

ESPAÇO URBANO E INDUSTRIALIZAÇÃO: ANÁLISE DA CIDADE DE SÃO LUÍS

Robson Carneiro Demétrio

Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC |
robson.demetrio86@gmail.com

Maria Inês Sugai

Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC |
misugai2@gmail.com

Sessão Temática 1: produção do espaço urbano e regional

Resumo: A pesquisa pretende responder como o processo de industrialização influenciou a formação de São Luís - MA nos séculos XIX e XX e quais implicações foram deixadas como herança na formação socioespacial dessa cidade nos dias atuais. Para isso, discutem-se dois pontos centrais: a construção do espaço sob a dualidade brasileira e a forma urbana aplicada à segregação socioespacial, nas perspectivas geográfica, econômica e social. Em virtude disso, desenvolve-se uma análise sob o viés econômico no tocante às dualidades brasileiras com base nas teorias apresentadas pelo economista Ignácio Rangel, reflexões sociais e geográficas sobre o processo de industrialização e o fator localização a partir dos pensamentos desenvolvidos por Manuel Castells, Henri Lefebvre. Como desenho metodológico, utilizou-se coleta e análise de fontes icnográficas, pesquisa documental em arquivos históricos, fotográficos e cartográfico para desenvolvimento de uma representação social no espaço urbano.

Palavras-chave: Espaço Urbano; Industrialização; Segregação; Desenvolvimento Econômico.

URBAN SPACE AND INDUSTRIALIZATION: ANALYSIS OF THE CITY OF SÃO LUÍS

Abstract: *The research aims to answer how the industrialization process influenced the development of São Luís - MA in the 19th and 20th centuries and what implications this has left as a legacy in the socio-spatial formation of the city today. To achieve this, two central points are discussed: the construction of space within the context of Brazilian duality and the urban form as it relates to socio-spatial segregation from geographical, economic, and social perspectives. Accordingly, the analysis develops an economic viewpoint on Brazilian dualities based on theories presented by economist Ignácio Rangel, along with social and geographical reflections on the industrialization process and location factors, drawing on the ideas of Manuel Castells and Henri Lefebvre. Methodologically, the study involved collecting and analyzing iconographic sources, and conducting documentary research in historical, photographic, and cartographic archives to create a social representation within the urban space.*

Keywords: *Urban Space; Industrialization; Segregation; Economic Development.*

ESPACIO URBANO E INDUSTRIALIZACIÓN: ANÁLISIS DE LA CIUDAD DE SÃO LUÍS

Resumen: *La investigación tiene como objetivo responder cómo el proceso de industrialización influyó en la formación de São Luís - MA en los siglos XIX y XX, y qué implicancias dejó como herencia en la configuración socioespacial de esta ciudad en la actualidad. Para ello, se discuten dos puntos centrales: la construcción del espacio bajo la dualidad brasileña y la forma urbana aplicada a la segregación socioespacial, desde perspectivas geográficas, económicas y sociales. En virtud de esto, se desarrolla un análisis desde un enfoque económico en relación con las dualidades brasileñas, basado en las teorías presentadas por el economista Ignácio Rangel, junto con reflexiones sociales y geográficas sobre el proceso de industrialización y el factor de localización a partir de los pensamientos de Manuel Castells y Henri Lefebvre. Metodológicamente, se utilizó la recopilación y el análisis de fuentes iconográficas, además de una investigación documental en archivos históricos, fotográficos y cartográficos, para desarrollar una representación social en el espacio urbano.*

Palabras clave: *Espacio Urbano; Industrialización; Segregación; Desarrollo Económico.*

INTRODUÇÃO

Retomando historicamente a construção do espaço urbano, com enfoque na fase industrial, Lefebvre (2008) apresenta-o como uma problemática urbana, identificada pelo crescimento exponencial das cidades, atraído pelo processo de industrialização. Em outras palavras, a produção do espaço urbano ganha força, enquanto o espaço rural, com suas atividades predominantemente agrícolas, perdia gradativamente sua predominância: “as terras escapam aos feudais e passam para as mãos dos capitalistas urbanos enriquecidos pelo comércio, pelo banco, pela usura” (Lefebvre, 2008, p. 12-13).

Segundo Santos (2020), o espaço é um fator da evolução social, não pode ser compreendido apenas por seus objetos geográficos, naturais e/ou antrópicos, “[...] o espaço é tudo isso mais a sociedade” (Santos, 2020, p. 12). O espaço sofre influências, as quais contêm e são contidas por instâncias, identificando-as como: instância da sociedade; instância econômica; instância cultural-ideológica. Para o autor, existe a parte visível, que é compreendida pelos objetos geográficos sobre o território; e a parte intangível, compreendida pelas ações que dão vida aos objetos, através dos processos sociais desenvolvidos pelas instâncias (sociais, econômicas, culturais-ideológicas). Ou seja, a formação do espaço é compreendida pelo somatório da paisagem (baseada na configuração geográfica propriamente dita) e da sociedade, sob influência das sobreposições das instâncias representativas de determinado momento.

Percebe-se a produção do espaço urbano como um fenômeno social complexo, e Cuthbert (2021) considera fundamental realizar análises a partir da perspectiva da ciência social espacial. Destaca importante a utilização de teorias marxistas para a compreensão das classes sociais, porém, considera também, importante e fundamental analisar o espaço construído e a questão espacial, partindo da concepção que Marx, não trazia profundidade nas relações com o espaço. “De fato, eles abstraíram o social de sua forma, optando por estudar processos sociais enquanto negligenciavam qualquer relação direta com a forma da cidade, sem falar com a organização do espaço e configuração de seus espaços” (Cuthbert, 2021, p.19).

Com o intuito de corroborar as teorias da construção do espaço urbano e demonstrar empiricamente a dinâmica socioespacial, analisa-se o território que é cenário evidente dessas transformações, mobilizadas pelo processo da industrialização de São Luís.

Com base no definido recorte temporal e territorial sobre a construção do espaço, escolheu-se para análise a cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, com ênfase no século XIX até meados do século XX e a demonstração atual desse território como reflexo das ações antrópicas, econômicas e sociais.

Em virtude disso, desenvolve-se uma análise sob o viés econômico com base nas teorias apresentadas pelo economista Rangel (1981), no tocante às dualidades brasileiras. As discussões se limitam às duas primeiras dualidades apresentadas pelo autor (1981): a

primeira fase da dualidade entre os anos 1822 e 1889; e a segunda fase da dualidade entre os anos de 1889 e 1930. Além disso, propõem-se reflexões socioespaciais a partir dos pensamentos desenvolvidos por Castells (2021) e Lefebvre (2008).

O traçado metodológico deste projeto concentra-se no esforço teórico e analítico de responder ao problema inicial da pesquisa e de cumprir os objetivos estabelecidos para o desenvolvimento do estudo, propõe uma pesquisa de natureza interdisciplinar, cujos núcleos centrais encontram suporte nos estudos das ciências Sociais, Econômicas e Políticas, os quais, resultaram no cenário construído e consolidado de São Luís.

