

CIDADE ILHA DE SÃO LUÍS, USOS E FUNÇÕES NO TEMPO

São Luís Island City, uses and functions over time

Eustógio Wanderley Correia Dantas

Professor Titular Universidade Federal do Ceará, Brasil

ewcdantas@gmail.com

Matheus Andrade Marques

Doutorando em Geografia da Universidade Federal do Ceará, Brasil

marquesm93@hotmail.com

Recebido: 02/08/2024

Accepted: 10/10/2024

Resumo

O presente artigo intenta contribuir no entendimento da dinâmica representativa de núcleos urbanos importantes no Nordeste do Brasil, focando no caso de São Luís, cuja ambiência se mostra derivada da condição de insularidade e em complemento ao viés continental preponderante na configuração do urbano no país. Apresenta-se assim indicação dos elementos iniciais de constituição da cidade em foco, passando pela configuração da cidade-ilha, monocêntrica e circunscrita na área hoje representativa do convencionado Centro Histórico, e a adquirir na contemporaneidade uma conformação policêntrica, justificada em processo de implosão-explosão do Centro (Lefebvre, 1991).

Palavras-chave: Espaço urbano, Ilha do Maranhão, Centralidade.

Abstract

This article aims to contribute to the understanding of the representative dynamics of important urban centers in the Northeast of Brazil, focusing on the case of São Luís, whose ambiance is derived from its insularity and complements the predominant continental bias in the configuration of the urban in the country. It thus presents an indication of the initial elements of the constitution of the city in question, going through the configuration of the island city, monocentric and limited to the area currently representative of the conventional Historic Center, and acquiring in contemporary times a polycentric conformation, justified by the process of implosion-explosion of the Center (Lefebvre, 1991).

Keywords: Urban space; Maranhão Island; Centrality.

1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento de estudos geográficos relativos à constituição das cidades no Nordeste do Brasil¹ deixam importante legado a possibilitar compreensão da dinâmica envolvida na sua configuração e a explicitar tanto formas/usos do passado como da atualidade, em tônica a partir da qual a apreensão da história do espaço se apresenta como imprescindível no entendimento da morfologia urbana contemporânea.

¹ Destaque dado a três autores: 1. Milton Santos - a discutir em sua tese de doutoramento as funções do Centro soteropolitano ao longo do tempo, bem como sua influência em relação a outras áreas (Santos, 2012); 2. Eustógio Dantas – a apreender em sua dissertação de mestrado como o Centro de Fortaleza foi redimensionado no tempo e vis-à-vis concorrência com outras áreas da cidade, instituindo processo a tornar a cidade monocêntrica em uma cidade policêntrica (Dantas, 2014); 3. Edvânia Gomes, a veicular trabalhos a evidenciar como o direcionamento de determinadas políticas em Recife contribuiu para a expansão urbana da capital a partir do seu Centro e assentada na reformulação de seus usos e funções (Gomes, 2006). Os citados estudos, ao investigarem regiões centrais de cidades, expressam ainda similaridades, no concernente a apreensão do movimento de alternância e de permanência de determinados usos e funções dos centros ao longo do tempo e que embora cheguem a guardar, em decorrência das particularidades de cada um dos lugares estudados, a mesma configuração paisagística de séculos passados, seus usos e funcionalidades nem sempre são preservados.

É a partir do citado prisma que empreendemos análise a respeito da cidade de São Luís, considerando agentes e processos relativos a vários períodos históricos, dos primórdios e a dar maior ênfase ao representativo da hodiernidade. Em suma, da indicação dos elementos iniciais de constituição da cidade em foco, passando pela configuração da cidade-ilha, monocêntrica e circunscrita na área hoje representativa do convencionalizado Centro Histórico, e a adquirir na contemporaneidade uma conformação policêntrica, justificada em processo de implosão-explosão do Centro (Lefebvre, 1991). No primeiro domínio, da perda-redimensionamento dos usos preexistentes e em função da concorrência empreendida com novas áreas de expansão da cidade. No segundo domínio, da constituição da cidade policêntricas em relação à qual o Centro perde sua hegemonia.

Estudar São Luís na perspectiva da Geografia Urbana Histórica² nos permitirá, contribuir no entendimento da dinâmica representativa de núcleos urbanos importantes no Nordeste do Brasil e circunscrito em lógica derivada de uma ambiência diferenciada (em complemento às atreladas ao viés continental preponderante na configuração do urbano no país) e cuja essência se efetiva no domínio da insularidade e a reverberar na configuração de uma cidade a dar as costas para o mar e que se converteu em uma metrópole a validar a ambiência litorânea e *vis-à-vis* delineamento dos lazeres, da vilegiatura e do turismo litorâneos.

O evidenciado no caso ludovicense pode assim nos ajudar na compreensão dos elementos a permitirem uma salvaguarda da memória em termos mais representativos do que o notado em outras cidades do Nordeste do Brasil e mesmo com o redimensionamento dos usos no tempo.³ Nestes termos, Burnett (2011) nos lembra que no Centro de São Luís encontramos conjunto de casarões, sobrados, solares, palácios, palacetes e outras edificações a comporem o maior conjunto arquitetônico de origem portuguesa presente na América Latina.

Em suma, um conjunto atualmente ressignificado na medida em que a cidade se torna policêntrica e sua conformação atual como metrópole válida mais ainda, a partir da sua condição de insularidade, uma forte aproximação em relação ao mar e ao marítimo.

² Pautado no que Vasconcelos (2009) caracteriza como vertente investigativa a privilegiar releitura de determinados períodos da cidade e, do posto, como os elementos históricos do passado podem contribuir à compreensão do quadro urbano contemporâneo.

³ Convém lembrar que no relativo ao contexto atual, o Centro ludovicense se notabiliza como importante área comercial, administrativa, turística, de lazer e habitacional. No entanto, chama atenção a predominância de algumas dessas funcionalidades em detrimento de outras, como por exemplo: a relativa a tempos pretéritos, como função portuária, a deixar o Centro e ser instalado em outra região da ilha; a relativa à contemporaneidade, as funções comercial e turística, que se destacam ao fazerem uso dos atrativos que o Centro propicia a estes setores, em contrapartida, a habitação é uma vertente posta em segundo plano.

