de São Luís. Nesse mesmo ano, o consórcio construtor do porto passa a ser de responsabilidade da TUP Porto São Luís, que tem como acionistas a empreiteira WTorre e o conglomerado do ramo de construção e engenharia China Communications Construction Company (CCCC). Após amplas manifestações e articulações da comunidade do Cajueiro, com o apoio de diversas organizações sociais, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA) suspendeu em 2015 a licença prévia desse novo Terminal Portuário (MAPA DE CONFLITO, 2021).

A área sul do município de São Luís que envolve o complexo portuário, distrito industrial e zona rural representam uma porção territorial, que envolve diferentes interesses ambientais, econômicos e sociais, marcando embates significativos nas discussões do projeto de revisão do último plano diretor promovido pela Prefeitura Municipal, e pouco se avançou na resolutividade do conflito. O Maranhão, assim como a região Amazônia, é marcado por disputas territoriais, permitindo que invasores possam garantir a posse ilegal de latifúndios, geralmente destinados a extração ilegal de madeira e a agropecuária.

O Estado do Maranhão apresenta um índice de desenvolvimento urbano (IDH) de 0,639, sendo um dos mais baixos entre os estados brasileiros, ficando apenas à frente do estado de Alagoas (IBGE, 2010). No ano de 2010, o estado do Maranhão apresentou percentuais elevados de pessoas na linha de pobreza (42,1%) e extrema pobreza (25,8%), contabilizando aproximadamente 68% da população. Na cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, esse número ficou em torno de 21% (FERREIRA, 2014).

Esses dados socioeconômicos demonstram que existe uma grande desigualdade social e a renda está concentrada numa pequena parte da população maranhense. Entretanto, isto não é uma característica única do Estado do Maranhão, considerando que estudos recentes colocam o Brasil no mapa da desigualdade (VILLAS-BÔAS, 2016; SOUZA, MEDEIROS, 2015). Nesse contexto,

cabe levantar a reflexão de que forma poderia ser explicado o descompasso entre o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida, e até que ponto toda essa dinâmica contribuiu para a desconstrução de São Luís como cidade portuária.

Por outro lado, destaca-se ações recentes do Governo do Maranhão contribuindo para a formação da parceria entre a Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA) e a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). Foi alocado um recurso de R\$ 7,4 milhões para financiamento de projetos de pesquisas e inovação envolvendo o Porto do Itaqui em diferentes áreas de conhecimento. Esse projeto intitulado de Porto do Futuro busca instituir o desenvolvimento tecnológico e de inovação nos setores portuário e de suas cadeias produtivas, com a finalidade de estabelecer vínculos com as Instituições de Ensino Superior do estado do Maranhão (FAPEMA, 2022). Esse tipo de parceria tende a contribuir para a inserção da temática cidade-porto no meio acadêmico e de toda sociedade, podendo propiciar elementos na aproximação entre cidade e porto, que foi perdida ao longo da história.

O porto no centro histórico e no eixo de expansão urbana do bairro do Bacanga teve um papel fundamental nos diferentes ciclos econômicos do Maranhão: de acordo com os economistas Bandeira Tribuzi (1981) e Felipe Holanda (2008 e 2011) o Maranhão teve quatro importantes ciclos econômicos e em todos eles o porto teve um papel fundamental: (1) o ciclo do algodão do século XVIII-companhia Grão-Pará Maranhão - apogeu colonial; (2) o ciclo da cana e o ciclo têxtil também no século XIX- quando o Maranhão sonhou em ser a Manchester brasileira e foi seguido de falências das fábricas; (3) o ciclo do babaçu no século XX, seguido pelos empreendimentos externos: como Centro de Lançamento de Alcântara, da Vale, da Alcoa e muitos projetos que vieram de fora para dentro e dinamizaram a economia do Estado que estava em decadência

Por fim, ao longo dessa linha cronológica apresentada nesta pesquisa destaca-se que a cidade de São Luís se apropriou muito bem do conceito de Cidade Patrimônio da Humanidade, obtida em 1997, resgatando e estabelecendo uma vasta legislação de proteção ao seu patrimônio arquitetônico, urbanístico, cultural e histórico colonial, abandonando o conceito da cidade portuária quando da mudança em 1970 do porto da Praia Grande para a área do Itaqui-Bacanga.

