

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
DEPARTAMENTO DE OCEANOGRAFIA E LIMNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO E MEIO
AMBIENTE

RAFAEL AMORIM SILVA

SÃO LUÍS, MARANHÃO – UMA CIDADE PORTUÁRIA COM VOCAÇÃO
GLOBAL: história, inventário de conhecimento, uso e ocupação do solo

SÃO LUÍS – MA
2025

RAFAEL AMORIM SILVA

SÃO LUÍS, MARANHÃO – UMA CIDADE PORTUÁRIA COM VOCAÇÃO GLOBAL:
história, inventário de conhecimento, uso e ocupação do solo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente (PRODEMA) da Universidade Federal do Maranhão como requisito para obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente.

Orientador: Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira

Coorientador: Prof. Dr. Leonardo Silva Soares

SÃO LUÍS – MA

2025

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Amorim Silva, Rafael.

SÃO LUÍS, MARANHÃO UMA CIDADE PORTUÁRIA COM VOCAÇÃO GLOBAL: : história, inventário de conhecimento, uso e ocupação do solo / Rafael Amorim Silva. - 2025.
150 f.

Coorientador(a) 1: Leonardo Silva Soares.

Orientador(a): Arkley Marques Bandeira.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Maranhão, São Luís (ma), 2025.

1. Historiografia. 2. Cidade Portuária. 3. Uso e Cobertura do Solo. 4. Inventário de Conhecimento. I. Marques Bandeira, Arkley. II. Silva Soares, Leonardo. III. Título.

RAFAEL AMORIM SILVA

SÃO LUÍS, MARANHÃO – UMA CIDADE PORTUÁRIA COM VOCAÇÃO GLOBAL:
história, inventário de conhecimento, uso e ocupação do solo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente (PRODEMA) da Universidade Federal do Maranhão como requisito para obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente.

Aprovado em: 12 / 05 / 2025

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira – Orientador
Universidade Federal do Maranhão

Prof. Dr. Leonardo Silva – Coorientador
Universidade Federal do Maranhão

Prof^a. Dr^a. Flavia Rebelo Mochel – Examinadora Interna
Universidade Federal do Maranhão

Prof^a. Dr^a. Marize Helena de Campos – Examinadora Externa ao PRODEMA
Universidade Federal do Maranhão

Aos meus pais, que com esforço e dedicação foram os pilares da minha formação. À minha companheira, Beatriz, pelo companheirismo e apoio incondicional. À minha querida Daniele, pelos ensinamentos e todo o suporte em minha trajetória acadêmica.

Dedico

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Gilberto e Gracilene, por serem a minha base, pelo grande exemplo de coragem, apoio e amor incondicional. Meu muito obrigado pela dedicação, apoio e educação. Apesar das dificuldades, nunca pouparam esforços e cuidado para a formação de seus filhos.

À minha companheira, Beatriz, pelo amor, incentivo, alegrias e cumplicidade nos momentos mais difíceis. Se hoje estou vivendo e realizando este sonho, é porque você me apoiou incondicionalmente e me inspirou para que eu pudesse chegar a este momento. Meu muito obrigado por tudo, meu amor.

À Daniele Amorim, pela acolhida, ensinamentos e apoio desde o início da minha trajetória acadêmica. Obrigado pelo grande exemplo de força, determinação, coragem e bondade. Só tenho a agradecer e pedir a Deus para que te abençoe sempre. A você minha imensa gratidão.

À minha querida tia/madrinha, Graciete, por acreditar em meu potencial, me incentivar e apoiar sempre. A senhora é uma guerreira. Meu muito obrigado por tudo.

Aos meus queridos irmãos, Fabricio Amorim e Gilmara Amorim, que apesar das distâncias, sempre se fizeram presentes ao longo de mais um ciclo importante em minha vida. Ao pequeno Heitor, meu irmãozinho querido, obrigado pelos áudios que tanto me alegraram ao longo desta trajetória. Gratidão imensa por ter vocês em minha vida.

Aos meus primos/irmãos/amigos, Paulo, Roberto e Roger, que mais uma vez acreditaram em mim, me incentivaram e deram o suporte necessário.

Aos meus avós, Manoel e Maria das Graças, meu muito obrigado pela preocupação e apoio. Ao meu avô, Valdemir Mendes (*in memoriam*). Desde a escolha da temática, sempre lembrei que você ficaria muito feliz com a troca de conhecimento sobre este trabalho.

Agradeço imensamente ao meu orientador, Prof. Dr. Arkley Marques Bandeira, pelas oportunidades, ensinamentos e direcionamentos ao longo de mais um ciclo acadêmico. Minha eterna gratidão pela confiança em mim depositada, pela atenção, incentivos e grandioso apoio desde a graduação. Ao professor Dr. Leonardo Silva Soares, por quem também sou imensamente grato pelos incentivos, observações e comentários necessários. Sem vocês eu não teria chegado a este momento. Serei eternamente grato pelas oportunidades a mim concedidas.

À banca, em nome das professoras Dr^a Marize Helena de Campos e Dr^a Flavia Rebelo Mochel, pelos valiosos apontamentos na qualificação deste trabalho, que me direcionaram e contribuíram para uma melhor execução durante esta etapa final.

Aos meus tios, Valdemir Sousa, José Kleber e Valdemir (Checo), obrigado pelo carinho.

Às pequenas Lavínia, Mariana e Melinda, que tanto nos alegram e cativam.

À Dolores Silva e Sônia Maria, por ser uma inspiração de dedicação e bondade. Muito obrigado pelos incentivos, pelo carinho e por me receberem sempre tão bem.

À Claudionor, pelos incentivos, apoio e conversas incentivadoras.

Ao meu amigo, Joel, pelas conversas e ensinamentos, e sua esposa, Lene, pelo carinho.

À minha prima, Ana Karollina, por quem tenho um carinho imenso.

Ao Laboratório de Arqueologia e Estudos Culturais e Observatório Cultural do Maranhão, por todo apoio ao longo da minha trajetória acadêmica. Especialmente à Lúcio Adriano, pela parceria acadêmica, incentivos e ensinamentos durante os trabalhos de campo na área de arqueologia. Ao Laboratório de Ciências e Planejamento Ambiental – LACPLAM, onde fui tão bem recebido. Agradeço aos coordenadores, Dr. Leonardo Silva Soares e Dr. Arkley Marques Bandeira, pela disponibilização do suporte e estrutura técnica necessária para a sistematização dos resultados do trabalho. Um agradecimento especial à Jordane, pela parceria e por tanto ter contribuído para esta produção com seus conhecimentos e ensinamentos.

À Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por subsidiar financeiramente a continuidade da pesquisa em nível de mestrado. À Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA), que no âmbito do projeto temático maior, possibilitou a estruturação da pesquisa.

Agradeço ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente da UFMA (PRODEMA/UFMA). Em especial aos professores/coordenadores Dr. James Werllen Azevedo e Dr^a Samara Aranha Enchrique, sempre atentos às demandas e solicitações da turma 3 do mestrado.

Agradeço à Deus, por me iluminar ao longo desta caminhada.

Finalmente a todos os familiares e amigos, que de alguma forma me apoiaram e possibilitaram este momento!

RESUMO

Esta pesquisa objetiva reconstruir a história dos espaços portuários da cidade de São Luís, Maranhão, em uma longa duração, considerando uma perspectiva interdisciplinar que inclui as concepções acerca da dinâmica relação entre os portos e o surgimento da cidade; a análise das alterações na paisagem correlacionadas ao dinamismo socioespacial; e realizar um inventário das tipologias portuárias, considerando sua estrutura, cultura material e imaterial. Este projeto surgiu como parte de um projeto maior, temático, com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao desenvolvimento Tecnológico do Maranhão (FAPEMA), contribuindo para o desenvolvimento da pesquisa empírica. Foram realizadas oito atividades de campo, onde foi possível coletar dados a partir de entrevistas, registros fotográficos e pontos por GPS Gamim eTrex10, que incluíram o georreferenciamento das condições naturais e intervenções antrópicas nos portos. Os dados de Uso e Cobertura da Terra na área de influência dos portos foram obtidos através do projeto de Mapeamento Anual de Cobertura da Terra (MAPBIOMAS), em sua Coleção 9. Para o estabelecimento do intervalo espaço-temporal, foi utilizada uma série histórica de imagens LANDSAT com resolução de 30 metros, pela qual foi possível determinar as classes. Em relação ao ano de 2023 foi realizada a vetorização manual que possibilitou maior eficiência e exatidão. As abordagens metodológicas propostas contribuem para uma compreensão holística da evolução portuária e suas dinâmicas territoriais. Os resultados apresentam a evolução histórica que consolidou São Luís como um espaço portuário estratégico em escala global, revelando os ciclos econômicos que moldaram a dinâmica de ocupação da cidade ao longo dos séculos, a segregação socioespacial sem a resolução de questões estruturais, e as identidades portuárias vinculadas a cultura imaterial. A análise espaço-temporal do Uso e Cobertura dos portos permitiu aferir que a ocupação humana em áreas próximas aos ecossistemas costeiros gerou desequilíbrios na sua biodiversidade, sobretudo pelos intensos processos de ocupação desordenada, desmatamento, assoreamento, queimadas e poluição. O inventário de conhecimento demonstrou as múltiplas tipologias portuárias, destacando os aspectos memorialísticos sobre os processos de formação destes espaços, e as singularidades destes portos em relação ao contexto portuário nacional. O levantamento possibilitou a elaboração da cartografia por meio de mapas históricos que evidenciam a vocação portuária da cidade.

Palavras-chave: Historiografia; Cidade Portuária; Uso e Cobertura do Solo; Inventário de Conhecimento.

ABSTRACT

This research aims to reconstruct the history of the port spaces of the city of São Luís, Maranhão, over a long period of time, considering an interdisciplinary perspective that includes the concepts about the dynamic relationship between the ports and the emergence of the city; the analysis of the changes in the landscape correlated to the socio-spatial dynamism; and to carry out an inventory of the port typologies, considering their structure, material and immaterial culture. This project emerged as part of a larger, thematic project, with funding from the Foundation for Research and Technological Development Support of Maranhão (FAPEMA), contributing to the development of empirical research. Eight field activities were carried out, where it was possible to collect data from interviews, photographic records and points by GPS Gamim eTrex10, which included the georeferencing of natural conditions and

anthropic interventions in the ports. Land Use and Coverage data in the ports' area of influence were obtained through the Annual Land Cover Mapping project (MAPBIOMAS), in its Collection 9. To establish the space-time interval, a historical series of LANDSAT images with a resolution of 30 meters was used, through which it was possible to determine the classes. In relation to the year 2023, manual vectorization was carried out, which allowed greater efficiency and accuracy. The proposed methodological approaches contribute to a holistic understanding of the port's evolution and its territorial dynamics. The results present the historical evolution that consolidated São Luís as a strategic port space on a global scale, revealing the economic cycles that shaped the city's occupation dynamics over the centuries, the socio-spatial segregation without the resolution of structural issues, and the port identities linked to intangible culture. The spatial-temporal analysis of the use and coverage of ports made it possible to determine that human occupation in areas close to coastal ecosystems has generated imbalances in their biodiversity, especially due to intense processes of disorderly occupation, deforestation, silting, burning and pollution. The knowledge inventory demonstrated the multiple port typologies, highlighting the memorialistic aspects of the processes of formation of these spaces, and the singularities of these ports in relation to the national port context. The survey made it possible to prepare cartography through historical maps that highlight the port vocation of the city.

Keywords: Historiography; Port City; Land Use and Cover; Knowledge Inventory.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – (A) Porto de Salvador em 1873; (B) Porto de Recife na segunda metade do século XIX; (C) Porto do Rio de Janeiro durante o século XIX; (D) Porto de Santos antes da construção da ferrovia no século XIX.....	28
Figura 2 – (A) Porto de Ilhéus no início do século XX; (B) Porto de Natal no início do século XX; (C) Porto de São Luís na segunda metade do século XX, por Gaudêncio Cunha; (D) Porto de Belém, na região das Docas no início do século XX.....	28
Figura 3 – Evolução temporal dos instrumentos normativos do setor portuário brasileiro até a instituição da PORTOBRÁS.	44
Figura 4 – Fluxograma com a classificação dos portos brasileiros.	47
Figura 5 – (A) IP4 de Novo Airão (AM); (B) IP4 de Cai N'água (RO); (C) IP4 de Cururupu (MA); IP4 de Guimarães (MA).	49
Figura 6 – Evolução temporal da legislação Ambiental aplicada ao setor portuário brasileiro.	51
Figura 7 – Gravura da área do porto de São Luís e seu entorno, em 1698.	65
Figura 8 – (A) Um dos mapas portugueses mais antigos que se conhece do Maranhão, elaborado pelo cartógrafo João Teixeira Albernaz, em 1631, registra a cidade de São Luís e várias aldeias Tupinambá; (B) Cartografia holandesa com o núcleo fundacional de São Luís e o traçado urbano implantando na Baía de São Marcos, no estuário dos rios Bacanga, por Jan van Brostehuisen.	65
Figura 9 – Panorama da faixa central da cidade, demonstrando ao fundo o assoreamento na antiga área de fundeio do porto de São Luís.	84
Figura 10 – (A), (B), (C) e (D) Passageiros e mercadorias aguardando embarque nas lanchas com destino ao interior do estado em 1986.	88
Figura 11 – (A) e (C) Aterramentos sobre o rio Bacanga; (B) e (D) Conclusão das obras da ponte sobre o rio Bacanga.	89
Figura 12 – Rotina dos catraieiros no porto de São Luís, registrada durante a passagem do fotógrafo Pierre verger pelo Maranhão em 1948: (A) Apoio as canoas costeiras; (B) e (C) Embarque e desembarque de passageiros na Rampa do Palácio; (D) Desembarque de mercadorias.	91
Figura 13 – (A) Estivadores marítimos (maioria ex-escravos) na área de fundeio do porto em 1893; (B), (C) e (D) Desembarque de mercadorias por estivadores terrestres, registrado pelo fotógrafo Pierre Verger na área do cais em 1948.....	92

Figura 14 – (A) Pregoeiro de abanos e balaios no bairro do Desterro; (B) Pregoeiro de mariscos em frente ao casarão; (C) Peixeiros do portinho; (D) Carpinteiro reformando embarcação na área do portinho.	95
Figura 15 – (A) Início dos processos de aterramento no Bacanga, com as embarcações que antes ensecavam na fonte do Bispo; (B) Construção da ponte e barragem sobre o rio Bacanga; (C) Mariqueiro e seus filhos próximos ao porto do Desterro; (D) Área do aterro do Bacanga em 2025.	109
Figura 16 – (A) Aterro do Bacanga (maior área proporcional de manguezal degradado em São Luís); (B) Erosão no porto do Quebra-Pote; (C) e (F) Descarte inadequado de resíduos sólidos na área dos portos do Arraial e Bandeira Tribuzzi; (F) Remanescente do portinho no Desterro.	116
Figura 17 – (A) e (B) Cais da Praia Grande.	118
Figura 18 – (A) Fotografia aérea da área do portinho do Desterro em 1974; (B) e (D) Configuração atual do porto.	119
Figura 19 – Vista aérea do porto do Quebra-Pote.	120
Figura 20 – (A) e (B) Estrutura do porto do Quebra-Pote; (C) Restaurante no entorno do porto; (D) Igreja Católica com a área recreativa.	121
Figura 21 – (A) Vista aérea do porto do Arraial; (B) e (C) Estutura do porto; (D) Área da praia do Arraial.	121
Figura 22 – (A) Restaurantes na praia do Arraial; (B) e (C) Modificações antrópicas para tornar a área um espaço turístico diurno e noturno; (D) Rancho de suporte aos pescadores na área do porto.	122
Figura 23 – (A) Vista da área do porto da ponte Bandeira Tribuzzi;(B), (C) e (D) Estaleiro da ponte Bandeira onde é possível observar a construção a reforma de embarcações e a presença de canoas costeiras.	124
Mapa 1 – Localização dos Portos de São Luís, Maranhão.	21
Mapa 2 – Marcha de povoamento do Brasil entre os séculos XVI ao XIX.	25
Mapa 3 – Instalações portuárias brasileiras.	27
Mapa 4 – Remanscente do Furo do Arapapaí, Igreja de Igreja de São Joaquim do Bacanga e o trajeto do que seria o Canal até o porto de São Luís.	69
Mapa 5 – Linhas Fluviais de Navegação à Vapor do Maranhão.	76
Mapa 6 – Localização do Porto de São Luís em relação ao fluxo comercial internacional entre os séculos XVIII e XIX.	77

Mapa 7 – Carta da Ilha de São Luís do Maranhão (1912).	79
Mapa 8 – Uso e Cobertura dos portos da Praia Grande, Desterro e Marina Aven.....	110
Mapa 9 – Uso e Cobertura dos portos do Itaqui, Ponta da Madeira e Ponta da Espera.....	111
Mapa 10 – Uso e Cobertura dos portos do Quebra-Pote e Arraial.	112
Mapa 11 – Uso e Cobertura dos Terminal Portuário da Alumar e Porto Grande.....	113
Mapa 12 – Uso e Cobertura dos portos do Coqueiro, Ilha Pequena e Estreito dos Mosquitos.	114
Mapa 13 - Hinterlândia do Porto do Itaqui.....	117
Gráfico 1 – Classificação dos indicadores das metas dos gerais em comparação com as metas que sofrem influência da atividade portuária no Brasil (2024).	41
Quadro 1 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável aplicados em áreas de influência portuária.	41
Quadro 2 – Instalações portuárias regularizadas pelo Sistema Portuário Nacional.	49
Quadro 3 – Linhas de navegação saindo do porto de São Luís (1990-1912).....	79
Quadro 4 – Tipologias portuárias de São Luís, Maranhão.....	105
Quadro 5 – Caracterização dos Sítios Arqueológicos Localizados próximos de áreas portuárias em São Luís.	129

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Classificação do Uso e Cobertura do Solo no entorno dos portos de São Luís para os anos de 1986 e 2023.	107
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALUMAR	Consórcio de Alumínio do Maranhão S.A.
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APEM	Arquivo Público do Esatado do Maranhão
CBD	Convenção sobre a Diversidade Biológica
CCVM	Centro Cultural Vale Maranhão
CIRM	Comissão Interministerial para os recursos do Mar
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
FINEP	Financiadora de Estudos do Ministério da Ciência e Tecnologia
GTSC	Grupo de Trabalho da Sociedade Civil
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
Renováveis	
IDA	Índice de Desempenho Ambiental
IMO	Organização Marítima Internacional
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MLC	Convenção do Trabalho Marítimo
ODM	Objetivos de Desenvolvimento do Milênio
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas
PCA	Plano de Controle Ambiental
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PM	Plano Mestre
PMA	Plano de Monitoramento Ambiental
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNUMA	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
PORTOBRÁS	Empresa de Portos do Brasil S.A.
PRGAP	Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária
SEP	Secretaria Especial de Portos
SPU	Secretaria de Patrimônio da União
SVT	Centro Vocacional Tecnológico do Tamancão

SUMÁRIO

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	16
1.1 Objetivos.....	19
1.1.1 Geral	19
1.1.2 Específicos	19
1.2 Estrutura da Dissertação	19
2 REFERENCIAL TEÓRICO	21
2.1 Área de estudo	21
2.2 Breve histórico sobre a história portuária brasileira	23
2.3 Relação Porto-Cidade e a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável	32
2.4 A configuração dos espaços portuários na contemporaneidade sob a luz da legislação nacional.....	44
2.5 Legislação ambiental aplicada aos portos brasileiros, e seus reflexos no Maranhão	51
3 PORTOS DE SÃO LUÍS, MARANHÃO: UMA PERSPECTIVA HISTÓRICO-PATRIMONIAL DE LONGA DURAÇÃO	57
ABSTRACT.....	57
3.1 Introdução	57
3.2 Material e Métodos.....	59
3.2.1 Procedimentos Metodológicos	59
3.2.2 Materiais utilizados na pesquisa.....	60
3.3 Resultados e Discussões	60
3.3.1 A cidade de São Luís como espaço estratégico para a exploração portuária.....	60
3.3.2 O furo do Arapapaí no contexto portuário de São Luís	68
3.3.3 O porto de São Luís na transição do século XIX para o XX.....	73
3.3.4 Um diálogo entre o antigo e o novo: do fluxo comercial na Praia Grande ao processo de instalação do complexo portuário de São Luís.....	80
3.3.5 Reordenamento espacial de São Luís, a partir da década de 1960	88
3.3.6 Catraieiros, Estivadores, Pregoeiros e Peixeiros: o cotidiano dos trabalhadores do porto.....	91
3.7 Considerações Finais	96
3.8 Referências	97
4 ANÁLISE ESPAÇO TEMPORAL DAS FORMAS DE USO E COBERTURA DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS PORTOS DE SÃO LUÍS, MARANHÃO.....	103

4.1 Introdução	103
4.2 Materiais e Métodos	104
4.2.1 Área de Estudo	105
4.2.2 Procedimentos metodológicos.....	105
4.3 Resultados e Discussão	107
4.3.1 Mapeamento do Uso e Cobertura dos portos e sua área de influência direta (1986 – 2023)	107
4.3.2 Inventário das estruturas portuárias mapeadas: Infraestrutura e Função.....	116
4.3.3 Arqueologia, História e Memória dos Portos de São Luís.....	127
4.3.4 Considerações Finais	131
4.3.5 Referências	131
APÊNDICES	134
Apêndice A – Modelo de Quadro-Sumário das Normas da Revista.....	134
Apêndice B – Ficha de Contextualização Geral que será utilizada no Inventário Final. Adaptada do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), do IPHAN.	135
REFERÊNCIAS.....	136

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A presente dissertação de mestrado¹ surgiu a partir de um projeto temático maior, com financiamento da Fundação de Amparo a Pesquisa e ao Desenvolvimento Tecnológico do Maranhão (FAPEMA), estratégico para o fortalecimento do multimodal portuário da Ilha de São Luís, intitulado “Upaon Açu - Maranhão, uma Ilha portuária com vocação global: história, memória e produção cartográfica de portos de São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa”, coordenado pelos Profs. Drs. Leonardo Silva Soares e Arkley Marques Bandeira². Como desdobramento do projeto, foi constatada a necessidade de se elaborar um subprojeto focado em desenvolver uma pesquisa histórica e cultural por meio do estabelecimento do contexto espaço-temporal aplicado aos portos da cidade de São Luís, Maranhão.

A temática proposta surgiu a partir de uma análise acurada da bibliografia e cartografia disponíveis, quando percebeu-se que, apesar de abranger um período de longa duração, a história portuária de São Luís ainda é um capítulo a ser escrito. Isso porque existe uma lacuna temporal e espacial que engloba séculos de história pré-colonial, colonial e contemporânea. Ou seja, entendemos que existe um hiato acerca do conhecimento histórico, social e cultural sobre a história portuária de São Luís, que leva a desconhecimento relacionado ao uso e ocupação do solo nestas áreas.

Partimos da compreensão de que os portos, ao longo da história, ocuparam uma posição central na economia global, servindo como nós de conexão, pontos de troca comercial, escoamento de recursos naturais e imigração. Sua relevância se estende desde a formação das redes de cidades em diferentes temporalidades até os ciclos econômicos, tanto em escala global quanto local (Pereira; Pfluenger; Machado, 2023). Fernand Braudel (2016) reafirma essa premissa ao compreender que os portos, desde a sua concepção, desempenham um papel crucial como centros de convergência, onde rotas comerciais, culturas e informações se encontram, impulsionando o comércio, sendo a teia da globalização.

Por sua vez, Monié e Vidal (2006) ressaltam essa interdependência dos setores produtivos em relação ao transporte marítimo internacional, que é o grande responsável por dinamizar o transporte de *commodities* entre os continentes.

Nesse sentido, buscou-se compreender o papel das ciências humanas e ambientais como áreas estratégicas para construir a concepção São Luís com vocação portuária em uma longa duração, desde o passado pré-colonial, passando pelo período colonial e para economia do

¹ Este documento de Dissertação foi redigido atendendo as Normas da ABNT NBR 14724 (2024).

² Edital FAPEMA/EMAP nº 12/2022 (Apoio a Pesquisas no Porto do Itaqui); Solicitação nº APP-09451/22.

município, pois tudo era feito via mar, rios e portos. Para isso, a fim de tecer uma concepção teórica acerca da história dos espaços portuários do município, procurou-se analisar e compreender as bases conceituais em uma perspectiva multidisciplinar, uma vez que apesar de os portos do Brasil terem recebido maior atenção por parte das análises historiográficas recentes, a historiografia brasileira aponta para uma carência de estudos relacionados a história de seus espaços portuários, e sua importância para o desenvolvimento urbano da costa marítima do país, mesmo diante de sua relevância econômica, social, cultural, política e por serem elos centrais das valorizadas conexões interatlânticas (Cruz; Leal; Pinho, 2016).

Em relação aos estudos geográficos direcionados aos espaços portuários, Reis (2011) evidencia que, apesar da importância histórica e atual do fenômeno portuário brasileiro e sua notória relação com a produção e a organização do espaço, não existiu uma linearidade na geografia acerca desta temática. Diante disso, os estudos de Rosado (1983), Gitahy (1992) e Honorato (2019) buscam compreender as dinâmicas portuárias para além dos fluxos comerciais, considerando os aspectos identitários dos portos brasileiros.

No tocante à legislação, os portos brasileiros também enfrentaram mudanças significativas no que tange o seu conteúdo normativo, sobretudo após a instituição do modelo de gestão e administração portuária, imposto pela promulgação da Lei nº 8.630/1993, quando os espaços portuários passaram a ser inseridos na discussão a respeito da competitividade econômica, até mesmo diante da chamada guerra dos lugares (Santos, 2009), e mais recentemente pela Lei nº 12.815/2023, em um momento em que os portos demandavam estruturas jurídicas mais complexas, dada a sua complexidade e organização.

Diante disso, consideramos a assertiva de Amélia Polónia (2016, p. 27), ao afirmar que a centralidade dos espaços portuários, em especial dos portos marítimos, como é o caso dos principais portos de São Luís, decorrem fenômenos e dinâmicas históricas que notoriamente diferenciam suas particularidades dos espaços não portuários. Assim, é importante ressaltar que os portos são espaços que carregam consigo aspectos históricos e culturais, testemunhos do processo de colonização europeia na região, materializados pela fundação dos primeiros núcleos históricos que deram origem as cidades.

Clementino (2017) destaca a interação constante e a transformação mútua entre portos e cidades desde sua gênese, enfatizando a responsabilidade socioambiental do porto em relação à cidade e seus habitantes. Nesse contexto, a história portuária do município de São Luís se insere em um contexto territorial maior, uma vez que este está localizado dentro da Ilha de Upaon Açu, onde desde o período pré-colonial vem se apresentando como uma área estratégica, com a presença indígena e de outros povos originários, como os Tupinambá, que

vivam da exploração do mar em um ambiente insular.

Deste modo, percebe-se que sempre foi importante colocar uma lupa na história portuária de São Luís, uma vez que o foco da pesquisa histórica foi a economia do Maranhão, voltada sobretudo para o continente, para a compreensão da grande lavoura, o que evidencia a necessidade de se compreender as conexões que eram feitas interatlânticas.

Diante desta lacuna de informações sobre as dinâmicas que envolvem os espaços portuários, buscou-se realizar um amplo inventário nos portos de São Luís, objetivando categorizar as diferentes estruturas portuárias localizadas na região para além do que indicam as categorias estabelecidas pelo Sistema Portuário Nacional. Considerando as especificidades da infraestrutura do entorno de cada porto no sentido de compreender as diversas tipologias portuárias da cidade e as nuances históricas por trás da instalação de cada sítio portuário e sua respectiva importância para o desenvolvimento de comunidades e da cidade.

Além disso, a partir da análise espaço-temporal, é possível entender as alterações no uso e cobertura do solo nas áreas de influência dos sítios portuários, com vistas a construir uma base referencial analisando a história da cidade em decorrência da integração entre o porto e a cidade para além de um ambiente de negócios, considerando a inclusão dos aspectos históricos, culturais e sociais, consubstanciado com a produção de uma cartografia por meio de mapas históricos e geoprocessamento, com a localização desses espaços, que legam à essa região como estratégica e de vocação global no setor cartográfico.

Para isso, consideramos o conceito de Santos (1996) sobre o espaço geográfico no qual, segundo o autor, é possível analisar como os processos econômicos e sociais transformam a paisagem a partir da compreensão sobre as dinâmicas socioespaciais que moldam o território ao longo do tempo. Sua concepção teórica é fundamental para análises espaço-temporais sobre o uso e cobertura da terra. Neste bojo, ressalta-se a importância dos estudos de Diéguez et al. (2010) sobre a utilização de séries históricas de imagens de satélite e índices de transformação como abordagem qualitativa para a análise espaço-temporal.

Nesse contexto, por não existirem estudos que de forma integrada busquem compreender as dinâmicas socioespaciais e sua intrínseca relação com o uso e ocupação do solo nos portos, e entendendo que existe esta lacuna temporal acerca do conhecimento sobre a história portuária de São Luís (MA), que também leva a um desconhecimento relacionado ao uso e ocupação do solo nestes espaços, delineou-se a seguinte problemática de pesquisa: é possível avaliar por meio da análise espaço-temporal e da aplicação do inventário de varredura e conhecimento os usos e atividades provenientes da relação porto-cidade, na cidade de São Luís (MA), correlacionando-os com a identificação de variáveis relacionadas ao seu contexto

histórico e cultural?

Logo, considera-se que a construção da história, memória e a cartografia dos portos existentes no município de São Luís, são questões-chaves para consolidar a vocação portuária da cidade, assim como para inventariar os usos e a cobertura da terra nestes espaços, ressaltando as relações socioeconômicas, comerciais e culturais, que perpassaram os séculos. Soma-se a isto o fato de que o estudo espaço-temporal permite a compreensão acerca do dinamismo territorial da cidade ao longo das últimas décadas, em que os ecossistemas costeiros, onde concentram-se os espaços portuários, foram impactados por uma série de fatores antrópicos. Neste Projeto propõe-se os seguintes objetivos:

1.1 Objetivos

1.1.1 Geral

Mapear e identificar os aspectos históricos, culturais e sociais dos portos de São Luís, Maranhão, por meio da aplicação de Inventário de Varredura e Conhecimento e caracterização dos usos e ocupação do solo.

1.1.2 Específicos

- Discorrer sobre a história portuária de São Luís, Maranhão, por meio de levantamento bibliográfico e documental;
- Inventariar os usos e a cobertura do solo, por meio do estabelecimento espaço-temporal;
- Elaborar documentação cartográfica dos portos selecionados na pesquisa;
- Identificar o potencial arqueológico dos portos de São Luís e seu entorno.