O procedimento metodológico contemplado para essa pesquisa na perspectiva teórica terá por base revisão bibliográfica para fundamentação da pesquisa, incluindo pesquisa em livros, artigos, teses e dissertações, partindo da concepção que precisamos compreender a respeito do que falamos e o que já se discutiu sobre o assunto. Além da pesquisa bibliográfica, este projeto de pesquisa prevê a coleta e a seleção de material empírico. Pretende-se coletar documentos em fontes primárias (relatórios, cartas, legislações urbanas e códigos de postura) para abordagens históricas; coleta e análise de fontes iconográficas (registros fotográficos, cartografias, projetos arquitetônicos e dados censitários) para abordagens geográficas e sociais e elaborações de mapas, para representação dos dados coletados. Destacando que a produção das imagens nunca pode ser vista com neutralidade, pois “exprimem e produzem ao mesmo tempo uma classificação de valores, hierarquias e opções ideológicas” (Schmitt, 2007, p.34).

Pensamos nessa relação interdisciplinar pela própria natureza epistemológica da produção do espaço urbano, no campo das Ciências Sociais problematizamos a prática do urbanismo. Entendemos que a localização e tipologia arquitetônica representam formas da realidade urbana. Como bem lembra Castells (2021), ao apresentar que o conjunto dessas observações são importantes para a identificação da problemática urbana, pois, por meio delas, conseguimos identificar a situação social através do espaço.

A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE SÃO LUÍS

Cabe apresentar brevemente a fundação da cidade de São Luís, para melhor compreender, como esse espaço urbano se desenvolveu até o recorte da pesquisa. Contextualizando sua formação urbana, destaca alguns pontos importantes de sua história, os quais, imprimem características que são fundamentais a serem observadas.

Fundada em 1612 por franceses, a cidade de São Luís teve seu traçado viário desenvolvido em 1615 pelo engenheiro militar Francisco Frias de Mesquita, com influências ibéricas. O desenho do traçado foi definido no episódio da expulsão dos franceses das terras do Maranhão pela Coroa Portuguesa, com um plano de arruamento renascentista, seguindo uma ordenação lógica dos espaços públicos e de forma simétrica (Lacroix, 2020a), (Andrés, 2006).

Segundo o Iphan (2007), o traçado urbano que deu origem à fundação da cidade luso-brasileira segue original desde sua concepção.

A partir do século XVIII, apresentam-se condições mais aceleradas para o crescimento da cidade de São Luís. Dentre elas, a criação da Companhia Geral de Comércio desenvolvidas por D. João VI, as quais impulsionaram o crescimento econômico por meio da abertura de portos para exportação do algodão e arroz, instalação de indústrias na cidade e aumento significativo de pessoas escravizadas (Iphan, 2007). Obras de melhoramento urbano são desenvolvidas: fornecimento de água através das fontes distribuídas pela cidade, investimento em praças e bulevares, estruturação de órgãos públicos. “A preocupação do governador com a urbanização da cidade, em ação conjunta com o Senado da Câmara, em 1774, resultou em um decreto que proibia o uso de materiais menos nobres nas construções no perímetro urbano” (Iphan, 2007, p. 43).

No entanto, essas ações não surtiram efeito tão repentinamente, pois, segundo o ouvidor interino da capitania do Maranhão, Bernardo José da Gama, em 1813, que escreve um relatório sobre a província do Maranhão ao Chanceler Antonio Rodrigues Velloso, a cidade de São Luís apresentava-se pequena, pouco adensada, com sua população essencialmente agrária, disposta nas fazendas nos arredores do centro urbano.

He a sua Capital a Cidade de São Luiz, [...] A Cidade he pequena, e compoem-se de duas Freguesias, as quaes ein soma contém numero de desoito mil habitantes de todas as cores, sendo de brancos só a décima parte; mas toda a força da população acha se espalhada pelas Fazendas, visto que a Agricultura he o forte do Paiz, [...] daqui vem o achar-se as ruas da Cidade quasi sempre desertas, e raramente avistar-se nellas hum homem branco (Gama, 1872, p. 10).

Pelas palavras de Gama (1872), o desenvolvimento da economia maranhense era essencialmente agrário, com base na mão de obra de pessoas escravizadas. Mas, graças a Companhia Geral intensificando as relações políticas e culturais com a Metrópole, amplia-se economicamente, inicialmente com a exportação de produtos agrários, contando que boa parte dos burocratas, comerciantes e elite local, eram portugueses (LACROIX, 2020a).

INFLUÊNCIAS DA DUALIDADE BRASILEIRA NOS MODOS DE PRODUÇÃO

Lefebvre (2021) afirma que, tanto o campo quanto a cidade se apresentam como cenários de transformações induzidas pelas relações dos modos de produção. “O espaço não é somente descoberto e ocupado, ele é transformado, a tal ponto que sua “matéria-prima”, a “natureza”, é ameaçada por esta dominação que não é uma apropriação” (LEFEBVRE, 2021, p.114).

Portanto, julga-se fundamental a explanação dos meios de produção desenvolvidas no território brasileiro, com apontamentos importantes para melhor entendimento do assunto, haja vista, a existência de particularidades desenvolvidas no sul global.

Os meios de produção estão dialeticamente unidos entre si: interferem e sofrem influências um dos outros, em muitos casos ocorrendo concomitantemente até suas gradativas

transições, ou seja, [...] “sob a pressão das forças produtivas em expansão, o escravismo tende para o feudalismo, este para o capitalismo mercantil, este para o capitalismo industrial.” (Rangel, 1981, p. 19).

Com a Abertura dos Portos (1808) e o conseqüente aparecimento, dentro do País, de um aparelho de intermediação mercantil distinto do antigo serviço público concedido a uma empresa pela Coroa de Portugal (Companhia das Índias Ocidentais), surge um elemento novo a integrar a economia e a sociedade brasileiras. Esse aparelho ligava-se, no exterior, ao capitalismo industrial nascente. Configurava-se, assim, uma segunda dualidade — uma espécie de ponte, tendo como cabeceiras: dentro do País, o nascente aparelho de comercialização e, lá fora, principalmente na Inglaterra, o mercado presidido pelo capitalismo industrial, também nascente. Essa formação passava a fazer sistema com a dualidade preexistente, que passava a ser o “polo interno”, com os seus dois “lados”, o escravista e o feudal, como já ficou dito. Essa segunda dualidade — capitalismo mercantil aqui e capitalismo industrial lá fora, passava a constituir o “polo externo” da dualidade básica da economia brasileira. (Rangel, 1981, p.10)

Exemplificando, as estruturas dos “polos” possuíam duas extremidades (interno e externo), que por sua vez, também se subdividiam em duas (interno e externo) a saber que, o “lado interno” do “polo interno” representava o meio de produção mais avançado e local, logo o “lado externo” do “polo externo” mais atrasado e extrínseco.