2. ELEMENTOS PRETÉRITOS DE INSTITUIÇÃO DE UMA CIDADE-ILHA

A tônica de ordenamento do território empreendida por Portugal no Brasil se efetiva em função de estratégias implementadas ao longo de sua instituição como um império ultra marítimo. Se utilizando de racionalidade dispare da intervenção na América Espanhola (Abreu, 1997 a) e posto, no Brasil, inexistiam constructos significativos a redimensionar ou destruir, o colonizador se deparou com uma ambiência propícia à implementação de política defensiva de ocupação do território, pautada, de um lado, na estratégia de estabelecimento dos primeiros núcleos urbanos na ambiência litorânea e, de outro lado, na adoção de medidas e ações de controle das populações indígenas.

Apresenta-se constructo de lógica de ordenamento pautada em sistema de defesa (Fortes, Fortalezas e Fortificações) a instituir cidades litorâneas distantes das zonas de praia (a darem as costas ao mar) e em simbiose com uma zona portuária ativa, especificamente nos principais núcleos urbanos do Brasil Colônia. Nestes termos é consolidada a racionalidade reinante de evitar investidas externas (de outras metrópoles europeias); proteger dos ataques de indígenas não aliados (belicosos); apoiar entradas dos bandeirantes no continente; permitir envio de produtos ao mercado europeu e importar produtos valorizados pela elite local.

Na citada perspectiva, embora os gêneros de sítios urbanos preferenciais tenham sido instaurados no domínio continental (litorais retilíneos a disporem de arrecifes e baías)⁴ o relativo às ilhas na presente análise se impõe.

Menos recorrente na historiografia, consiste em elemento de balizamento da ocupação inicial das atuais cidades de São Luís, Florianópolis e Vitória. Nos termos poéticos emprestados por Neves (2014) e explicitados em análise acurada de Kogure (2019), a contribuir na configuração de “Cidadilhas” (Cidades Ilhas) a envolverem uma urbe, em seus primórdios, sem acesso ao continente a partir de uma ponte e, do posto, em relação à qual a navegação se impõe em sua constituição, amparada por “conflitos” internos entre os primeiros núcleos urbanos a comporem a ilha (seja os associados à práticas tradicionais, foco maior na pesca, e o de caráter administrativo-político-defensivo).

⁴ Dentre os citados sítios urbanos o relativo às baías se apresenta de forma mais recorrente nas leituras sobre tônica de ocupação do território empreendida no país e associada à conformação dos núcleos urbanos de Salvador (1549 a 1762) e Rio de Janeiro (1763 a 1960), ambos à sua época instituídos como capitais do Brasil pela Coroa portuguesa. Para Abreu (2005) conformar-se-ia, nestes termos, o estabelecimento dos primeiros núcleos urbanos em uma “paisagem tipicamente lusitana” (Abreu, 2005), a acompanhar, na medida do possível, o estilo soteropolitano de cidades encarapitadas no alto dos morros, colinas e similares, uma acrópole edificada em contraponto ao porto, em dualidade representativa do modelo estrutural típico da Cidade Alta e Cidade Baixa (Vasconcelos, 2002; Andrade; Brandão, 2009; Abreu, 1997 b).

Do supramencionado, lidamos com ambiência na qual “a ilha abarca a cidade, como o mar abarca a ilha” (Neves, 2014), denotando a configuração de um perfil identitário assentado no conceito de insularidade, a justificar constituição de identidade representativa de seres aprisionados em uma área restrita (ilha) e, por conseguinte, a viverem isolados do continente dada a distância e/ou dificuldade-impraticabilidade de contato com o mesmo a partir do exercício da prática da navegação alicerçada em portos (defendidos por fortes e fortalezas) ou de acessos a partir de constructos técnicos-tecnológicos modernos, pontes (quando a distância em relação ao continente permite) e aeroportos (para distâncias maiores).

A configuração das cidades ilhas supramencionadas se circunscreve, certamente, em elementos de vivência inicial de Portugal no controle de territórios insulares, especificamente nos Arquipélagos da Madeira (1420) e dos Açores (1439), ambos no Atlântico Norte. A citada dinâmica de ordenamento territorial reverbera no Brasil (Atlântico Sul), dispondo de duas dinâmicas a suscitarem contextos diferenciados, associados à ocupação inicial da colônia e à tônica de expansão da ocupação no século XVII, ambas a merecerem destaque posto corresponderem a um gênero de vivência filtrada pelo lugar e a suscitar implementação de política de ordenamento territorial empreendida em São Luís.

Diferentemente dos arquipélagos citados acima, no Brasil as terras eram ocupadas por povos originários e, concomitantemente, com a instalação da obra colonizadora dos portugueses, sempre houve tensionamento gerado por outras metrópoles (França e Holanda), com implicações extremas de tomada de territórios e a suscitar adoção de ações geopolíticas para sua retomada e a referendar sua condição de ilha.

Com densidade histórica maior (relativa aos primórdios da colonização), São Luís consiste em um caso *sui generis*, não derivado inicialmente de lógica de ordenamento do território pelos portugueses. Os referidos priorizaram parcelas do litoral brasileiro (especificamente a Zona da Mata) a dispor de condições naturais próprias à exploração da cana-de-açúcar), relegando outras capitânicas a um plano secundário, beirando situação de quase abandono a deixar espaço aberto à tomada do território pelos franceses, desejosos em instituir no Brasil a “França Equinocial”. A consolidação de uma feitoria no século XVII (1612-1613) culminou em ensaio de efetivação do citado projeto (iniciado com desembarque na atual Ilha de Santana, julho de 1612), com participação dos colonos franceses na primeira missa organizada pelos frades capuchinhos (Setembro de 1612) e, na sequência, construção do Forte *Saint Louis* e realização de várias missões de

reconhecimento a apontar possibilidade de exploração agrícola associada à cana-de-açúcar.

Em contraponto a tamanha investida, de tomada de territórios pertencentes a Portugal (com ações similares no Rio de Janeiro e na região de Ibiapaba no Ceará), os portugueses são levados a adotar ações estratégicas no sentido inverso às implementadas nos arquipélagos no Atlântico Norte. A geoestratégia de “defesa do território” dá lugar a uma de “retomada do território” e *vis-à-vis* a investida em estratégia de defesa em ilhas implementada pelos franceses e a contar com colaboração dos indígenas, de uma forma não exitosa e a suscitar em 1614, como desdobramento da Batalha de Guaxenduba, a expulsão dos soldados restantes e aliados indígenas aquartelados no “*Fort de Saint Louis*”.