1.2 Estrutura da Dissertação

A fim de tecer concepções e contribuições para o estudo acerca da história e configuração dos espaços portuários de São Luís, estruturou-se a pesquisa em três capítulos. Para isso, como arcabouço metodológico, utilizou-se o materialismo histórico-dialético para o universo em estudo objetivando compreender as interfaces do processo de formação histórica dos portos e as mudanças nas relações socioambientais no perpassar de séculos e décadas no entorno destes espaços. Primeiramente, procuramos nesta introdução apresentar a temática, os objetivos do estudo, e expor em linhas gerais considerações acerca da importância dos estudos sobre os espaços portuários no Brasil, ressaltando a necessidade de compreender as

transformações espaciais e especificidades portuárias de São Luís.

No Primeiro Capítulo, intitulado “Referencial Teórico”, apresentamos a localização da área de estudo, os aspectos metodológicos gerais da pesquisa, e as bases referenciais sobre a temática proposta a partir dos conceitos que permeiam a pesquisa. Deste modo, evidenciamos momentos-chave da história portuária brasileira, com destaque para São Luís, a relação entre a conformação das cidades e sua interface com os portos, considerando os Objetivos de desenvolvimento Sustentável (ODS) e os instrumentos normativos que regem os espaços portuários do país, de modo a reconhecer suas principais demandas atuais, ressaltando a necessidade de se discutir os aspectos ambientais, sociais, econômicos e culturais de forma integrada.

O Segundo capítulo, intitulado “Portos de São Luís, Maranhão: uma perspectiva histórico-patrimonial de longa duração”, realizou uma abordagem concentrada na longa duração, a fim de compreender as nuances por trás do processo de formação e desenvolvimento da atividade portuária em São Luís, ressaltando cronologicamente os principais acontecimentos relacionados a navegação e movimentações comerciais, que fizeram de São Luís um lugar estratégico para as atividades portuárias no litoral brasileiro e globais, destacando os aspectos ligados ao conhecimento histórico, social, econômicos e culturais, importantes para o entendimento de suas características atuais.

O Terceiro capítulo, intitulado “Análise Espaço-Temporal das Formas de Uso e Cobertura dos Portos de São Luís, Maranhão”, apresenta compreensão analítica dinâmicas de uso e a cobertura do solo no entorno dos espaços portuários de São Luís, a partir do mapeamento delimitado de seus portos e da análise espaço-temporal; bem como um inventário dos espaços portuários da cidade, considerando a caracterização dos portos de acordo com as especificidades históricas, socioeconômicas e culturais do entorno de cada porto. Além disso, estabeleceu-se a história da cultura material, dos monumentos e sítios portuários de São Luís, ligada principalmente as tradições comunitárias, a partir da relação entre arqueologia, história e memória, sobre estes espaços que foram importantes para a formação, luta e defesa do território, nos quais muitos “desapareceram no tempo”.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A perspectiva de contextualização que se propõe neste capítulo, concentra-se na abordagem dos estudos teóricos e normativas sobre a temática da dissertação, com vistas a apresentar os conceitos que permeiam a pesquisa, a partir dos critérios espacial e temporal.

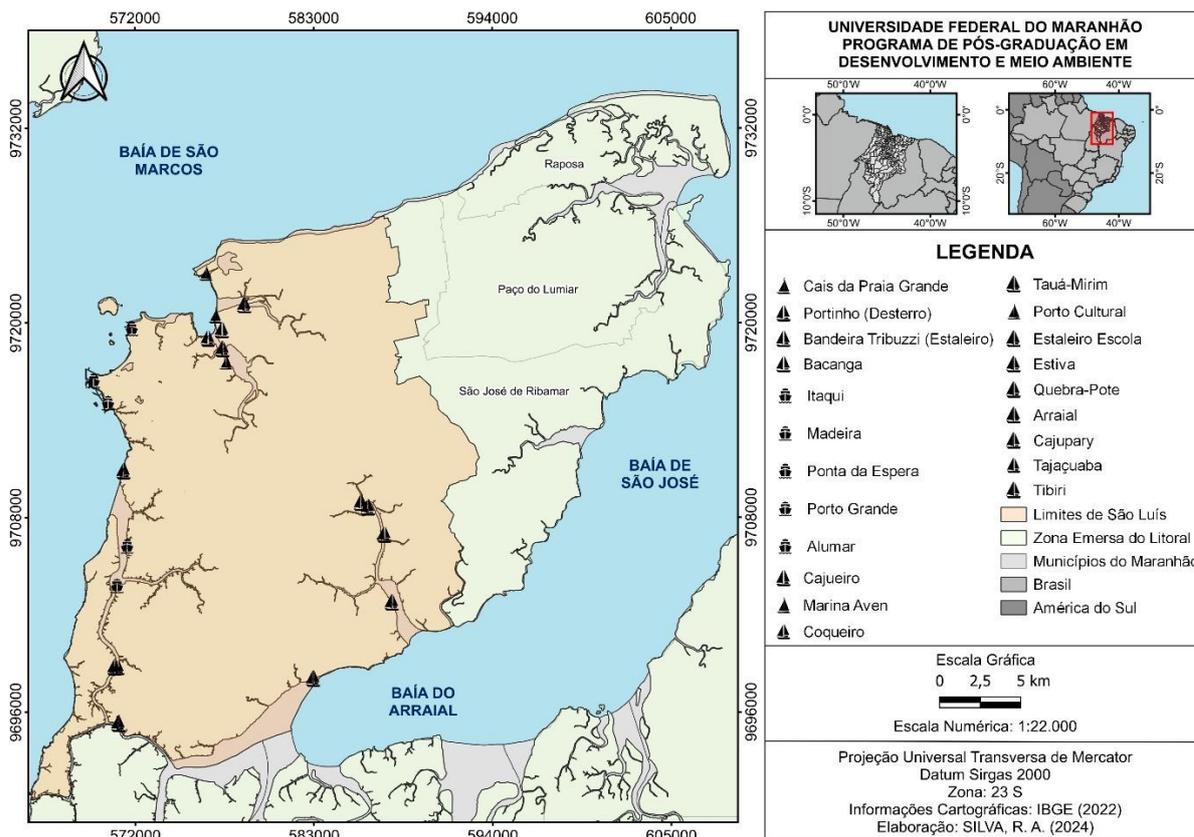
2.1 Área de estudo

O município de São Luís está localizado região Nordeste do Brasil, na Ilha do Maranhão, entre as coordenadas geográficas 02°31'47" S e 44°18'10" W Oeste. O município possui uma área territorial de 583,063 km², ocupa a porção setentrional do litoral brasileiro, situando-se na Ilha do Maranhão. Limita-se a oeste a baía de São Marcos; a leste a baía de São José, ao sul o Estreito dos Mosquitos e ao norte o Oceano Atlântico. Na ilha, existem quatro municípios: São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa (Mapa 1). Forma-se na península que avança sobre os estuários dos rios Anil e Bacanga (IBGE, 2022), na convergência das mais importantes vias fluviais navegáveis da região, os Rios Pindaré, Mearim e Itapecuru, região geograficamente conhecida como Golfão Maranhense.

A geografia deste território é caracterizada pelo relevo formado por planícies litorâneas, dunas, paleodunas, estuários, praias, camboas, falésias e restingas; como também, pelas formas de uso do solo (zona urbana, rural, portuária, turística e ambiental). Os ambientes litorâneos e estuarinos apresentam um alto potencial para captação de recursos, disponibilidade de matérias-primas, com a presença de exuberantes manguezais que mageiam todo o sistema estuarino, regendo a dinâmica da orla e das praias, propiciando estabilidade territorial, além de contar com as condições ideais para deslocamento e trocas comerciais. Ou seja, caracteriza-se por uma multiplicidade de ambientes que evidenciam sua importância e localização estratégica, propícia à navegação e a concentração de sítios portuários.

A população humana do município de São Luís está estimada em 1.088.057 habitantes, estando as suas principais atividades econômicas ligadas às atividades portuárias e industriais, comércio, pesca, serviços e ao turismo (IBGE, 2024). Assim, no esforço de apresentar a diversidade dos espaços portuários e sua evidente interface com a cidade e as comunidades, a partir da sua evolução histórica, econômica, socioambiental e cultural, foi realizado um mapeamento para fins de caracterização cartográfica dos portos existentes no município (Mapa 1).

Mapa 1 – Localização dos Portos de São Luís, Maranhão.



Fonte: O Autor (2024).

Em relação a delimitação do universo do estudo, optou-se pela escolha de 21 (vinte e um) portos, cujos critérios levaram em consideração suas tipologias, posição geográfica na rede hidrográfica, estrutura, relevância histórica, social e cultural para a cidade e, principalmente, para a localidade/comunidade onde cada porto está localizado. No que tange a produção de cartografia relacionada aos usos e a cobertura da terra na área de influência destes portos, a distância do *buffer* para fins de produção cartográfica foi adaptada de acordo com a distância entre os mesmos e sua área de influência direta, conforme descrito na metodologia referente ao capítulo 3.

Além disso, convém ressaltar a importância ecológica e socioeconômica dos manguezais para concentração dos espaços portuários, pois estes são sistemas de alta produtividade, fertilizando as águas costeiras por meio de produção e exportação de matéria orgânica que decomposta servirá de alimento a uma grande variedade de organismos da cadeia alimentar, influenciando sobretudo a produtividade marinha e pesqueira regional, possibilitando o surgimento das comunidades portuárias e atuando como um potente serviço ecossistêmico.

Como também, é importante ressaltar que a diversidade morfológica destes ambientes influenciada pela ação da água do mar e dos ventos constantes favorece a formação de muitos habitats e, conseqüentemente, o aparecimento de uma flora rica e variada. Mochel (2011),

destaca a significativa relevância deste ecossistema para a ocupação da costa maranhense a partir de uma abordagem eco-histórica e pré-histórica:

A dinâmica da ocupação humana no litoral maranhense favorece a premissa de que os manguezais também são atores na construção da história do Maranhão e não apenas um cenário passivo, por onde a história se tem desenrolado. Se a lâmina do machado e o fogo das caieiras têm contribuído para direcionar a história dos manguezais, eles, por sua vez, têm ajudado a escrever a história das sociedades no litoral do Maranhão (Mochel, 2011, p. 96).

Contudo, de acordo com Bezerra *et al.* (2014), a localização deste importante ecossistema coincide com uma área de grande interesse para a ocupação humana, uma vez que grande parte das expansões das cidades no Brasil concentram-se próximas aos ecossistemas costeiros, que conseqüentemente vem sofrendo impacto direto das ações antrópicas, sobretudo pelo desmatamento e aterramento, que acabam provocando mudanças irreversíveis no sistema costeiro. Mochel *et al.* (2013), evidencia que nos últimos anos, perdas e modificações relevantes vem sendo reportadas na Ilha de São Luís, onde, no período compreendido entre 1973 até 1993, cerca de 7.000 hectares de manguezais foram totalmente perdidos, afetando a dinâmica e o equilíbrio ecológico dos ecossistemas costeiros.

Pesquisas arqueológicas realizadas ao longo de mais de dez anos na Ilha, Maranhão, indicam uma diversidade de ocupações humanas, confirmando que esta região, situada entre a costa nordestina e o litoral amazônico, pode ser considerada um lugar persistente (Bandeira, 2013; Schlanger, 1992) para existência de assentamentos humanos em longa duração. A produção do conhecimento em arqueologia vem corroborando para a compreensão da Ilha de São Luís como uma região propícia à ocupação humana estável.

A posição desta Ilha, que marca dois grandes compartimentos geoambientais do litoral maranhense também foi fundamental para o sucesso colonial, uma vez que os ambientes litorâneos e estuarinos apresentam um alto potencial para captação de recursos, disponibilidade de matérias-primas, propiciando estabilidade territorial, sem contar com as condições ideais para os deslocamentos, interações culturais, economia, sociabilidades, defesa e crescimento, aspectos essenciais nas relações entre o Novo Mundo e o Velho Mundo, sendo a região de São Luís escolhida criteriosamente como o seu ponto estratégico.

2.2 Breve histórico sobre a história portuária brasileira

Desde a antiguidade, as sociedades vêm se utilizando da navegação marítima, fluvial e lacustre nos seus deslocamentos, comercialização e transporte de suas mercadorias. Essas

atividades foram essenciais para configuração do mundo globalizado no contemporâneo. As relações entre os ambientes aquático e terrestre resultaram na configuração de novos espaços, a exemplo de áreas de desembarques, atracadouros e os portos, que estavam situados em praias, baías, estuários, rios ou lagos. Progressivamente, houve a necessidade construir edificações para a ampliar os usos e a ocupação no entorno desses espaços, que são importantes marcadores da história, memória e cultura (Rodrigues e Santos, 2019).

Os espaços portuários aparecem desde sua gênese como estruturas indispensáveis à navegação e ao comércio, uma vez que desempenham uma importante função na compreensão da dinâmica sobre a organização e produção do espaço geográfico em que estão inseridos. A partir desta premissa, Romanzini (2009), entende que a construção de estruturas portuárias foi determinante para dar suporte a este processo, influenciando diretamente a trajetória de ocupação dos espaços de acordo com as condições e especificidades portuárias locais, fator determinante para o desenvolvimento das regiões em um período de intensas transformações para o mundo, iniciado desde a expansão marítima comercial e territorial europeia, e potencializado pela Revolução Industrial, com as contantes transformações das dinâmicas políticas, comerciais, tecnológicas e sociais em um contexto global, que possibilitaram uma expansão acelerada do comércio marítimo internacional (Cruz; Leal; Pinho, 2016).

No contexto histórico dos portos brasileiros este cenário não foi diferente. Uma vez que a fim de consolidarem o povoamento e a exploração de matérias-primas e dos recursos minerais do território, os portugueses estabeleceram-se estrategicamente pelas faixas litorâneas, que foram centros disseminadores do processo colonização, com a instalação dos primeiros núcleos urbanos do país, que subsidiaram as atividades portuárias (Duarte, 2016). Inicialmente, tratavam-se de instalações rudimentares como ancoradouros naturais que serviam como plataforma de embarque e desembarque, e foram adaptadas pela Coroa para atenderem as demandas comerciais. Fato que pode ser compreendido como uma das primeiras tentativas de organização de um Sistema Portuário no território brasileiro.

Os historiadores Velazco e Cruz, Andrade Leal e Moreno Pinho ressaltam que:

O Brasil tem um litoral atlântico com mais de seis mil e quinhentas milhas de extensão, repleto de enseadas, baías, estuários de rios com graus de navegabilidade diversos e locais de mar calmo devido à proteção de recifes e promontórios. Dado o caráter predominantemente mercantil do projeto colonizador português, ao final do século XVIII, do norte ao sul da colônia, vários desses ancoradouros naturais eram portos, e todas as grandes aglomerações urbanas estavam localizadas na orla marítima em cidades portuárias e todas as grandes aglomerações urbanas estavam localizadas na orla marítima em cidades portuárias (Cruz; Leal; Pinho, 2016, p. 9).

Dillemburg e Hesp (2008) apontam que a zona costeira brasileira é caracterizada por

uma rica biodiversidade, representada pela transição entre os ambientes terrestres e marítimos. Por isso, Magalhães (1969), assinala que em um momento de incerteza no qual o colonizador não conhecia o interior do território, a navegação possibilitou o reconhecimento da zona costeira e a escolha estratégica de diversos portos que viabilizaram meios que favoreceram a ocupação militar, a vigilância e a posse econômica da Colônia.

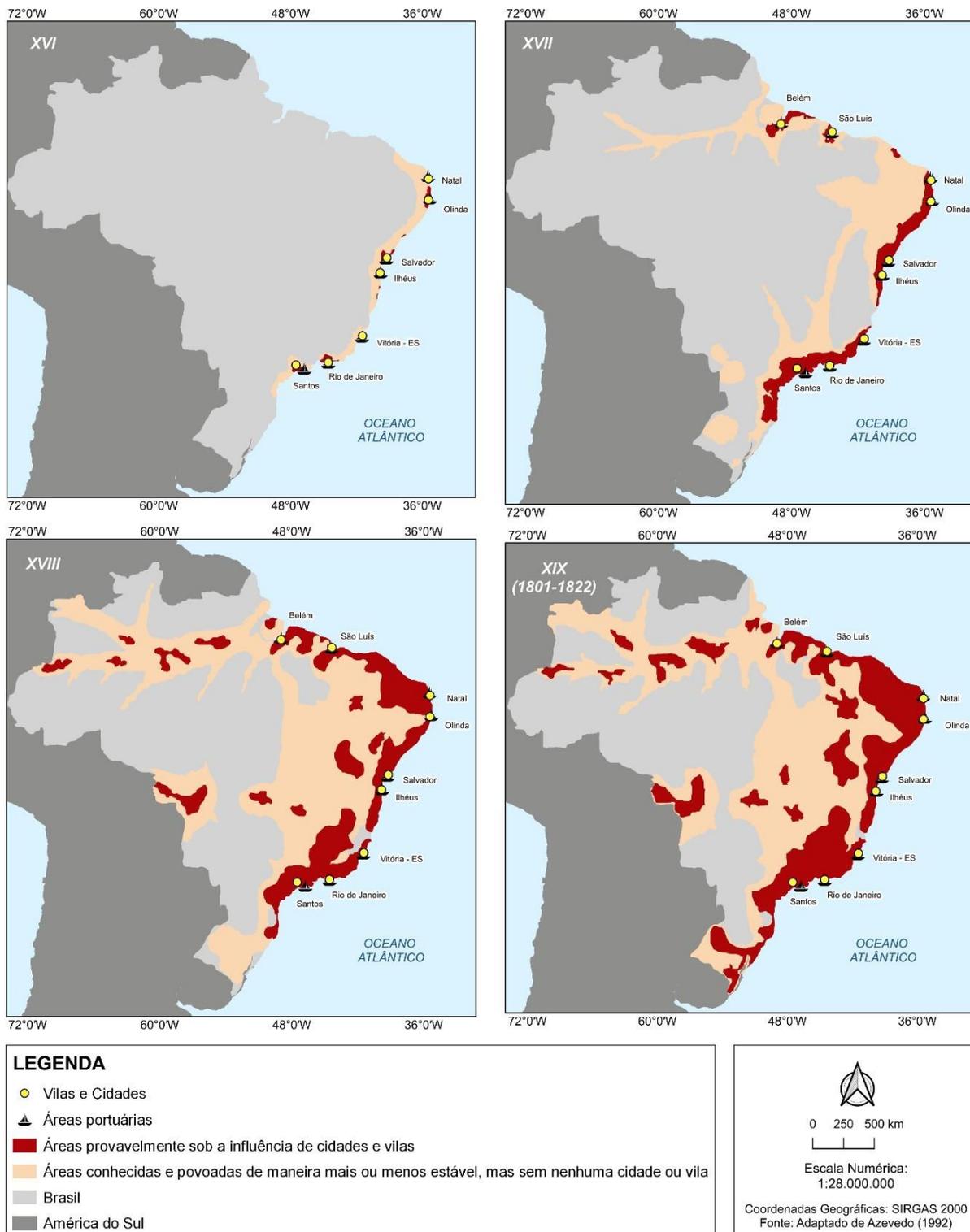
Cabe destacar, contudo, que apesar da extensa e estratégica localização geográfica do território, que pelo Tratado de Tordesilhas passou a pertencer a Portugal, o processo de povoamento da colônia só foi intensificado diante da ameaça constante de invasão e ocupação por parte de outras nações como França, Holanda e Inglaterra. Fato que motivou a divisão do território pelo regime de Capitânicas Hereditárias³, no qual segundo Caio Prado Junior (2004, p. 37) apesar do fracasso, posteriormente “permitiu garantir à coroa portuguesa a posse efetiva do longo litoral”.

Esta dinâmica resultou na criação de latifúndios para a produção e no surgimento de diversos portos localizados estrategicamente ao longo da costa, que tiveram papel fundamental para a configuração e conformação do espaço brasileiro (Reis, 2011), e resultaram no adensamento populacional iniciado no litoral, com a “forte concentração dos sítios urbanos em relação às áreas litorâneas, nas quais concentravam-se a grande maioria das vilas e cidades brasileiras, e seus respectivos portos” (Reis, 2011, p. 29).

Tais aspectos podem ser evidenciados nos mapas da marcha de povoamento do Brasil (séculos XVI ao XIX), que apontam a relação entre a existência de portos e o surgimento das principais cidades e vilas do litoral brasileiro nesse período, conforme demonstra o Mapa 2.

Mapa 2 – Marcha de povoamento do Brasil entre os séculos XVI ao XIX.

³ O sistema de Capitânicas Hereditárias adotado pela Coroa portuguesa pode ser compreendido como uma das primeiras tentativas de organização administrativa e ocupação do território, com o objetivo de criar estratégias para garantir a sua posse e resguardá-lo para futura exploração. A coroa dividiu o território em 15 lotes de terra correspondentes a 14 capitânicas, e exceto o direito de posse das terras, deu aos capitães donatários direitos como “o monopólio da justiça, a autorização para fundar vilas, doar sesmárias, alistar colonos para fins militares e formar milícias sob o seu comando” (Fausto, 2006, p. 44). Cada capitania tinha como limite leste a faixa litorânea do território, daí avançando pelo oeste até o meridiano de Tordesilhas. Em razão do fracasso frente aos objetivos pela Coroa, tal sistema foi substituído em 1549 pelo Governo Geral, que “não as extinguiu e sim as utilizou e subordinou político-administrativamente” (Ayres, 2001, p. 67).

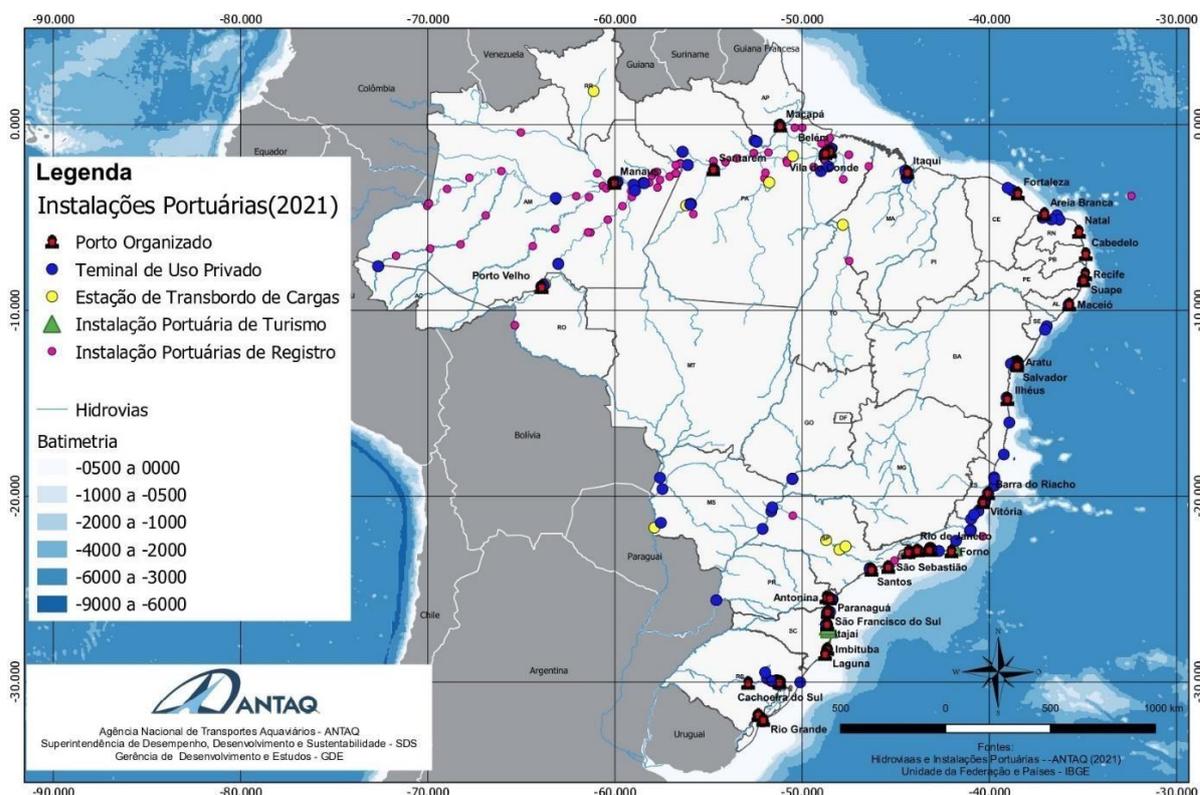


Fonte: Adaptado de Azevedo (1992).

O mapa 2, ratifica cronologicamente que a marcha de povoamento se inicia pelo extenso litoral brasileiro e está ligada ao surgimento dos principais portos de cada região do país. A cartografia portuária brasileira atual (Mapa 3), elaborada e atualizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) pela última vez em 2021, ratifica que os portos registrados no Sistema Portuário Nacional seguiram a lógica de ocupação evidenciada no

Mapa 2.

Mapa 3 – Instalações portuárias brasileiras.



Fonte: ANTAQ (2021).

Segundo Caldas (2008) antes da primeira metade do século XVI, já estavam operando vários e rudimentares atracadouros em boa parte dos litorais do Nordeste e do Sudeste, onde os navegantes ancoravam os navios e abasteciam a tripulação com água e alimentos, além de carregar com segurança as embarcações com produtos tropicais como o pau-brasil e o açúcar, já bastante cobiçados pelo mercado internacional. Estes são os casos dos portos Salvador, Ilheus, Parnambuco, Vitória, Santos e Natal, no século XVI, e os portos de São Luís e Belém, no início do século XVII. Sobre isso, Caldas (2008) ressalta ainda que

Muitos dos antigos atracadouros fundados no início da colonização do país, aliás, não foram engolidos pelo decorrer do tempo ou pelas marés bravias das épocas de crise. Ao contrário, serviram como ponto inicial, ou mesmo motivação, para se erguer os atuais complexos portuários e os terminais especializados, mais afastados das cidades e distribuídos ao longo da extensa faixa litorânea e das redes fluviais brasileiras (Caldas, 2008, p. 13).

Estes portos foram determinantes para o desenvolvimento socioeconômico e urbano destas cidades, uma vez que as principais atividades da Colônia eram feitas via mar e porto até a transição do século XVIII para o XIX, com a abertura de estradas e o advento das ferrovias. Uma característica que correlaciona todos eles, é que concentravam múltiplas funções em seu

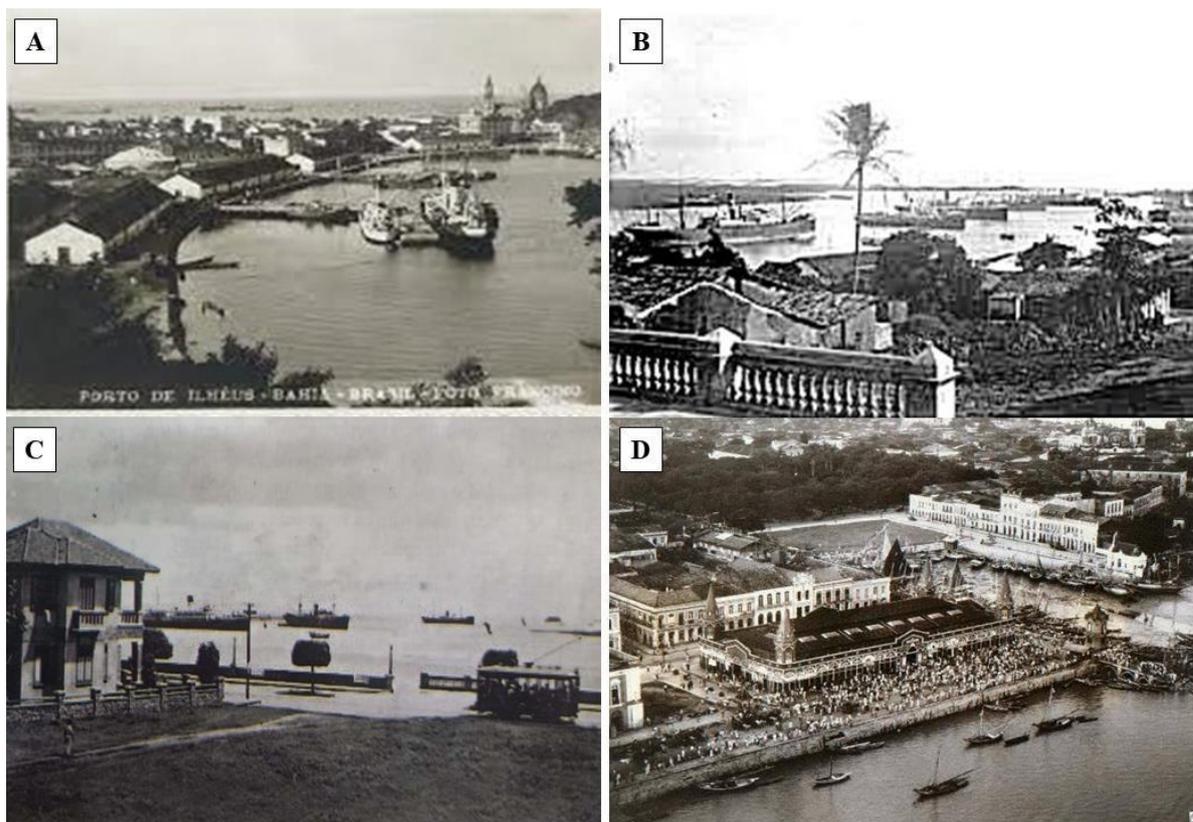
entorno (comércio, transporte de pessoas, pesca, estaleiro, bares), uma vez que toda a dinâmica das vilas e cidades eram moldadas pela atividade portuária. As Figura 2 e 3 ilustram a conexão destes portos aos centros urbanos durante o século XIX.

Figura 1 – (A) Porto de Salvador em 1873; (B) Porto de Recife na segunda metade do século XIX; (C) Porto do Rio de Janeiro durante o século XIX; (D) Porto de Santos antes da construção da ferrovia no século XIX.



Fonte: <https://br.pinterest.com/caiolagoa/salvador-ba/>;
<https://algomais.com/8-fotos-do-porto-do-recife-antigamente/>;
<https://br.pinterest.com/pin/320951910945986009/>;
<https://peabirucalunga.blogspot.com/2019/07/1956-temporal-e-calamidade.html>.

Figura 2 – (A) Porto de Ilhéus no início do século XX; (B) Porto de Natal no início do século XX; (C) Porto de São Luís na segunda metade do século XX, por Gaudêncio Cunha; (D) Porto de Belém, na região das Docas no início do século XX.



Fonte: <https://www.bvcoleccionismo.lel.br/peca.asp?ID=20024505>;
<https://tokdehistoria.com.br/2020/06/21/e-natal-perdeu-outro-patrimonio-da-velha-ribeira-e-da-epoca-da-segunda-guerra-caiu-uma-parte-do-antigo-arpege/>;
<https://portalparamazonia.blogspot.com/2017/08/voce-conhece-historia-da-sua-cidade.html>.