## **5. Considerações finais.**

O complexo portuário de São Luís possui posição estratégica e central no contexto das grandes navegações contemporâneas, então é preciso resgatar essa ideia, o valor e a importância histórica das relações entre porto e cidade. Precisamos trazer reflexões do resgate conceitual de cidade portuária em São Luís, através das referências históricas do urbanismo e da arquitetura, mas sobretudo compreendendo também a interface do porto cidade e as relações com o mar, com nossas águas na contemporaneidade.

Essa pesquisa levantou reflexões voltadas para a discussão do conceito de cidade portuária, que no caso de São Luís deve ser resgatado porque cidades portuárias são pontos focais muito importantes no mundo globalizado. É fundamental reconhecer papel relevante do Porto em todas essas temporalidades históricas e que contribuíram para o desenvolvimento urbano ao longo da história da humanidade. Então voltando à história, temos questões que se colocam como fatores primordiais para o entendimento de construção e de desconstrução do conceito de cidade portuária.

O porto esteve presente desde a fundação do núcleo urbano na cidade de São Luís em 1612, permitindo a circulação de embarcações portuguesas e de diferentes nacionalidades, sendo assim o porto era uma centralidade e estava integrado à cidade. Entre os anos de 1750 e 1820, o algodão foi o principal produto de exportação, e essa movimentação colocava o porto em destaque

internacional, promovendo também o desenvolvimento da capital maranhense - quando o porto era a própria Praia Grande. No entanto, as mudanças no cenário econômico mundial e local tiveram interferência direta no desenvolvimento de São Luís, que contribuíram para longos períodos de recessão até meados do século XX. A integração rodoviária de São Luís com outras partes do Estado e regiões do país, proporcionadas por ações do governo federal, prejudicou a manutenção do transporte marítimo como elemento estruturador das atividades econômicas, que ainda se desenvolviam na região da Praia Grande.

As políticas nacionais desenvolvimentistas implantadas na década de 1970, ao colocar a cidade de São Luís no eixo de corredores de exportação de commodities, exigiram a relocação do porto em área distante daquela do centro histórico. Considerando o aumento de circulação de mercadorias, a modernização e o maior dimensionamento das embarcações, a interligação com infraestrutura rodoviária e ferroviária, tais fatores não permitiram a manutenção da interface cidade-porto em sua localização geográfica original, sendo assim, houve uma ruptura dessa relação histórica, em pró dos anseios de uma sociedades pós-moderna.

Aliado a esta organização social do espaço nos moldes capitalistas, São Luís recebeu o título de Patrimônio da Humanidade e foram desenvolvidas uma série de políticas públicas e programas governamentais de preservação do Centro Histórico, afastando ainda mais o conceito de cidade-porto, pois são colocadas restrições de uso e ocupação do solo com o intuito de manter a harmonia do conjunto histórico tombado.

Na contemporaneidade, temos vários conflitos ambientais e fundiários que envolvem o complexo portuário de São Luís, comunidades rurais e poder público, remetendo aspectos negativos às atividades portuárias. A discussão entre desenvolvimento econômico e crescimento com justiça social traz um tema muito presente no meio acadêmico e que precisa ser mais aprofundada considerando os novos conceitos teóricos de neodesenvolvimentismo trazidos por pesquisadores atuais.