Após retomada da ilha (à época da União Ibérica, Dinastia de Felipe III), com implementação de política de divisão territorial em unidades administrativas autônomas denominadas de Estado do Maranhão (ao Norte) e Estado do Brasil (ao Sul), há indicação de quadro de configuração de ações voltadas a assegurar a posse do território e suscitar seu desenvolvimento, beneficiando o Maranhão com ação geopolítica a permitir deslocamento de colonos envolvidos no projeto de exploração da cana-de-açúcar, bem como na transformação da ilha em trampolim para ocupação da Amazônia pela Coroa (Pérez, 2019).

No concernente a este contexto, Meireles (2015) destaca o desenvolvimento de aparato urbano na ilha do Maranhão, com a construção de fortificações que contribuíam para defesa territorial e, para além desse aspecto, com: i. o surgimento de igrejas como marca desse período (d’Abbeville, 1874); a constituição de freguesias (configurada nos tempos atuais em bairros); o delineamento da função administrativa, (instituição da Câmara Municipal em 1619) com o intuito de contribuir na gestão territorial); a instalação do porto ludovicense, a possibilitar contato com o estrangeiro (a concentrar atividades de exportação de mercadorias de todo o território maranhense) e, conseqüentemente, reforçar papel de centralidade em relação às demais vilas, freguesias e outras aglomerações).

A instituição da acrópole reforçada na instalação do porto permite estabelecimento de interdependência que a ilha detinha com o continente e justificada na efetivação de fluxos espaciais resultante tanto do transporte de mercadorias derivadas da escala regional (cana de açúcar, arroz, algodão e outras especiarias cultivada na parte continental do Maranhão) e enviados à Europa como de produtos proveniente do estrangeiro e a reforçar centralidade de São Luís (com o redirecionamento de produtos tão estimados pela elite local ao continente: da baía de São Marcos e dos rios Itapecuru, Mearim, Grajaú e outros).

A ilha de São Luís serve de divisor para duas importantes baías maranhenses, a baía de São Marcos e a baía de São José. A referida geografia fornece à cidade uma relação intimista para com o mar deste o início de seu desenvolvimento e em relação ao qual se configura a cidade ilha, limitada ao atual Centro Histórico.

3. QUANDO A CIDADE-ILHA ERA O CENTRO

Com a chegada dos colonizadores à ilha, a dinâmica de ocupação, bem como as práticas sociais foram alteradas, preponderando assim o desenvolvimento de funcionalidades que detinham como foco principal, a gestão, exploração e defesa territorial. Entre essas, destacamos a vertente correlata à proteção da formação insular, que convergiu para a replicação de estratégias de salvaguarda já vigentes na Europa.

A preparação da ilha conforme ideário de defesa militar, evidencia lógica de ordenamento do território implementada pelos portugueses após expulsão dos franceses e balizada no estabelecimento de fortes, fortalezas e fortificações a contribuírem à defesa territorial.

Do indicado na Figura 1, possível visualizar os fortes construídos em pontos estratégicos (especificamente os fortes de São Francisco, de São Marcos e do Bonfim, bem como uma fortaleza a resguardar a principal região ocupada da ilha durante o período colonial – atualmente perceptível em um muro protetivo a compor o Palácio dos Leões, sede do Poder Executivo Estadual (Figura 2) e no sentido de salvaguardar o traçado inicial do atual Centro da capital maranhense.

Na sequência, o desenvolvimento do setor portuário de São Luís foi fator importante na consolidação da cidade ilha, contribuindo ao crescimento econômico da urbe e a se transformar em uma espécie de trampolim para chegada e envio de mercadorias. O porto fora construído nas imediações da baía de São Marcos, na zona estuarina onde desembocam os rios Anil e Bacanga, área na qual os indígenas já residiam e em 1612 os franceses desembarcam.

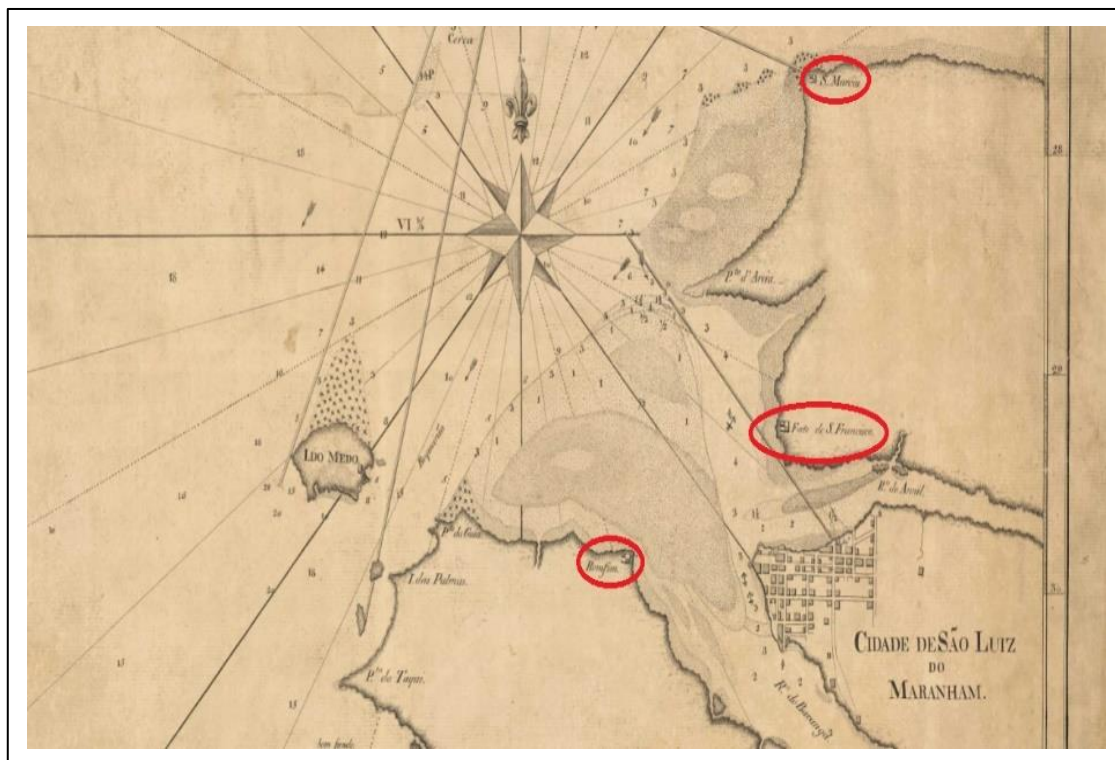


Figura 1 – Fortes presentes no litoral da ilha do Maranhão (século XVII).