No século XIX, com a primeira fase da dualidade brasileira, correspondente ao período de 1822 (na ocasião formal da independência do Brasil) a 1889 (na ocasião da Abolição-República): em uma ponta, os dois lados do polo interno eram representados pelo escravismo (seu lado interno) e pelo feudalismo (seu lado externo), tendo como sócio maior a classe dos barões-senhores de escravos; já na outra ponta, os dois lados do polo externo eram constituídos pelo capitalismo mercantil (seu lado interno) e pelo capitalismo industrial (seu lado externo), tendo identificado como sócio menor a classe dos comerciantes, principalmente exportadores-importadores (Rangel, 1981).

Tabela 1: Primeira dualidade brasileira (1822 -1889)

Polos	Lados	Meio de produção
Polo interno	Lado interno	Escravidão
	Lado externo	Feudalismo
Polo externo	Lado interno	Capitalismo mercantil
	Lado externo	Capitalismo industrial

Fonte: Rangel (1981)

A cidade de São Luís estava se desenvolvendo em meados do século XIX com esforço para adaptação aos novos sistemas que vinham se apresentando, principalmente por estar à vista no horizonte o capitalismo industrial, identificado pelo lado externo do polo externo. Porém, ainda existiam, nesse período, no polo interno, meios de produção baseados na mão de obra de pessoas escravizadas (Rangel, 1981). Logo, as formas de uso das habitações, bem como

os processos de construção estavam sob encargo do trabalho escravo (Lacroix, 2020a; Reis Filho, 2014).

O crescimento no volume dos negócios e o aumento de comerciantes compeliram colonos mais abastados a promoverem benefícios à cidade, refletindo na expansão e embelezamento urbano com o calçamento de ruas e substituição de construções precárias por edifícios de pedra e cal, fruto da ação de comerciantes e senhores de terra de grande fortuna gerada pelo trabalho escravo. Sobrados em estilo colonial clássico português foram levantados, obedecendo a um projeto comum, destinados a comércio e residência, cujo conjunto adquiriu a monumentalidade, tanto em termos arquitetônicos quanto urbanísticos, antes privilégio dos palácios (Lacroix, 2020a, p. 102-103).

Na segunda fase da dualidade brasileira, identificada por Rangel (1981) a partir do ano de 1889, podemos destacar a abolição do trabalho escravo e a Proclamação da República como força motriz para esse movimento, as quais levaram a gradativa ascensão da classe de comerciantes junto à classe burguesa industrial, bem como a modernização dos transportes e dos sistemas de comunicação, tornando-os cada vez mais aptos para conduzir politicamente os negócios do Estado, tendenciando para sua formação social. Por meio da atividade marítima, o desenvolvimento do comércio internacional ganha força. E a modernização dos portos foi identificada como ponto de partida para essa progressão. Por meio da atividade marítima, o desenvolvimento do comércio internacional ganha força (Rangel, 1981).

Tabela 2: Segunda dualidade brasileira (1889-1930)

Polos	Lados	Meio de produção
Polo interno	Lado interno	Escravidismo
	Lado externo	Feudalismo
Polo externo	Lado interno	Capitalismo mercantil
	Lado externo	Capitalismo industrial

Fonte: Rangel (1981)

É importante ressaltar que, no contexto maranhense, no próprio ano da abolição (1888), houve uma brutal desvalorização da fazenda agrícola, chegando em alguns casos a 90%, haja vista a dependência total de mão de obra escrava – em média, 70% dos engenhos de cana e 30% das fazendas de algodão encerraram suas atividades. Além disso, a Proclamação da República (1889) também entra como protagonismo para essa alteração de comportamento. Até então, estava-se sob completo exílio: “das fazendas afastavam-se os senhores com a mesma ansiedade com que os ex-escravos deixavam os ranchos do seu cativeiro. Êstes tinham horror do passado; aquêles, medo do presente” (Viveiros, 1954a, p. 558).

Grande parte dos senhores aceitaram essa condição e, mobilizados pela vertigem das fábricas, aplicaram seus proventos adquiridos pela falida lavoura maranhense na industrialização do Estado. Viveiros (1954a) apresenta esse movimento como uma “loucura

da época — transformar o Maranhão agrícola em Maranhão industrial” (Viveiros, 1954a, p. 558). O autor identifica o ano de 1846 como marco do fomento da indústria brasileira, desenvolvendo-se mais fortemente entre os anos de 1855 a 1895. Considera, para o contexto maranhense com um despertar tardio, pois indica o ano de 1885 como marco para investimentos fabris. Porém, em 10 anos, (correspondente aos anos de 1885 a 1895) esses investimentos podem ser vistos com tanta relevância que, segundo o Viveiros (1954a), o conjunto de fábricas no Maranhão representava, na época, um dos maiores parques industriais do país, sendo que São Luís representava maioria desse acervo fabril.

[...] no último ano citado, (1895) ocupava o primeiro lugar, entre os Estados, neste cômputo, o de Minas Gerais, com 37 fábricas, e o segundo, Maranhão, com 16. Estávamos acima da Capital Federal, do Rio de Janeiro, Bahia e São Paulo, que tinham, respectivamente, 15, 14, 12 e 10 (Viveiros, 1954b, p. 49).

Segundo Lefebvre (2008) e Castells (2021), de forma geral, a transição do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial, assim como as outras que ocorreram anteriormente não se deram por súbito assalto, tampouco a relação “urbanidade-ruralidade” teve uma ruptura precisa. Ou seja, uma gradativa decomposição das estruturas morfológicas e sociais agrárias, migração para centros já existentes e a transformação da economia doméstica para economia de manufatura.

A INDUSTRIALIZAÇÃO E O ESPAÇO URBANO

É indispensável que se apresentem as distinções do processo de industrialização, pois, segundo Singer (2022), houve modificações profundas na formatação e implementação da industrialização, tornando-as diferentes entre si, dependendo da parte global desenvolvida. Para o autor, três modalidades são visíveis: (i) a Revolução Industrial propriamente dita, com origem no século XVIII na Inglaterra, seguindo em seus mesmos moldes para a Europa Ocidental e Central e América do Norte – que representa o sistema econômico dos países capitalistas desenvolvidos; (ii) a Revolução Industrial dos países de economia centralmente planejada, representada na União Soviética, países da Europa Oriental e Ásia; (iii) a Revolução Industrial das ex-colônias europeias da América Latina.

Castells (2021) apresenta uma diferença fundamental entre as três modalidades de implementação da industrialização no espaço: a urbanização. Enquanto a revolução industrial imposta na América Latina não apresentava relação direta com a produção industrial e ritmo de urbanização, os países desenvolvidos unificava desde o início essa relação.