Todavia, não seria justo com a história dos povos indígenas, originários do Brasil, deixar de ressaltar que estes já estavam presentes de forma legítima no território brasileiro antes da chegada dos colonizadores europeus. Estabelecidos estrategicamente pela faixa litorânea, e regiões interiores próximas a rios e lagos, em áreas de elevada biodiversidade e multiculturalidade onde existiam atracadouros que serviam de base para os seus deslocamentos, trocas culturais e atividades relacionadas à pesca, e que posteriormente passaram a ser utilizados pelos colonizadores portugueses e outros invasores que, após o descobrimento, invadiram, dominaram, mataram, escravizaram e expropriaram os donos legítimos da terra, ameaçando a conservação da sua identidade, cultura, organização como povos e preservação da natureza (Moro; Fassheber, 2023).

Não obstante, no período colonial, a intensa movimentação de barcos mercantes pelo litoral brasileiro começou a demandar uma estrutura mínima de serviços portuários. Rapidamente surgem estaleiros, que mesmo simplórios, trouxeram eficiência em serviços de manutenção e conserto de naus, bem como passaram a auxiliar na fabricação de embarcações de cabotagem de pequeno e médio porte, incentivando o transporte marítimo da colônia, “em expansão entre os primeiros núcleos urbanos da colônia” (Caldas, 2008, p. 12).

Quando recortamos essa temática para o Maranhão, observamos que a história oficial registra que o surgimento dos portos teve início com as várias tentativas de colonização do território pelos portugueses, fato que só logrou sucesso em 1612, com a conquista do território e a fundação de São Luís pelos franceses como um entreposto de segurança e comercial. No entanto, do ponto de vista arqueológico, a utilização de portos vem de muito antes, quando da presença dos Tupinambá na Ilha de São Luís, que se utilizavam de canoas para deslocamento e pescadas (Bandeira, 2015a; 2015b).

No livro *Cais da Sagração*, Josué Montello (1971) explora a história portuária de São Luís como eixo centralizador para a compreensão dos processos de formação identitária, econômica e cultural. Mesclando sua narrativa entre o imaginário e a realidade na qual demonstra o cotidiano de trabalhadores (escravizados ou não), imigrantes e comerciantes da cidade, destacando sobretudo as vivências culturais, afetivas e as tradições religiosas da cidade, e enfatizando que o porto foi fundamental para a disseminação da cultura imaterial ligada aos elementos da cultura africana e europeia.

Além disso, as produções de Lima Neto (2015; 2023), abordam cronologicamente as dinâmicas históricas e socioeconômicas relacionadas a construção do porto do Itaqui, e como ele influenciou os processos de migração e reconfiguração espacial da cidade, a partir da década de 1960, bem como ressalta cotidiano vivido durante as obras de construção do porto; e os aspectos relacionados a história do porto de São Luís, traçando um panorama sobre o papel estratégico do porto para o desenvolvimento econômico e urbano da região ao longo dos séculos (XVIII, XIX e XX), considerando as trocas culturais e as questões socioambientais frente aos processos de assoreamento e aterramentos e ocupação desordenada no entorno do antigo porto, atual Cais da Praia Grande, que funciona atualmente terminal hidroviário.

Por outro lado, observa-se que ainda existe uma fragmentação relacionada a produção bibliográfica sobre a história portuária de São Luís. As produções contemporâneas, por exemplo, têm concentrado sua temática para as mudanças socioespaciais ocorridas após o início da construção do grande complexo portuário, a partir da década de 1960, desconsiderando muitas vezes a relevância dos demais sítios portuários, que são marcadores da história portuária, especialmente para desenvolvimento de comunidades no entorno da cidade.

O reflexo deste cenário coincide com o abandono do porto na Praia Grande, determinante para os processos que moldaram a dinâmica territorial da cidade. Ou seja, a produção acadêmica recente não tem se aprofundado nos aspectos históricos e geográficos que fizeram de São Luís um lugar estratégico cenário portuário global.

Por isso, consideramos a premissa de Caldas (2008), quando diz que, a história portuária

do Brasil é um tema profícuo para a compreensão do desenvolvimento da história do país e sua configuração social, especialmente por englobar uma linha temporal que envolve períodos, nos quais esses locais reuniam instalações físicas rudimentares, implantadas logo após a chegada dos europeus no “Novo Mundo”, se expandindo até os grandes e complexos portos e terminais existentes ao longo de toda sua costa.

Essa evolução teve períodos emblemáticos como em janeiro de 1808, compreendido como o marco da história portuária brasileira com a denominada “abertura dos portos às nações amigas”, autorizada por meio de Carta Régia, pelo Príncipe Regente D. João VI; ato que possibilitou o rompimento do monopólio comercial da metrópole sobre a colônia e concedeu ao Brasil o direito de exportação de todo e quaisquer gêneros comerciais e produções coloniais como uma nação livre. Um acontecimento histórico que representou o início do processo de emancipação política e do desenvolvimento cultural e socioeconômico brasileiro (Barros e Junior, 2023).

Santos e Silveira (2008), destacam que no transcorrer do século XIX,

as primeiras linhas regulares de navegação entre o Brasil e o Velho Mundo, a partir de 1850, convidam à construção de cais nos portos do Rio de Janeiro, Bahia, São Luís do Maranhão, Recife, Cabedelo e as docas de Belém do Pará, que até então operavam como pontos de um precário desembarque. No Rio de Janeiro, as novas infraestruturas portuárias nascem em solidariedade com as primeiras estradas de ferro, como a Pedro II (Santos e Silveira, 2008, p. 33).

Ou seja, com o evidente crescimento das trocas comerciais entre a colônia e seus novos parceiros comerciais, as instalações portuárias e suas áreas de influência direta careciam de investimentos em infraestrutura que pudessem atender as demandas econômicas, sociais e culturais inerentes ao desenvolvimento destes ambientes, que eram em sua maioria insalubres.

De acordo com Manuel Correia de Andrade (2004, p. 35), “o sistema colonial organizou o espaço de forma que nele se fizesse a exploração das áreas ricas em produtos de interesse do mercado europeu, ligando estas áreas a portos que desempenhavam a função de relais entre a hinterlândia e a metrópole”. Portanto, é possível inferir que a localização estratégica dos primeiros “sítios portuários” do Brasil Colônia, permitiu, principalmente após a “abertura dos portos”, uma articulação do fluxo comercial com as Metrôpoles, possibilitando o surgimento das primeiras cidades no território brasileiro.

Dessa forma, fica evidente que a relação das cidades litorâneas brasileiras com o mar, onde existem terminais portuários, está intimamente ligada ao papel histórico da economia brasileira com os portos, que vem sendo considerado até hoje como um setor que gera riqueza

para o Brasil (Rodrigues e Santos, 2019).

Clementino (2017) compreende que portos e cidades apresentam historicamente uma forte inter-relação de forças e estão em constante transformação, estando as suas relações inseridas em um panorama de responsabilidade socioambiental do porto perante a cidade e seus habitantes. Nesta configuração, observa-se que a identidade de um porto está intimamente ligada ao seu ambiente geográfico e socioeconômico, onde este está cada vez mais inserido em um contexto de constante reorganização territorial, principalmente em relação aos usos e atividades provenientes da sua interface com a cidade e os seus moradores. Logo, pode-se compreender que desde as sociedades pré-industriais, havia uma sobreposição e proximidade dos espaços urbanos e portuários (Cordeiro, 2018).

Um porto pode ser caracterizado, portanto como um lugar de vivência, no qual desde sua gênese acontecem trocas socioeconômicas e culturais (linguagem, saberes, fazeres, comércio e desenvolvimento), e que mal administrado pode se tornar um vetor de problemáticas relacionadas a questões de saúde e meio ambiente. Nesse sentido, (Pereira, 2018) entende que um porto não deve ser compreendido apenas como uma estrutura de atracação ou instrumento logístico para navios ou embarcações de pequeno ou médio porte, mas sim como um sistema oriundo do desenvolvimento, devendo assumir uma complexidade no tripé da sustentabilidade, ou seja, considerar os aspectos econômicos, sociais e ambientais.

2.3 Relação Porto-Cidade e a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável

De acordo com Silva e Pires (2001), a cidade enquanto espacialidade e modos de organização social é, sobretudo, resultado do próprio modo ou modos históricos de inserção das ilhas e espaços portuários no contexto atlântico e mundial. Nesse sentido, ressalta-se a importância do artigo intitulado “*The port-urban interface: an area of transition (1982)*”, no qual o Yehuda Hayuth estabelece que o conceito de interface porto-cidade (*port-urban interface*) deve ser adotado para determinar a partir dos vínculos espaciais e funcionais, uma zona de transição entre as porções territoriais de uso urbano e as áreas portuárias, considerando seus impactos sociais, ambientais e histórico-culturais.

Nesta perspectiva, as relações Porto-Cidade são concebidas como as formas de interações e complementaridades que os portos estabelecem com os agentes externos, direta ou indiretamente, com ênfase nos aspectos que beneficiam ou afetam o ambiente e as pessoas pelas atividades portuárias, ou seja, os impactos positivos e negativos que possam causar (EMAP, 2020). Ricardo Ornelas (2008) compreende que:

A relação porto/cidade centra-se, de modo geral, fundamentalmente na zona urbano-costeira, ou seja, na interface entre o porto e a cidade onde o mesmo está localizado. Tal relação baseia-se, sobretudo, em vínculos funcionais e espaciais, ou seja, na relação existente entre o porto e a cidade em razão de atividades industriais, comerciais, de transporte e da proximidade espacial entre eles (Ornelas, 2008, p. 21).

Monié e Vidal (2006) reiteram que essa interface somente é compreendida quando refletida nas sequências das transformações sociais, políticas e econômicas, bem como as interfaces necessárias para um porto global: sistemas de trocas mundiais, sistemas econômicos, dinâmicas econômicas locais e dinâmicas urbanas específicas. Por conseguinte, Hoyle (1989) destaca que com a ampliação da cadeia produtiva, as interações nesta interface se apresentam muitas vezes de forma harmoniosa e cooperativa, podendo, contudo, apresentarem relações conflituosas e discordantes que impõem aos limites urbanos e portuários enfrentamentos complexos que vão desde questões estruturais e instrumentais do próprio cais, até o embate com questões socioeconômicas e ambientais, antes tratadas isoladamente e desconsideradas da cadeia produtiva, e a definição de políticas e instrumentos necessários à gestão do porto e da cidade.

Braudel (1979), ao analisar a perspectiva capitalista, entende que os espaços portuários foram alicerces fundamentais para o estabelecimento do capitalismo mercantil global. Já Hoyle (1989), ao buscar compreender essa interação desde o princípio, defende que por estarem interligados, os limites entre as atividades portuárias e urbanas eram fluidos, pois se matinha uma relação físico e funcional entre a área urbana e portuária que era benéfica para ambos.

As interações entre portos e cidades começam a mudar a partir da segunda metade do século XVIII, quando a Revolução Industrial alterou drasticamente a dinâmica espacial global com o desenvolvimento incessante dos meios de transporte, comunicação e a adoção de novas tecnologias de produção, que possibilitaram um avanço da exploração sobre os recursos naturais, criando assim um novo paradigma socioespacial, com intensos processos de urbanização, que aliados ao uso de máquinas e veículos a vapor, estimulou a produtividade e o intercâmbio de produtos entre nações, transformando significativamente os meios de transporte e navegação.

A partir do século XIX, com a intensificação das trocas comerciais e da movimentação de mercadorias, a navegação de longo curso passa a ser feita por navios modernos, movidos à vapor e com casco de ferro, propiciando um transporte seguro e um volume cada vez mais crescente de cargas. Harvey (1989) assinala que nesse período, o transporte marítimo passou por uma verdadeira revolução, traduzida sobretudo pela modernização e o aumento da capacidade dos navios, que possibilitaram ganhos em velocidade e a diminuição do custo

operacional, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias.

A atividade portuária transformou-se no eixo central da economia e começou a ditar o desenvolvimento urbano das cidades, com a introdução da mão de obra industrial, que rapidamente passou a habitar os arredores dos portos, agora tomados por maior complexidade devido à construção de armazéns e silos para a produção, linha férrea e muros que passaram a delimitar a área dos portos em relação as áreas urbanas (Vigarié, 1979; Bird, 1963).

Do ponto de vista teórico, desde a década de 1960, diversos estudos buscaram compreender as transformações na interface porto-cidade. Com base na construção do conhecimento geográfico e social acerca desta relação, foram elaborados alguns modelos conceituais que possibilitam um entendimento acerca do desenvolvimento deste processo. Esses são os casos de Bird (1963), Vigarié (1979) e Hoyle (1989), por exemplo, que apontam para um novo paradigma social no qual portos e cidades foram inseridos no início do século XX, passando por novos padrões de desenvolvimento tecnológico.

Dessa forma, a relação entre porto e cidade, até então marcada pela reciprocidade, com alinhamento e interdependência, progressivamente começa a ser substituída pelo distanciamento e autonomia. Isso porque com o crescimento da industrialização, ocorre a maior mecanização dos portos no cenário internacional. Logo os portos passam a demandar e consumir grandes áreas, iniciando a migração para locais distantes de centros urbanos que possibilitariam alcançar maior profundidade na atracação das embarcações.

É importante salientar que estes estudos se dedicam a análise de casos específicos, ligados principalmente, à instalação dos grandes terminais portuários, por seu viés multimodal e sua importância para a economia, buscando obter explicações sobre esta mudança de natureza em que ao mesmo tempo que entram em processo de distanciamento das cidades, os grandes portos transformam-se em vetores de desenvolvimento econômico das cidades. Por isso, Boubacha (1997) ressalta que com o processo de globalização, a relação entre o porto e a cidade passa a ser marcada por momentos de aproximações e fraturas, uma vez que com os rápidos avanços tecnológicos, tanto as cidades quanto os portos passaram por intensas transformações e, conseqüentemente, suas interações naturais foram modificadas.

Por outro lado, um aspecto que deveria ser considerado nestas análises seria o da importância da existência das médias e pequenas infraestruturas portuárias (rudimentares, turísticas, pesqueiras, de passageiros e pequenas cargas), que historicamente mantiveram uma contínua interação com o meio urbano, e possuem relevância significativa para o desenvolvimento social, econômico e cultural de comunidades e cidades.

Nesse sentido, Meyer (1999) ressalta que em períodos recentes, muitas cidades

buscaram redefinir suas áreas portuárias utilizando ações estratégicas de requalificação urbana ligadas diretamente a interiorização do desenvolvimento socioeconômico local e regional, e a projetos turísticos e de lazer, que fortalecem a deia logística de transporte de pessoas e mercadorias, evidenciando a integração entre o espaço urbano no qual o porto está inserido, os ecossistemas e as vias de navegação.

De acordo com Caldas (2008),

Muitos dos antigos atracadouros fundados no início da colonização do país, aliás, não foram engolidos pelo decorrer do tempo ou pelas marés bravias das épocas de crise. Ao contrário, serviram como ponto inicial, ou mesmo de motivação, para erguer os atuais complexos portuários e os terminais especializados, mais afastados das cidades e distribuídos ao longo da extensa faixa litorânea das redes fluviais brasileiras (Caldas, 2008, p. 13).

Com a industrialização, inicia-se um processo degradação ambiental em áreas onde se concentravam as principais zonas portuárias, que transformaram-se em zonas de adensamento e, conseqüente ocupação desordenada, provocando impactos significativos aos ecossistemas naturais, em termos de contaminação ao ambiente e a supressão da vegetação, motivados principalmente por ações antrópicas (Borelli, 2007).

No Brasil, este cenário de desenvolvimento onde o sistema portuário ditava as trocas comerciais com o exterior, é marcado inicialmente por avanços e inflexões. O estabelecimento de rotas regulares de comércio global e do comércio interno entre províncias, com o início da navegação à vapor, e depois com a construção de ferrovias (a partir da segunda metade do século XIX), possibilitaram o surgimento de novas cidades, passando a interligar o interior do território aos seus principais portos comerciais, que ainda possuíam infraestruturas carentes de investimentos para suportar o aumento dos fluxos de grandes embarcações e volumes de mercadorias que passaram a integrar este novo sistema, bem como estruturas administrativas inoperantes no que tange a resolução destas problemáticas no que tange o estabelecimento de políticas sustentáveis e investimentos neste setor.

Sobre isto, Goularti Filho (2007) afirma que:

Com o advento do barco a vapor passou-se a melhor utilizar os rios como via de comunicação. Podemos afirmar que, entre 1840 e 1870, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com a constituição de várias companhias regionais e nacionais de navegação. A navegação surge, em detrimento dos caminhos já traçados pelos tropeiros os quais não eram mais prioridades para o governo imperial, que apostava na navegação fluvial. A navegação suplantou os caminhos. O período de 1870 a 1940 foi a era ferroviária no Brasil. As ferrovias, como símbolo da modernidade e da velocidade, foram construídas sem ser acompanhadas dos devidos melhoramentos na navegação fluvial. A ferrovia suplantou a navegação. Entre 1940 e 1980, vimos florescer no Brasil o sistema rodoviário. As rodovias chegaram em todas as regiões do país, integrando todo o território nacional. (...) As rodovias foram construídas e pavimentadas sem serem acompanhadas de melhoramentos nas ferrovias. Novamente, uma suplantou a outra (Goularti Filho, 2007, p. 456-457).

No Maranhão, a interação entre o porto de São Luís e a cidade foi evidenciada para o mundo com a instituição da Companhia de Comércio Grão-Pará e Maranhão, quando o porto passou a ganhar notoriedade no comércio marítimo global, como protagonista na rota das conexões atlânticas. Estudos apontam para um período áureo da economia da província, que concentrada na capital São Luís era totalmente voltada para a agroexportação, em decorrência do fluxo comercial de algodão, que fora potencializado pela Guerra de Independência dos Estados Unidos⁴, chegando a fazer da capital maranhense a terceira mais populosa e a quarta mais próspera do Brasil, em termos econômicos, atrás de Rio de Janeiro, Salvador e Recife.

Por não possuir vias de comunicação terrestre, todas as atividades relacionadas aos processos de exportação e importação, bem como o comércio para o interior da Província concentravam-se no entorno de sua área portuária, entre o Portinho (próximo a Igreja de São José do Desterro) e a área central do porto de São Luís, que ganha enorme movimento com a chegada e saída de produtos por meio de uma frota cada vez mais crescente. Ou seja, a evidente integração entre o porto e a cidade passou a ditar toda a dinâmica socioeconômica e o desenvolvimento da cidade.

A partir da prosperidade possibilitada pela dinâmica comercial do seu porto, São Luís passou por mudanças no seu espaço urbano, iniciando o processo de ocupação para áreas até então pouco habitadas onde começaram a surgir novos portos que são, hoje, marcadores de memória sobre a história portuária e urbana da cidade. Contudo, a instituição da Lei Eusébio de Queirós (1850), que proibiu o tráfico transatlântico de escravizados no país, o fim da Guerra de Secessão nos Estados Unidos (1861-1865) e, a consequente, abolição da escravidão no país, impactaram o pleno desenvolvimento econômico de São Luís na transição do século XIX para o XX.

Isso porque a economia do Maranhão, concentrada em capital, era baseada fortemente na produção de algodão com mão-de-obra essencialmente escravizada, e foi enfraquecida com a alta concorrência da produção algodoeira norte-americana, que após o final da guerra voltou a ser exportada para os centros consumidores que dependiam da matéria-prima para abastecer suas indústrias têxteis, como é o caso da Grã-Bretanha e outros países europeus (Boxer, 2002; Beckert, 2014).

Dessa forma, São Luís passou de um cenário otimista de plena ascensão econômica para um rápido declínio econômico que freou totalmente o seu desenvolvimento, intensificando a pobreza da população e contribuindo para a fase de estagnação econômica da região, que

⁴ Os Estados Unidos, maiores exportadores de algodão, interromperam sua produção de algodão, abrindo espaço para que o Maranhão passasse a fornecer a matéria-prima demandada pelas indústrias inglesas.

iniciada nas últimas décadas do século XIX, se estendeu nas décadas subsequentes do século XX (Silva, 2010; Carvalho, 2015).

Diante do cenário de desenvolvimento tardio, o processo de urbanização de São Luís foi intensificado na segunda metade do século XX, quando o Maranhão passou a acompanhar o avanço da industrialização nacional⁵, ditado pela redefinição das políticas territoriais que objetivaram o povoamento do interior e a integração do território a partir da ampliação das relações inter-regionais, com o aumento dos investimentos no setor de transportes, indústria de base e energia, considerando os portos como espaços estratégicos para o novo modelo de desenvolvimento econômico do país (Ferreira, 2008).

Em vista do desenvolvimento da industrialização nacional e da conseqüente demanda por grandes áreas, foi necessário um processo de modernização dos portos brasileiros, ocorrendo assim mudanças na ocupação do solo e no zoneamento das áreas distantes dos centros urbanos, onde existiam ou seriam instaladas novas estruturas portuárias.

De acordo com Vicente Del Rio (2001),

(...) as dificuldades de acomodar as novas logísticas portuárias às limitadas instalações e espaços das áreas centrais e a difícil acessibilidade dos meios de transportes de apoio – rodovias e ferrovias – foram fatores fundamentais para seu esvaziamento, em detrimento de novas instalações portuárias em grandes portos mais afastados, tecnológica e fisicamente preparados para os novos tempos. Pelo outro lado, os grandes elementos de infra-estrutura portuária e metropolitana, fisicamente presentes nas áreas portuárias, podem representar conflitos ou constituir barreiras contra sua integração ao resto da área central, como é o caso na grande maioria das cidades portuárias. Pátios ferroviários e vias expressas, em superfície ou elevadas, representam os impedimentos mais comuns, presentes em quase todas as metrópoles (Del Rio, 2001, p. 03).

O Maranhão se insere nesta dinâmica a partir década de 1960, com o início da construção do Porto do Itaqui, pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), que começou a ser operado em 1972 (EMAP, 2023), se tornando principal ponto de escoamento de produtos e possibilitando a instalação de empresas metalúrgicas e mineradoras na região. Dessa forma, assim como em outras cidades portuárias do país, a expansão urbana de São Luís passou a ser determinada pelos grandes projetos industriais, tendo novamente um porto como protagonista no novo processo de mudança da dinâmica socioespacial do Estado.

⁵ De acordo com Paulo Eduardo V. Viceconti (1977), a industrialização brasileira toma fôlego após 1930, com a substituição de produtos anteriormente importados, por produção interna. Mas a estrutura industrial do país inicia-se de fato a partir do pós-guerra, quando passou a abranger faixas de produção de bens de consumo duráveis, intermediários e de capital, com maior participação do Estado e do capital estrangeiro no processo de desenvolvimento industrial do país. Diante dessa nova conjuntura, os portos voltam a assumir um papel estratégico para o desenvolvimento das cidades.

Rapidamente começaram a surgir conflitos socioambientais⁶ na porção oeste e sudoeste da cidade, uma vez que com a demanda habitacional ligada ao avanço da instalação de grandes empreendimentos industriais, as comunidades que viviam tradicionalmente nesta região, passaram a sofrer pressão no que tange ao uso e ocupação do solo relacionado aos recursos naturais, ao extrativismo (animal e vegetal), pesca, pequena agricultura e a falta de recursos hídricos que são importantes para a sobrevivência desta população.

Com o avanço da industrialização global, a contínua ascensão dos grandes complexos portuários passou a impactar diretamente os recursos naturais e demais espécies que habitam o planeta, ameaçando a qualidade de vida do ser humano. Logo, entendendo que as configurações ambientais são variáveis de transformação do espaço social, percebe-se que as estratégias de conservação do meio ambiente não receberam a devida atenção das políticas de desenvolvimento econômico (Pereira, 2018). Isso porque o crescimento e o desenvolvimento econômico de muitas nações foram pautados por uma política de superexploração com a utilização insustentável e o conseqüente esgotamento de recursos naturais (Santos e Medeiros, 2020).

Milaré (2014) aponta que este período indicou que o desenvolvimento econômico atrelado ao processo de industrialização predatória estava trazendo resultados desastrosos para o planeta. Em vista disso, “a população mundial passou a observar severas modificações na qualidade do ar, da água e do solo, em razão da forte e maciça degradação ambiental bancada pelos aportes do capitalismo insaciável pela necessidade do consumo” (Gomes e Ferreira, 2018, p. 158).

Diante da preocupação universal com o uso saudável e sustentável dos recursos do planeta, em 1972, foi sediada a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento e Meio Ambiente Humano, em Estocolmo (Suécia), que atentou “à necessidade de um critério e de princípios comuns que ofereçam aos povos do mundo inspiração e guia para preservar e melhorar o meio ambiente humano” (ONU, 1972). Na conferência, além da preocupação com a poluição atmosférica já externada pela comunidade científica na década anterior, foram tratadas questões relacionadas a poluição da água e do solo provenientes da industrialização e do crescimento demográfico que pressionava os recursos naturais (Ribeiro, 2001).

⁶ Paul Elliot Litle (2006) compreende os conflitos socioambientais como fenômenos complexos, envolvendo a teia de relações entre múltiplos grupos sociais, em interação com o mundo biofísico e seus ciclos naturais, devido aos seus distintos modos de inter-relacionamento ecológico; logo são frequentes os conflitos relacionados aos impactos ambientais de umas atividades sobre as outras; ou os que se configuram como disputas pela utilização dos mesmos recursos.

Gomes e Ferreira (2018) reiteram que:

A Conferência estava detida na preocupação com o combate à poluição em todas as suas formas, de modo a evidenciar e consubstanciar propostas capazes de melhorar a condição de vida da população mundial, por meio de políticas públicas adequadas a melhorar a qualidade do ambiente em todas as suas dimensões, como meio de conter o avanço degradador pregado e financiado pelo capitalismo exacerbado (Gomes e Ferreira, p. 159).

Como resultado deste primeiro grande encontro para tratar dos problemas ambientais, foi elaborada a Declaração de Estocolmo, com 26 princípios e a criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA)⁷. Em 1983, a Organização das Nações Unidas (ONU) retomou os debates sobre as questões ambientais, indicando a médica Gro Harlem Brundtland, para estabelecer e presidir a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Após intensos debates sobre a preocupação com o esgotamento dos recursos naturais, a ONU publicou em 1987, o Relatório de Brundtland, pelo qual definiu o desenvolvimento sustentável como um modelo de desenvolvimento capaz de suprir as necessidades das gerações atuais sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias necessidades⁸.

Com o evidente impacto negativo das tecnologias industriais e o seu potencial de degradação ambiental em um contexto global, em 1992, ocorre a Eco-92, no Rio de Janeiro, que foi a primeira Conferência da ONU sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Esta conferência cedeu espaço para uma série de debates sobre a proposta de um modelo de desenvolvimento ambientalmente sustentável, acarretando uma série de desdobramentos importantes do ponto de vista ambiental, científico, diplomático e político, que resultaram na assinatura dos seguintes documentos: Agenda 21, a Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e a Declaração de Princípios sobre o Uso das Florestas, que foram assinados por 179 países na ocasião (Malheiros; Philippi Junior; Coutinho, 2008). De acordo com Santos e Medeiros (2020), estes documentos representaram a primeira estrutura de políticas globais com foco no Desenvolvimento Sustentável, sistematizada nos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio – ODM.

Diante deste cenário de degradação ambiental, em 2012, o Brasil sediou a Rio+20, que teve o objetivo de identificar as lacunas e dificuldades para a implementação dos ODM. Esta conferência resultou na criação do documento “Futuro que Queremos”, que lançou as bases

⁷ O PNUMA é a principal autoridade ambiental global que determina a agenda internacional sobre o tema. O Programa foi concebido para monitorar o estado do meio ambiente, subsidiar a formulação de políticas baseadas na ciência e coordenar as respostas aos desafios ambientais do mundo (ONU).

⁸ Um modelo de desenvolvimento que considere os recursos naturais como finitos, e de forma equilibrada e integrada, busque preservar estes recursos para o futuro (ONU).

para os países membros constituírem o novo conjunto de Objetivos e metas direcionados para o Desenvolvimento Sustentável (Santos; Medeiros, 2020).

Foi nesse contexto que em 2015, líderes mundiais reuniram-se na sede da ONU, onde em acordo, anunciaram a nova Agenda Global para o Desenvolvimento Sustentável. Decisão sobre um conjunto de Objetivos e metas universais e transformadoras, que conta 17 Objetivos, e 169 metas, que se impactam mutuamente e abordam os seus principais desafios, a exemplo das dimensões ambiental, social, econômica e cultural. A Agenda 2030 é um apelo global à ação para acabar com a pobreza e a fome em todos os lugares; combater as desigualdades, no sentido de construir sociedades pacíficas, justas e inclusivas; proteger os direitos humanos promovendo a igualdade de gênero e a dignidade humana; e assegurar a proteção do meio ambiente e do clima, para que as todas as pessoas possam desfrutar de paz e prosperidade (ONU, 2015).

Quanto a sua implementação, todos os 193 países que integram a ONU, devem em conformidade com as suas particularidades, implementar modelos de desenvolvimento socioambiental e economicamente viáveis, seguindo os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) de acordo com as suas necessidades enquanto sociedade (Ferreira *et al*, 2020), tendo em vista as consideráveis ameaças sobre a capacidade de recursos naturais do planeta características do período atual denominado antropoceno (Sterner *et al*, 2019).

Jeffrey Sachs (2017), entende que o desenvolvimento sustentável pode ser compreendido com uma concepção normativa do mundo, sugerindo uma concepção holística sobre conjunto de objetivos que a comunidade internacional deve aspirar para alcançar o desenvolvimento econômico e social do planeta; logo propõe um modelo de desenvolvimento em que o progresso econômico seja generalizado, a pobreza extrema eliminada, a confiança social encorajada através de políticas que fortaleçam a comunidade e o ambiente protegido da degradação provocada pelo homem. Em resumo, a partir deste enquadramento, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável implicam um crescimento socioeconômico inclusivo e ambientalmente sustentável.

O Brasil adotou os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável a fim de contribuir para que possamos alcançar os desafios propostos pela Agenda 2030. Estudos relacionados a Agenda Ambiental nos portos brasileiros e sua relação com os ODS apontam que dentre os objetivos e metas a serem alcançados pela Agenda 2030, aqueles que estão diretamente relacionados as atividades portuárias e suas áreas de influência direta são (Quadro 1) (Guedes; Zattar; Seleme, 2024; Diniz, 2023; EMAP, 2018-2022; CDRJ, 2022):

Quadro 1 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável aplicados em áreas de influência portuária.