Fonte: Centro Cultural Vale (2023). Elaboração dos autores (2023).



Figura 2 – Antiga fortaleza e atual muro de proteção do Palácio dos Leões, Centro de São Luís. A localização dessa construção, propiciava aos ocupantes da ilha uma visão privilegiada da baía de São Marcos, aspecto importante à identificação de possíveis aproximações advindas do mar em direção à formação insular. **Fonte:** Autores, (2024).

A construção de estrutura portuária se fazia pertinente e com o intuito de replicar o desempenho econômico exitoso de Pernambuco, advindo da produção de cana-de-açúcar. Entretanto, diferentemente da realidade do Estado do Brasil, a parte norte da colônia obteve maior êxito econômico em função do cultivo de outros produtos, dentre eles o arroz⁵ e algodão.⁶

Do indicado acima podemos inferir na parte norte da colônia uma relação de autonomia no domínio das políticas e vis-à-vis a gestão territorial da colônia instituída pela Coroa portuguesa, especificamente desde 1621, com instituição do Estado do Maranhão, a concentrar na parte norte, do Rio Grande até o Grão-Pará e tendo como sede São Luís.

Há assim configuração de centralidade regional de São Luís (Garcez, 2009), e a justificar tratativas de forma direta com países do continente europeu e a balizar estabelecimento de redes comerciais, um quadro alterado em meados do século XVIII, quando o Estado do Maranhão, em 1751, passa a compor o Estado do Grão-Pará e Maranhão e tendo Belém como sede. O novo momento suscita perda de relevância política, somada a um declínio econômico e a convergir à estagnação socioeconômica de São Luís.

O contexto supramencionado suscita no final do século XVIII, durante o XIX e chegando até o início do XX, emergência de outras atividades a contribuir ao desenvolvimento econômico da ilha, destaque ao setor fabril (Figueiredo, 2014) cujo delineamento potencializa processo de expansão de São Luís, deixando a cidade de ser sinônimo Centro.

4. QUANDO SÃO LUÍS DEIXA DE SER O CENTRO

O século XX traz consigo desdobramentos associado a vários domínios, do demográfico ao econômico, balizados por políticas públicas a impactar no redimensionamento da urbe em expansão. No primeiro domínio, movimento migratório do interior rumo à capital e a justificar pressão sobre novas áreas na cidade, principalmente as periféricas ocupadas por populações originárias. Nesse sentido, Lopes (2016) destaca a ocupação do litoral norte de São Luís. Ferreira (2014) aponta o surgimento de conjuntos habitacionais como o da Cohab e Cohama, situados na parte mais interiorana da ilha, ao longo do século XX estes locais transformaram-se em importantes bairros da urbe. No

⁵ Conforme Barroso Júnior (2011), a produção de arroz deteve crescimento ao longo do século XVIII, tendo seu ápice nas últimas décadas, os grãos produzidos eram direcionados à Europa através do porto de São Luís.

⁶ O algodão corresponde a um dos principais vetores da economia local no século XVIII. Embora já cultivado desde o século XVII é durante os séculos XVIII e XIX que a produção algodoeira, reconhecida como ciclo do algodão maranhense, contribui para o crescimento da atividade portuária da ilha, inserindo o Estado do Maranhão no comércio internacional.

segundo domínio, expansão derivada da instalação do setor fabril maranhense (Mota; Pernambucano, 2014) e a impactar sobremaneira no bairro operário do Anil, a concentrar as indústrias têxteis.

Para Santos e Costa (2020) as pressões citadas acima são acompanhadas, nas primeiras décadas do século XX, da implementação de políticas no âmbito estrutural, sobretudo na ampliação de malha viária, melhoramento na oferta de serviços de água, esgoto e luz, em tônica de urbanização a focar nas áreas no entorno do Centro. Um movimento inicial de ordenamento do espaço a suscitar estabelecimento de uma cidade policêntrica e em relação à qual o Centro passa a competir, a partir da migração de algumas atividades, com outras áreas na cidade.

No entanto, como nos lembra Lopes (2016), tal fenômeno de descentralização adquire maior importância em meados dos anos de 1950, especificamente após elaboração do Plano de Expansão da Cidade de São Luís em 1958, a focar com a adoção de medidas voltadas à melhoria da economia local e vis-à-vis crise notada no setor têxtil.

É sobre a égide pioneira do citado plano de expansão que o ideário de modernização pensado para a cidade de São Luís é estruturado, dando vazão a outros planos a focarem também no domínio da infraestrutura, especificamente de configuração do sistema viário, com construção de pontes e novas avenidas a balizarem o fenômeno de expansão além dos limites do Centro (Marques, 2021).