O processo de industrialização de São Luís durante todo o século XIX vinha galgando espaço em meio às forças econômicas, de influências internas e externas. Inicialmente, o processo de industrialização pode ser observado por meio das instalações das máquinas aos arredores da cidade. Segundo Spix e Martius (2017), em 1820, São Luís possuía 22 máquinas (movidas por mulas) e 1 máquina a vapor de descascar arroz; e, ao final do século XIX, a cidade já realizava o processamento industrial do algodão (1888), com a Fábrica de Fiação e Tecidos

Maranhense, a Companhia de Fiação e Tecidos do Rio Anil (1890); a Fábrica de Fiação e Tecidos Camboa, (1891); a Companhia Fabril Maranhense (1893) (Iphan, 2007).

Sobre as instalações das fábricas, destaca-se ainda a planta da cidade de São Luís de 1912, produzida por Dr. Justo Jansen Ferreira (1864-1930), por apresentar não apenas a quantidade, mas a localização das fábricas instaladas na cidade. O “fator localização” é um ponto importante para análise do território.

Figura 1: Planta da cidade de São Luís com a localização das fábricas no ano de 1912.



LEGENDA:

- | | | |
|---------------------------------------|---|--------------------------|
| ① Fábrica Santa Amélia | ⑦ Fábrica do Cânhamo | ⑬ Fábrica de Pilar Arroz |
| ② Gazometro | ⑧ Fabril Maranhense | ⑭ Estrada de Ferro |
| ③ Fábrica Pilar Arroz | ⑨ Fábrica de Chumbos de Pregos | ⑮ Estrada de Bonds |
| ④ Fábrica Pilar Arroz S. João | ⑩ Fábrica Fiação Industrial | ⑯ Fonte Mamomim |
| ⑤ Fábrica de Sabão dos Irmãos Martins | ⑪ Fábrica da Gambôa; | ⑰ Fonte Apicum |
| ⑥ Fábrica S. Luiz | ⑫ Fábrica da Companhia de navegação a Vapor | ⑱ Fonte das Pedras |

Fonte: BNDigital Brasil. Autor: Justo Jansen Ferreira (1864-1930). Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart536687/cart536687.jpg>. Acesso em: 10 jan. 2024. (Grifo de identificação realizado pelos autores.)

Com base na fonte icnográfica presente na (Figura 1), e utilizada como base limítrofe, considera-se importante para nossa análise empírica, a observação do traçado urbano, que até o ano de 1912 (data da produção do mapa: Planta da cidade de São Luís) permanece dentro dos moldes estabelecidos pelas diretrizes ibéricas, com identificação das instalações das fábricas circuncidando a cidade.

O conceito lógico sobre a implantação das indústrias ocorre a partir do momento em que se distinguem os elementos que proporcionam a indução e o induzido. Compreende-se que a indução das indústrias se dá principalmente pelos recursos já mencionados por Lefebvre (2008). E, ao se observar os fenômenos induzidos por essas instalações, o próprio autor declara uma completa alteração no território (com ênfase às cidades da América do Sul), pois tende a romper os antigos núcleos: “[...] as antigas estruturas agrárias se dissolvem; camponeses sem posses ou arruinados afluem para as cidades a fim de nelas encontrar trabalho e subsistência” (Lefebvre 2008, p. 17). Em outras palavras, induzem a mão de obra

por meio do discurso ideológico da prosperidade, o que, na verdade, em muitos casos, esses tecidos urbanos apresentavam um amontoado de proletariados.

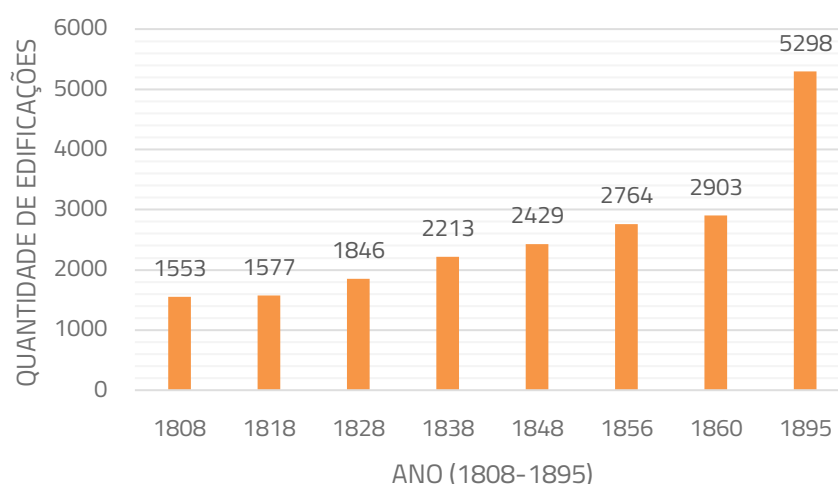
A FORMA URBANA APLICADA À SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Em destaque, a urbanização na América latina não é a expressão de um processo de 'modernização', mas a manifestação, a nível das relações socioespaciais, da acentuação das contradições sociais [...]” (Castells, 2021, p. 110). A urbanização possui características específicas: crescimento exponencial da população incompatível com o nível produtivo; falta de relação direta entre crescimento urbano e emprego industrial; desproporcionalidade na rede urbana, prestigiando localizações em detrimento de outras; contribuição da segregação socioespacial; entre outras (Castells, 2021).

Segundo Corrêa (1989), o espaço urbano dentro do sistema capitalista é caracterizado por sua fragmentação, articulação e reflexo das condições sociais. Isso se manifesta na incorporação de novas áreas ao tecido urbano, na intensificação do uso do solo, na degradação de certas regiões, na renovação urbana, na realocação diferenciada da infraestrutura e na modificação do contexto social e econômico de determinadas áreas urbanas.

Conforme registros de Matos (1858), descritos no Almanak popular, mercantil, industrial e científico do Maranhão, do Iphan (2007) e de Lacroix (2020a), o número de edificações na primeira metade do século XIX entre os anos 1808 e 1895 é o representado abaixo:

Gráfico 1: Registro de edificações na cidade de São Luís entre os anos 1808 a 1895.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

Pode-se observar, mediante os dados fornecidos, um expressivo crescimento de edificações e destacar que a cidade mais que triplicou de tamanho. Quando se refere à quantidade de

imóveis no intervalo de 87 anos, principalmente no hiato entre 1860 a 1895, observam-se transformações revolucionárias em decorrência da abolição da mão de obra pessoas escravizadas e a República, que impulsionaram a migração em massa para a cidade.

Castells (2021), além de apresentar essa aceleração do crescimento como um “fenômeno urbano”, evidenciando como protagonista a indústria, considera ainda a relação mútua entre a cidade e a indústria, pois, se, por um lado, a indústria é atraída pela cidade por conta de fatores indispensáveis para sua instalação (mão de obra, matéria-prima, meios de transporte e mercado), por outro, a cidade torna-se próspera, no que se refere à oferta de empregos.