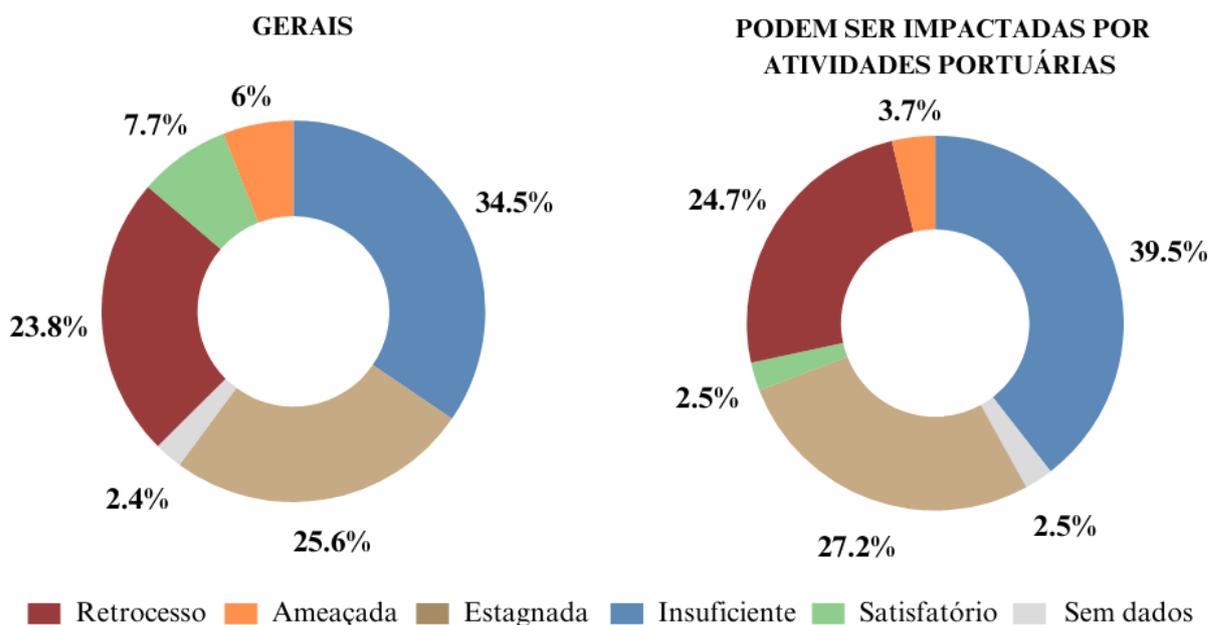
ODS	OBJETIVOS
3. Saúde e bem-estar	Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades
8. Trabalho decente e crescimento econômico	Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos
9. Indústria, inovação e infraestrutura	Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação
11. Cidades e comunidades sustentáveis	Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.
12. Consumo e produção responsáveis	Assegurar padrões de produção e consumo sustentáveis.
13. Ação contra a mudança global do clima	Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos.
14. Vida na Água	Conservação e o uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável.
15. Vida Terrestre	Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade.

Fonte: Adaptado de Nações Unidas Brasil (2024).

De forma geral, O VIII Relatório Luz do Grupo do Trabalho da Sociedade Civil (GTSC)⁹, publicado em 2024, apontou que o país não obteve avanço satisfatório em 92,27% das metas dos ODS que se aplicam na Agenda nacional: 58 (34,52%) apresentam progresso insuficiente, 43 (23,8%) estagnadas, 40 (23,8%) estão em retrocesso, apenas 13 (7,33%) apresentaram progresso satisfatório, 10 ameaçadas (5,95%), e 4 (2,38%) não apresentaram dados suficientes para avaliação, conforme aponta o Gráfico 1.

Gráfico 1 – Classificação dos indicadores das metas dos gerais em comparação com as metas que sofrem influência da atividade portuária no Brasil (2024).

⁹ O GTSC, atua criteriosamente na difusão, promoção e monitoramento da implantação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, reunindo um compilado de dados baseados nos indicadores globais que tornam possível elaborar um panorama sobre os ODS no país, apontando recomendações para superar os desafios apresentados.



Fonte: Adaptado de VIII Relatório Luz (2024).

Quando comparamos as metas gerais com aquelas que podem ser impactadas pela atividade portuária, a situação é ainda mais preocupante, uma vez que 81 (aproximadamente 48,2%) das 168 metas estão inseridas nos ODS do Quadro 1. Destas, 32 (39,5%) apresentam dados insuficientes, 22 (27,2%) estão estagnadas, 20 (24,7%) em retrocesso, 3 (3,7%) estão em retrocesso, apenas 2 (2,5%) apresentaram progresso satisfatório, e 2 metas (2,9%) não apresentaram dados. Logo, observa-se que quando recortamos os dados gerais apenas para as áreas que possuem influência de atividades portuárias, 97,5% não alcançaram desempenho satisfatório em 2024, o que indica uma deteriorização nos indicadores das metas relacionadas aos ODS do Quadro 1.

Em relação a zona costeira, onde estão localizados os principais portos do Brasil, os indicadores do VII Relatório Luz (publicado ao final de 2023) evidenciaram um retrocesso nas áreas de meio ambiente, promoção de sociedades pacíficas e inclusivas (RL, 2023). Estes dados indicam que o Brasil não tomou as medidas necessárias para a implementação dos ODS, e refletem um ciclo de destruição de políticas públicas do país, provocado sobretudo pela política de redução dos orçamentos e de sistemas de monitoramento entre os anos de 2016 e 2022, e pelo impacto provocado pela pandemia da Covid-19, quando o país se viu diante de uma crise sanitária, ambiental, voltando ao mapa da pobreza e fome, que o afastou da busca pelo alinhamento a Agenda 2030 (RL, 2023).

Em 2023 o país voltou a direcionar esforços para retomar o alinhamento com a Agenda 2030, e apesar dos indicadores apontarem um desempenho aquém do necessário, é possível vislumbrar um cenário de avanço com a reabertura dos espaços de diálogo entre sociedade civil

e as instâncias de governança para que o país possa sair do estigma de promessa incumprida como “país do futuro”, buscando recuperar o que foi destruído no que tange ao desenvolvimento sustentável (RL, 2024).

Assim, no que se refere a aplicação dos ODS, a reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental, considerando a necessidade de um processo de revitalização e intervenções pontuais, que inseridas a um planejamento estratégico, podem gerar impactos positivos e crescentes sobre a área central do porto, seu entorno e a cidade como um todo. Del Rio (2001), já alertara que esse processo sendo conduzido corretamente, pode conduzir à maximização dos investimentos e ao sucesso nos campos econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, entre tantos que podem estar diretamente relacionados à localização dos portos e suas áreas de influência direta.

Dessa forma, a questão ambiental, ligada aos aspectos históricos, sociais e culturais, se insere no contexto das relações entre portos e cidades como objeto de políticas públicas na medida em que as atividades decorrentes da infraestrutura portuária causem a degradação da qualidade ambiental (Lourenço; Asmus, 2015).

Em São Luís, os impactos diretos ao meio ambiente refletidos na relação porto-cidade são evidenciados de forma mais preocupante na região oeste e sudoeste da Ilha, onde estão localizados os grandes portos marítimos/industriais do Maranhão e uma série de outras empresas que prestam ou não serviços aos portos localizadas dentro do grande complexo portuário e industrial da cidade. Os principais impactos socioambientais apontados, referem-se ao desmatamento que leva à perda da biodiversidade, afetando a fauna local e provocando assoreamento e erosões na faixa costeira e a supressão dos manguezais; bem como ao lixo portuário, emissão de poluentes, invasão de espécies exóticas provocada pela falta de controle sobre a água de lastro, “dentre outros danos que a própria EMAP tem conhecimento” (Pereira, 2028, p. 136).

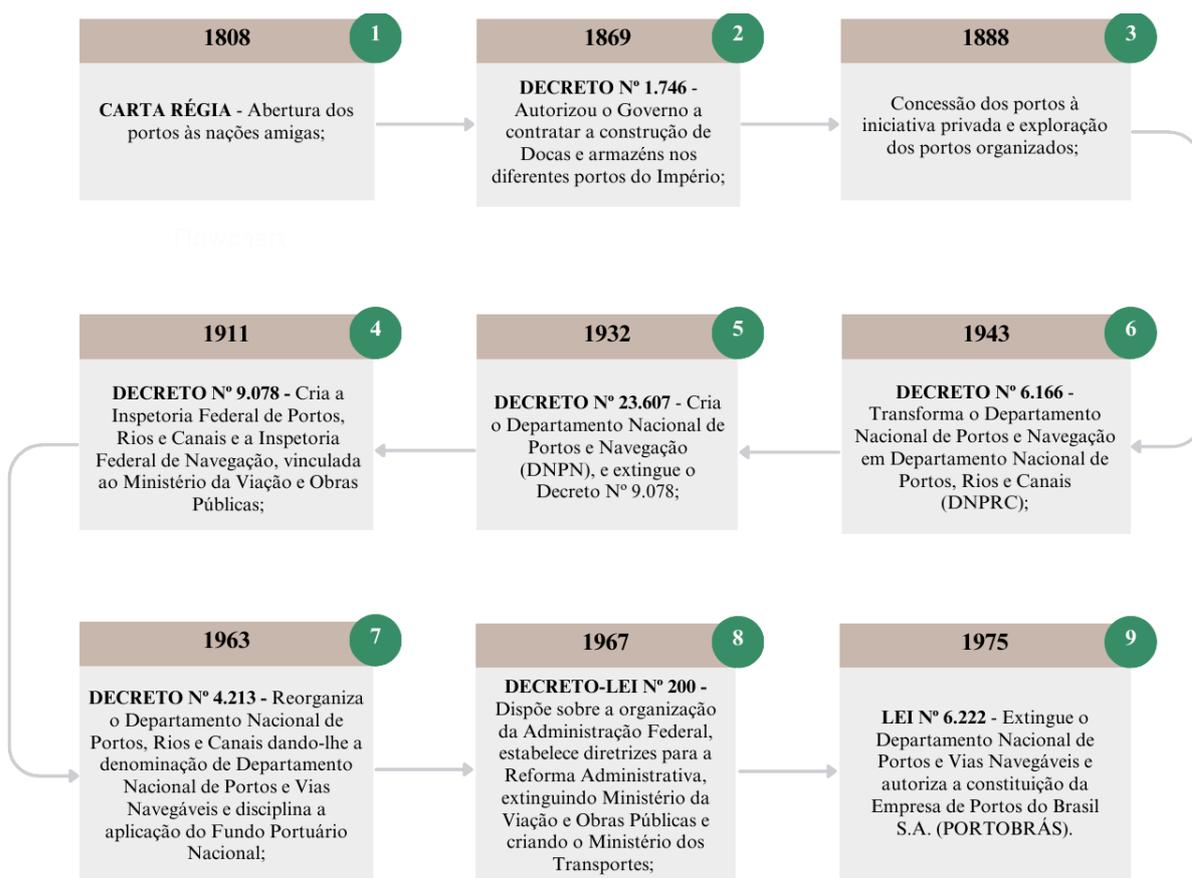
Por isso, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), que administra o porto do Itaqui, tornou-se signatária do Pacto Global para o alcance do desenvolvimento sustentável e resiliente através de ações que interligadas aos objetivos globais ODS, visam mitigar os impactos das atividades portuárias e industriais para o meio ambiente (EMAP, 2018). Além disso, a EMAP buscou reconhecer desde o início a importância dos ODS e a necessidade da adoção de práticas pautadas em critérios de sustentabilidade e responsabilidade social que são evidenciados em seus relatórios de sustentabilidade, tornando-se uma das pioneiras na promoção de um desenvolvimento portuário equilibrado, demonstrando seu compromisso com os ODS 9, 11, 12, 13 e 15, conforme apontam seus relatórios de sustentabilidade.

Nos últimos relatórios apresentados pela EMAP (2018, 2020, 2021 e 2022), a empresa apontou que ao adotar práticas sustentáveis, é possível alcançar o crescimento econômico sem comprometer o meio ambiente ou a qualidade de vida das comunidades locais, reconhecendo a sua responsabilidade como importante vetor de desenvolvimento econômico, social e ambiental através da adoção de práticas sustentáveis. Por outro lado, é preciso observar se de fato as comunidades afetadas diretamente pelos impactos provocados pelas atividades portuárias nesta região da cidade estão sendo assistidas pelas políticas de sustentabilidade instituídas pelos administradores dos portos deste grande complexo, ou seja, dos portos administrados pela EMAP e dos terminais de uso privado da Ponta da Madeira e Alumar.

2.4 A configuração dos espaços portuários na contemporaneidade sob a luz da legislação nacional

Até a década de 1970, mesmo diante do papel significativo dos portos para o processo de formação histórica e o crescimento econômico do país, não existia uma unidade quanto aos instrumentos normativos regulatórios para o sistema portuário brasileiro e este continuava fragmentado (Reis, 2011). Até este período, o setor caracterizou-se por avanços e retrocessos, com seguidas mudanças em sua estrutura organizacional, que levou a uma descentralização dos processos administrativos e operacionais. Isso é evidenciado na Figura 3, que apresenta cronologicamente a evolução deste sistema desde a Carta Régia, de 1808.

Figura 3 – Evolução temporal dos instrumentos normativos do setor portuário brasileiro até a instituição da PORTOBRÁS.



Fonte: Elaboração própria com base nas informações do Ministério da Infraestrutura – BRASIL (2015).

Assim, no sentido de centralizar e organizar a administração dos portos brasileiros, em 10 de junho 1975, foi instituída a Lei nº 6.222, extinguindo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, e autorizando a constituição da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), vinculada ao Ministério dos Transportes, com a finalidade de supervisionar, orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores (BRASIL, 1975).

Apesar da instituição da PORTOBRÁS, com o evidente crescimento nas esferas de produção, consumo e transporte, até a década de 1990, o setor portuário ainda se deparava com uma série de problemáticas e desorganização e infraestrutura precária no que tange a ineficiência administrativa. Por isso, em 1993, foi promulgada a Lei Nº 8.630/1993, a fim de organizar e estruturar o Sistema Portuário Nacional de maneira mais ampla, instituindo o regime jurídico para exploração dos portos organizados e demais instalações portuárias do país (BRASIL, 1993). A referida Lei estabeleceu uma nova ótica para o setor portuário brasileiro, considerando a participação de estados, municípios e da iniciativa privada nos processos relacionados a atividade portuária no país e, principalmente a modernização deste setor.

Neste bojo, em junho de 2001, através da Lei nº 10.233, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que passou a ser responsável pela regulação, supervisão e fiscalização das atividades e exploração da infraestrutura portuária e aquaviária ((BRASIL, 2001). De acordo com a ANTAQ, “os portos e terminais são considerados estratégicos para o País, pois sustentam as interconexões modais do sistema viário nacional, exercem papel de indutores do desenvolvimento e permitem as ligações com outros portos nacionais, marítimos e interiores” (ANTAQ, 2008).

Em 2013, foi promulgada a Lei nº 12.815, que passou a ser o novo Marco Regulatório do Sistema Portuário Nacional (BRASIL, 2013), revogando a Lei nº 8.830/1993. Esta Lei regulamentou a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias, e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. O representante da União, poder concedente, é a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SEP), Órgão atualmente vinculado ao Ministério da Infraestrutura. Dentre suas atribuições e competência, a SEP ficou responsável por novas outorgas e políticas regulatórias do setor portuário, ou seja, deve:

- (...) II - propor, implementar, monitorar e avaliar a política nacional de transportes, no âmbito do setor portuário;
- III - formular e implementar o planejamento estratégico do Ministério relativo à infraestrutura e à prestação de serviços do setor portuário e propor prioridades para os programas de investimentos;
- IV - coordenar e acompanhar os assuntos de infraestrutura e de prestação de serviços do setor portuário que necessitem de posicionamento do Governo brasileiro perante organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais;
- VI - elaborar e propor a aprovação dos planos de outorgas para exploração da infraestrutura e da prestação de serviços do setor portuário (...) (BRASIL, 2024).

A partir da formulação de políticas e diretrizes de fomento para a logística integrada do setor portuário, os entes públicos e privados podem se ocupar da exploração e administração de estruturas portuárias, dentro e fora do porto organizado. Os portos organizados são considerados bens de domínio público delimitados pela SEP, construídos e aparelhados para atender às necessidades da navegação, da movimentação e armazenagem de cargas e passageiros. São administrados pela União, através das Companhias Docas; ou tem sua administração delegada aos Estados, Municípios ou consórcios públicos. Os responsáveis pela administração são constituídos Autoridades Portuárias, e devem exercer diversas funções, gozar de direitos e cumprir com responsabilidades, expressas pelos termos da Lei Nº 12.815.

A fim de garantir um aperfeiçoamento contínuo e ampliar o conjunto de planejamento do setor portuário nacional, em 2014, a SEP editou e publicou a Portaria nº 03, estabelecendo as diretrizes para elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário,

com a institucionalização do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), e o Plano Geral de Outorgas (PGO), responsáveis por:

I - Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) – instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa identificar vocações dos diversos portos, conforme as áreas de influência, propondo alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação dos recursos a partir da priorização de investimentos.

II - Planos Mestres – instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do PNL, que visa direcionar as ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo.

III - Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) – instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao PNL e respectivo Plano Mestre.

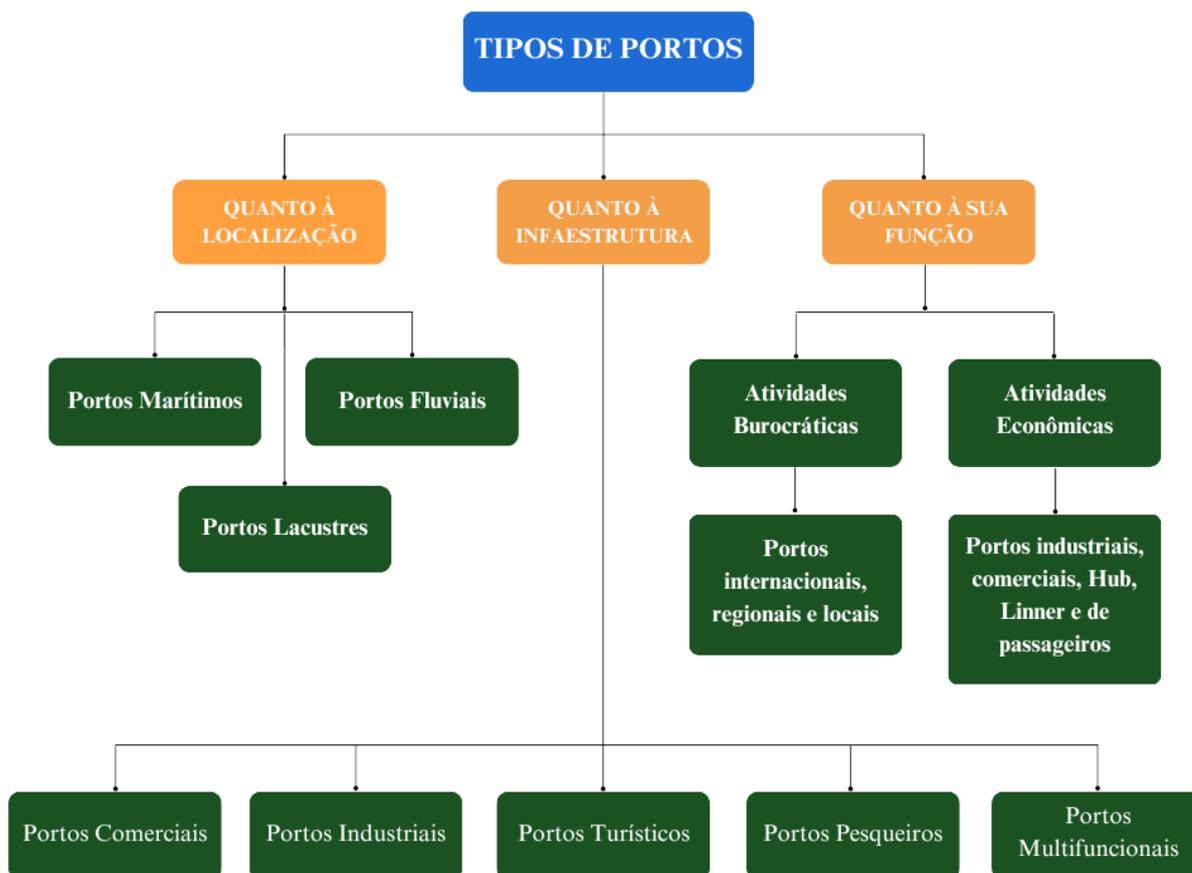
IV - Plano Geral de Outorgas (PGO) – instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente (PNLP e Plano Mestre), das Administrações Portuárias (respectivos PDZ) e da iniciativa privada (BRASIL 2014, p. 1).

As relações Porto-Cidade, descritas no item anterior, estão formalmente inseridas no Plano Nacional de Logística Portuária – PNL (2015), da Secretaria Especial de Portos – SEP, que estabeleceu quatro pilares do planejamento estratégico do setor portuário. Tais pilares foram adotados nos Planos Mestres dos Portos Brasileiros, inclusive no último Plano Mestre do Porto de Itaquí, atualizado em abril de 2018, como por exemplo: regularização de Contratos e Áreas Ocupadas; Estrutura de Gestão Financeira; Ampliação de Eficiência Operacional e Otimização dos Recursos Existentes, e Relação Porto Cidade.

Apesar do notório avanço em termos de institucionalização de normas e desenvolvimento da infraestrutura, os portos brasileiros, em um contexto geral, ainda possuem uma série de deficiências, sobretudo na relação entre a atividade portuária e os impactos provocados ao meio ambiente nas áreas de influência direta onde o porto está inserido, com a dificuldade e falta de coerência por parte dos órgãos públicos e privados na implementação de políticas voltadas para a preservação ambiental nestas áreas, conforme apontou o Relatório Luz (2023).

Quanto a caracterização das estruturas portuárias, de acordo com o disposto na Lei nº 12.815, as estruturas portuárias do país são divididas em três linhas: quanto à sua localização, quanto à infraestrutura e quanto à sua função (Figura 4).

Figura 4 – Fluxograma com a classificação dos portos brasileiros.



Fonte: Adaptado de Degrassi (2001).

No que concerne ao tipo de localização, os portos do país dividem-se em:

Portos Marítimos: aptos a receber linhas de navegações oceânicas, tanto em navegação de longo curso (internacionais), como em navegações de cabotagem (domésticas), independente da sua localização geográfica;

Portos Fluviais: recebem linhas de navegação oriundas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores;

Lacustres: recebem embarcações de linhas dentro de lagos, em reservatórios restritos, sem comunicação com outras bacias (BRASIL, 2013).

Do ponto de vista estrutural, os portos podem ser classificados de acordo com a sua finalidade, onde cada categoria pode desenvolver funções específicas dentro deste sistema. Assim, observa-se no Brasil, a existência de Portos Comerciais, Industriais, Pesqueiros, Turísticos e Multifuncionais, que estão interligados quanto a sua função.

No caso do Maranhão, existem de acordo com o Art. 2º da supracitada lei, a seguinte divisão:

Porto Organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição da autoridade portuária. A sua área é delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

Terminal de Uso Privado (Tup): instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4): instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior; Instalação Portuária de Turismo: (...) explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes, bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo (BRASIL, 2013).

Com exceção das IP4, as demais infraestruturas estão localizadas em São Luís, que são: o porto organizado do Itaqui, o Terminal Aquaviário de São Luís (instalação turística dentro estrutura do porto do Itaqui), e os Terminais de Uso Privado da Ponta da Madeira e Alumar.

De acordo com dados atualizados dos Painéis de Instalações Portuárias disponibilizados no portal da ANTAQ, o país possui um total de 351 instalações portuárias regulamentadas e aptas pelo Sistema Portuário Nacional, que estão subdivididas de acordo com o Quadro 2.

Quadro 2 – Instalações portuárias regularizadas pelo Sistema Portuário Nacional.

TIPO DE INSTALAÇÃO	QUANTIDADE
Portos Públicos Organizados	34
Terminais de Uso Privado (TUPs)	229
Estações de Transbordo de Cargas (ETCs)	44
Instalações Portuárias de Turismo (IPTur)	5
Portos Fluviais Públicos	39

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANTAQ (2025).

Entretanto, é importante apontar que o Sistema não abrange as estruturas portuárias de pequeno porte (IP4), dispostas na Lei nº 12.815, uma vez que estas instalações passaram para a competência do Ministério dos Transportes, e encontram-se na esfera de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), por meio da Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, que é responsável pela construção, manutenção e operações dessas instalações (DNIT, 2025). As IP4 (Figura 6) são instalações que facilitam o embarque e desembarque de passageiros e o transporte de alimentos, bens e serviços entre municípios que dependem exclusivamente do transporte hidroviário (navegação interior) nas regiões norte e nordeste do país. Atualmente, o país possui 47 instalações desse porte em atividade regularizadas pelo DNIT, sendo que a maioria possui estruturas retro portuárias dentro dos seus limites (DNIT, 2025). Destas, apenas três estão localizadas no Maranhão, que são as IP4 dos municípios de Cururupu, Guimarães e Turiaçu, recém reformadas pelo DNIT (DNIT, 2025).

Figura 5 – (A) IP4 de Novo Airão (AM); (B) IP4 de Cai N'água (RO); (C) IP4 de Cururupu (MA); IP4 de Guimarães (MA).



Fonte: DNIT (2022; 2025):

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-retoma-operacoes-da-ip4-de-novo-airao-no-amazonas>;
<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-entrega-novas-instalacoes-portuarias-de-pequeno-porte-em-guimaraes-e-cururupu-no-maranhao>.

Neste bojo estão incluídos os pequenos atracadouros que, embora sejam relacionados com as IP4 quanto às suas atividades e benefícios, distinguem-se quanto à sua infraestrutura, principalmente pela falta de estruturas retro portuárias no seu entorno. A responsabilidade pelo registro e acompanhamento dessas estruturas é da Secretaria de Patrimônio da União (SPU) que, por meio da Portaria nº 24/2011, considera os atracadouros como “combinações de um ou mais píeres, dotados ou não de ramificações (fingers) fixas ou flutuantes, que podem apresentar terminais de serviços (como pontos de luz, rede de combate a incêndio, água potável, telefone, esgotamento por sucção etc.)” (DNIT, 2025). De acordo com o DNIT (2025), atualmente o Brasil dispõe de apenas 21 estruturas regularizadas com essa característica, concentradas exclusivamente nos estados do Maranhão e Piauí.

Por outro lado, percebemos que os atos normativos que regem os portos brasileiros concentram-se na gestão e operação das grandes estruturas e complexos portuários. Por isso, até o presente, não existe uma sinalização por parte do DNIT ou ANTAQ sobre a possibilidade de um levantamento ou regularização do quantitativo das demais instalações portuárias de pequeno porte, ou seja, sobre os chamados portos comunitários em suas múltiplas características (pesqueiros, turísticos, marisqueiros, culturais, estaleiros), que possuem

relevância significativa para cidades e comunidades, contribuindo historicamente para a dinamização das atividades pesqueiras e comerciais, possibilitando o desenvolvimento socioeconômico local. Daí a importância de um enfoque no sentido caracterizar as tipologias desses portos que ainda mantêm características essencialmente naturais com uma multiplicidade de atividades, destacando-se pelas trocas culturais e comerciais.

Nesse sentido, percebe-se a necessidade de uma maior abrangência na aplicação de normativas do Sistema Portuário Nacional, considerando a caracterização diversidade das estruturas portuárias de pequeno porte citadas anteriormente, ressaltando sua evidente influência para a compreensão histórica, socioeconômica, memorialística e cultural do país. Isso a partir de uma integração que considere os marcos regulatórios e o desenvolvimento econômico de cidades e comunidades em decorrência das atividades portuárias, no sentido de garantir a instituição de medidas para o desenvolvimento socioeconômico sustentável atrelado a preservação dos recursos naturais, tão importantes para a sobrevivência humana e dos ecossistemas.

2.5 Legislação ambiental aplicada aos portos brasileiros, e seus reflexos no Maranhão

O sistema portuário enfrenta grandes desafios ambientais devido tanto aos passivos acumulados ao longo do tempo causados por atividades antrópicas (ambientais, culturais e estruturais) quanto aos novos impactos gerados continuamente. Essas situações resultam em inconformidades que precisam ser resolvidas para assegurar o entendimento necessário, no sentido de permitir o pleno funcionamento dos portos sem comprometer a economia e a dinâmica socioambiental das regiões em que estes estão inseridos (Kitzmann; Asmus, 2006).

No que concerne à Agenda Ambiental Portuária do Brasil, com o desenvolvimento dos grandes complexos portuários fortalecidos pelos processos de globalização no país a partir da segunda metade do século XX, percebeu-se a necessidade de se instituir normas e regulamentações para o controle dos gargalos ambientais provocados pelo crescimento de suas atividades. Assim, a partir da década de 1980, teve início o marco jurídico que passou a regular as demandas ambientais, de controle e segurança voltadas para exploração dos espaços pela atividade portuária. Em ordem cronológica, a Figura 7 evidencia as principais normas e regulações aplicadas aos portos brasileiros voltadas para a mitigação dos impactos contra o ambiente natural.

Figura 6 – Evolução temporal da legislação Ambiental aplicada ao setor portuário brasileiro.

1981 - Lei nº 6.938

Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação. Constitui o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) e institui o Cadastro de Defesa Ambiental e o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA).

1990 - Decreto nº 99.274

Regulamenta o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), instrumentos da Política Nacional de Meio Ambiente, com critérios estabelecidos pelo Decreto nº 88.551/83, e instituídos pela Resolução CONAMA nº 001/86.

1997 - Lei nº 9.433

Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos. Em seu Art. 2º que destaca seus objetivos, destaca-se o Inciso II: a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável.

1997 - Lei nº 9.537

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Concentra-se em fiscalizar e garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e em hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por embarcações e plataformas.

1998 - Lei nº 9.605

Lei de Crimes Ambientais: objetiva proteger o meio ambiente, responsabilizando e punindo aqueles que praticam atos lesivos à fauna, flora, recursos naturais e ao equilíbrio ecológico.

1998 - Res. CIRM nº 006

Criou a Agenda Ambiental Portuária (AAP), estabelecendo um conjunto de compromissos e diretrizes para a gestão ambiental nos portos, visando a proteção do meio ambiente e a sustentabilidade das atividades portuárias

2000 - Lei nº 9.966

Estabelece medidas de prevenção, fiscalização e controle da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

2012 - Res. ANTAQ nº 2.650

Aprova os instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. Institui o Sistema Integrado de Gestão Ambiental – SIGA e o Índice de Desempenho Ambiental – IDA.

Fonte: Adaptado de Pereira (2018).

A Política Nacional do Meio Ambiente, instituída pela Lei nº 6.938/1981, pode ser compreendida como a virada de chave para as discussões sobre a questão ambiental brasileira, pois estabeleceu diretrizes gerais para controle do desmatamento, da poluição e degradação do solo, visando o equilíbrio ecológico e a proteção dos recursos naturais (BRASIL, 1981).

Em relação ao EIA e RIMA, instrumentos desta política regulamentados em 1990 pelo Decreto nº 99.274, sua instituição está diretamente ligada à necessidade de avaliar os impactos ambientais das atividades humanas diante do seu potencial de degradação sobre o ambiente

natural. Estes instrumentos regulatórios são reforçados pela Constituição Federal de 1988, em seu Art. 225, Capítulo VI, pelo qual determina que “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988).

A legislação ambiental aplicada aos portos também inclui o licenciamento ambiental, que fora regulamentado pela Resolução CONAMA nº 237/1997. Ao estabelecer normas e procedimentos para que empreendimentos e atividades com potencial de impacto ao meio ambiente obtenham autorização para operar de forma sustentável, esse processo busca compatibilizar o desenvolvimento econômico, sobretudo por suas operações de alto impacto, com a preservação ambiental. É obrigatório para a instalação e operação de empreendimentos portuários, visando garantir a adoção de medidas preventivas e mitigatórias aos impactos ambientais (CONAMA, 1997). Ou seja, está diretamente ligado a busca pela proteção dos ecossistemas costeiros e marinhos, a segurança da navegação e o cumprimento de normas ambientais, além de conferir previsibilidade e segurança jurídica às atividades portuárias.