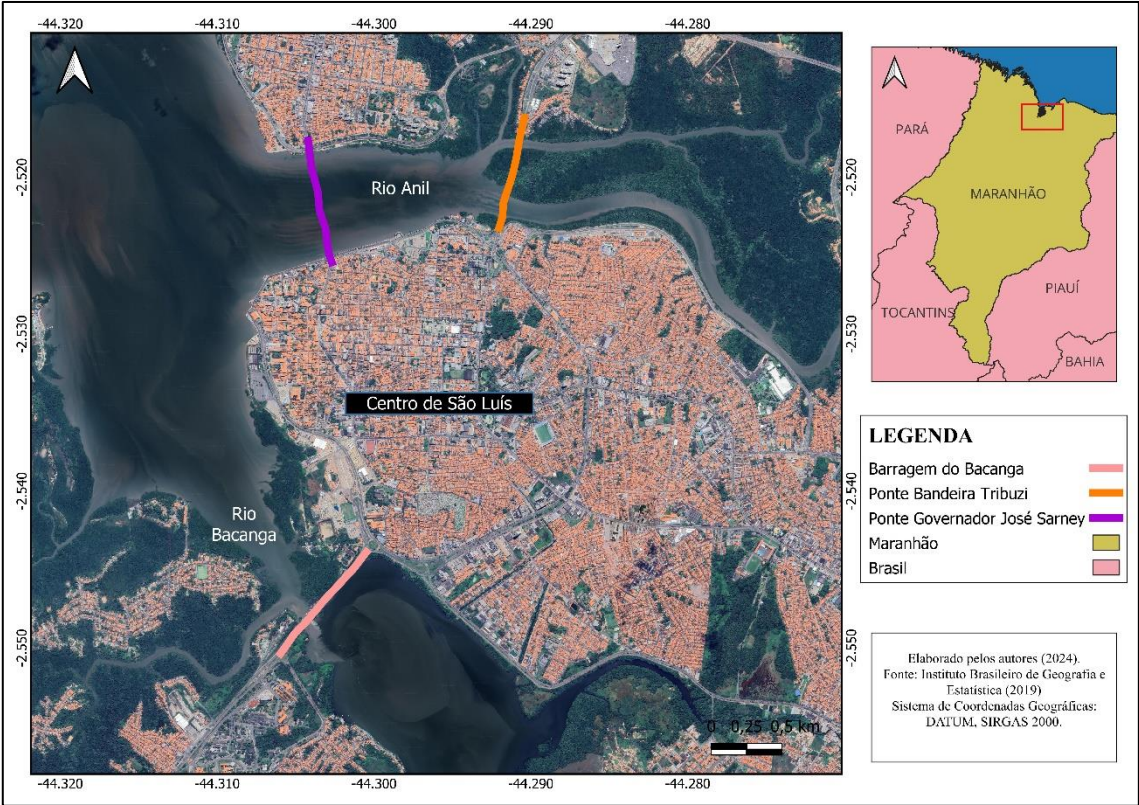
Nesse sentido, possível apreender papel desempenhado pelo Governo do Estado na implementação de obras de infraestrutura impactantes na reconfiguração da realidade urbana em São Luís, com construção de pontes (Marcelino Machado⁷, a Governador José Sarney⁸ e a Bandeira Tribuzzi⁹) e da barragem do Bacanga¹⁰, marcos importantes na reconfiguração da cidade, assentados a um sistema viário a propiciar expansão urbana de São Luís sem precedentes. Os Mapas 1 e 2 demonstram a relevância da construção das referidas estruturas para o processo de descentralização de São Luís, bem como para maior ocupação territorial da ilha.

⁷ A Ponte Marcelino Machado, que interliga a ilha ao continente. Trata-se atualmente de uma estrutura que detém duas pontes, uma que possibilita a saída de São Luís em direção ao continente, e outra que fornece o trajeto contrário. No entanto, quando inaugurada em 1970, era apenas uma única ponte, já em meados da primeira década do século XXI, fora construída a segunda ponte, propiciando melhor fluidez durante o processo de saída e chegada à São Luís. Convém ressaltarmos que anteriormente ao surgimento da referida ponte, o deslocamento do continente para a ilha ocorria através de embarcações, ou por meio da ponte metálica da ferrovia São Luís-Teresina, que fora inaugurada em 1928.

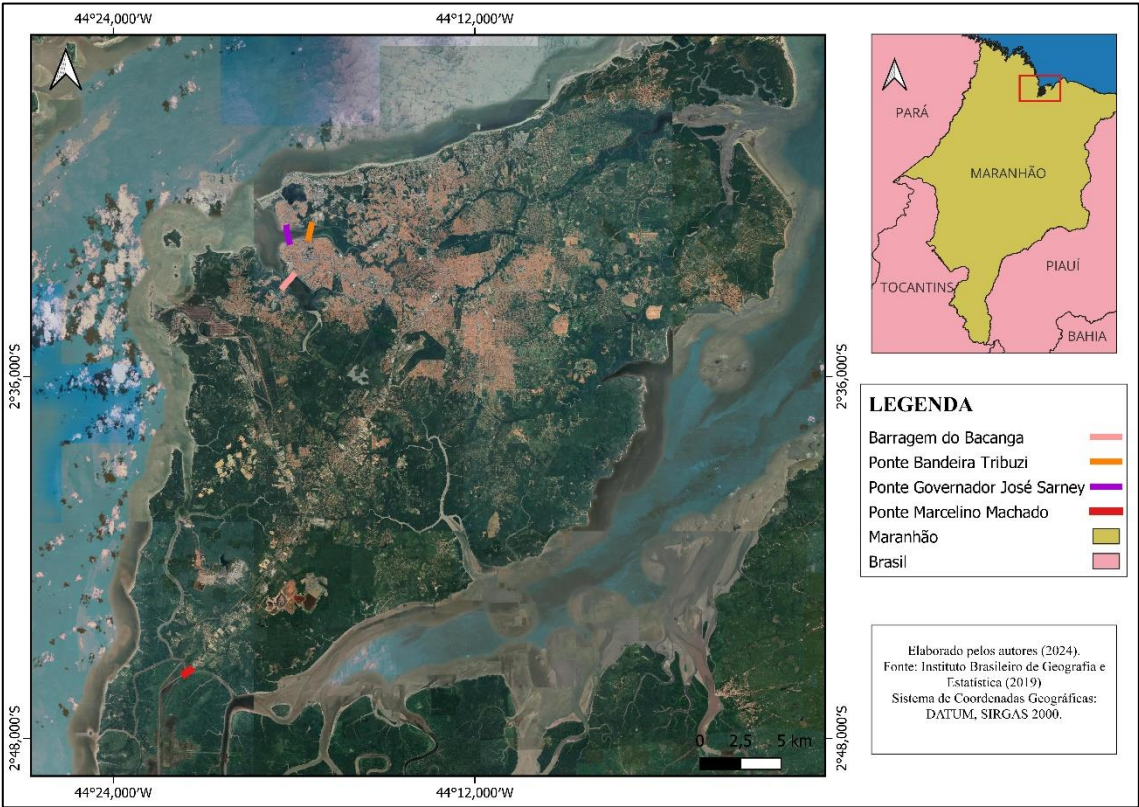
⁸ A ponte Governador José Sarney, inaugurada em 1970, dispõe de premissa diferenciada da Ponte Marcelino Machado, focando assim em estratégia intra-urbana a objetivar conectar o Centro de São Luís ao setor norte da ilha e a propiciar tanto relocação da população na ilha como migração de serviços para um setor no qual se situam as principais praias (Ponta d'Areia; Calhau; São Marcos) da cidade.