Grandes cidades portuárias no mundo apresentam perspectivas da interação entre áreas tombadas e o desenvolvimento de atividades portuárias, integradas a uma agenda turística e econômica proposta pelo próprio poder público. Sendo assim, acreditamos que essas iniciativas de aproximação entre cidade e porto, proporcionadas por ações governamentais aproximando a sociedade a um novo conceito dessa relação, mais moderno e positivo, possam resgatar essa identidade perdida por São Luís, como cidade portuária. Por fim, não se trata de relocar o porto no bairro da Praia Grande, mas que possa existir uma simbiose na relação porto-cidade e que isso possa contribuir na formulação de políticas públicas e no desenvolvimento de novas pesquisas acadêmicas, garantindo uma minimização dos conflitos existentes e resgatando aspectos positivos dessa interface.

### Referências bibliográficas

ALUMAR. Consórcio de Alumínio do Maranhão. **Histórico**. Disponível em: <https://www.alcoa.com/brasil/pt> . Acesso em: 10 nov. 2022.

BIBLIOTECA NACIONAL. Biblioteca Nacional Digital Brasil. **Acervo Digital**. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>>. Acesso em: 03 dez. 2022.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.



BRASIL. Lei nº. 5.727, de 4 de novembro de 1971. **Dispõe sobre o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para o período de 1972 a 1974.** Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/492>. Acesso em: 4 nov. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei nº. 6.151, de 4 de dezembro de 1974. **Dispõe sobre o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) para o período de 1975 a 1979.** Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/492>. Acesso em: 4 nov. 2020.

BURNETT, Carlos Frederico Lago. **Urbanização e desenvolvimento sustentável. A sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão.** São Luís: Editora UEMA, 2008.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do desenvolvimento – Brasil: JK-JQ.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CUNHA, Gaudêncio. **Livro – Maranhão: coletânea de fotografias da capital e do interior do Estado do Maranhão no início do século 20.** Museu Histórico e Artístico do Maranhão, 1908.

DÉAK, Csaba. Acumulação travada no Brasil e a crise dos anos de 1980. In: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil.** São Paulo: EDUSP, 2010.

ENGELS, F. **A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra.** trad: Rosa Camargo Artigas e Reginaldo Forti. São Paulo: Global, 1985.

EMAP. Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Histórico.** Disponível em: <http://www.emap.ma.gov.br/emap>. Acesso em: 20 out. 2022.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder.** Rio de Janeiro: Edições Graal, 1999

FAPEMA. **Governo do Maranhão abre edital com recurso de 74 milhões para apoio a pesquisa no âmbito portuário.** Disponível em: <https://www.fapema.br/governo-do-maranhao-abre-edital-com-recurso-de-r-74-milhoes-para-apoio-a-pesquisas-no-ambito-portuario/>. Acesso em: 02 dez. 2022.

FENZL, Nobert; SOMBRA, Daniel; CANTO, Otávio. FARIAS, André., NASCIMENTO, Fernanda. Os ‘Grandes Projetos’ e o processo de urbanização da Amazônia brasileira: consequências sociais e transformações territoriais. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 6, 2020. Disponível em: <http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/interespaco/article/view/13648>. Acesso em: 25 jan. 2020

FERREIRA, Antônio José de Araújo. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** São Luís: EDUFMA, 2014.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas da Pesquisa Social.** 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HARVEY, David, A produção capitalista do espaço. Annablume 2005.

HOLANDA, Felipe de. **A economia maranhense e os desafios de 2011.** Jornal o Imparcial, 2 de janeiro de 2011, pág 10, São Luís .

\_\_\_\_\_, Felipe de. **A Dinâmica da economia maranhense nos últimos 25 anos.** Cadernos IMESC 4. São Luís, 2008.

JORGE, Miécio. **Álbum do Maranhão 1950.** [São Luís]: [Imprensa Oficial do Maranhão], 1950.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

LOPES, José Antônio Viana (org.). **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara: guia de arquitetura e paisagem.** Ed. Bilingue. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a política urbana no Brasil: quais as ações do

Ministério desde sua criação, os problemas e desafios enfrentados. In: **Revista AU - Arquitetura e Urbanismo**, nº 156. São Paulo: PINI, março de 2007, pp. 64-65. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/156/artigo44395-1.asp>>. Acesso em: 16/11/2015.