A sociedade brasileira em peso embriagou-se, desde os tempos da abolição e da república velha, com as idealizações sobre progresso e modernização. A salvação parecia estar nas cidades, onde o futuro já havia chegado. Então era só vir para elas e desfrutar de fantasias como emprego pleno, assistência social providenciada pelo Estado, lazer, novas oportunidades para os filhos... Não aconteceu nada disso, é claro, e, aos poucos, os sonhos viraram pesadelos (Santos, 1986, p. 60).

As transformações socioeconômicas e o surgimento de novas tecnologias iriam acarretar a ruptura de estruturas coloniais, a exemplo da quebra do sistema escravocrata. Com a ausência da utilização da mão de obra de pessoas escravizadas, surge o desenvolvimento da migração (Reis Filho, 2014). E segue presente a representação da desigualdade socioespacial.

O crescimento acelerado que se instala no tecido urbano é observado por meio da migração rural-urbana: “[...] muito mais como uma decomposição da sociedade rural do que como expressão do dinamismo da sociedade urbana” (Castells, 2021, p. 87). Uma problemática se instalava nesses processos migratórios, principalmente quando a oferta de emprego urbano não contemplava as proporções dessa migração, gerando assim grandes aglomerações (Castells, 2021).

É perfeitamente ideológico qualificar de marginalidade o que é situação de tensão entre duas estruturas sociais interpenetradas. Como a migração para a cidade é o produto da decomposição das estruturas rurais, é normal que ela não seja absorvida pelo sistema produtivo urbano e que, conseqüentemente, os migrantes só se integrem parcialmente ao sistema social (Castells, 2021, p. 90).

A partir desse ponto, a urbanização e a problemática urbana passam por transformações sociais. Os conflitos da realidade urbana e a realidade industrial se acentuam, e passa a existir de uma linha tênue entre a industrialização e a urbanização; o crescimento e o desenvolvimento; a produção econômica e a vida social (Lefebvre, 2008).

A REALIDADE LUDOVICENSE DOS SÉCULOS XIX E XX

Segundo Lacroix (2020a), o modelo mercantilista (o meio de produção capitalista-mercantil) é identificado como propulsor do acervo arquitetônico para a cidade de São Luís e destaca melhorias urbanas significativas. Daniel Parish Kidder (1815-1891), ao visitar a cidade de São Luís em 1840, declara que “tem-se a cidade do Maranhão como sendo de melhor construção

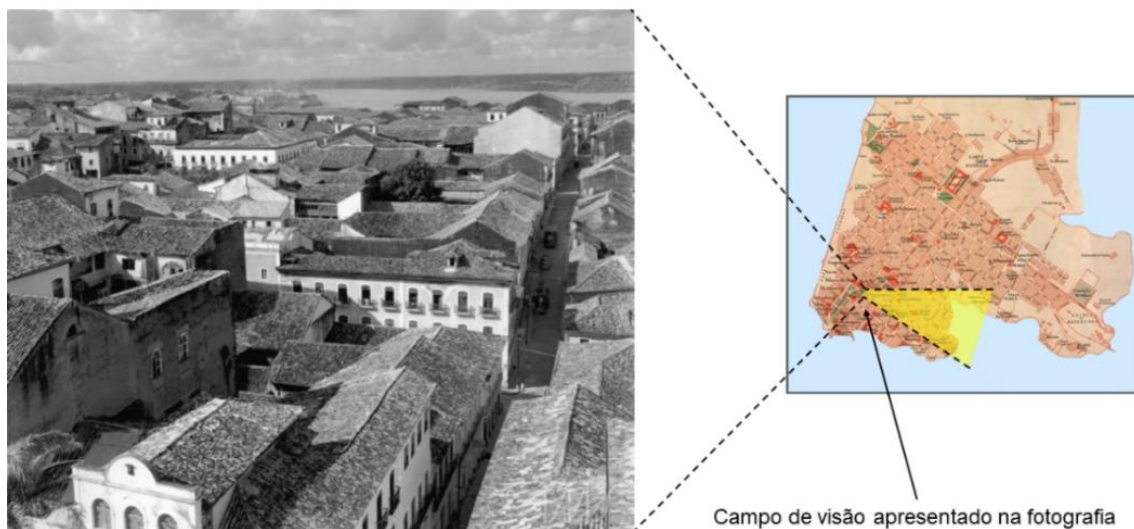
que qualquer outra no Brasil. Apresenta ela ao visitante um aspecto de progresso como raramente se nota em outras cidades do Império.” (Kidder, 1943, p.151). Mas o avanço do processo de industrialização pela qual a cidade de São Luís estava passando e a formação de um cinturão na cidade iriam alterar a paisagem urbana e acentuariam a diversidade dos valores socioespaciais, tais quais apresentados por Castells (2021) e Lefebvre (2008).

O fator localização e a tipologia da moradia podem então ser utilizados como indicadores para a identificação do grupo social, evidenciados através das larguras dos lotes e variações de gabarito dos imóveis, os quais se destacam lado a lado. Havia, de fato, uma diversidade social, que obedecia a uma hierarquização.

Retomando historicamente o contexto maranhense, através das legislações criadas no século XIX, como os Códigos de Postura de 1832, 1842, 1866 e 1893, é observada a regulação da expansão aos moldes urbanísticos em malha ortogonal, com suas respectivas dimensões e larguras, desenvolvidas sob padrão militar ibérico. Porém, no período republicano, junto ao crescimento industrial, é intensificado o processo de desintegração do traçado urbano, principalmente nas áreas de expansão, no qual pode ser identificada a aplicação da forma urbana ao processo de segregação. Enquanto há para as áreas de expansão uma tendenciosa locação de áreas suburbanas, o centro tende a ressaltar sua valorização como um signo de nobreza (Lopes, 2013).