⁹ A ponte Bandeira Tribuzzi, inaugurada em 1980, se insere na mesma largura de onda da Ponte Governador José Sarney, dando continuidade ao processo de maior ocupação do litoral norte. Mas contribui também para o estabelecimento de famílias maranhenses na parte interiorana da ilha, dando origem a outros bairros como: Jaracati, Cohafuma, Recanto Vinhais e outros.

¹⁰ A barragem do Bacanga (1973), também interligando a região central com outras regiões da ilha, propicia mais uma alternativa de expansão territorial, a objetivar, na essência, reduzir o trajeto rodoviário entre o Centro e o novo complexo portuário da cidade.



Mapa 1 – Pontes e barragem interligam o Centro de São Luís a outras regiões da ilha.
Fonte: IBGE (2019). Elaboração dos autores (2024).



Mapa 2 – Ponte Marcelino Machado propicia ligação da ilha do Maranhão com o continente.
Fonte: IBGE (2019). Elaboração dos autores (2024).

A citada expansão resulta na instauração de uma nova dinâmica socioespacial a corroborar na lenta e gradual perda de hegemonia do Centro em relação ao espaço urbano ludovicense e cujo desdobramento conduz a processo de “implosão do Centro” e “explosão da cidade”.

No relativo ao Centro implodido há forte redimensionamento do mesmo com a perda de importância de um de seus usos basilares, especificamente o habitacional, passando a concorrer com outros bairros da cidade e a se beneficiar do estabelecimento das pontes Governador José Sarney, Bandeira Tribuzzi e da barragem do Bacanga.

No condizente ao Centro explodido, destaque ao fortalecimento do setor industrial, marco na década de 1970 com instalação de multinacionais como a ALUMAR (Alumínio do Maranhão S/A - consórcio firmado entre as empresas Billiton Metais S/A e Alcoa do Brasil S/A; a Companhia Vale do Rio Doce – CRVD e a CELMAR) na zona industrial de São Luís e transferência do porto antigo para o atual bairro de Itaqui. A atuação dessas empresas na Zona Industrial de São Luís gerou novas oportunidades de emprego na ilha e com o papel desempenhado pela ponte Marcelino Machado há o facilitamento do deslocamento de trabalhadores e seus familiares rumo à ilha, se estabelecendo em novos bairros da cidade (Vila Embratel, Anjo da Guarda, Cohab, São Francisco, Vinhais e outros). O porto associado a citada zona é ampliado e modernizado ao longo do século XX¹¹, esvaziando a função portuária associada ao Centro Histórico e interligado ao mesmo pela barragem do Bacanga.

Utilizando-se do recurso da cartografia, possível apreender o citado desdobramento, a conduzir configuração da cidade moderna e em relação ao qual podemos apreender sua constituição no tempo, de 1950 a 2000 (Figura 3).

Na Figura 3, a parte realçada em vermelho representa o Centro de São Luís, além de outros bairros que surgiram em seu entorno. Essa região, até 1950, concentrava o maior número de famílias residentes da ilha. Posteriormente, com o advento da urbanização, alicerçada na construção de pontes e de barragem, o espaço urbano da capital é ampliado, as regiões em amarelo e verde apontam as ocupações mais recentes. Nesse contexto, o Centro fica em segundo plano, uma vez que não recebe investimentos significativos, em razão do anseio do poder público de potencializar a expansão urbana da capital.

¹¹ O novo porto, denominado de Itaqui, tem suas atividades atuais relacionadas, sobretudo, à exportação de *commodities*, com ênfase para grãos (em especial milho e soja), e importação de produtos petrolíferos. Vale ressaltarmos a distinta caracterização da função portuária se comparada ao passado: voltado no período colonial à exportação de algodão, bem como importação de produtos diversos da Europa por uma elite local em formação.