MAPA DE CONFLITO envolvendo injustiça ambiental e saúde no Brasil. Disponível em: <http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/>. Acesso em: 10 fev. 2021

MARANHÃO. **Plano Diretor de São Luís**. São Luís: Secretaria de Planejamento, SIOGE, 1977.

MEIRELES, Mário M. **História do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Revista Franco-brasileira de Geografia**. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7685>. Acesso em 22 nov. 2022

MUSEU AFRODIFITAL UFMA. **Exposição permanente Maranhão**. Disponível em: [https://www.museuafro.ufma.br/?page\\_id=5533](https://www.museuafro.ufma.br/?page_id=5533). Acesso em: 01 dez. 2022.

NUGEOUEMA. Núcleo Geoambiental da Universidade Estadual do Maranhão. **Complexo Portuário**. Disponível em: <https://www.nugeo.uema.br/?p=11101>. Acesso em: 01 nov 2022.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva. **A organização social do espaço urbano de São Luís - MA**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

\_\_\_\_\_. **Os planos diretores de São Luís: transição da ditadura militar ao regime democrático**. 21º Congresso Brasileiro de Arquitetos. 09 a 12 de outubro de 2019. Porto Alegre - RS.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva; ALCÂNTARA, José Odval. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. **Cadernos MetrÓpole [online]**. 2017, v. 19, n. 40, pp. 977-998. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-4012>>. ISSN 2236-9996. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-4012>. Acesso: 19 nov. 2022

PLANO DE METAS. **Plano de metas de Juscelino Kubitschek**. Oficinas gráficas do Departamento de Imprensa Nacional. Serviço de Documentação da Presidência da República de 05 de outubro de 1958.

PFLUEGER Grete S. **Redes e Ruínas: apogeu e declínio de uma cidade: o caso de Alcântara**. São Luís: EDUEMA, 2002.

PORTO DO ITAQUI. **Histórico**. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/>. Acesso em: 10 out. 2022.

PRADO Jr, Caio. História econômica do Brasil. 35. Ed. São Paulo: Brasiliense, 2006.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens das vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

RIAL, Mariana. **Cidade-porto: dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano**. Dissertação (Mestrado em Planejamento urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

Sant'Ana, Horácio Antunes de. COMPLEXO PORTUÁRIO, RESERVA EXTRATIVISTA E DESENVOLVIMENTO NO MARANHÃO. **Caderno CRH [online]**. 2016, v. 29, n. 77 [Acessado 13 Dezembro 2022], pp. 281-294. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-49792016000200006>>. ISSN 1983-8239.

SÃO LUÍS. Lei nº. 3.252, de 29 de dezembro de 1992. **Dispõe sobre a instituição do plano diretor do município de São Luís e dá outras providências.** São Luís: Diário oficial do município, 1992.

\_\_\_\_\_. Lei nº. 4.669, de 11 de outubro de 2006. **Dispõe sobre a instituição do plano diretor do município de São Luís e dá outras providências.** São Luís: Diário oficial do município, 2006.

Santos, Milton. **A Natureza do Espaço.** São Paulo: EDUSP, 2008.

SENADO FEDERAL. **Reviver.** Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico: 1994.

SOUZA, Pedro; MEDEIROS, Marcelo. Top income shares and inequality in Brazil, 1928-2012. **Revista da Sociedade Brasileira de Sociologia**, Porto Alegre, v. 1, n. 1, p. 119-132, jul.- dez. 2015.

TRIBUZI, Bandeira. **Formação econômica do Maranhão: uma proposta de desenvolvimento.** São Luís: FIPES, 1981.

VALE. **Missão, visão e valores.** Disponível em: <http://www.vale.com/brasil/pt/paginas/default.aspx> . Acesso em: 10 nov. 2022

VILLAS-BÔAS, Marcos de Aguiar. A concentração de renda é maior do que se imaginava. **Revista Carta Capital.** Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/brasil-um-dos-paises-mais-desiguais-do-mundo/>. Acesso em 15 dez. 2020