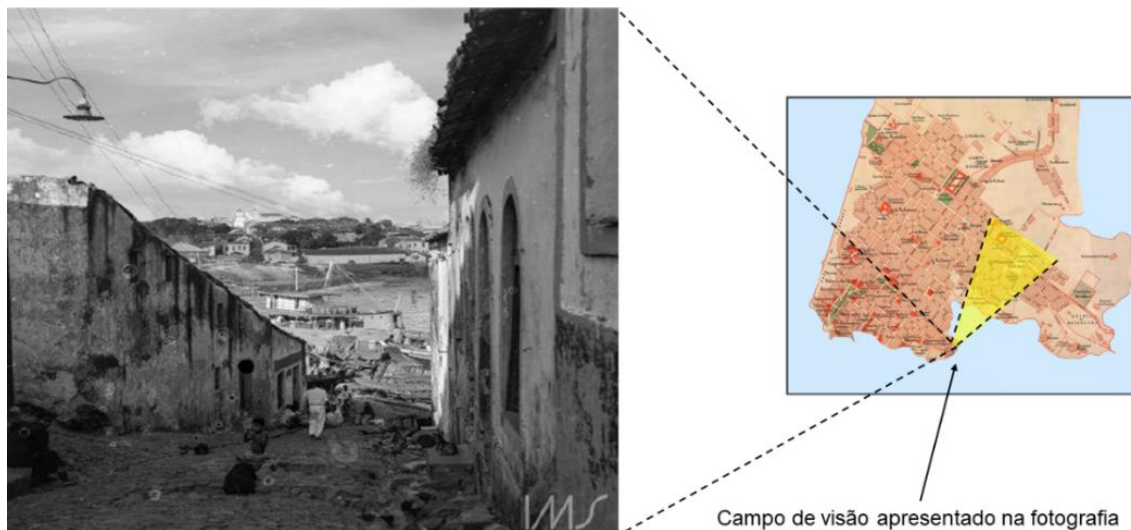
Em uma quantidade considerável, havia predominância nas ruas de São Luís a arquitetura tradicional portuguesa, em muitos acervos com azulejaria em sua fachada de influência do período pombalino, obedecendo a uma sequência uniforme e proporcional dos quarteirões: “as casas, de dois ou três pavimentos, são na maioria construídas de grés de cantaria, e a apropriada disposição do seu interior corresponde ao exterior sólido, porém inteiramente burguês.” (Spix; Martius, 2017, p. 378). Enquanto isso, casebres e habitações pequenas eram localizadas em travessas estreitas e/ou em regiões alagadiças e afastadas (Lacroix, 2020a).

Figura 2: Vista aérea de São Luís em 1955 com localização da paisagem apresentada na fotografia através do mapa.



Fonte: Fotografia Instituto Moreira Salles, mapa BNDigital, composição elaborada pelos autores (2024).

Figura 3: Vista de São Luís em 1955 a partir da Rua do Precipício, com localização da paisagem apresentada na fotografia através do mapa.



Fonte: Fotografia Instituto Moreira Salles, mapa BNDigital, composição elaborada pelos autores (2024).

Segundo Cantanhede (1902), a expansão urbana vinha gradativamente ganhando velocidade em decorrência das fábricas instaladas nos arredores da cidade. Apresentava preocupação com esse crescimento, pois a cidade não possuía uma planta atualizada, tampouco havia controle público com planos de expansão para coordenar as locações de ruas e lotes. Esse crescimento orgânico sem coordenação gerava habitações populares sem a mínima condição de salubridade.

No que se refere às habitações, de forma geral, a população operária ludovicense vivia em condições de aglomeração, principalmente nos centros industriais, “dando abrigo a grande número de pessoas de pouco conforto na vida social” (Godinho, 1904, p. 104). As construções localizadas às margens do centro comercial eram locadas em lotes estreitos, cujas edificações ficavam enfileiradas, não possuíam nenhuma condição de arejamento, exceto pela frente ou pelos fundos, a má distribuição da cumeeira proporcionava aos cômodos posteriores um pé direito que não chegava a 2 metros (Godinho, 1904).

São Luiz é uma cidade industrial e por isso de operários. Pois bem, tem havido descuido por parte das companhias ou sociedades industriaes em fazer casas hvgienicas e baratas para os seus operários, e descuido do poder municipal em auxiliar a iniciativa particular neste sentido por meio de favores especiaes [...] muito rendosa, mas muito pouco humana, a da construcção de cortiços, estes fôcos de peste, ninhos de tuberculose e de quanta molestia hã que estiola a vida e a bolsa do povo. Godinho (1904, p. 129 - 130).

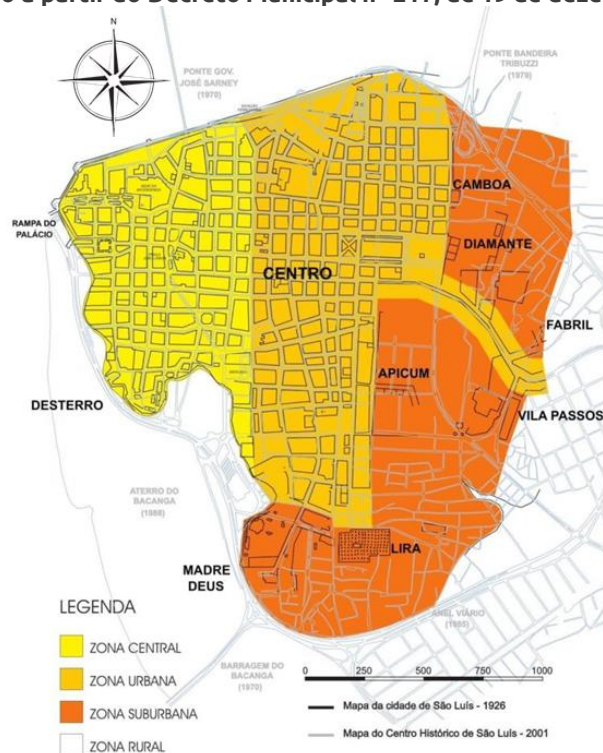
O governo de Alexandre Colares Moreira Junior promulga no ano de 1904 a Lei de N° 358, apresentando uma organização do serviço sanitário do Estado, com posicionamento efetivo diante dos problemas apresentados em face da epidemia. Os investimentos aplicados aos sistemas de água e esgoto, além de terem sido insuficientes para a realidade apresentada, foram destinados nas chamadas “áreas nobres”, com interesse à estética urbana, em vez de

levarem solução para o verdadeiro problema, que era identificado nas áreas de grande adensamento populacional (Palhano, 2017).

Dito isto, faz-se menção, que a aplicação do zoneamento já vinha sendo bastante difundida no Brasil no final do século XIX, a fim de atender aos interesses da classe dominante no que diz respeito a investimentos públicos, principalmente, para melhoramento urbanístico. Destaca-se que o zoneamento, apesar de ser uma legislação urbanística, não pode ser confundido com planejamento urbano, pois em alguns casos era utilizado como mecanismo legal de aplicação da segregação (Villaça, 2015).

Neste aspecto, temos como exemplo claro o caso de São Luís, por meio do Decreto Municipal nº 217, de 19 de dezembro de 1936, que, no item de taxas de melhoramento da cidade, apresentava para os cortiços ou casas de habitação coletiva por compartimento uma taxação de dez mil reis, caso estivessem na zona central ou zona principal, tornando-os inviáveis financeiramente. Cabe ressaltar que o Decreto citado não se preocupa com a existência de cortiços, mas sim em que parte da cidade eles se encontravam. Ou seja, aceitavam a existência de cortiços apenas em algumas localizações da cidade.

Figura 4: Reconstituição a partir do Decreto Municipal nº 217, de 19 de dezembro de 1936.



Fonte: Lopes (2013)

Desta maneira, percebe-se a instrumentalização de controle do processo de produção do espaço urbano pela classe dominante e de suas relações de dominação, o que favoreceu a conformação da segregação espacial. Esses instrumentos revelam como o Estado, através de legislações, definem o controle do processo de produção do espaço urbano. (Sugai, 2015).