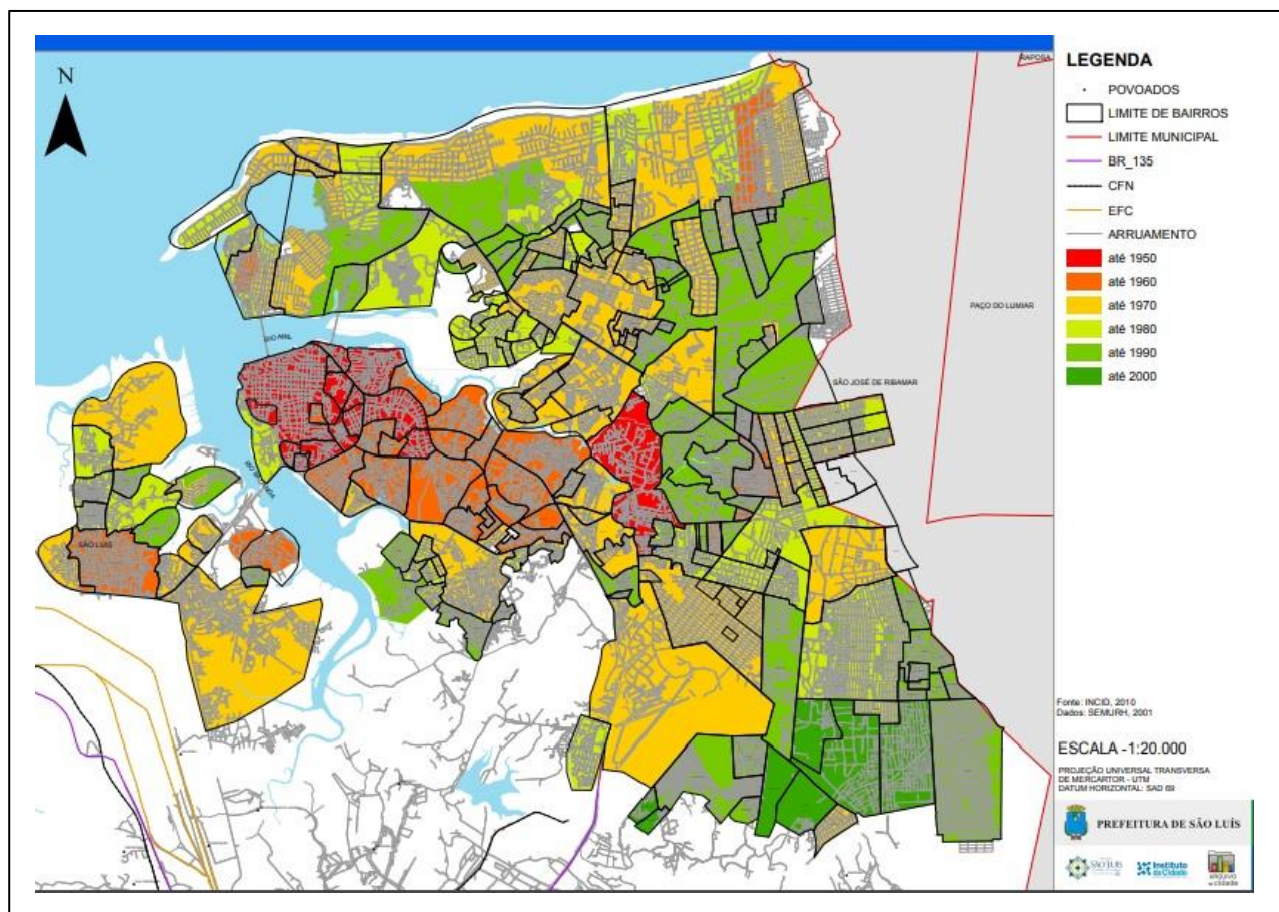


Figura 3 – Ocupação urbana de São Luís (1950-2000).

Fonte: Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural – INCID (2010).

Na contemporaneidade, o referido panorama converge, de um lado, para a perda de hegemonia do Centro em relação a outras áreas da cidade, o litoral norte e regiões interioranas ocupadas inicialmente por conjuntos habitacionais e posteriormente consolidadas como bairros (Ferreira, 2014) e, de outro lado, para a implementação de projetos a acompanhar tendência vigente em outras cidades de necessidade de valorização social do patrimônio arquitetônico (Maluly, 2017) e *vis-à-vis* implementação de Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís (PPRCHSL), cujo mote de recuperação das edificações possibilitou introdução de novos usos e funções no Centro histórico.

O PPRCHSL foi posto em prática através de seis etapas efetivadas de 1983 a 2006 (Andrés, 2006) ¹² e a balizar obtenção de titulação do patrimônio na escala mundial: UNESCO em 1997.

¹² Convém destacar que as ações executadas durante o PPRCHSL foram concentradas, sobretudo, nas imediações do antigo porto de São Luís, sedes dos governos estadual e municipal, Câmara Municipal e outras edificações que se localizam no entorno.

Nesse sentido, apontamos o intuito de transformação do Centro em ambiência de uso turístico, ideário vislumbrado desde os primórdios do planejamento do PPRCHSL. Como resultados, o Centro ludovicense se reorganizou, de modo a apresentar uma nova rede comercial atuante em seu território, museus, casas de cultura, além de outras atividades vinculadas ao terceiro setor. Assim, há reforço da perda de importância de atividades a prevalecerem no passado, como a portuária e a habitacional,¹³ sendo o Centro ressignificado como espaço de visitação turística, de lazer, e de exercício da atividade comercial.

Os citados constructos, a balizarem na configuração de uma cidade policêntrica impactam no mercado imobiliário, redimensionando em proporções impensadas o mercado de terra na cidade e, concomitantemente, após o final dos anos 1990, o correspondente à Metrópole de São Luís (Região Metropolitana da Grande São Luís) em 1998: a contar originalmente com quatro municípios além de São Luís e todos a compõem a ilha - municípios de São José de Ribamar (desmembrado de São Luís em 1913), Paço do Lumiar (desmembrado de São José de Ribamar em 1961) e do município de Raposa (desmembrado de Paço do Lumiar em 1994). Áreas com ocupação efetivada nos séculos XVII e XVIII e a contarem ainda, em pleno século XX, com a presença de populações originárias.

Grosso modo, este período corresponde à configuração de lógica de conformação da Metrópole de São Luís, a abarcar a ilha em sua totalidade e a potencializar fenômeno de ocupação a reverter lógica clássica das cidades em dar as costas ao mar, seguindo assim movimento de configuração de uma metrópole demandante por espaços de sociabilidade na zona de praia: no concernente ao domínio dos lazers, da vilegiatura e do turismo litorâneo.

5. CONCLUSÃO

Através da discussão empreendida no presente manuscrito, apreende-se que o caso ludovicense, a partir do recorte espacial do seu Centro, segue uma tônica observada em outros importantes centros urbanos brasileiros, que diz respeito ao dinamismo, transformação e reorganização espacial das urbes ao longo do tempo. O referido fenômeno

¹³ Difícil identificar no Centro edificações históricas ocupadas por famílias residentes, sendo mais visível utilização das mesmas por agentes ligados ao setor comercial, somada àqueles em situação de abandono, com placas de venda e/ou aluga-se, aspectos que demonstram a presença da especulação imobiliária.

se explica em função da instauração de novas dinâmicas econômicas e sociais, que dizem respeito ao processo evolutivo da sociedade.

No caso ludovicense, sua região central se estabelece como principal ambiência correlata ao desenvolvimento da vida urbana na ilha do Maranhão, possuindo um papel de destaque nacional (no período colonial) e regional (até final do século XIX). Com a chegada do século XX, a implementação de medidas como a implementação de políticas públicas que reestruturaram a urbe, a expansão urbana, descentralização populacional e maior ocupação territorial convergem para a consolidação de outro panorama, onde o Centro deixa de ser a cidade e a ilha passa a tomar outra configuração socioespacial.

As atividades econômicas, serviços e demais dinâmicas antes presentes nas imediações apenas da região atualmente compreendida como Centro Histórico de São Luís, no século XX passam a se fazer presentes em outras regiões da ilha. A relação para com o continente é estreitada a partir de grandes obras e instalação de empresas multinacionais no território ludovicense. Assim, têm-se a constituição da metrópole, ampliando dessa forma sua centralidade regional e denotando um novo quadro urbano na formação insular, que passa a contar com o crescimento e surgimento de outros municípios que compõem a denominada 'Grande São Luís'.