Outra ferramenta importante inserida na Resolução supracitada é o Plano de Controle Ambiental (PCA), exigido no processo de licenciamento e que institui a necessidade do detalhamento das ações de mitigação dos impactos ambientais das operações portuárias pelos empreendimentos, a fim de garantir que a operação portuária ocorra de maneira sustentável. Neste bojo, também foi inserido o Programa de Monitoramento Ambiental (PMA), que é estabelecido previamente nos EIA/RIMA, e permite o acompanhamento contínuo os efeitos de atividades potencialmente poluidoras nos portos brasileiros, assegurando o cumprimento das diretrizes ambientais estabelecidas pelos órgãos reguladores (IBAMA, 2018).

Em 1998, foi publicada a Resolução nº 006, da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que institui às instalações do sistema portuário a constituição de núcleos ambientais em conformidade com a escala e atividade exercida na área do porto. Em 2002, diante do crescimento contínuo e diversificação das atividades portuárias, foi publicado o Decreto nº 4.430, que dentre outras providências, passou a tratar da operação e licenciamento ambiental dos portos; para garantir maior agilidade nos processos de regularização ambiental do setor portuário, em outubro de 2011, foi publicada a Portaria Interministerial MM/SEP/RR Nº 425, instituindo o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP), que passou a auxiliar os portos e terminais portuários marítimos nessa questão; além da exigência do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), necessário para a instalação de novos empreendimentos, e responsável também por auxiliar na consolidação de práticas

ambientalmente corretas (Cordeiro, 2018, p. 62).

Cabe destacar que os portos brasileiros também devem considerar a importância de normas internacionais relacionadas a atividade portuária, como por exemplo, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), da Organização Marítima Internacional (IMO). Essa convenção estabelece padrões para o descarte de resíduos e o controle da poluição marinha, sendo internalizada no Brasil por meio de regulamentações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

Ressalta-se ainda importância da Convenção sobre a Diversidade Biológica – CDB (1992), que estabeleceu diretrizes para a conservação da biodiversidade em consonância com o uso sustentável dos recursos naturais em áreas costeiras e portuárias; a Convenção de Basileia (1989), que regulamentou os movimentos transfronteiriços globais para o transporte e descarte apropriado de resíduos perigosos, incluindo aqueles gerados pelas operações portuárias. Tratado no qual o Brasil é signatário deste tratado desde 1992, e que fora ratificado por meio do Decreto nº 875/1993 e Decreto nº 4.581/2003; e a Convenção do Trabalho Marítimo – MLC (2006), que estabeleceu normas e recomendações para a segurança dos trabalhadores marítimos, regulamentada no Brasil apenas em 2021, por meio do Decreto nº 10.671.

Neste bojo, destaca-se o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), criado no contexto da crescente preocupação com a degradação ambiental e a ocupação desordenada da zona costeira brasileira na década de 1980. Instituído pela Lei nº 7.661/1988, e regulamentado pelo Decreto nº 5.300/2024, o PNGC emergiu como um marco da política ambiental do país ao estabelecer diretrizes para o planejamento territorial e a proteção dos ecossistemas costeiros, visando ordenar o uso dos recursos naturais, a promoção o desenvolvimento sustentável e a garantia a proteção da biodiversidade costeira e marinha. Ou seja, aplica-se diretamente aos portos brasileiros localizados em sua delimitação costeira, nos quais suas operações podem gerar impacto ao equilíbrio ambiental, orientando a expansão e modernização de suas operações dentro de critérios técnicos rigorosos.

Assim, o PMGC integra-se aos instrumentos de licenciamento ambiental dos portos buscando contribuir para a mitigação de conflitos socioambientais, a partir de uma gestão costeira integrada pela qual as atividades econômicas, pesqueiras, turísticas e a navegação em geral, estejam em consonância com a conservação ambiental, objetivando a sustentabilidade das atividades nos ecossistemas costeiros (Muehe, 2010). Dessa forma, as áreas portuárias podem, por exemplo, superar os retrocessos nos indicadores relacionados aos ambientes costeiros do país, evidenciados no VII Relatório Luz.

Outro importante instrumento de avaliação da gestão ambiental nos portos brasileiros é o Índice de Desempenho Ambiental – IDA, instituído pela ANTAQ por meio da Resolução nº 2.650/2012. Essa Resolução busca avaliar por meio de indicadores, a eficiência e a qualidade gestão ambiental dos portos do país (Rodrigues, 2014).

O IDA é composto por 38 indicadores relacionados à conformidade legal vigente e as boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações. Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, estão a situação da licença ambiental e a existência de licença de operação, quantidade e qualidade de técnicos no núcleo ambiental, prevenção de riscos, auditoria ambiental, ação de retirada de resíduos de navios, consumo e eficiência no uso de energia, monitoramento da fauna e da flora e planos de contingência de saúde (ANTAQ, 2022).

De acordo com dados divulgados pela ANTAQ, os principais portos de São Luís (complexo portuário) estão entre as instalações mais bem avaliadas no quesito responsabilidade ambiental no portuário país. Entre 2020 e 2021, o porto organizado do Itaqui alcançou índices de 96,55 e 97,30 pontos, respectivamente. Nesse mesmo período, os TUP's da Ponta da Madeira (99,37 e 97,01) e Alumar (90,24 e 96,09) também destacam-se entre os indicadores com maiores notas no IDA (ANTAQ, 2022).

Por outro lado, Pereira (2018) evidencia que a evolução do sistema portuário brasileiro tem sido marcada por gargalos estruturais e organizacionais, resultado direto da instabilidade política e econômica do país. Leis portuárias, frequentemente elaboradas em resposta a ciclos econômicos, como privatizações e estatizações, e à entrada de capital estrangeiro, contribuíram para um desenvolvimento desigual. Esse cenário impacta negativamente não apenas a logística e a estratégia, mas também as necessidades socioambientais, considerando o papel dos portos como vetores do desenvolvimento.

Kitzmann e Asmus (2006), já alertavam sobre este cenário, ao apontarem para um desacordo entre o novo modelo portuário, no qual o setor privado é concessionário e realiza a operação dos espaços portuários regulados pelo setor público, e a gestão ambiental portuária. Para os autores, isso ocorre principalmente pela descentralização da regulação da atividade portuária para vários órgãos governamentais distribuídos por vários ministérios, o que acaba gerando uma sobreposição de competências e uma gestão não integrada sobre a política ambiental do país.

No Maranhão, a EMAP instituiu a Agenda Ambiental Institucional do Porto do Itaqui com o objetivo de alinhar suas operações à sustentabilidade, considerando tanto o atendimento e integração dos compromissos assumidos nos vários níveis de planejamento da empresa, quanto as exigências legais impostas pelo marco regulatório nacional e os Tratados Internacionais assinados pelo país na busca por integrar o caminho do desenvolvimento

sustentável em seus portos (EMAP, 2023).

Dentre os objetivos e metas adotados pela EMAP nesta Agenda, destacam-se à Promoção da Educação e Responsabilidade Socioambientais no âmbito de sua atuação, com ênfase em diferentes ações focadas na ampliação das preocupações sociais, culturais e ambientais das comunidades de entorno (EMAP, 2023). Essa responsabilidade deve objetivar não apenas a mitigação dos possíveis impactos ambientais negativos oriundos das grandes atividades portuárias, mas também promover ativamente impactos positivos da presença destes espaços para a cidade e, mais fortemente ainda, nas comunidades vulneráveis que dependem dos portos tradicionais e suas áreas de influências como bases para o desenvolvimento de atividades ligadas principalmente a pesca e a agricultura de subsistência (EMAP, 2024).

Dessa forma, a EMAP entende que a preservação ambiental alinhada ao respeito à comunidade local são pilares fundamentais para a gestão e o desenvolvimento sustentável do Porto do Itaquí. Para isso, a empresa adotou parâmetros de sustentabilidade, pelos quais busca promover práticas sustentáveis visando o desenvolvimento econômico e social da sua área de influência, aliando eficiência e competitividade aos seus compromissos ambientais a fim de garantir serviços portuários de excelência (EMAP, 2023). Contudo, o que se observa principalmente na área de influência direta do Complexo Portuário de São Luís, é que essa política ambiental ainda refletiu em resultados ambientais e socioeconômicos satisfatórios, pelo contrário, as comunidades no entorno ainda sofrem com os impactos diretos provenientes da atividade industrial e portuária nesta região.

Em síntese, a legislação ambiental aplicada aos portos brasileiros visa equilibrar o desenvolvimento econômico com a proteção do meio ambiente. Contudo, na prática ainda é evidente que existe uma divergência entre os modelos de desenvolvimento propostos pelos grandes empreendimentos portuários e a gestão territorial sustentável, no sentido de garantir a proteção da sociobiodiversidade. O cumprimento das normas nacionais e internacionais permite que as operações portuárias ocorram de forma sustentável, minimizando os impactos ambientais e garantindo a conservação dos recursos naturais para as futuras gerações. Outrossim, a observância das regulamentações ambientais é fundamental para a manutenção da qualidade ambiental nas zonas portuárias e para a promoção de um desenvolvimento sustentável no setor marítimo.

3 PORTOS DE SÃO LUÍS, MARANHÃO: UMA PERSPECTIVA HISTÓRICO-PATRIMONIAL DE LONGA DURAÇÃO

RESUMO

O presente artigo aborda em uma longa duração o processo de colonização de São Luís, e as transformações espaciais e socioeconômicas a partir da configuração do seu porto. Para isso, estabelecemos uma abordagem quali-quantitativa, baseada nas concepções metodológicas de Gil (2008; 2021), com a utilização de referências bibliográficas e documentais relacionadas ao universo em estudo, considerando o patrimônio portuário de São Luís e seus múltiplos sentidos. Os resultados traçam, em ordem cronológica, as nuances por trás dos processos de ocupação, navegação e as movimentações comerciais, que fizeram de São Luís um lugar estratégico para atividade portuária global. Revelam-se os aspectos ligados ao conhecimento histórico, social, econômico e as trocas culturais que peepassaram os séculos, bem como a importância da cultura imaterial para a formação das identidades portuárias locais.

Palavras-Chave: Patrimônio Portuário; Transformações Espaciais; Navegação; Trocas Culturais.

ABSTRACT

This article addresses the long-term colonization process of São Luís, and the spatial and socioeconomic transformations resulting from the configuration of its port. To this end, we established a qualitative and quantitative approach, based on the methodological concepts of Gil (2008; 2021), using bibliographical and documentary references related to the universe under study, considering the port heritage of São Luís and its multiple meanings. The results trace, in chronological order, the nuances behind the processes of occupation, navigation and commercial movements, which made São Luís a strategic place for global port activity. Aspects linked to historical, social and economic knowledge and cultural exchanges that have passed through the centuries are revealed, as well as the importance of intangible culture for the formation of local port identities.

Keywords: Port Heritage; Spatial Transformations; Navigation; Cultural Exchanges.

3.1 Introdução

As marcas patrimoniais de um porto nascem da luta constante entre a ambição ds pessoas e os limites geográficos impostos pelo seu desenho. Sobretudo pelas transformações estruturadoras que uns exercem sobre outros no tempo e no espaço, com processos contínuos de construção e reconstrução socioespacial em face das modificações desiguais na paisagem (Amorim, 2016).

Nesse sentido, abordagem que se propõe neste artigo, reporta-se essencialmente em

reconstruir historicamente os traçados e a configuração socioespacial de São Luís, em uma perspectiva de longa duração. Buscando compreender as transformações espaciais e sociais a partir da fixação do seu porto principal e como este influenciou no surgimento de outros portos; compreender as nuances possibilitadas pela atividade portuária e sua importância para o desenvolvimento socioeconômico e cultural da região e, por outro lado, analisar os impactos das suas atividades para o meio ambiente natural. Além disso, utiliza-se a cartografia histórica e sua aplicação no âmbito dos estudos portuários, com vistas a entender os processos econômicos, sociais e culturais a partir da dinâmica possibilitada pelo porto, bem como as mudanças espaciais na dinâmica de ocupação da cidade.

A partir desta perspectiva, buscou-se compreender os processos de formação histórica das estruturas socioeconômicas e geográficas influenciadas pelos espaços portuários de São Luís, considerando que isso seria indissociável de uma concepção sobre as nuances pré-coloniais de ocupação da Ilha de Upaon-Açu. Para isto, consideramos o conceito de Fernand Braudel (1965; 1995) sobre a longa duração na análise histórica, pelo qual ressalta a importância da interdisciplinaridade para a compreensão e valorização dos processos de longa duração que moldam as sociedades e economias a fim de entender a complexidade dos fenômenos históricos. Para a história portuária em suas diferentes escalas (local, regional, nacional e global), essa compreensão nos permite analisar os portos como parte integrante fundamental de sistemas econômicos e sociais mais amplos, que se desenvolvem ao longo dos séculos.

Esta concepção nos levou ao entendimento sobre a “dialética das durações” proposta por Braudel, pelo qual segundo o autor, liga, relaciona ou articula as diferentes temporalidades sem negar a conjuntura do evento tendo em vista os diferentes acontecimentos relacionados ao tempo histórico (Cracco, 2009). No caso dos portos de São Luís, a longa duração proposta por Braudel nos permitiu analisar os portos de São Luís e sua interface com os processos econômicos, socioespaciais, culturais, geográficos e ambientais, no sentido de integrar os acontecimentos e superar as lacunas relacionadas a história de seus portos.

Monié e Vidal (2006) apontam três tendências que geraram impactos sobre as dinâmicas locais e moldaram as relações entre portos e cidades: primeiro abordam a necessidade de modernização portuária mediante aos avanços tecnológicos do mundo contemporâneo, em que os portos tradicionais, geralmente concentrados nas áreas centrais tornaram-se obsoletos; em seguida evidenciam a importância dos chamados megaportos, multifuncionais, voltados para os fluxos do comércio marítimo internacional ou hinterlandias terrestres; e por fim a necessidade de transformação do porto em um instrumento a serviço do desenvolvimento

local e regional, ressaltando a importância da cidade portuária.

São Luís é inserida neste cenário à medida em que o seu principal porto, que ditava toda a dinâmica urbana e comercial da cidade entra em processo de decadência, tornando-se obsoleto mediante a demanda nacional e internacional por infraestrutura técnica e operacional qualificada.

Considerando que os portos são espaços que carregam consigo aspectos históricos e culturais, testemunhos do processo de colonização europeia na região, materializados pela fundação dos primeiros núcleos históricos que deram origem as cidades e seus portos, buscou-se realizar um mapeamento acerca das potencialidades históricas e culturais dos portos do universo em estudo, considerando a identificação, documentação, sistematização dos resultados que vêm atuando como suportes de histórias, memórias, identidades e territorialidades.

3.2 Material e Métodos

3.2.1 Procedimentos Metodológicos

O artigo fundamenta-se na perspectiva do materialismo histórico e dialético para discussão do objeto analisado, considerando o movimento e a situação histórica determinada dos portos de São Luís, Maranhão. De acordo com Gil (2008), a perspectiva dialética busca entender os fenômenos históricos utilizando um método interpretativo que prioriza as contradições da realidade social. Nesse sentido, optou-se pela utilização do método quali-quantitativo, pelo qual segundo Gil (2021) é possível obter uma compreensão mais abrangente sobre as nuances e complexidades do objeto de estudo, articulando padrões mensuráveis com profundidade interpretativa a partir da proposta de integração complementar entre ambas as abordagens.

Este arcabouço metodológico pode ser utilizado para identificar a evolução histórica da relação entre a sociedade e o espaço. Destarte, a pesquisa apropria-se desta abordagem a fim de tecer concepções possíveis acerca dos movimentos e das transformações históricas, culturais, socioeconômicas e espaciais dos portos e seu entorno na cidade de São Luís.

Nesse sentido, a metodologia foi estruturada em duas etapas, que consistem em:

(a) *Levantamento histórico e cultural por meio de pesquisa bibliográfica e documental*

A partir da pesquisa bibliográfica e documental, realizou-se um mapeamento da produção acadêmica acerca das potencialidades históricas e culturais dos portos da área de

estudo, com destaque para o Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão, de César Augusto Masques. Realizou-se uma análise acurada dos documentos disponíveis no Catálogo de Documentos Manuscritos Avulsos Referentes à Capitania do Maranhão, presentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, que é disponibilizado digitalmente e contém informações relacionadas as movimentações no porto de São Luís entre os séculos XVIII e início do XIX. Bem como uma imersão no acervo digital do das Coleções de Jornais e Revistas da Biblioteca Nacional, na qual foi possível organizar cronologicamente momentos-chave para a compreensão histórica de longa duração à respeito dos portos de São Luís. Deste modo, consideramos a identificação, documentação, sistematização dos resultados que vêm atuando como suportes de histórias, memórias, identidades e territorialidades.

(b) Pesquisa de Campo no Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM) e Museu Audiovisual do Maranhão

Para o levantamento acerca das movimentações comerciais na antiga zona portuária de São Luís, em que constam dados relacionados ao quantitativo de embarcações comerciais que atracaram na área do porto nos períodos de efervescência econômica do Maranhão, foram consultados os Registros do Porto, realizados pela Capitania Marítima, que era responsável pela administração, controle de embarcações, segurança e aplicação da legislação marítima. Além disso, realizou-se visitas ao Museu Audiovisual do Maranhão (MAVAM) e ao Centro Cultural Vale Maranhão (CCVM), onde foi possível prospectarmos fotografias históricas que dimensionam a dinâmica portuária da cidade no século XX.

3.2.2 Materiais utilizados na pesquisa

Os dados referentes a produção cartográfica foram sistematizados com o auxílio dos Sistemas de Informações Geográficas (SIG), *Softwares Google Earth Pro*, pelo qual fora realizada a seleção de imagens que foram importadas e georreferenciadas por meio da identificação dos pontos de referência, e o Qgis na versão estável 3.28.5 LTR, que subsidiou a produção da cartografia histórica com precisão e eficiência, possibilitando a sistematização dos resultados para a construção de mapas temáticos; organizou-se um banco de dados em Drive único, contendo informações cartográficas e uma bibliografia interdisciplinar em que constam produções no campos das ciências ambientais, humanas e sociais.

3.3 Resultados e Discussões

3.3.1 A cidade de São Luís como espaço estratégico para a exploração portuária

A história portuária de São Luís se insere em um contexto territorial mais amplo, uma vez que a cidade está inserida na Ilha de Upaon-Açu, que desde o período pré-colonial vem se apresentando como uma região estratégica para as relações marítimas, com a presença indígena, como os Tupinambá, que viviam da exploração dos recursos marítimos em um ambiente insular, e mantiveram sua ocupação e organização territorial até a chegada dos europeus, quando iniciava-se um processo de reconfiguração espacial e sociocultural impulsionado pela imposição de novas dinâmicas de poder e exploração sobre os povos que habitavam esta região. Essa premissa foi ratificada por Bandeira (2008), ao evidenciar que as primeiras ocupações humanas na região estão bem estabelecidas em torno de 6.600 anos antes do presente, com sítios associados a povos ceramistas em transição para um modo de vida fortemente baseado na pesca, coleta de moluscos e frutos do mar.

Em torno de 5.800 anos surge um novo padrão de ocupação da Ilha, cujos sítios foram denominados de sambaquis, com cerâmica antiga associada ao registro arqueológico (Bandeira, 2016a). Entre dois e mil anos atrás, a Ilha de São Luís foi colonizada por grupos amazônicos, possivelmente associados a cerâmica incisa e à terra preta, entre 2 mil e 1 mil anos atrás (Bandeira, 2013a). Já em período próximo ao Contato, entre os séculos XIV e XVII, a região estava ocupada por povos Tupinambá (Bandeira, 2015). Um outro aspecto extremamente relevante em relação aos estudos de Bandeira (2008; 2013a; 2015; 2016a) é que as ocupações ceramistas mais antigas não estão associadas ao modo de vida agricultor, mas a povos que viviam da exploração de recursos marítimos e estuarinos.

O autor aponta que a posição estratégica da Ilha determinou o modo de vida destes povos, que se estabeleceram pelas faixas litorâneas e fluviais do território, utilizando-se de embarcações e atracadouros naturais que desempenhavam um papel fundamental para a subsistência e comunicação entre os grupos indígenas, dinamizando as trocas culturais. Um outro aspecto extremamente relevante é que as ocupações ceramistas mais antigas não estão associadas ao modo de vida agricultor, mas a povos que viviam da exploração de recursos marítimos e estuarinos.

Datam dos Quinhentos as primeiras tentativas da Coroa Portuguesa de colonizar a porção norte do seu território para além do que definia a porção atlântica do Tratado de Tordesilhas. A fim de incentivar o povoamento do norte do Brasil por colonos, o rei João III, de Portugal, dividiu o Brasil em capitânicas hereditárias em 1535.

A Capitania do Maranhão, situada mais ao Norte, foi designada à responsabilidade dos donatários das Capitânicas do Maranhão, Aires da Cunha e Fernão Álvares Andrade, que se

associaram ao tesoureiro da Coroa, João de Barros, e promoveram uma expedição de reconhecimento e localização (Leite Filho, 2001). Ao longo de três décadas, foram enviadas não menos que quatro frotas com mais de três mil colonos, que fundaram a cidade de Nazaré (muito provavelmente na localização atual de São Luís) e três outros vilarejos, sob as ordens de seus próprios filhos, que ali ficaram durante cinco anos (1555-1560).

A falta de apoio oficial por parte da Coroa e o precário conhecimento das rotas marítimas contribuíram, pouco a pouco, para o desaparecimento dessas colônias, não havendo se quer informações documentadas sobre a movimentação das embarcações que fizeram este trajeto. De acordo com Leite Filho (2001, p. 621), não existe uma certeza quanto a localização geográfica desta povoação, uma vez que “segundo alguns seria a ilha do Medo; outros indicam a ilha de Santana ou mesmo a ilha de São Luís”. Fato é que essa pode ser compreendida, à princípio, como a primeira tentativa de assentamento europeu no território maranhense, apesar do seu caráter efêmero.

Enquanto outras regiões do Brasil, após 1570, já possuíam núcleos coloniais consolidados, como Salvador e Olinda, toda a costa do Norte era uma região completamente habitada por povos indígenas que viviam dos recursos do mar em ambientes insulares e sem a presença oficial de Portugal. A ausência da Coroa Portuguesa despertou a cobiça de outros países europeus, como os espanhóis, franceses, holandeses, ingleses, que navegavam livremente na costa norte, para comercializar com os índios, estabelecendo as bases de um contato vantajoso por meio de feitorias ou portos de paradas e negociação, representando assim uma ameaça para o controle desta região, que veio a se concretizar de forma efetiva a partir da ocupação francesa no litoral maranhense, em 1612, quando

Estabeleceram-se na região e fundaram estrategicamente o Forte de São Luís, implantando a colônia sob os auspícios da monarca Maria de Médicis, regente em lugar do seu filho menor Luís XIII. Decretaram uma constituição com diversas leis que regulamentavam os procedimentos e as ações a serem seguidas nas relações com os nativos, com os religiosos e com os superiores. Dessa forma, garantiram o controle militar efetivo econômico do litoral maranhense apoiados em seu efetivo militar e nas atividades de exploração subsequente comércio de resinas e madeiras utilizados para o tingimento de roupas (Leite Filho, 2001, p. 622).

A escolha do terreno para a construção do forte foi feita criteriosamente pelos franceses em 06 de agosto de 1612, quando desembarcaram no porto de Javirée, na Ilha Grande, também denominada de Ilha dos Tupinambá. Em uma colina foram construídas uma capela e uma casa para residência dos franceses, sendo aberta uma praça e a construção de um barraco, que recebeu um altar portátil. Em 12 de agosto de 1612, foi rezada a primeira missa no Maranhão (D’Abbeville, 2002). No local que ficou conhecido oficialmente como o núcleo fundacional

de São Luís.

A cidade foi fundada pelos franceses Daniel de La Touche e François de Rasilly, que foram designados para o objetivo de estabelecer a França Equinocial, e recebeu seu nome em homenagem a Luís XIII, rei da França. A partir daí inicia-se, de fato, o povoamento por via marítima a partir do golfo maranhense, na região onde se localiza São Luís (Cunha, 2015). Por outro lado, a região que até o início do século XVII se configurava como área de tradicional ocupação dos Tupinambá, após a colonização europeia os indígenas foram mortos ou expulsos de suas terras, e os que permaneceram foram catequizados e assentados em reduções jesuíticas (Nimuendaju, 2002).

No contexto histórico de São Luís, diferentemente da maioria das cidades costeiras do Brasil, que nasceram e se desenvolveram a partir da construção e atividades do seu porto, a história portuária da cidade sofre influência direta das expedições francesas na região, e tem seu marco inicial a partir da edificação do seu Forte, onde atualmente localiza-se o Palácio dos Leões, sede do governo estadual, região escolhida posteriormente como o principal ponto de embarque e desembarque do Maranhão. Assim, como veremos, a formação socioespacial de São Luís foi determinada a partir da configuração e movimentações do seu porto.

A localização estratégica da Ilha e do porto de São Luís em relação às conexões atlânticas com o Reino de Portugal, foi evidenciada em 1624, pelo Capitão Simão Estácio da Silveira após expedição realizada no Maranhão (1619), ao publicar *Relação Summaria das cousas do Maranhão*, ressaltando que

(...) esta he a melhor terra mundo, d'onde os naturais são muito fortes, e vivem muitos annos, e consta-nos, que, do que correrão os Portuguezes, o melhor he o Brasil, e o Maranhão é o Brasil melhor, e mais perto de Portugal, que todos os outros portos daquele Estado, em derrota muito fácil á navegação d'onde se ha de ir em vinte dias ordinariamente (Silveira, ano, p. 86).

Vislumbrando um desenvolvimento próspero do território, Estácio da Silveira acreditava que a região possuía grande potencial de desenvolvimento, destacando a fertilidade do solo, os ventos favoráveis à navegação em sua costa, a qualidade dos portos e a presença da baía de São Marcos, onde desaguam rios navegáveis. No entanto, ele ressaltava que a falta de navios com destino a São Luís naquele período, era um obstáculo a ser superado para que a região pudesse prosperar.

Nesse contexto, Caldas (2008) destaca que o notório desinteresse do Reino de Portugal em colonizar e desenvolver o território, priorizando apenas sua defesa contra invasores europeus, gerou incertezas e atrasou o desenvolvimento da cidade. Mesmo após os processos de reconquista, o porto principal permaneceu como um atracadouro simplório por décadas.

Segundo Coutinho (2004), o cenário de incertezas e estagnação em São Luís no século XVII era tão evidente que houve períodos em que nenhuma embarcação portuguesa sequer atracou em seu porto. O desinteresse comercial por São Luís era tão grande que Portugal enviava, no máximo, um único navio por ano a cidade, que era a embarcação que partia em março e retornava em setembro, evidenciando o baixo investimento no comércio local. Diante disso, Maranhão e Grão-Pará solicitaram formalmente uma frota mais frequente de embarcações para a região, recebendo negativas constantes por parte de Portugal sob a justificativa de não poderem obrigar os armadores marítimos a enviarem seus navios a portos sem cargas de valor (Viveiros, 1954).

Consta na lista de documentos avulsos manuscritos do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) que em 1752, antes da criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, houve uma consulta do Conselho Ultramarino ao Rei D. José, sobre uma solicitação formal para o envio de navios ao porto de São Luís, realizada pelos moradores e produtores da Capitania do Maranhão com o objetivo de retornarem a Coroa carregados de gêneros produzidos na região, bem como de estreitar os laços comerciais com o Reino. No entanto, os registros indicam que neste momento a Capitania não obteve uma resposta positiva por parte da Coroa, que deixou transparecer o desinteresse no fomento às atividades produtivas da colônia.

Este cenário de incertezas foi provocado sobretudo indefinição quanto a colonização do território maranhense, principalmente após a invasão holandesa. Para Ferreira (2008),

A ocupação do território maranhense esteve atrelada à exploração econômica referente à produção de cana-de-açúcar, do algodão e do babaçu, desde o período colonial até os primeiros anos da República. Essa, contudo, sofreu várias transformações derivadas das necessidades da França (fundou a capital), de Portugal (retomou dos invasores duas vezes e efetivou estratégias de ocupação), Holanda (invadiu e dominou uma vez por vinte e sete meses) e Inglaterra (interferiu em acordos econômicos), que viabilizaram o domínio e posse (assentamentos, entradas, engenhos), áreas de produção, escravização indígena e negra africana, exploração de recursos, e ações de políticas territoriais (fortes, missões, vias de acesso), culminando na ampliação do povoamento. (FERREIRA, 2008, p. 20).

Por outro lado, apesar da localização estratégica, protegida por fortificações e pela barreira natural do canal do Boqueirão, e das sucessivas reconquistas pela Coroa Portuguesa, São Luís ainda apresentava no início do século XVIII uma baixa densidade populacional refletida por seu moroso desenvolvimento (Cunha, 2015). Nascida no mar, caracterizada como porto fluvial e marítimo, à semelhança de outras cidades brasileiras na época colonial, a capital do Maranhão, desde à sua fundação, era vista como um espaço geográfico estratégico para o desenvolvimento da região. Condição que se efetivou plenamente entre os séculos XVIII e XIX, quando São Luís ascendeu na rota do comércio atlântico, desempenhando um papel

protagonista na cadeia produtiva regional, que conferiu ao seu porto uma função vital para a exportação e desenvolvimento econômico do Brasil (IPHAN, 2023).

A posição estratégica do núcleo fundacional de São Luís é evidenciada nos mapas coloniais da ilha de São Luís, ou ilha de Upaon Açu, estando localizada justamente na Baía de São Marcos, na junção do estuário dos rios Bacanga e Anil, região do porto, onde a mancha urbana da cidade começou a se intensificar, a partir do século XVII, após algumas tentativas fracassadas ao longo do século anterior, conforme observado nas Figura 8 e 9. Inclusive, segundo Martins (2001), o lugar foi consolidado pela colonização portuguesa por se tratar de uma área elevada, de frente para a Baía de São Marcos, onde estrategicamente poderia se vigiar a chegada e controlar o fluxo de navios. O pintor e gravador italiano Andrea Antonio Orazi criou uma gravura com vista panorâmica da área do porto de São Luís no final do século, ilustrando a movimentação de embarcações nas proximidades da região e as mudanças na ocupação do solo a partir do porto para as áreas mais elevadas (Figura 7).

Figura 7 – Gravura da área do porto de São Luís e seu entorno, em 1698.



Fonte: CCVM (2024).