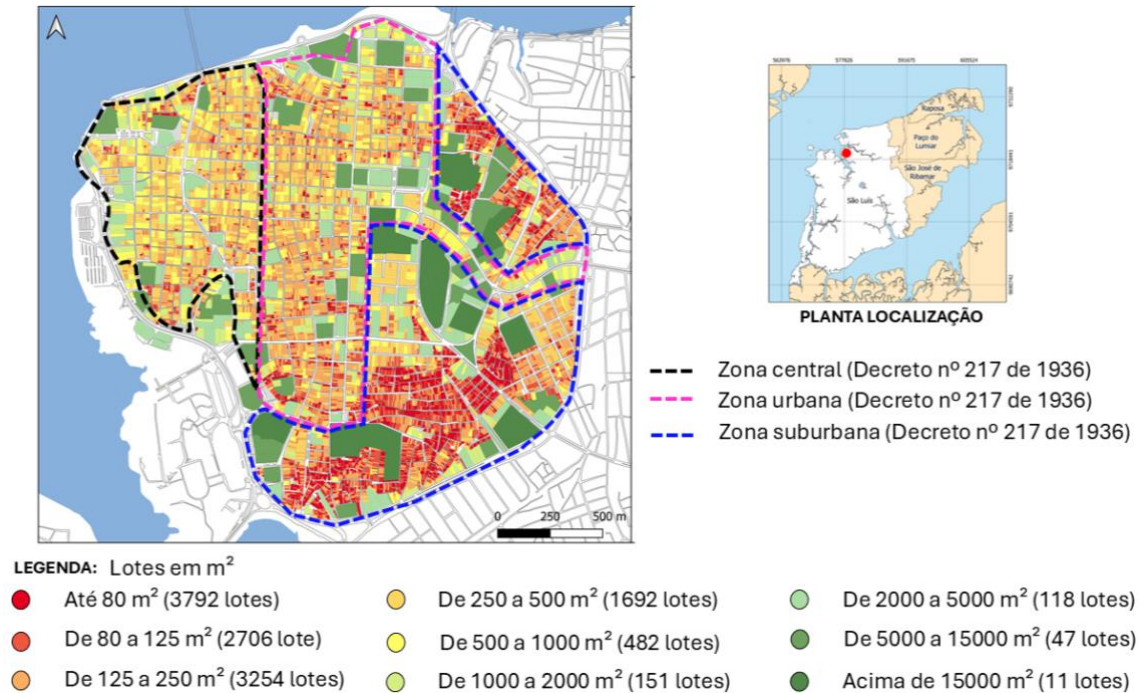
À vista disso, compreende-se que a maneira como os investimentos públicos são localizados, favorece essa estrutura urbana segregada, baseada não apenas na dominação social, econômica e política, mas também na dominação por meio do espaço. Portanto, as variadas naturezas de segregação, destaca-se a segregação espacial, fundamental para a reprodução do controle e das relações de poder nas cidades brasileiras (Villaça, 2001).

Sugai (2015, p.34) traz uma conceituação que narra bem esse cenário: “[...] são em seus espaços intraurbanos – onde o espaço permeia as relações sociais – que as desigualdades, as injustiças, as violências e as contradições se materializam.” Em outras palavras, a segregação socioespacial torna-se visível através do separatismo social no espaço intraurbano.

Logo, o que Lacroix (2020b, p. 279) apresenta sobre São Luís pode ser interpretado como reflexo dessa segregação: em 1967, 23,7% da população tinha acesso aos serviços públicos; 50,8% não tinham qualquer ocupação formal; em 1969, aproximadamente quarenta mil habitantes residiam em palafitas (esse número corresponde a 16% da população de São Luís do mesmo ano); os aglomerados sem rede de esgoto correspondiam a 75% da cidade de São Luís (bairros correspondentes fora do eixo da linha Remédios, Passeio em direção à parte antiga da cidade). Isso parece coadunar com as proposições teóricas apresentadas: parte dessa população não consegue ser absorvida no espaço urbano.

E trazendo para reflexos contemporâneos, o mapa (Figura 5) com a sobreposição das zonas definidas no ano de 1936 através do Decreto Municipal de nº 117 no espaço urbano existente de 2024 demonstra uma forte evidência de segregação.

Figura 5: Mapa com dimensão dos lotes existentes em 2024.



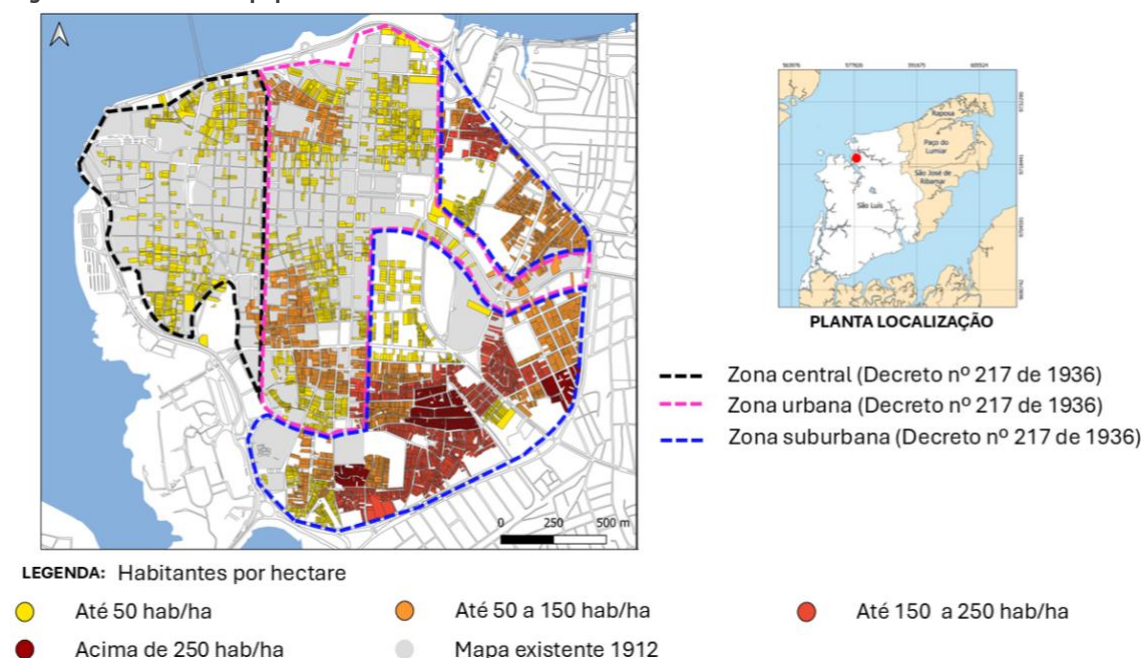
Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

É evidente a quebra dos padrões antes desenvolvidos na formação da cidade com conceitos renascentistas, já mencionados neste trabalho. Pois, o que se observa nas áreas definidas como Zona suburbana são: acentuada concentração de lotes inferiores a 80 m² com características irregulares, chegando a casos em que a testada de alguns lotes não ultrapassam 5 metros; ruas tortuosas, com flagrante ausência de infraestrutura. Ou seja, uma visível alteração morfológica da cidade.