Dessa forma, apontamos que o contexto de alternâncias e permanências observado ao longo do tempo em São Luís, dizem respeito a uma lógica identificada em outros centros urbanos, na qual o espaço é produzido de modo a se adequar às novas demandas econômicas, políticas e sociais que se apresentam, como implicações desse quadro, denotamos a predileção de alguns setores da urbe em detrimento de outros, acarretando dessa forma num direcionamento de investimentos públicos, bem como na oferta de serviços e equipamentos. Por exemplo: o Centro, antes tido como cidade, atualmente é um lugar concebido a ser usado pela atividade turística, como implicações desse fenômeno, realçamos a problemática da questão habitacional nessa região da cidade.

As zonas de praia, sobretudo as situadas no litoral norte ludovicense, são outra exemplificação da referida transformação, anteriormente ocupadas por famílias tradicionais de pescadores e ribeirinhos, no século XX e XXI passam a ser concebidas como ambiências correlatas ao desenvolvimento de práticas recreativas e turísticas. Uma alternância de lógica que se acentua através das possibilidades propiciadas pela construção de aparato estrutural (pontes) que facilitaram a maior ocupação dessa região da ilha. Desse modo, a atual São Luís se configura não apenas a partir da realidade identificada na sua

parte central, mas sim por uma dinâmica que diz respeito a toda a formação insular, que incorpora os mais variados tipos de usos e funções, sejam pretéritos e/ou contemporâneos.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. **A apropriação do território no Brasil colonial**, In: CASTRO, Iná Elias *et al.* (orgs.). Explorações. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997 b, p. 197-246.

ABREU, M. A. **Pensando a cidade no Brasil do passado**. In: SILVA, J. B.; COSTA, M. C. L.; DANTAS, E. W. C. (Orgs.). A cidade e o urbano. Fortaleza: EUFC, 1997 a, p. 27-52.

ABREU, M. A. Reencontrando a antiga cidade de São Sebastião: mapas conjecturais do Rio de Janeiro no século XVI. **Cidades**, v. 2, n. 4, 2005, p. 189-220.

ANDRADE, A. B.; BRANDÃO, P. R. B. **Geografia de Salvador**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

ANDRÉS, L. P. C. **Reabilitação do Centro Histórico de São Luís**: revisão crítica do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís/PPRCHSL, sobre o enfoque da conservação urbana integrada. 2006. 247f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

BARROSO JÚNIOR, R. dos S. O arroz de Veneza e os trabalhadores de Guiné: a lavoura de exportação do Estado do Maranhão e Piauí (1770-1800). **Revista Outros Tempos**. v.8, n. 12, p. 108-127, 2011.

BURNETT, F. L. **São Luís por um triz**: escritos urbanos e regionais. São Luís: Editora UEMA, 2011.

CENTRO CULTURAL VALE. **Cartografias Urbanas do Maranhão**. 2023. Disponível em: <https://ccv-ma.org.br/programacao/exposicoes/cartografias-urbanas-do-maranhao>. Acesso realizado em 27 out. 2023.

D'ABBEVILLE, C. d'. **História da missão dos padres Capuchinhos na ilha do Maranhão e terras circunvizinhas**. Traduzido por: Cezar Augusto Marques, São Luís: Typ. do Frias, 1874.

DANTAS, E. W. C. **A Cidade e o Comércio Ambulante**: estado e disciplinamento da ocupação do espaço público em Fortaleza (1975-1995). Fortaleza: Imprensa Universitária, 2014. v. 1. 190p.

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

FIGUEIREDO, M. Influência pombalina na morfologia urbana de São Luís do Maranhão. **Convergência Lusíada**, v. 25, n. 32, p. 168-180, 2014.

GARCEZ, K. M. G. **Centro e centralidade em São Luís do Maranhão**. 2009. 121 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade Ciências e Tecnologia, 2009.

GOMES, E. T. A. Um passeio temático pela cidade do Recife. **Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe**, n. 6, p. 1-33, 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Bases cartográficas**. 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html>. Acesso realizado em 19 ago. 2024.

INSTITUTO DA CIDADE, PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E RURAL. **Arquivo da cidade**. 2010. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/incid/conteudo/2307>. Acesso realizado em 25 out. 2023.

KOGURE, L. A cidade-ilha de Vitória na trama ficcional de Luiz Guilherme Santos Neves. **Fernão: Revista do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Literatura do Espírito Santo (Neples)**, n. 1, p. 193-223, 2019.

LEFEBVRE, H. **The production of the space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LOPES, J. A. V. **São Luís, Cidade Radiante: o plano de expansão da cidade de São Luís do eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958)**. São Luís: FAPEMA, Gráfica e Editora Sete Cores, 2016.

MALULY, V. S. Apontamentos sobre “cidades da patrimonialização global”. **Finisterra**, v. 52, n. 106, p. 169-172, 2017.

MARQUES, M. A. Transformação Paisagística da Zona Costeira: contribuições do plano de expansão da cidade de 1958 para a urbanização do litoral norte de São Luís. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 48, n. 1/2, p. 179-194, 2021.

MEIRELES, M. M. **História de São Luís**. São Luís: Edições AML, 2015.

MOTA, A. S.; PERNAMBUCANO, U. **Fábrica Martins Irmão & Cia: trajetória fabril na dinâmica urbana de São Luís**. São Luís: Edufma, 2014.

NEVES, L. G. S. **Navegação em torno da ilha vislumbrada**. Fotografias de Pedro J. Nunes. Vitória: Cultural-ES & Edições Tertúlia, 2014.

PÉREZ, J. M. S. La conquista y colonización de Maranhão-Grão Pará: el gran proyecto de la Monarquía Hispánica para la Amazonia brasileña (1580-1640). **Revista de Estudios Brasileños REB**, volume 6, nº 11, 33-47, 2019.

SANTOS, L. E. N.; COSTA, M. C. L. Em busca da cidade moderna: a remodelação urbana de São Luís durante a Era Vargas (1936-1945). **Geosul**, v. 35, n. 76, p. 637-661, 2020.

SANTOS, M. **O centro da cidade do Salvador**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2ª edição, 2012.

VASCONCELOS, P. de A. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **GeoTextos**, vol. 5, n. 2, p. 147-157, 2009.

VASCONCELOS, P. de A. **Salvador**. Ilhéus: Editus, 2002.

Recebido: 02/08/2024

Accepted: 10/10/2024