<https://ccv-ma.org.br/programacao/exposicoes/cartografias-urbanas-do-maranhao>

Figura 8 – (A) Um dos mapas portugueses mais antigos que se conhece do Maranhão, elaborado pelo cartógrafo João Teixeira Albernaz, em 1631, registra a cidade de São Luís e várias aldeias Tupinambá; (B) Cartografia holandesa com o núcleo fundacional de São Luís e o traçado urbano implantando na Baía de São Marcos, no estuário dos rios Bacanga, por Jan van Brostehuisen.



Fonte: <https://ccv-ma.org.br/programacao/exposicoes/cartografias-urbanas-do-maranhao>

Nas palavras de Gitahy (1992), os portos sempre tiveram uma relação direta para a história das cidades, uma vez que ao buscarem condições geográficas favoráveis à construção do porto, considerando a presença de águas calmas e profundas, também se “se levava em consideração as condições territoriais adequadas à urbanização, mananciais de água potável e uma posição estratégica que possibilitasse o desenvolvimento do comércio (Gitahy, 1992, p. 377), como é o caso do núcleo fundacional de São Luís, e posteriormente da escolha criteriosa do local para a instalação do complexo portuário na porção oeste da cidade. Partindo desse pressuposto, Silva e Pires (2001) inferem que o porto não deve ser considerado como mero componente do urbanismo insular, devendo figurar fundamentalmente como um de seus elementos constitutivo e fundador, seja na sua origem ou continuidade reprodutiva.

As mudanças na configuração da dinâmica urbana de São Luís, intensificam-se em meados do século XVIII, quando a área de extensão onde localizava-se o antigo porto, atual Cais da Praia Grande, assumiu um papel estruturante nos processos de reorganização socioespacial da cidade. Logo após um período de estagnação socioeconômica, quando o território ficou jogado a sua própria sorte e a área do porto permaneceu marginalizada dentro do tecido urbano. Nesse contexto, as atividades marítimas e conseqüentemente portuárias, emergiram como um condutor para o crescimento socioeconômico, contribuindo para o desenvolvimento de São Luís como região estratégica para a exploração da atividade portuária dentro do sistema colonial português.

Cenário que fora evidenciado com a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755), que operou especialmente no período compreendido entre 1758 a 1777, ficando responsável por todo o comércio atacadista das capitanias do Maranhão e do Pará, passando a contar rapidamente com uma considerável frota de navios que possibilitou um grande volume de exportações, o que elevou a capitania do Maranhão a se tornar um dos três

principais centros econômicos da América da Coroa Portuguesa naquele período (Ferreira, 2009).

A Companhia foi criada pelo Marquês de Pombal, Primeiro-Ministro do Reino, que teve um papel reconhecidamente imprescindível para a mudança de paradigma desta região, possibilitando assim um horizonte próspero para o Maranhão. Com o objetivo de controlar e estimular o comércio de todo o Estado, ou seja, criar um monopólio sobre o comércio e navegação, o Marquês tomou ações estratégicas e decisivas para dinamizar o fluxo comercial e rotas marítimas via porto. Dentre estas, destacam-se: desobstruiu os canais de exportação e consumo; permitiu a entrada e a comercialização de escravos africanos nas Capitânicas; simplificou despachos e flexibilizou baldeações entre navios da frota, diminuindo os direitos de entrada e reduzindo a taxa para 50% quando o gênero fosse exportado. Na Colonia, taxou o preço máximo dos artigos, determinou os fretes e estabeleceu a ordem dos embarques, além de formentar a agricultura e a formação de empresas de navegação a fim de flexibilizar o comércio com a ásia (Viveiros, 1954).

Outra decisão relevante foi permitir a Companhia o direito de construir navios mercantes ou de guerra em qualquer região em que estivessem localizadas as marinhas do Reino ou Capitânicas, desde que tivessem as devidas licenças e valores acertados com os donos do território. Assim, com uma frota de navios estável e regular, o Maranhão prosperou rapidamente e o porto de São Luís entrou rota internacional de comércio, com o incentivo e exportação de produtos agrícolas como o algodão, arroz e outros produtos regionais, contrastando a morosidade do fluxo comercial de outrora via porto e ratificando a premissa feita por João Estácio da Silveira (Viveiros, 1954; Figueiredo, 2014).

Nesse contexto, Marinelma Meireles (2009), destaca a notória integração do porto de São Luís na rota comercial do Oceano Atlântico durante o lucrativo ciclo açucareiro no Nordeste, em que os portos de Salvador e Recife desempenhavam um papel fundamental nas conexões atlânticas do país. A partir da segunda metade do século XVIII, os portos de São Luís e Belém interligados pela criação da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão surgem como alternativa e são conectados à essas rotas comerciais, ganhando rápida notoriedade.

A autora relata ainda que, o movimento de navegação que desbravou as rotas marítimas em busca do “novo mundo”, fora, antes de tudo, fruto de experiências compartilhadas pelas sociedades que se relacionaram no Atlântico e para além dele. Atrelada a essas interações humanas e materiais, a capitania do Maranhão, que tinha como ponto estratégico a região do porto de São Luís, “vivenciou significativas mudanças com a implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII” (Meireles, 2009, p.

142).

No final do século do XVIII, o fluxo comercial entre o Maranhão e a metrópole, via porto de São Luís, já encontrava-se plenamente estabelecido. Em 1776, por exemplo, foram 26 navios que aportaram e exportaram produtos do Maranhão. Números que rapidamente chegaram entre 100 e 150 navios nos últimos decênios do século, quando o Maranhão alcançou a marca de quase um milhão de libras em exportação, fato que reafirma o protagonismo do porto neste período (Viveiros, 1954; Furtado, 1959).

Em 1780, é construída a Praça do Comércio, na Praia Grande - bairro portuário por excelência - que se torna o centro da ebulição econômica e cultural de São Luís. Tecidos, móveis, livros e produtos alimentícios, como o azeite português e a cerveja da Inglaterra, eram algumas das novidades vindas do velho continente.

Se desde o final do século XVII novos hábitos europeus aportavam em São Luís por vias marítimas, sobretudo após os religiosos carmelitas, jesuítas e franciscanos assumirem a educação da população, esse processo de modernização se acelerou no novo ciclo econômico, trazendo benefícios urbanos para a cidade. Durante o período pombalino (1755-1777), houve a canalização da rede de água e esgotos e a construção de fontes pela cidade e o início de uma iluminação pública com óleo de baleia e vegetais, além da intensificação dos códigos de posturas, a serem adotados pela população.

A prosperidade econômica do Maranhão manifestava a necessidade de melhoramentos na estrutura do seu porto, que demandava por estrutura qualificada que atendesse o fluxo intenso de embarcações comerciais que se apresentava na área durante a transição entre os séculos XVIII e XIX. Por isso, em 1799, o então governador da província, Dom Diogo de Sousa, solicitou melhoramentos na área de fundeio do porto (Lima Neto, 2005) a fim de atender a demanda eminente por um ancoradouro estruturado, mediante a crescente movimentação de embarcações que ancoravam na cidade diariamente, não obtendo inicialmente uma resposta satisfatória.

3.3.2 O furo do Arapapaí no contexto portuário de São Luís

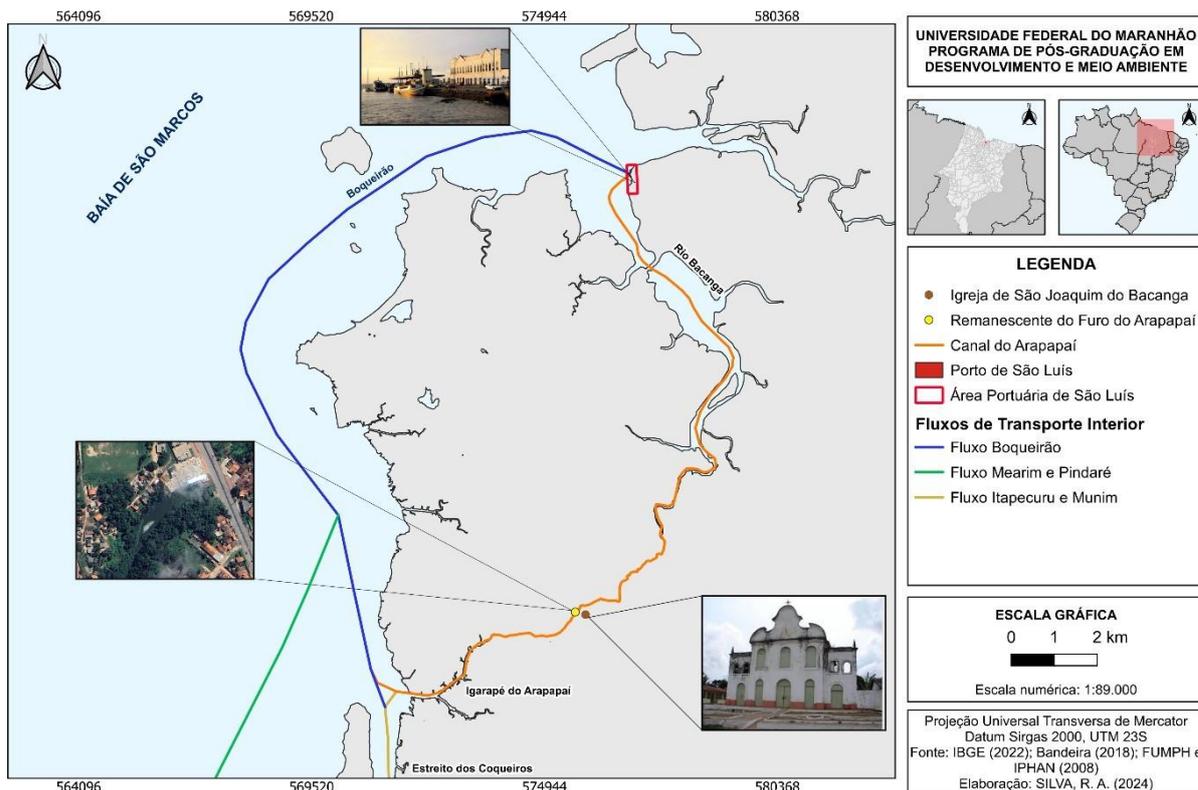
A navegação era tão importante para a formação e desenvolvimento socioeconômico de São Luís, que houve um esforço do poder público e das elites da época para criar um canal que facilitasse a navegação e o fluxo comercial via rio Bacanga, sem passar pelo Boqueirão, denominado de Canal do Arapapaí. Isso porque os rios que deságuam na baía de São Marcos se constituíam no passado como os únicos meios de comunicação e transporte para outros

centros consumidores do interior da província. Entretanto, para alcançar os seus cursos era necessário enfrentar a perigosa passagem do Boqueirão, onde a impetuosidade das correntes marinhas no entrechoques com as águas dos rios provocava constantes e graves acidentes, resultando em perdas econômicas e sociais significativas (Marques, 2008).

Esta pode ser compreendida como a primeira grande tentativa de intervenção humana na paisagem de São Luís a partir de meados do século XVIII fora do núcleo fundacional da cidade, sob a justificativa de atender as necessidades econômicas e flexibilizar o escoamento de produtos e mercadorias vindas do exterior, que tinham como entreposto São Luís, para o interior da província onde recebiam a produção para o abastecimento da urbe e para a exportação, através dos cursos dos rios que deságuam nas baías de São Marcos, Arraial e São José de Ribamar (Nogueira; Saraiva, 2012).

Além disso, o canal seria um meio seguro e estratégico que possibilitaria o transporte da produção de açúcar, arroz, carne, amêndoas de babaçu, dentre outros, para São Luís utilizando as pequenas embarcações que trafegavam por todos os lugares onde passam os rios Munim, Itapecuru, Mearim e Pindaré (Lima Neto, 2015), evitando assim os riscos consideráveis que as embarcações corriam durante a passagem pelo Boqueirão, quando se deparavam com o perigo constante de naufrágios e a possibilidade de grandes prejuízos tanto de cunho particular como público (Marques, 2008). Em relação ao projeto, o Mapa 4 dimensiona como a rota flexibilizaria a navegação interior.

Mapa 4 – Remanscente do Furo do Arapapaí, Igreja de Igreja de São Joaquim do Bacanga e o trajeto do que seria o Canal até o porto de São Luís.



Fonte: O Autor (2024).

Considerando a rota estabelecida para a construção do canal, pressupomos que a dinâmica de povoamento que posteriormente se concentrou pela área Itaqui-Bacanga (pela construção do porto e barragem), seria determinada pela extensão do canal, às margens do rio Bacanga até a região da Vila Maranhão. O Mapa 4 dimensiona os potenciais impactos socioeconômicos e ambientais que a continuidade e conclusão desta obra representaria para São Luís.

A documentação referente ao Furo do Arapapá nos conta que por razões econômicas e sociais a construção do referido canal foi evidenciada na gestão do Governador e Capitão General João de Abreu Castelo Branco, entre os anos 1737 e 1747. Viveiros (1954) afirma que demonstrada a utilidade do empreendimento, o Governador Geral pediu a contribuição dos moradores arrecadando 655\$00 em dinheiro de pano de algodão; 28º alqueires de farinha e 60 negros escravos. Com esse capital iniciaram-se as obras tendo em seguida apelado para ajuda da Coroa.

A cronologia de construção do Furo do Arapapá indica que em 1741, o Governador João de Abreu Castelo Branco solicita orçamento e execução da planta de construção pelo engenheiro Carlos Varejão Rolim, com o auxílio do mestre de serraria Cornelles, holandês de nascimento (Amaral, 1923). Em 1742, foram iniciadas as obras visando a comunicação das águas do rio Bacanga com as águas que circundam a Ilha de São Luís, pela sua direita, mediante

escavação entre as cabeceiras do Bacanga e do igarapé do Arapapaí (Marques, 2008). Nas proximidades deste igarapé, existia um atracadouro denominado Porto Ibaganga, e que posteriormente passou a ser chamado de “porto do Arapapahy”, servindo como ancoradouro natural para as embarcações que navegavam nesta região e como base para o transporte dos materiais que seriam utilizados na obra (Viveiros, 1954; Marques, 2008).

A obra foi paralisada em 1755 com a retirada do Capital General João de Abreu para o Pará. Em 19 de fevereiro de 1755, o Desembargador Ouvidor-Geral Manuel Sarmento oficiou à Câmara convocou a população para informar da contribuição da Coroa para construção do Furo no valor de cinco mil cruzados. Essa soma foi considerada por todos muito baixa, uma vez que a obra estava orçada em oitenta mil cruzados, e por esse motivo a obra foi paralisada. Marques (2008) afirma que em janeiro de 1756, o “Sr. Gonçalo Pereira à sua custa deu começo às obras do canal do Arapapaí. Parece que era abastado de fortuna, já tendo também dois anos antes feito, a expensas suas unicamente, a estrada da Estiva, cais, rampas e currais, e tudo o mais que lhe era necessário”.

Em 1775 assume o governo do Maranhão Joaquim de Melo e Póvoas, sobrinho do Marquês de Pombal, e resolve seguir o ordenamento de Sua Majestade e construir a vala de comunicação entre os rios dos Cachorros e Bacanga (Amaral, 1923). Em 1776, o Governador Melo e Povoas cria um imposto de 160 réis sobre cada arroba de algodão exportado a ser pago na alfândega e recolhido em cofre especial: “O Cofre do Furo”, para angariar fundos para execução da obra. Com o rendimento obtido, em julho daquele ano, já com a denominação de “Passagem de São Joaquim”, as obras do gigantesco canal foram retomadas.

Em 1792, sem motivo evidente, uma vez que o imposto acima foi cobrado até 1808, gerando uma renda de 621:463\$533 aos cofres da província, o empreendimento é novamente paralisado e só volta a pauta administrativa em 1841, quando na administração de João Antonio de Miranda a Assembleia Legislativa propôs a concessão da obra a empresas particulares, sendo que a execução garantiria o uso de 60 anos pelo executor. Sobre este fato, Viveiros (1954) nos conta que:

(...) voltou o Arapapahy a ser objeto das cogitações dos poderes públicos, concedendo a Assembleia Legislativa à empresa que o construísse o privilégio de usufruí-lo durante 60 anos. Estabelecia a lei que a capacidade do canal fôsse para barcos de 90 toneladas, que sua abertura não ultrapassasse de 7 anos e que 10% de sua renda pertencesse à província. O concessionário teria a subvenção de 7 contos anuais, ou de 10, se empregasse nas obras 200 colonos europeus (Viveiros, 1954, p. 222).

Porém, uma vez que não houve empresas interessadas, a obra só viria a ser reiniciada em fevereiro de 1848 sob a responsabilidade do engenheiro civil João Nunes de Campos,

durante o período em que o Dr. Joaquim Franco de Sá presidiu a província (Marques, 2008). Em 1950, o honroso e digno engenheiro Raimundo Teixeira Mendes pôs a prova toda a sua reputação ao aceitar ser nomeado como diretor das obras públicas assumindo a responsabilidade dar continuidade a construção do canal que já era motivo de constante desconfiança por parte da opinião pública. A fim de fundamentar utilidade a necessidade de conclusão da obra, ele demonstrou através de artigos publicados nos periódicos locais os inúmeros prejuízos financeiros que os naufrágios ocorridos na passagem pelo Boqueirão deram à economia da província entre os anos de 1830 e 1853, fato que poderia ser evitado com a abertura do canal (Viveiros, 1954).

Em decorrência da retomada nas obras de construção do Canal do Arapapaí, a região prosperou rapidamente atraindo a fixação a fixação de colonos, comerciantes, negociantes, trabalhadores livres e escravos e de muitos lavradores que vieram do vale do Itapecuru, trazendo seus escravos para localidade, dando início assim a povoação que ao longo dos anos foi se estendendo ao longo do arraial do Furo, ou canal do Arapapaí, e que logo depois passou a ser conhecida como Arapapat (Marques, 2008). Daí a escolha para a fixação de alguns portos, à exemplo das localidades do Rio dos Cachorros, Porto Grande e Cajueiro, que influenciaram a dinâmica socioespacial da porção oeste de São Luís.

Neste bojo, em 1854 foi criada na freguesia de São Joaquim do Bacanga, a Colônia de Arapapaí, em volta do arraial do furo. Para esta colônia vieram 368 colonos de Portugal, mais precisamente da Ilha dos Açores, sendo 323 pessoas do sexo masculino (294 maiores de idade e 29 menores), e 45 do sexo feminino (sendo 32 maiores e 13 menores). De acordo com Marques (2008), cerca de 171 colonos indenizaram a Fazenda Nacional, em relação as quantias que lhes foram adiantas ao virem para a colônia, rescindiram os contratos e passaram a se estabelecer na capital da província e em seus arredores, 37 evadiram-se e 22 faleceram, restando assim poucos colonos que foram dispensados e se espalharam pela Província, o que provocou rapidamente a decadência desta colônia e fez com que as obras de escavação do canal fossem encerradas em 1858, ficando inacabadas. Ou seja, as mesmas razões (perdas econômicas e sociais) pelas quais as obras deste canal foram anunciadas, tronaram-se os motivos para a sua suspensão e encerramento (Nogueira; Saraiva, 2012).

Lima Neto (2015) ressalta que tecnicamente esta obra não passara de um sonho audacioso que não apresentou respaldo técnico suficiente, motivo que impossibilitou a execução do projeto nas condições que imaginaram. Isso porque no projeto, o canal seria construído em uma vala única, sem qualquer tipo de eclusa para o equilíbrio do nível das águas dos rios, e sem considerar a necessidade de estudos topográficos, o que diminuiu

consideravelmente as chances de dar certo, considerando os termos da engenharia hidráulica (Lima Neto, 2015).

Em 24 de março de 1865, em resposta à consulta feita pelo Ministério da Marinha, o engenheiro André Rebouças disse sobre a execução da obra: “ocupa o segundo lugar o canal do Arapapaí - vulgarmente furo-obra importante e de manifesta conveniência projetada desde 1742, começada em 1848 e suspensa em 1858, nela se despendeu 560.000\$000, sendo 140.000\$000 do governo geral; no entanto, por este canal ainda não passou, até hoje, uma só canoa! Um capital de 560.000\$000 improdutivo há 17 anos (...)” (Marques, 2008, p. 88).

Em vista disso, percebe-se que a construção deste canal de navegação que tinha o objetivo de flexibilizar o fluxo comercial via porto de São Luís e dar maior segurança a navegação da região, influenciou diretamente a configuração espacial da porção sudoeste do território e ditou a ocupação desta região desde a segunda metade do século XVIII, mesmo sem o avanço da obra, que se apresentou como uma utopia no imaginário de muitos, ou melhor, como diria Viveiros (1954), não passou de um sonho que o tempo desvaneceu.

3.3.3 O porto de São Luís na transição do século XIX para o XX

No início do século XIX, diante da prosperidade possibilitada pela Companhia de Comércio e do cenário de movimentação e modernização marítima global, influenciado pelo capitalismo industrial que estava atrelado a prática do livre comércio, já era possível observar mudanças significativas no cenário urbano de São Luís, refletindo maior dinamismo econômico, principalmente na zona portuária, que naquele período recebia um tráfego intenso de embarcações do interior da província e outras regiões do Brasil e do mundo.

A dinâmica da cidade era determinada pelas movimentações do seu porto, vetor das transformações urbanas, econômicas e políticas do estado neste período. Ou seja, os vínculos espaciais e funcionais eram marcados pela relação de interdependência entre cidade e porto, evidenciando as interfaces naturais da relação porto-cidade apontadas por Monié e Vidal (2006).

A abertura dos portos, em 1808, possibilitou o rompimento do monopólio comercial da metrópole sobre a colônia, e concedeu ao Brasil o direito de exportação de todo e quaisquer gêneros comerciais e produções coloniais como uma nação livre. Dessa forma, São Luís passou a ter autonomia sobre as decisões relacionadas ao comércio marítimo e movimentações comerciais no seu porto, iniciando o contato comercial direto com Inglaterra e França. Fato que flexibilizou a entrada e saída das embarcações comerciais pelo porto cidade, realizadas com segurança e

maior regulamentação (APEM, 2023).

Essa flexibilização comercial evidenciou a importância do porto de São Luís para a rota do comércio marítimo internacional. Entre os anos de 1809 e 1813, por exemplo, cerca de 188 navios mercantes da Inglaterra passaram pelo fundeadouro do porto e exportaram mercadoria maranhense (Simosen, 2005). É importante destacar que até meados do século XX, o fundeadouro de São Luís localizava-se entre as pontas do Bonfim e o antigo Igarapé da Jansen, possuindo a profundidade necessária para a ancoragem de navios de maior calado.

Com a obtenção da autonomia sobre a sua dinâmica comercial, o Maranhão entrou em um período de grande prosperidade, impulsionando suas atividades portuárias e expandindo suas conexões com os mercados europeus. Entre 1810 e 1821, fundearam, respectivamente, “87, 89, 80, 105, 131, 151, 155, 144, 133, 98, 143 e 114” navios no porto de São Luís. Em estatísticas gerais entre 1812 e 1821, as exportações renderam um montante de aproximadamente 6.402.971 libras para o Maranhão (Simosen, 2005, p. 443), reafirmando a posição estratégica e privilegiada do porto no cenário global.

É importante ressaltar que estes indicadores não representam em sua totalidade os valores de exportação do Maranhão neste período, mas constatam que no decurso do século XIX, “São Luís já fazia parte do sistema agro-exportador colonial e era um dos mais importantes centros urbanos da América Portuguesa. Muitos comerciantes portugueses se transferiram para a cidade, enriquecida pelo tráfico de escravos e pela exportação de algodão” (Costa e Zago, s.d.).

Com o aumento do tráfego marítimo na zona portuária e os danos frequentes sofridos pelas embarcações na passagem pela “barreira do Boqueirão”, evidenciou-se a necessidade de se instituir o modelo de embarcações à vapor, possibilitando mais agilidade e segurança. Gregório (2009) ressalta a crescente adoção da navegação fluvial à vapor e sua importância para o desenvolvimento do comércio no interior do Brasil durante o século XIX, mesmo em um período de expansão das ferrovias no território brasileiro, por seu viés natural, baixo custo para manutenção das embarcações e capacidade de suportar uma quantidade de mercadoria maior do que suportavam as primeiras locomotivas.

No Maranhão, a introdução da navegação à vapor dá-se a partir da década de 1830, trazendo mudanças para o cotidiano portuário de São Luís, uma vez que favoreceu a passagem pelas impetuosas correntes do Boqueirão, intensificando o fluxo de embarcações entre a área portuária e as povoações que viviam as margens dos rios navegáveis. Esta ocorre de maneira fragmentada e informal, uma vez que não existia por parte da capital uma regularização para que as Companhias de Navegação, por exemplo, pudessem instalar-se e atuarem no transporte

de mercadorias e passageiros pelos canais fluviais conectados ao porto.

Daí a necessidade de construção do complexo arquitetônico de São Luís, que teve na construção do Cais a primeira grande intervenção de ordem espacial nesta região (Germano *et al.*, 2011). De acordo com Marques (2008) o Cais da Sagração foi a obra geral de maior importância da Província do Maranhão, tanto por seu viés econômico quanto pelo viés urbanístico/arquitetônico, que era um de seus objetivos iniciais desde os tempos coloniais, quando a obra foi projetada. A obra foi pensada diante da crescente obstrução do porto provocada pelo acúmulo de sedimentos que reduziam progressivamente as áreas de fundeio próximas ao Dsterro e ao Baluarte. Essa situação exigia a reestruturação da zona portuária, cujo projeto previa a construção de um cais partindo do prédio do Tesouro Público em direção a praia das Mercês, e conectando-se a praia do caju, na área onde foi construída a RFFSA, facilitando a comunicação das diferentes ruas saem em direção ao mar desse lado, representando o grande avanço das atividades portuárias na cidade.

Pensado sob a justificativa inicial de promover embelezamento da cidade e propiciar uma melhor estrutura para as operações de embarque e desembarque no porto, os objetivos estabelecidos não foram alcançados. Fato que reflete uma política negligente, que favoreceu a ocupação desordenada dos espaços em detrimento de políticas para a preservação ambiental na antiga zona portuária da cidade, agravando os problemas de assoreamento na área de fundeio, sob risco iminente.

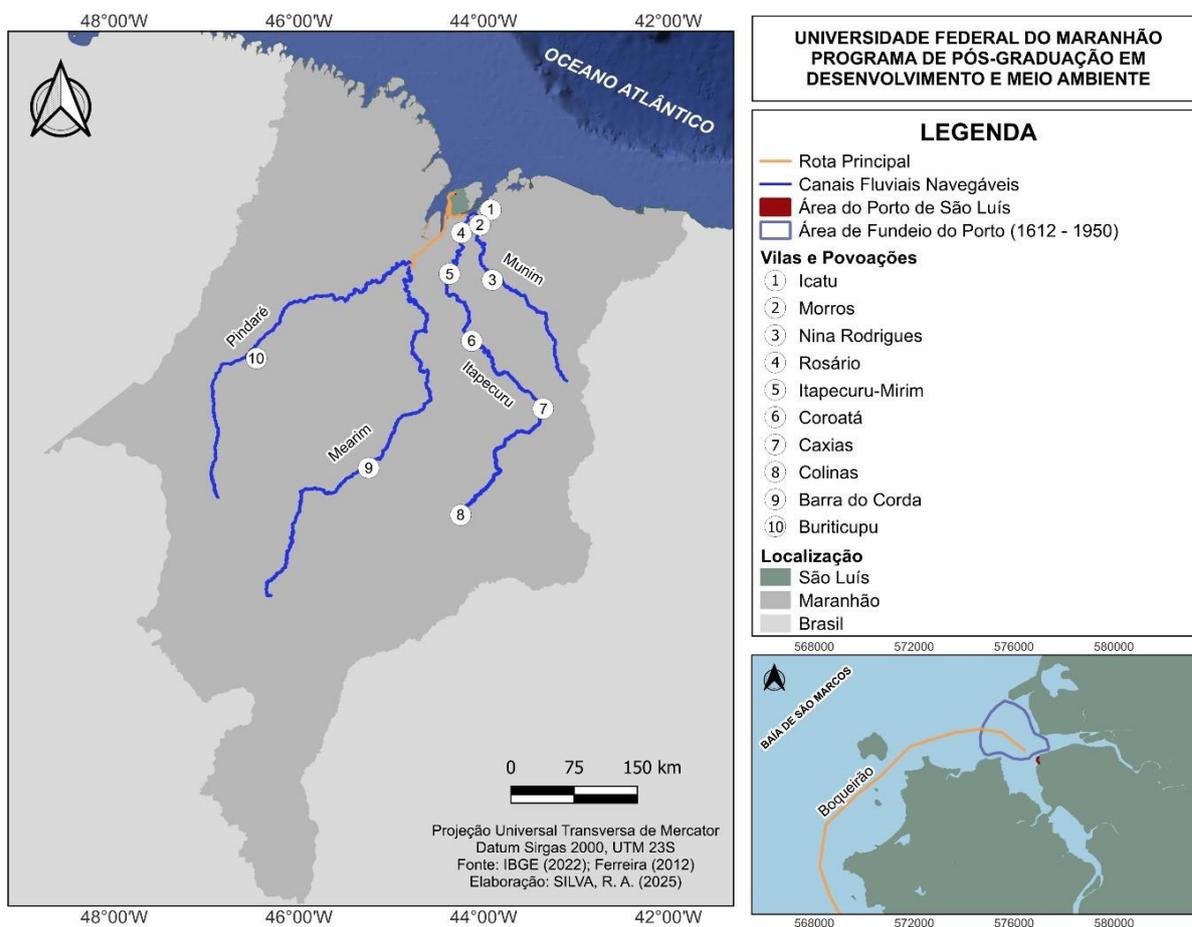
Em 1846, foi instituída a Capitania do Porto, pelo Decreto n.º 460 de 28 de junho, pela qual se fazia “alguns consertos de pequena monta em escaleres de navios de Marinha” (Marques, 1876, p. 23), e tinha um pessoal pronto para atender qualquer imprevisto que ocorresse com as embarcações pelo mar, ou mesmo em terra no entorno do porto.

De forma regular, a navegação fluvial à vapor inicia-se apenas em 1850, com a assinatura da Lei Provincial nº 426/1856, que autorizou a contratação de serviços de navegação costeira e fluvial (Ayres, 2001). Foi constituída sob a responsabilidade do engenheiro Teixeira Mendes a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, para a qual foi subsidiado um valor anual de 64:800\$800 réis (Marques, 1876). Esta companhia flexibilizou as trocas comerciais entre a capital e o interior da província, com o surgimento de diversos portos estratégicos nos rios navegáveis e em regiões até então pouco habitadas, como é o caso da Baixada e do Litoral Ocidental Maranhense, que nesta década estavam passando por seu processo de colonização, iniciado pelo Governo Provincial que concedeu incentivos financeiros para a chegada de colonos estrangeiros, em especial de portugueses açorianos, para a colonização da província por meio de parceria ou engajamento para outras regiões dentro dos seus limites (Magalhães,

2014).