Conforme Sugai (2015) as classificações desiguais desses espaços, evidenciados no sistema viário estão relacionados à distribuição e à localização diferenciada dos investimentos públicos. Trazendo duas conjecturas: a primeira delas, são os investimentos públicos, aplicados de forma desproporcional no espaço intraurbano; e a segunda, é uma relação direta entre as periferias pobres e a falta de infraestrutura e equipamentos públicos. Tornando uma evidente e visível segregação espacial.

Outro reflexo importante, característico da segregação é o adensamento populacional, para corroborar essa hipótese, levanta-se os dados censitários do IBGE (2022) em que apresenta o adensamento populacional. Seguindo aos mesmos moldes da análise anterior, através da sobreposição das zonas definidas no ano de 1936 através do Decreto Municipal de nº 117, sob o mapa atual, é revelado que apenas nas áreas definidas pelo decreto como zonas suburbanas se concentram em sua totalidade adensamento da população acima de 250 hab/ha. Logo, nas outras zonas há predominância de valores com até 50 hab/ha e em menor proporção com até 50 a 150 hab/ha.

Figura 6: Adensamento populacional com dados IBGE 2022.



Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante observar que a produção do espaço urbano de São Luís, sob a ótica do desenvolvimento industrial, atenuou a diferenciação do espaço entre as áreas, evidenciada pela criação de zonas em meados do século XX, formadas pela zona central e, próximos a ela, pelas zonas urbanas e suburbanas.

Pode-se destacar que, mesmo nos séculos precedentes, pôde-se observar que o Estado, agindo através da produção de leis e normas e da localização dos investimentos públicos, beneficiava as camadas privilegiadas, ação que, em função do atual aumento das desigualdades sociais, ampliou-se, promovendo e consolidando o fenômeno da segregação socioespacial.

Os dados levantados sobre o crescimento da cidade de São Luís, no que se refere à quantidade de edificações, confrontada com o período da implantação das indústrias (através de maquinários e fábricas), apontam uma constatação importante: mediante os dados coletados por Matos (1858), Iphan (2007) e Lacroix (2020a), nos anos entre 1808 e 1895, houve um crescimento de 341% no número de edificações, período correspondente à ascensão da industrialização. Esses dados validam teses como a de Castells (2021) segundo a qual a cidade cresce exponencialmente através da migração rural-urbana, atraída pela oferta de emprego urbano e promessas de melhoramento de vida. E que esse crescimento não significa necessariamente um real desenvolvimento, principalmente quando parte dessa população se encontra excluída do contexto urbano.

Percebe-se que as relações entre o Estado e a classe dominante (capital industrial, o capital fundiário) tendem a mobilizar a especulação da terra, agindo conjuntamente na disputa pelas terras mais bem localizadas e estabelecendo implicações sociais e territoriais. O processo de hierarquização social e as desigualdades social se manifestam na morfologia urbana, resultando em segregação e periferização, o que pode ser identificado nos diferentes períodos da formação da cidade.

REFERÊNCIAS

ANDRÉS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro. **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. – Recife, 2006.

CANTANHEDE, Palmério de Carvalho. **Saneamento das cidades e sua aplicação à capital do Maranhão:** relatório apresentado ao Governo do estado do Maranhão. São Luís: Typ Frias, 1902.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana;** tradução Arlete Caetano. – 8ª ed. – São Paulo: Paz e Terra, 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

Cuthbert, Alexandre R. **Compreendendo as cidades**: método em projeto urbano; tradução Anita Di Marco, Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2021.

GAMA, Bernardo José da. (1782-1854). **Informação sobre a capitania do Maranhão em 1813**: Ao Chanceller Antonio Rodrigues Velloso. Viena D'Austria: 1872. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/8292> Acesso em: 22 jan. 2024.

GODINHO, Victor. **A peste no Maranhão**: relatório apresentado ao Sr. Coronel Alexandre Collares Moreira Júnior., Governador do estado. Rio de Janeiro: Typografia Teixeira, 1904.

IPHAN. **Cidades Históricas Inventário e Pesquisa**: São Luís. Brasília: Senado Federal/Iphan, 2007.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanência no Brasil**: Compreendendo notícias históricas e geográficas do império e das diversas províncias. Tradução Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Livraria Martins, 1943.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão, Corpo e Alma**. 2ª edição ampliada. São Luís: Edição da autora, v. 1, 2020a.

LEFEBVRE, Henri. **O direito a cidade**; tradução Rubens Eduardo Frias. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**; tradução maria helena Rauta Ramos e Marilena Jamur. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2021.

LOPES, José Antonio Viana. **São Luís, capital moderna e cidade colonial**: Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural ludovicense. São Luís: Editora Aquarela, 2013.

MATOS, Belarmino de. **Almanak popular, mercantil, industrial e científico do Maranhão**. São Luís, MA: Almanaque administrativo, mercantil e industrial do Maranhão, 1858. Disponível em: <https://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo/829188> Acesso em: 22 Jan. 2024.

PALHANO, Raimundo Nonato Silva. **A Produção da coisa pública**; serviços e cidadania na primeira república ludovicense. v. 3, 2ª edição da Biblioteca Básica Maranhense. São Luís: Engenho, 2017.

RANGEL, Ignácio Mourão. **A história da dualidade brasileira**. Revista de Economia Política, v. 1, n. 4, outubro-dezembro / 1981.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 13ª Ed., São Paulo: Perspectiva, 2014.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **Está na hora de ver as cidades como são de verdade.** BIB - Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, [S.l.], n. 21, p.59–63, 1986. Disponível em: <https://bibanpocs.emnuvens.com.br/revista/article/view/71>. Acesso em: 20 jan. 2024.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** 5. ed., 3. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SHMITT, Jean Claude. **O corpo das imagens:** ensaios sobre a cultura visual na Idade Média. Bauru-SP: EDUSC, 2007.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização.** 3. ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2022.

SPIX, Johann Baptist Von, MARTIUS, Carl Friedrich Philipp, 1781–1826. **Viagem pelo Brasil (1817–1820)** / Spix e Martius. Tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa:** investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970–2000) – Florianópolis: Editora UFSC, 2015.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: Deák, Csaba; Schiffer, Sueli Ramos (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil.** 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2015. p. 169–243.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2. ed. 2001.

VIVEIROS, Jerônimo José de. **História do comércio do Maranhão:** 1612–1895. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, v. 2, 1954a.