A instituição da navegação à vapor estabeleceu inicialmente duas seções, a costeira e a fluvial, estimulando respectivamente a movimentação via comércio de cabotagem com rota até Recife (região nordeste) e Manaus (região norte), e fomentando uma melhoria considerável na dinâmica para o escoamento da produção, povoamento e transporte de passageiros entre a capital e o interior da província. Sua frota inicial foi composta por cinco navios costeiros, cinco vapores fluviais (navegação interior) e seis rebocadores. A navegação fluvial se estendia principalmente pelo curso natural dos rios navegáveis (Mearim, Itapecuru, Munim e Pindaré) com destino as povoações que se concentravam em suas margens (Ferreira, 2009), conforme exemplificado no Mapa 5.

Mapa 5 – Linhas Fluviais de Navegação à Vapor do Maranhão.



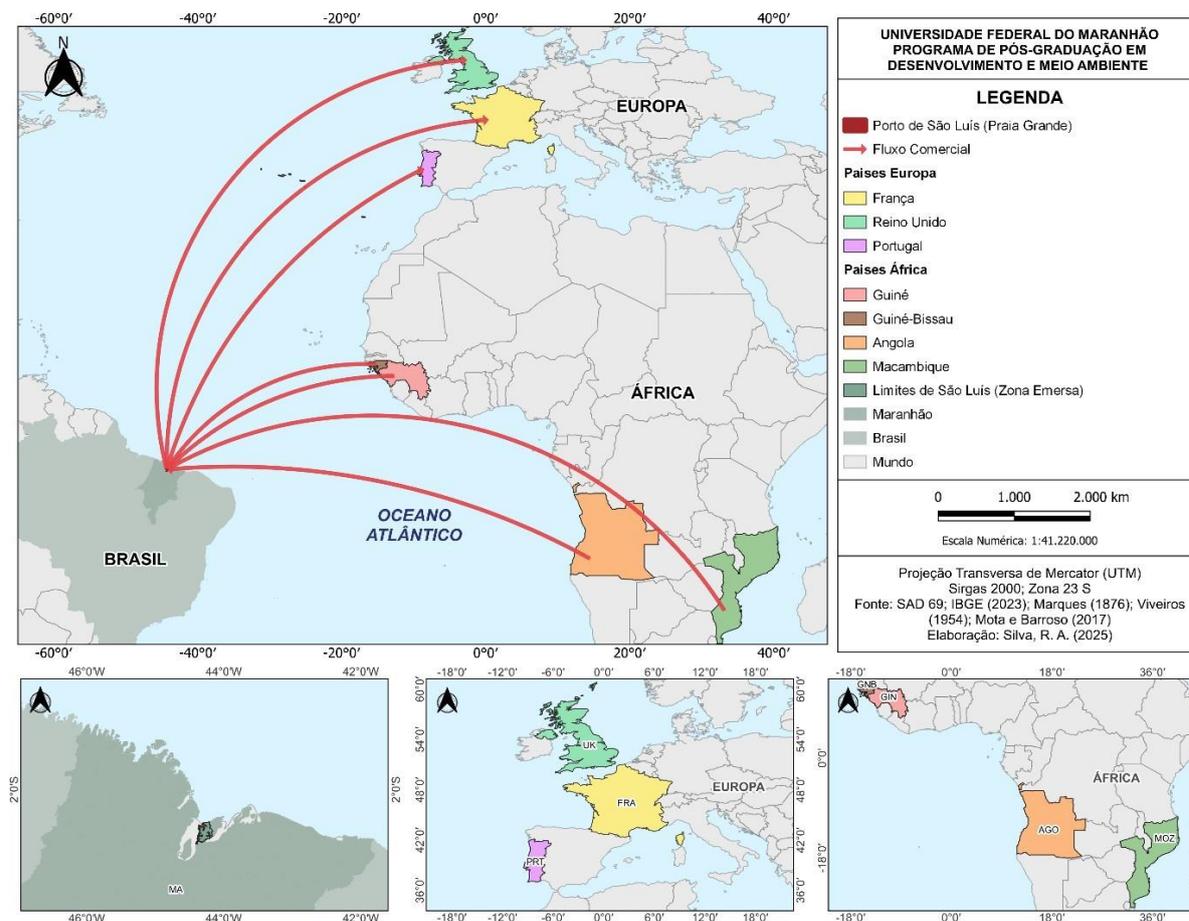
Fonte: O Autor (2025).

Em relação ao cotidiano portuário de São Luís, destaca-se a importância dos portinhos do Desterro e Madre Deus, que nesse já funcionavam como alternativa para o comércio local diante do grande fluxo de embarcações na área do cais. Estes caracterizavam-se pelo comércio de gêneros como pescados, carnes e animais, vindos do entorno da ilha e interior da província,

e couros, que vinham principalmente do Piauí abastecer fábricas de curtume da capital. Outra característica importante em relação ao portinho do Desterro, é que ele também funcionou como estaleiro, prestando suporte com embarcações de médio e pequeno porte que transitavam pela zona portuária e vias navegáveis do estado, tendo suas atividades deslocadas para um pequeno igarapé (área do atual Mercado do Peixe) formado após os aterramentos na área Itaqui-Bacanga.

O porto de São Luís, principal ponto de carga e descarga do Maranhão, continua figurando entre os principais portos do Brasil, dessa vez com o aumento considerável do monopólio comercial de cativos com mão-de-bra africana, utilizada desde segunda metade do século XVII e consolidada com a instituição da Companhia de Comércio (Dias, 1970). A fim de apresentar a relevância deste porto para o comércio marítimo internacional entre os séculos XVIII e XX, foi elaborada uma cartografia de fluxos (Mapa 6), que ratifica a crescente movimentação comercial via porto de São Luís para Portugal, Inglaterra e França, na Europa, Angola e Guiné, na África, na transição do XVIII para o XIX.

Mapa 6 – Localização do Porto de São Luís em relação ao fluxo comercial internacional entre os séculos XVIII e XIX.



Fonte: O Autor (2025).

Esse cenário fora potencializado com a Guerra Civil Americana (1961-1965), que

provocou uma grande crise na produção e comercialização algodoeira em escala global, com a suspensão do fornecimento de algodão pelos Estados Unidos para os grandes centros consumidores da Europa, fazendo com que o Maranhão emergisse como exportador alternativo de matéria-prima para as indústrias têxteis europeias, principalmente para o Reino Unido, que chegou a importar cerca de 60% da produção maranhense neste período.

Em relação ao tráfego marítimo, dados dos registros do Porto e dos relatórios da Alfândega Maranhense, entres os anos de 1861 e 1865, indicam que a quantidade de navios que exportou a produção via porto de São Luís foi de 78, 112, 95, 88 e 70, respectivamente. Apontando que o ápice da exportação ocorreu em 1862, e que em 1865 a exportação começa a sofrer um declínio significativo, motivado pela rápida recuperação da produção algodoeira norte-americana após o fim da guerra. Neste momento, o porto comportava entre cinco e seis navios de maior calado em plena operação.

Com a instituição de técnicas mais avançadas de cultivo pelos Estados Unidos, o Maranhão se viu diante de uma forte crise econômica que culminou no início da fase de decadência da produção agrícola, provocada principalmente pela utilização de técnicas arcaicas de manejo cultivo em sua lavoura (Caldas, 2008). Por isso, aos poucos a agricultura foi alcançada pela indústria têxtil que, além de matéria-prima, encontrou mão-de-obra e mercado consumidor na região, colaborando para a expansão geográfica da cidade com a criação de novos bairros na periferia, e em direção a outros mercados produtivos do Estado, passando a demandar cada vez mais de outros modais de transporte, que mesmo tardiamente, se comparado à outras cidades do país, possibilitariam uma nova fase de desenvolvimento para a cidade, agora sem a “figura” do porto como protagonista.

Ademais, era evidente a incapacidade do setor portuário de São Luís em acompanhar o movimento global da industrialização e do livre comércio, que demandava por melhores infraestruturas de transporte e mão-de-obra qualificada. Por isso, o grande fluxo comercial para exportação via porto entra em fase gradual de decadência, e este perde notoriedade no comércio atlântico, passando a ser utilizado principalmente para o comércio regional e interno de mercadorias, transporte de pessoas e embarcações pesqueiras.

Uma vez que o setor portuário de São Luís não acompanhou o movimento global da industrialização e do livre comércio, que demandava por melhores infraestruturas de transporte e mão-de-obra qualificada, o grande fluxo comercial para exportação via porto entra em fase gradual de decadência, e este passa a ser utilizado principalmente para o comércio regional e interno de mercadorias, transporte de pessoas e embarcações pesqueiras. Além disso, com a

prática da monocultura em latifúndios, que teve como consequência a concentração de renda e o desemprego, a indústria têxtil que era concentrada na capital também entrou em declínio, intensificando os problemas socioeconômicos no estado (Pereira, 2018, p. 75).

Ainda assim, observou-se na *Carta da Ilha de São Luiz*, adaptada pelo Dr. Justo Jansen Ferreira em 1912 (Mapa 7) a existência de linhas regulares de navegação e telégrafos que passavam pelo porto com destino ao exterior e outras regiões do país, nas últimas décadas do século XIX e início do XX.

Mapa 7 – Carta da Ilha de São Luís do Maranhão (1912).



Fonte: Elaborado por Justo Jansen Ferreira e apresentado em 1912.

Outro aspecto relevante nessa cartografia é a inexistência de vias terrestres de acesso para a área onde, posteriormente foi instalado o Complexo Portuário da cidade. Fator que, como veremos, tornou-se um dos motivos de resistência por parte da elite econômica e política do estado para a construção de um novo porto. O Quadro 3 aponta os principais destinos das embarcações que operavam no porto de São Luís nesse período.

Quadro 3 – Linhas de navegação saindo do porto de São Luís (1990-1912).

COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO À VAPOR	DESTINOS
Lloyd Brasileiro	Nacionais: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos Internacionais: Lisboa, Bourdeaux, Liverpool, Nova York, Buenos Aires

Bahiane	Nacionais: Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador e Rio de Janeiro
Hamburg Sudamerikanische	Nacionais: Belém, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos Internacionais: Hamburgo, Lisboa, Antuérpia, Gênova e Buenos Aires
Boot Line	Nacionais: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador e Rio de Janeiro Internacionais: New York, Liverpool, Londres, Havre e Hamburg

Fonte: Elaboração própria com base nos dados de Ferreira (1912), Dean (1989), Faria (1995), Martins (2002) e Silva (2009).

Essas informações reforçam que, apesar da perda de relevância do porto de São Luís devido ao seu descompasso tecnológico frente as necessidades impostas pelo desenvolvimento capitalista, este ainda era visto como ponto de escala estratégico para navios das companhias que operavam na rota marítima nacional e internacional exportando produtos como borracha, algodão, açúcar, couro e babaçu (Ferreira, 1912; Dean 1989; Faria 1995; Martins, 2002; Silva, 2009). Este último, inclusive, foi o produto escolhido pelo Maranhão como alternativa de exportação, visando superar a decadência da lavoura e manter sua função logística no capitalismo mercantil.

3.3.4 Um diálogo entre o antigo e o novo: do fluxo comercial na Praia Grande ao processo de instalação do complexo portuário de São Luís

O porto de São Luís, que durante o século XIX fora um dos mais movimentados do país, chega ao século XX sob um cenário de incertezas e declínio estrutural acentuado. Sobretudo, por não acompanhar os processos de migração e urbanização que se apresentavam à capital, somados a crescente demanda por modernização estrutural e tecnológica que se apresentava ao cenário portuário nacional naquele período (Corrêa, 1998). A falta de investimentos em infraestrutura e a crescente sedimentação do canal de acesso foram fatores determinantes para a perda de relevância do porto no cenário nacional, principalmente por dificultarem a movimentação de navios de maior calado na área de fundeio e atracação. A antiga zona portuária de São Luís que outrora fora símbolo de prosperidade, transformou-se em um equipamento obsoleto, incapaz de atender as demandas estruturais da navegação marítima moderna.

Lima Neto (2015) atribui este cenário aos processos migratórios e consequente ocupação desordenada dos espaços desde o primeiro ciclo de prosperidade econômica da cidade, que, somados as invasões, aterros, desmatamentos e outros impactos ambientais,

levaram ao inchamento da área urbana. Esses fatores degradaram os berços naturais que serviam de base para a operação das embarcações, as quais fundeavam em frente à beira-mar, utilizando alvaregnas e rebocadouros para o embarque e desembarque de passageiros e cargas.

Diante deste cenário de incertezas quanto a operação do porto de São Luís na rota marítima nacional e internacional, os primeiros decênios do século XX foram marcados por transformações significativas na área de influência da zona portuária da cidade, especialmente pela chegada de novas tecnologias, como guindastes, alvarengas, rebocadores, empurradores e outros equipamentos de carga e descarga que deram início a uma tardia modificação da dinâmica portuária, exigindo uma rápida adaptação dos trabalhadores portuários.

Concomitantemente as discussões voltadas para modernização e aparelhamento da estrutura portuária, existiam duas correntes que como veremos divergiam sobre esta temática: uma voltada para investimentos nas obras de melhoramento no ancoradouro do porto, em frente a Praia Grande (liderada pelos estadistas e comerciantes maranhenses), que como veremos resistiam a novos projetos por questões de comodidade e proximidade, mas faziam pouco caso daquele que defendiam; e outra que trouxe à tona a discussão sobre a construção de um novo porto para a cidade, vislumbrando o futuro, na área do antigo atracadouro do Itaqui em detrimento do porto na faixa central da cidade, liderada por engenheiros que vinham realizando estudos sobre a localização ideal para o grande porto da cidade.

A escolha do local para a instalação do novo e moderno porto remonta a década de 1850, quando uma comissão liderada pelo Sr. chefe de esquadra Francisco de Assis Cabral Teives foi contratada pelo Governo Imperial para proceder com estudos relacionados a construção de um dique entre as praias das Mercês e do Itaqui, levando ao governo as condições do atracadouro natural da praia do Itaqui, possuindo de 8 a 16 braças (até cerca de 32 metros de profundidade) com espaço suficiente e seguro para o grande fluxo navios que passavam pela área portuária naquele período, fundo coberto de areia fina e sedimentos lamacentos e, principalmente a mesma nivelção das marés. Possuindo, contudo, a desvantagem de estar isolado e distante da cidade.

Na década de 1870, o Senado Imperial realizou uma série de Assembleias Gerais para tratar das condições dos portos do norte/nordeste do país, precedendo as discussões sobre a necessidade de um porto de águas profundas entre as regiões. Dentro destas discussões estava o porto de São Luís, que demandava por melhoramentos estruturais diante do progressivo assoreamento que reduzia a profundidade e os espaços na área de fundeio, dificultando as manobras de atracação e saída de grandes navios na área do porto. O que contrastava com a posição estratégica da cidade no cenário marítimo global.

Pensando nas alternativas possíveis para a instalação de um novo porto na cidade, o engenheiro hidráulico *Sr. 1º tenente Antônio José Leite Lobo*, foi nomeado para proceder com estudos mais aprofundados sobre a viabilidade da construção de um porto na área do Itaqui, a fim de provar se o porto teria capacidade para receber navios de maior lotação. No relatório entregue em outubro de 1876, o engenheiro apontou parecer favorável para a construção do porto, ressaltando as condições naturais ideais observadas na localidade para o fundeio e atracação de grandes embarcações. Cabe destacar que na Assembleia de 13 de março de 1879, ainda foi descartada a possibilidade de estudos sobre um porto na região do Araçagy, pela distância da cidade e condições geográficas distantes das ideais (*Diário do Maranhão*, 1879).

Em virtude da distância e complexidade no traslado terrestre de trabalhadores para a área do Itaqui, optou-se por melhorias na zona portuária central que ficaram à cargo da Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, com apoio financeiro inicial na ordem de 100:000 \$, no qual deveria ser destinado um aporte financeiro para estudos sobre o caminho de ferro pelas vertentes do Cutim (Anil) e Bacanga, até a região do Itaqui (*O Paiz*, 1888). Em junho de 1881, por meio do *Decreto n. 380*, esta Companhia ficou encarregada de realizar o prolongamento do Cais até a rampa de Palácio e dali até o antigo prédio do Tesouro.

Contudo, com o rápido processo de deposição sedimentar ameaçava progressivamente a obstrução do canal de acesso ao porto, que naquele período já não comportava navios de grande porte em qualquer em meia maré, iniciou-se uma campanha de alerta nos jornais locais sobre a ineficácia dos sistemas de simples dragagem utilizado na área do porto. Em setembro de 1891, o *Pacotilha* dimensionava a preocupação da população com o forte estreitamento do canal, que mais recebia em seu ancoradouro embarcações de “dois ou três paquetes” (navios ou médias embarcações que operavam em curtas distâncias). Na mesma publicação, o jornal deixou claro e eminente que caso a situação continuasse sem uma proposta de solução concreta, a ameaça da cidade ficar sem o seu principal ancoradouro era real, conforme aponta a seguinte passagem: “*A obstrução caminha a passos largos e está reconhecido que o systema de simples dragagem, até hoje adoptado, é ineficaz: são necessa rias obras complementares e dragas mais poderosas*”.

Ao ser questionada pelo jornal para prestar esclarecimentos à sociedade maranhense sobre esta situação, a Companhia respondeu com os planos e plantas propostos pelo engenheiro *Dr. Fabio Hostílio*, contratado pela companhia para realizar estudos técnicos que duraram quatro anos. O engenheiro propôs dois projetos ao Governo: um referente as obras de melhoramento do porto de São Luís, como alargamento do canal por forte dragagem e a construção de um dique em frente a área do porto; e outro plano sobre a viabilidade para a

construção de uma estrutura portuária na área do porto do Itaqui, no qual o engenheiro classificou como “um dos mais belos do Brasil, só comparável ao do Rio de Janeiro, e acessível a todas as horas e em qualquer estado da maré, com área e profundidade suficientes para milhares de navios e dos mais elevado calado”. Indicou a construção de um cais e trapiches para atracação dos navios, estrutura para alfandega, além de reiterar a necessidade da construção de uma estação da ferrovia que estava com projeto em andamento e teria como destino o porto do Itaqui.

A situação permaneceu inerte até 1903, quando o engenheiro *Dr. Manuel Bandeira* foi escolhido pelo Governo Federal para chefiar a Comissão de engenharia escolhida para realizar os estudos de viabilidade da construção do porto do Itaqui (*Diário do Maranhão, 1903*). Após a instituição da Lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902, que autorizou o poder executivo da República para entrar em acordo com a supracitada Companhia a fim de concluir as obrigações por parte da empresa relacionadas ao *Decreto n. 380/1891*. Além disso, esta Lei autorizou o Governo a prorrogar em até três anos o prazo para o início das obras de melhoramento no entorno do porto e retomar dentro de um ano as obras de construção do utópico canal do Ararapapaí, priorizando “a reforma do irregular sistema hidrografico da Ilha, beneficiando ao mesmo tempo as condições higienicas do porto do Itaqui, que são ruins”, conforme noticiou o jornal na época (*Pacotilha, 1903*).

Entretando, por falta de comprometimento, mais uma vez as obras não saíram do papel. O *Pacotilha* (1903) apontou total desleixo por parte dos estadistas locais frente a decadência do porto no cenário nacional e internacional: “A grande, a magma, a incontrastável verdade é que o Maranhão está sem porto. Não tem aqui, porque o deixaram entupir, nem no Itaqui, porque os estadistas locais são eminentes apenas em promessas que nunca transgridem a quietude mole de inofensivas leizinhas”. A solução definitiva para esta problemática estava na escolha do aproveitamento área do Itaqui para construção de um porto de “primeira ordem”.

Em 1907, *Ernesto Lassance*, engenheiro chefe da empresa escolhida para a construção da ferrovia que ligaria São Luís a Caxias, foi nomeado para proceder com a insperção do local e lançar, enfim, a primeira pedra para a construção do porto no Itaqui, fato que não obtivemos informações se foi concretizado. Mas acredita-se que não, pois em 2010, após a solicitação de novos estudos sobre a viabilidade técnica e financeira para a construção do porto no Itaqui (mais uma vez não divulgados), o Governo Federal voltou atrás em sua decisão e autorizou o Ministério da Aviação, chefiado pelo *Dr. Francisco Sá*, a contratar a comissão fiscal responsável pela administração do porto do Rio de Janeiro para realizar o serviço de desobstrução do porto de São Luís por meio de estratégias de forte dragagem (*Correio da tarde,*

1910), mais baratas aos cofres públicos. Além disso, existia uma forte resistência por parte dos comerciantes da Praia Grande com os prejuízos este projeto lhes causar com o deslocamento do comércio em grosso e a falta de um acesso terrestre acessível para a região.

Somente em agosto de 1918, por meio do Decreto nº 13.133, que fora aprovado o plano geral de obras de melhoramento do porto de São Luís, organizado pela Inspetoria federal de Portos, Rios e Canais, na importância de 10.398:835\$920 (BRASIL, 1918), indicando a empresa C.H. Walker & Co. Ltda como concessionária da obra. No entanto, por não ter avançado nas obras, em julho de 1923, a concessão da empresa foi revogada pelo Governo Federal, por meio do Decreto nº 16.108 (BRASIL, 1923), precedendo assim com o reinício das discussões acerca do desenvolvimento de um projeto voltado para a construção do porto do Itaqui.

Dois anos antes, em 1921, Antonio Viriato de Miranda Carvalho, um dos mais conceituados engenheiros portuários do país, elaborou um relatório minucioso no qual apontava os caminhos para a construção do porto no Itaqui, engavetado por falta de apoio financeiro. Em 1938, foi amplamente divulgada uma palestra do engenheiro Osvaldo Santanna, então chefe dos serviços dos portos e navegação do estado, no Rotary Club de São Luís, para associados e comunidade em geral, pela qual explanou as vantagens técnicas da construção do porto no Itaqui sobre o porto em frente a área central da cidade (*O Imparcial*, 1938).

Os problemas de assoreamento no ancoradouro do porto de São Luís são demonstrados na fotografia da aviadora Amelia Earhart, em 1931, onde observa-se apenas um navio e três vapores fundeados na área, constatando com o cenário do século XIX, quando o porto chegou a ser um dos mais movimentados do mundo. A imagem revela um panorama entre a arquitetura colonial da cidade na área central, com seus casarões e sobrados, e ruas estreitas conectadas ao porto (Figura 9).

Figura 9 – Panorama da faixa central da cidade, demonstrando ao fundo o assoreamento na antiga área de fundeio do porto de São Luís.



Fonte: <https://www.instagram.com/slznostalgia/p/DE2YVKoJwgV/>.

Apenas em 1939, ainda sob a coordenação Miranda Carvalho foi divulgado junto ao Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN), um robusto levantamento caracterizando a altimetria e batimetria do litoral oeste da Ilha, entre a ponta da madeira, os arricifes de Buenos Aires e a ponta do Itaqui “(...) definindo as curvas de nível em cada metro, batimetria até a profundidade de 20 metros, uma completa descrição da topografia de toda a área, aspectos geológicos, estudo das correntes e a escolha, agora bem definida da ponta do Itaqui como local ideal para implantar o porto (...)” (Lima Neto, 2015). Além disso, para flexibilizar a distância do centro comercial da cidade para o porto, reiterou-se a necessidade da construção de uma ponte sobre o rio Bacanga, fato que levou o Governo Federal a aceitar, em 1940, a indicação da região do Itaqui para a instação do porto do Maranhão.

As obras de construção do porto foram iniciadas na década de 1960, pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, sendo marcadas por avanços, retrocessos e paralisação das atividades. Sua construção ficou semiparalisada por um determinado período e foi retomada em 1966, já sob supervisão do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Lima Neto (2005), aponta que em 1963 já existia uma estrutura de moinho e boias pela qual era possível descarregar os produtos que chegavam nos trigueiros que lançavam âncora no novo fundeadouro e descarregavam nas alvarengas arrastadas por um único rebocador. A operação efetiva do porto foi iniciada em março de 1971.

Essa construção marca definitivamente a história econômica do Maranhão, uma vez que o estado foi reinserido nos eixos de desenvolvimento econômico e na rota do comércio

interatlântico global. Em dezembro 1973, foi criada a Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR), que ficou responsável pela gestão do porto até 2001, quando a EMAP assumiu a responsabilidade pela administração, marcando um novo processo de modernização e otimização das operações portuárias no estado.

Ressalta-se a história da cultura imaterial, contruída paralelamente as obras do porto do Itaqui e que faz parte do imaginário coletivo à respeito das identidades portuárias de São Luís, associando-se aos rituais religiosos que integram a cultura popular maranhense, à exemplo do Tambor de Mina, da Pajelança, Umbanda e Candomblé (Ferreti, 2013). Este é o caso do misticismo que alimenta o culto repetoso à princesa Ina, personagem encantada e respeitada pelos babalorixás da ilha de São Luís. Filha do encantado Dom Sebastião, a princesa Ina, ficou revoltada com as perturbações causadas em seu palácio de cristal, localizado fundo da baía de São Marcos, nas proximidades do porto do Itaqui (Lima Neto, 2015). O autor relata os casos inesplicáveis de acidentes que levaram a óbito trabalhadores, além de acontecimentos sobrenaturais com algumas estruturas que desabaram ou sofreram rápida degradação.

Em 1971, após solicitação do presidente da Federação Umbandista do Maranhão, José Cupertino, acatada pela Prefeitura de São Luís, foi realizada uma comemoração na região do Boqueirão, próximo ao porto do Itaqui em homenagem as entidades sagradas que habitavam a região, que segundo o Pai de Santo, econtravam-se enfurecidas. Pais e Mães de Santo, e adeptos da religião umbandista se organizaram na Madre Deus e rumaram em procissão até a praia do Boqueirão, onde aconteceu a cerimônia. Após esta cerimônia tudo se tranquilizou, os acidentes misteriosos não voltaram a acontecer e as obras seguiram o seu curso natural (Lima Neto, 2015). Mas, Cupertino indicou que o ato religioso fosse repetido em um intervalo máximo de nove anos, em respeito a princesa Ina.

Na década de 1980, a CODOMAR solicitou os serviços do babalorixá conhecido como Jorge da Fé, para invocar seus santos e oferecer oferendas a entidade para protegerem o porto do Itaqui. Desta vez, ele solicitou que os rituais acontecessem anualmente para evitarem aborrecimentos por parte das entidades.

Desde então, o ritual religioso é realizado todos os anos, iniciando no terreiro do pai de santo José de Itaparandy, no bairro do Maiobão (Paço do Lumiar), seguindo com Tambor de Mina e oferendas à entidade até a área primária do porto do Itaqui (EMAP, 2025).

Neste bojo, ocorre a construção de outros dois grandes terminais portuários na região, o porto da Alumar e o Terminal Portuário da Ponta da Madeira. Em 1979, o Estado cedeu mais 10.000 ha para a implantação da ALUMAR, em uma área que ainda apresentava uma baixa densidade populacional. O Local escolhido para a instalação do Terminal Portuário da

Alumar, encontra-se na confluência entre o rio dos cachorros com o estreito dos Coqueiros, iniciando suas operações em janeiro de 1983, quando o navio Alamoia realizou o primeiro descarregamento de bauxita no porto, demonstrando desde o princípio a eficiência deste porto no volume de cargas.

Em 1974, o governo do estado cedeu cerca de 3.000 ha de terras para a Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, como parte do projeto Carajás, sem antes resolver o problema habitacional de área que se apresentava na área após os processos de migração para o entorno do porto do Itaqui. Pouco tempo depois, a Companhia apresentou junto a CODOMAR o projeto para a construção do seu terminal marítimo mineraleiro, próximo ao porto do Itaqui. Iniciando suas operações em janeiro de 1986, consolidando o Complexo Portuário de São Luís com hub logístico fundamental para a economia regional e nacional (Almeida, 2005).

A instituição do Projeto Grande Carajás, através do Decreto de Lei nº 1.813, de 24 de novembro de 1980, teve na construção da ferrovia o seu grande marco. Com 900.000 km de extensão, e a implementação do regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do projeto (BRASIL, 1980), envolvendo os estados do Pará, Tocantins e Maranhão, por onde passam os trilhos que tem como destino o Terminal da Ponta da Madeira.

Na perspectiva de desenvolvimento do setor industrial no Maranhão, Boclim e Dourado (2008), afirmam que:

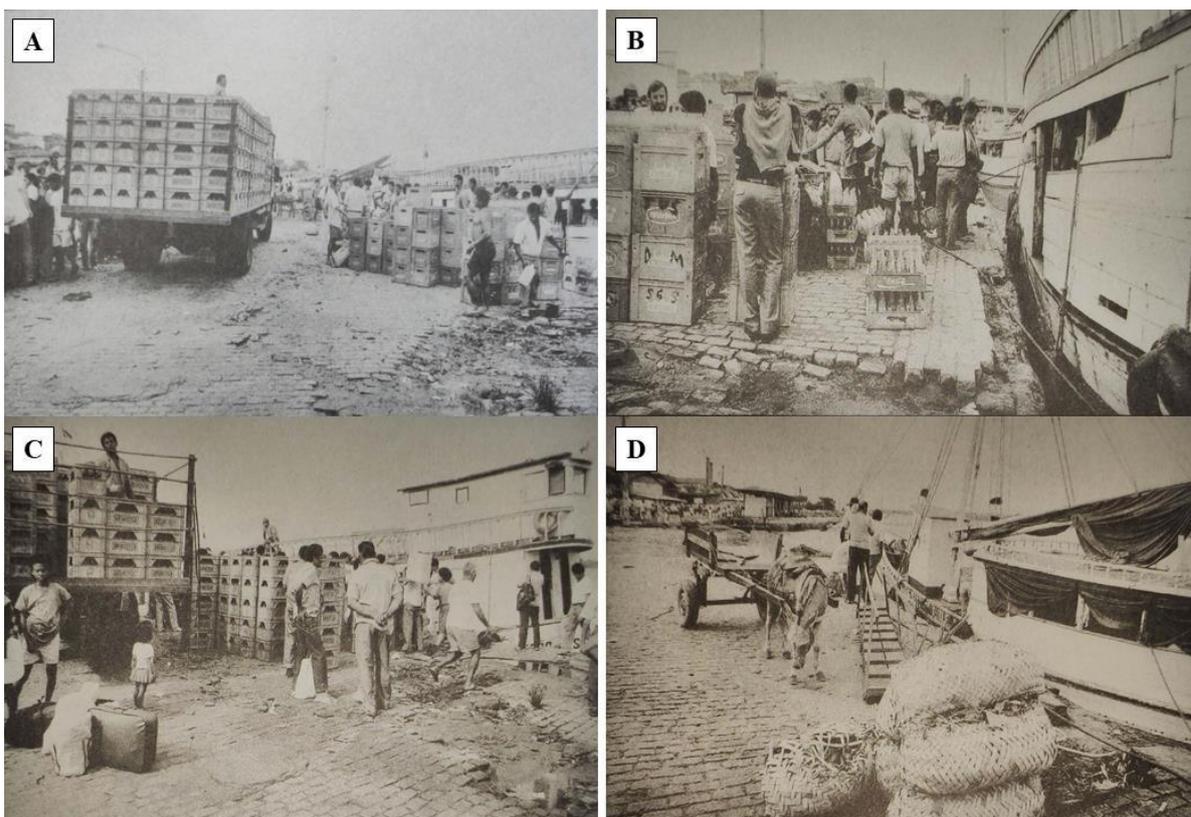
Não há dúvida de que o Projeto Ferro Carajás, conduzido pela Vale, e o Consórcio Alumínio do Maranhão (Alumar) abriram um novo ciclo da economia maranhense ao redirecionar a atividade produtiva para outros setores que não aqueles tradicionais do extrativismo e industrialização do babaçu, da indústria têxtil, do cultivo e beneficiamento do arroz, por exemplo. Viabilizou-se a exploração sustentada em larga escala da siderurgia e da metalurgia como elos fortes da produção industrial do estado (Boclim; Dourado, 2018, p. 23).

Nesta perspectiva, Lima Neto (2015) destaca que a importância da construção do porto do Itaqui para atração de investimentos como o projeto Ferro Carajás e o Complexo Industrial da Alumar, superando a expectativa da economia maranhense em ter apenas um porto para o escoamento de sua produção. Assim, o crescimento do potencial portuário atrelado ao desenvolvimento das atividades industriais passaram a demandar por uma reorganização territorial nesta região da cidade, sobretudo por maiores áreas de zoneamento para o uso e ocupação do solo, afetando comunidades que estavam fixadas na localidade desde o século XIX e sofreram impactos sobre os recursos naturais, extrativismo (animal e vegetal), pesca, pequena agricultura e a falta de recursos hídricos, tão importantes para a sua subsistência.

Paralelamente aos investimentos em estruturas portuárias modernas, até os últimos decênios do século passado, o porto na Praia Grande e demais portos que surgiram na faixa

central da cidade, ainda dinamizavam as trocas comerciais e os deslocamentos entre a capital e o interior do estado (Figura 10). Com elos de conexões regulares entre a baixada, litoral ocidental e oriental, e alguns de seus rios principais, que desde o século XVIII ditavam a nevegação interior.

Figura 10 – (A), (B), (C) e (D) Passageiros e mercadorias aguardando embarque nas lanchas com destino ao interior do estado em 1986.



Fonte: Oliveira (2015).

Fato que ratifica a premissa de São Luís como cidade portuária, e sua centralidade para o desenvolvimento das cidades do interior do estado, cujo desenvolvimento dependia das conexões marítimas e fluviais com a capital. Além disso, ressalta-se que não foram os portos modernos que suplantaram esta dinâmica, mas sim os processos de adensamento populacional, construção e melhoramentos das vias terrestres que flexibilizaram as distâncias intermunicipais.

3.3.5 Reordenamento espacial de São Luís, a partir da década de 1960

As nuances do processo de construção do Complexo Portuário de São Luís revelam tensões entre desenvolvimento regional e as demandas socioambientais. Uma vez que iniciou-se um novo paradigma social para a expansão urbana, com intensos fluxos migratórios e, a consequente, ocupação desordenada da cidade, justificada pela geração de empregos e a

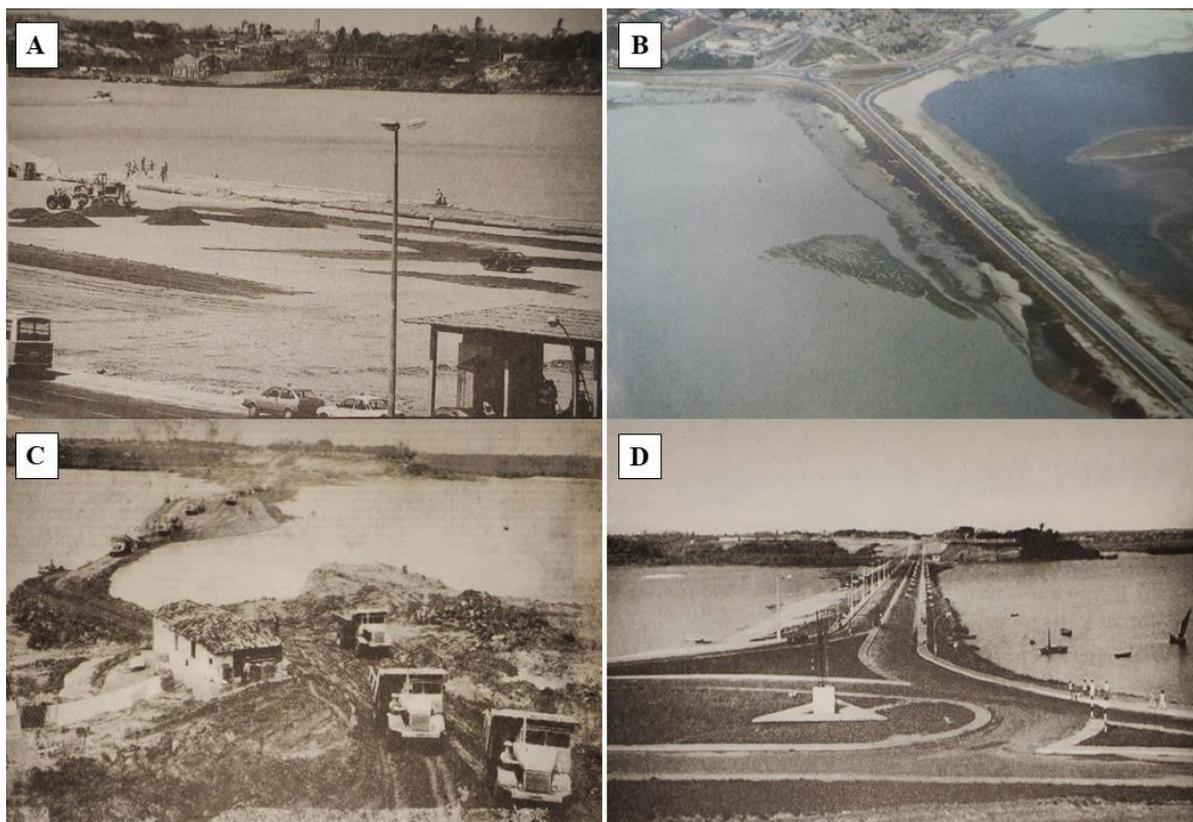
especulação imobiliária.

Lacroix (2012), aponta que a construção da ponte (barragem) sobre o rio Bacanga, e a ponte sobre o rio Anil, foram obras estratégicas para as transformações socioespaciais da cidade determinadas pela volta de São Luís ao protagonismo portuário nacional. Pois romperam com os limites naturais impostos pelos respectivos rios, deixando a parte central e histórica da cidade entre dois braços, sendo um ao norte em direção as praias, e o outro à sudoeste da Ilha, em direção aos terminais portuários e Complexo Industrial, provocando transformações significativas na região da Praia Grande, que sofreu com a descentralização do comércio e o esvaziamento proovado pela expansão da cidade.

Mas, tratando especificamente a respeito da ponte sobre o rio Bacanga, esta representa um marco histórico para o início do adensamento populacional da área Itaqui-Bacanga na década de 1960, com a abertura do espaço para a construção da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, e o surgimento dos bairros do Anjo da Guarda, Fumacê, Sá Viana, Vila Embratel, Vila Nova e parte da Vila Maranhão, ocupada desde o final do século XVIII.

A construção da estrada facilitou consideravelmente a comunicação terrestre entre o centro da cidade e o Porto do Itaqui, antes uma problemática mediante a dificuldade de logística no acesso terrestre até o porto (mais de 30 km), que era feito pela região do bairro do Anil, passando pelo Tirirical e o Funil, até chegar ao Maracanã, onde rumavam em estrada vicinal até a Vila Maranhão para depois chegar ao porto (Lima Neto, 2015). Por outro lado, os constantes aterramentos na região central, entre o centro histórico e a Madre Deus, modificaram toda a dinâmica do ecossistêmica do rio, ligada aos manguezais (Figura 11).

Figura 11 – (A) e (C) Aterramentos sobre o rio Bacanga; (B) e (D) Conclusão das obras da ponte sobre o rio Bacanga.



Fonte: Oliveira (2015).

Dessa forma, percebe-se que o porto do Itaquí se tornou elemento central no reordenamento espacial de São Luís, polarizando a expansão da cidade em direção a porção oeste e sudoeste. Esse movimento foi acompanhado pela criação do Distrito Industrial (DISAL) que incentivou a ocupação desordenada de comunidades rurais localizadas no entorno deste complexo, gerando uma pressão sobre serviços urbanos em vista do desequilíbrio geocológico que se apresentava à cidade (Santos, 2015).

Entretanto, enquanto elites econômicas e empresas se beneficiavam economicamente, a industrialização tardia segregou as classes mais abastadas da cidade, profundamente afetadas pela distribuição desigual dos espaços. Ab'Saber (1982) ao discutir esse modelo de industrialização, ressalta que um acumulou os problemas antigos de crescimento urbano do outro, afetando a funcionalidade dos espaços naturais que foram ocupados por zonas periféricas e suburbanas sem infraestrutura adequada. Cenário evidenciado em São Luís a partir da década de 1970, quando a cidade não conseguiu assimilar os intensos fluxos migratórios propondo na prática um modelo estruturado de organização do espaço urbano e rural considerando sua rica biodiversidade, o que acabou gerando uma série de conflitos sociambientais, sobretudo em comunidades que ocupavam tradicionalmente os espaços mais distantes da área central.

3.3.6 Catraieiros, Estivadores, Pregoeiros e Peixeiros: o cotidiano dos trabalhadores do porto

Conforme evidenciado anteriormente, no período de transição do século XIX para o XX, o porto de São Luís desempenhou um papel fundamental no comércio e na circulação de mercadorias, com sua zona ficando caracterizada por intenso movimento de navios mercantes e outros tipos de embarcações (canoas costeiras), transformando-se em um dos principais pontos de escoamento de produtos do país, e vetor de desenvolvimento da economia local e regional.

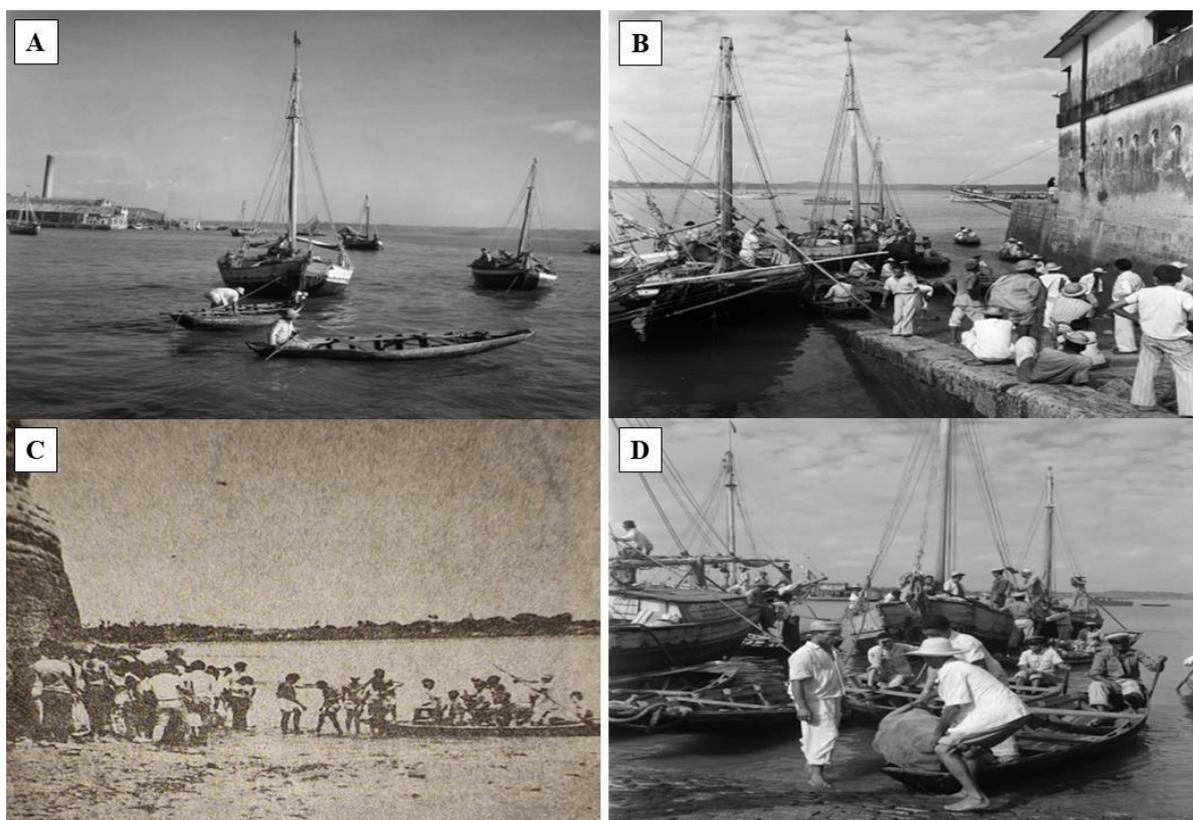
O cenário de intensa atividade portuária evidenciou a importância de duas funções fundamentais para o fluxo comercial e o transporte de passageiros no entorno do porto, que são os catraieiros e estivadores. Essa classe de trabalhadores, muitas vezes inviabilizada, passou a formar a base da dinâmica portuária da cidade, quando se tornaram responsáveis pelo transporte de pessoas, carregamento e descarregamento de produtos dos navios que ficam atracados a uma certa distância diante da profundidade limitada que se apresentava na área do porto de São Luís, impossibilitando o atracamento direto dos navios e embarcações de médio porte no cais.

Os catraieiros tinham um papel essencial para a dinâmica do porto, realizando o transporte de mercadorias e passageiros entre as embarcações ancoradas na área de fundeio e o cais (Figura 12). Esse nome foi dado em homenagem as catraias, pequenas canoas, construídas muitas vezes de forma artesanal, que eram a principal forma de acesso às embarcações maiores tornando-se indispensáveis para o transbordo de mercadorias (Moraes, 2009). Embarcações pequenas, porém, versáteis, que permitiam o transporte seguro de mercadorias até o atracamento para serem distribuídas aos mercados consumidores ou acondicionadas em galpões próximos da zona portuária. O trabalho dos catraieiros era realizado sob duras condições, uma vez que além do movimento constante de embarcações, enfrentavam as adversidades das marés, que exigiam habilidades náuticas refinadas para realizarem rápidas manobras em um porto cujo movimento era constante.

Segundo Pinto (2011), os catraieiros eram em sua maioria homens negros e mestiços, oriundos das camadas mais empobrecidas da sociedade, cujos salários eram baixos e a vida marcada pela precariedade.

Figura 12 – Rotina dos catraieiros no porto de São Luís, registrada durante a passagem do fotógrafo Pierre verger pelo Maranhão em 1948: (A) Apoio as canoas costeiras; (B) e (C) Embarque e desembarque de passageiros na Rampa do Palácio; (D) Desembarque de

mercadorias.

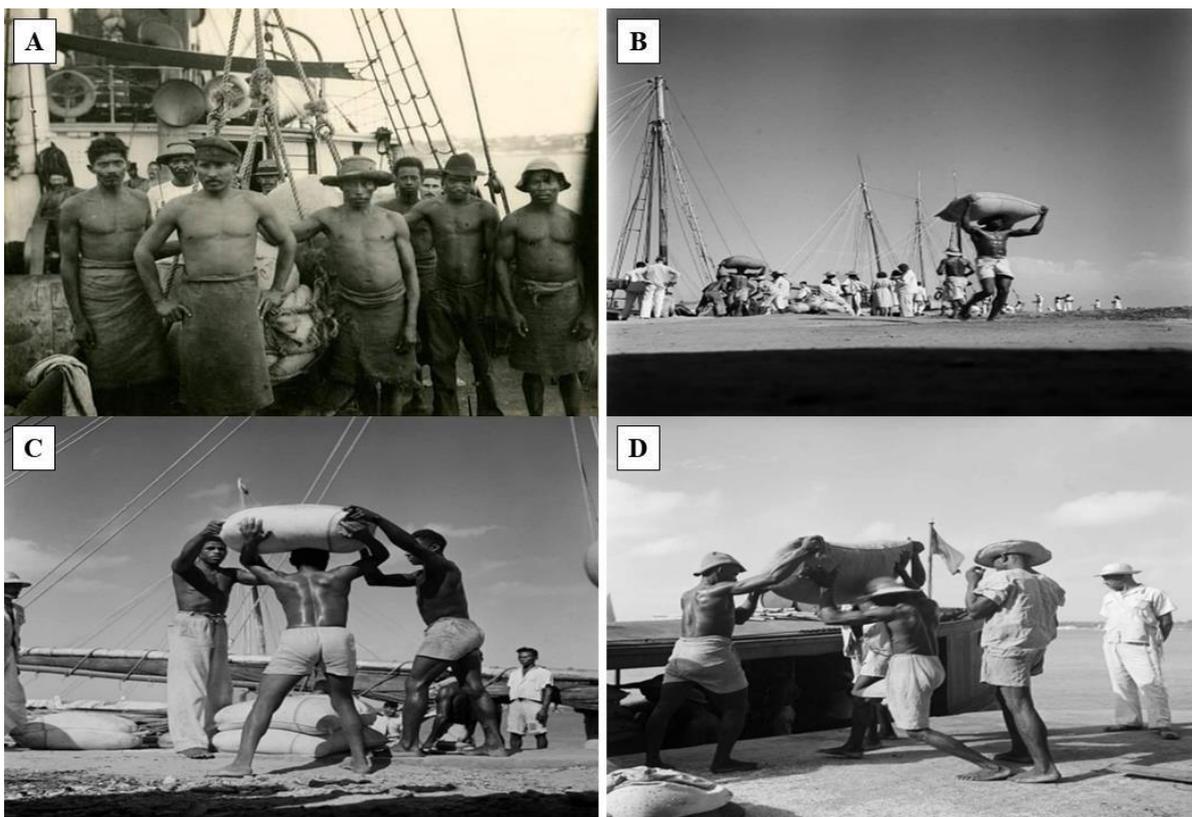


Fonte: CCVM (2021) e Oliveira (2015).

Os estivadores, imprescindíveis para o funcionamento das atividades portuárias, ficavam encarregados de organizar, carregar e descarregar as mercadorias dos navios e demais embarcações até os armazéns, e vice-versa, enfrentando uma rotina igualmente difícil. Isso porque a jornada de trabalho na estiva era extenuante, exigindo força física e resistência, principalmente por movimentarem de modo braçal o grande volume de cargas que passavam pela zona portuária.

Essa função era subdividida em duas categorias: os estivadores marítimos, encarregados de carregar e organizar as mercadorias no interior dos navios e outras embarcações ancoradas na área de fundeio do porto, ou descarregá-las nas pequenas embarcações para o rápido transporte até o cais; e os estivadores terrestres, que relaizavam as mesmas atividades em terra firme, conforme representado Figura 13. A maioria acumulava ambas as funções diante do valor irrisório que recebiam.

Figura 13 – (A) Estivadores marítimos (maioria ex-escravos) na área de fundeio do porto em 1893; (B), (C) e (D) Desembarque de mercadorias por estivadores terrestres, registrado pelo fotógrafo Pierre Verger na área do cais em 1948.



Fonte: Oliveira (2015).

Almeida (1999) destaca que, durante esse período, os estivadores eram considerados uma categoria de trabalhadores subordinada, que raramente recebiam reconhecimento social ou valorização financeira, mesmo diante da sua evidente representatividade. O não reconhecimento da importância dessa classe de trabalhadores para as movimentações comerciais da cidade está ligado ao fato de que muitos dos estivadores eram negros, escravos e ex-escravos. Os principais periódicos do Maranhão na transição do século XIX para o XX se referiam a estiva de São Luís como uma profissão majoritariamente exercida por escravos ou ex-escravos.

Sobre o processo de urbanização da cidade nesse período, Silva (2002) relata que a inexistência de um modelo minimamente estruturado de urbanização refletiu em um processo de ocupação desordenada dos espaços ainda não habitados na área de influência do porto, afetando o cotidiano dos trabalhadores portuários, sobretudo com as condições de moradia precárias que enfrentavam, sendo comum que morassem em cortiços e áreas periféricas nas proximidades do porto, convivendo com a sujeira, a superlotação e a falta de saneamento básico.

Catraieiros e estivadores, viviam sob uma jornada cada vez mais exaustiva e precária, marcada pela exposição constante ao calor, às chuvas frequentes e pelo trabalho pesado que,

diante da falta de equipamentos de segurança tornavam a rotina extremamente desgastante acarretando uma série de problemas de saúde. Para o autor, esses trabalhadores representam a força invisível que sustentava a circulação das mercadorias e o transporte de passageiros no porto, sendo peças-chave para o pleno funcionamento do comércio da época, além de evidenciarem diariamente a invisibilidade de suas funções frente aos riscos que corriam para dinamizar a movimentação econômica da urbe.

O acidente com o navio Maria Celeste (março de 1954), retrata a jornada exaustiva e perigosa enfrentada por estes trabalhadores, quando em uma manhã ensolarada alguns estivadores marítimos realizavam uma operação de descarga de tóneis cheios de óleo e gasolina dos porões do navio com guindastes de bordo para serem transportados por alvarengas até o cais, quando houve uma explosão no navio que se alastrou rapidamente tomando proporções gigantescas levando a óbito 12 estivadores e 3 tripulantes do navio, de acordo com os dados divulgados na época (Lima Neto, 2015).

Diante das condições físicas de trabalho, a organização social e a luta por melhores condições também marcaram o cotidiano dos catraieiros e estivadores. Neste bojo, em 1923, formou-se a “União dos Estivadores”, considerada uma das organizações de caráter trabalhista mais antigas da cidade (Martins, 2023). Essa foi uma das formas de resistência destes trabalhadores contra a elite econômica local e política do estado, que geralmente tratavam suas reivindicações com indiferença.

Apesar desta rotina exaustiva, catraieiros e estivadores sempre foram personagens assíduos nos movimentos culturais e religiosos da cidade. Muitos destes trabalhadores eram filiados a grupos de Bumba Meu Boi, Tambor de Crioula ou integravam grupos carnavalescos que manifestavam-se festivamente nas ruas da cidade desde o século XIX. O Boi da Rampa, tradicional cordão que se formava na região portuária no período junino, especialmente em devoção aos santos (São João, São Pedro e São Maçal), era formado pelas classes mais abastadas, principalmente por catraieiros e estivadores, sinônimos do associativismo negro na região. Conforme aponta Martins (2023, p. 43), “o vai e vem de trabalhadores do porto – estivadores, carregadores, catraieiros – era o que marcava o cotidiano daquela parte da cidade. E, nas noites de junho, o bumba meu boi era festejado ali mesmo, entre barcos e catraias”.

Cabe ressaltar ainda a importância de outros “personagens” presentes no cotidiano do entorno do porto que são os pregoeiros, comumente conhecidos como “trabalhadores de porta em porta”, os “peixeiros do portinho” e carpinteiros (Figura 14). Símbolo tradicional do comércio no centro de São Luís, os pregoeiros faziam parte dinâmica portuária a partir do comércio de peixes, caranguejos e outros mariscos, frutas, balaios e abanos (feitos de

palha), dentre outros artigos que tradicionalmente faziam parte da dinâmica comercial e cultural da região central de São Luís.

Os peixeiros do portinho figuraram por décadas no entreposto pesqueiro que até o final dos anos 1980, caracterizou-se pela falta da figura do atravessador, ou seja, os peixeiros eram muitas vezes o próprio pescador ou donos de embarcações pesqueiras, e realizavam a venda direta da produção para a freguesia que se apresentava no dia a dia dessa parte da zona portuária. Já os carpinteiros realizavam os serviços de manutenção e reforma de embarcações na área do portinho, no bairro do Desterro, desde a transição do século XVIII para o XIX.

Figura 14 – (A) Pregoeiro de abanos e balaios no bairro do Desterro; (B) Pregoeiro de mariscos em frente ao casarão; (C) Peixeiros do portinho; (D) Carpinteiro reformando embarcação na área do portinho.



Fonte: Oliveira (2015).

Logo, percebe-se a importância da análise desses “personagens” que, por décadas, fizeram parte cotidiano portuário na região central de São Luís para que possamos refletir sobre as transformações socioeconômicas, espaciais e culturais que caracterizaram a cidade durante esse período. Esses trabalhadores não apenas participaram das atividades mais importantes para desenvolvimento da economia local, como também se tornaram protagonistas de uma história de luta e sobrevivência, e fazem parte da memória coletiva sobre a história da cultura material e imaterial da cidade.

3.7 Considerações Finais

A partir da abordagem interdisciplinar foi possível contruir cronologicamente considerações teóricas acerca dos momentos-chave que fizeram de São Luís uma cidade estratégica para o desenvolvimento das atividades portuárias. Observou-se que desde meados do século XVIII e de forma mais representativa no século XIX, a antiga zona portuária de São Luís, que se concentrava-se entre a área do atual Cais da Praia Grande, já se apresentava como espaço estratégico para o abastecimento da cidade e ditava a administração, o comércio e a urbanização no Maranhão. Nesse sentido, a construção da história portuária a partir da perspectiva patrimonial de longa duração proposta por Fernand Braudel (1965;1995), foi fator determinante para a compreensão e reflexões acerca do patrimônio portuário da cidade em seus múltiplos sentidos, além de construir a memória exploratória das etapas evolutivas que fizeram de São Luís um espaço vital para a concentração de sítios portuários.

A cronologia apresentada, evidencia que apesar da relevância alcançada pela cidade no cenário marítimo interatlântico durante os ciclos econômicos do Maranhão, o porto, que necessitava de melhoramentos estruturais para atender a demanda global do capitalismo industrial pela modernização dos espaços portuários, foi jogado a sua própria sorte pela elite econômica e política local, entrando em um processo de decadência marcado pelos sucessivos impactos ambientais.

Ademais, a relação entre o porto e a cidade, foi determinada pela segregação dos espaços, gerando uma série de conflitos entre as camadas mais abastadas e a elite local, que ao longo do tempo transformaram-se em marcas memorialísticas voltadas para a concepção do seu patrimônio material e imaterial.

As discussões em volta da necessidade da construção de um novo porto, que remontam as últimas décadas do século XIX, encontraram resistência desta elite que, receosa com o deslocamento do centro comercial, na prática nada fez no sentido de recuperar o porto na parte central da cidade. O porto do Itaqui emerge com uma série de mudanças na dinâmica socioespacial e ambiental da cidade, reflexos da modernização e dos intensos processos migratórios.

Soma-se a isto o fato de não ter havido um planejamento minimamente estruturado para a ocupação, exploração dos recursos e conservação dos espaços portuários e sua área de influência, sobretudo da zona da antiga zona portuária de São Luís, considerando sua localização estratégica no litoral brasileiro, no sentido de compreender e aproveitar a posição

da cidade no cenário portuário nacional e global. Fato evidenciado pelos processos de assoreamento, desmatamento e ocupação desordenada.

Por fim, ressalta-se que o cotidiano dos trabalhadores portuários da cidade, entre a transição do século XIX e XX, é um retrato das condições de trabalho extenuantes, das desigualdades sociais e da luta por reconhecimento marcadas pela pobreza e marginalização. Embora suas contribuições muitas vezes não tenham sido devidamente reconhecidas, esses trabalhadores foram, e ainda são parte fundamental para a compreensão histórica, memorialística e cultural da cidade.

3.8 Referências

AB’SABER, Aziz Nacib. DEGRADAÇÃO DA NATUREZA POR PROCESSOS ANTRÓPICOS, NA VISAO DOS GEOGRÁFOS. Inter-Facies, nº 106 – UNESP, 1982.

ALCOA. Operações no Brasil. Disponível em: <https://www.alcoa.com/brasil/pt/about/operations>. Acesso em: 17 out. 2024.

ALMEIDA, J. R. Portos e economia no Maranhão contemporâneo. São Luís: EDUFMA, 2005.

ALMEIDA, Maria do Carmo. O trabalho portuário e a formação das elites no Maranhão. São Luís: Editora da UFMA, 1999.

AMARAL, J. Ribeiro. Efemérides maranhenses. São Luís. Tipogravura Teixeira, 1923.

AMORIM, Inês. Os portos marítimos – uma perspectiva patrimonial na longa duração. In: **Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos**. Orgs: CRUZ, M. C. V.; LEAL, M. G. A.; PINHO, J. R. M. EDUFBA, 2016.

BANDEIRA, A. M. Distribuição espacial dos sítios Tupi na Ilha de São Luís, Maranhão. Cadernos do LEPAARQ, v. XII, n. 24, p. 59-96, 2015.

BANDEIRA, A. M. Ocupações humanas pré-históricas no litoral maranhense: um estudo arqueológico sobre o sambaqui do Bacanga na Ilha de São Luís-Maranhão. 2008. 371f. Dissertação (Mestrado). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BANDEIRA, A. M. Um novo horizonte cerâmico no Golfão Maranhense – Ilha de São Luís – MA. Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico, v. 25 n. 1-2, p. 14-53, 2016a. BOCLIM, R. G; Dourado, J. R. **A indústria do Maranhão: um novo ciclo**. Brasília : IEL, 2008.

BRASIL. Decreto nº 13.133, de 7 de agosto de 1918. Approva o Código Sanitário Federal. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 7 ago. 1918. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13133-7-agosto-1918->

[528959-publicacaooriginal-1-pe.html](#). Acesso em: 16 set. 2024.

BRASIL. Decreto-Lei n. 1.813, de 24 de novembro de 1980. Institui regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1813.htm. Acesso em: 17 out. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Relatório técnico sobre a viabilidade do Porto do Itaqui. Brasília, 1972.

BRASIL. Decreto nº 16.108, de 31 de julho de 1923. Rescinde o contracto celebrado com o Estado do Maranhão, em virtude do decreto n. 13.270, de 6 de novembro de 1918, para construção das obras de melhoramento do porto de S. Luiz do Maranhão. **Diário Oficial da União**, Seção 1, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 31 jul. 1923. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16108-31-julho-1923-514802-norma-pe.html>. Acesso em: 17 set. 2024.

BRAUDEL, Fernand. História e Ciências Sociais: a longa duração. **Revista de História**, São Paulo, v. 30, n. 62, p. 261–294, 1965. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/123422>. Acesso em: 19 jan. 2025.

BRAUDEL, Fernand. O mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II. 2ª edição. Lisboa : Publicações Dom Quixote, 1995.

CALDAS, Sergio Tulio. **Portos do Brasil. A história passa pelo mar**. Editora Horizonte, 1ª. Edição, 2008. 192 págs.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Correio da Tarde (1910)*. Anno I, Numero 10, Maranhão, 10 de janeiro de 1910. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=388459&pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=125>. Acesso em: 16 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Diario do Maranhão (1879)*. Anno X, Numero 1701, Maranhão, 9 de abril de 1879. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720011&Pesq=%22porto%20de%20itaqui%22&pagfis=9444>. Acesso em: 12 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *O Imparcial (1938)*. Anno XIII, Num. 5.836, São Luiz – Maranhão, 13 de fevereiro de 1938. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=107646&pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pasta=ano%20193&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=21250>. Acesso em: 16 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *O Paiz (1888)*. Anno XXVI, Numero 198, Maranhão, 01 de setembro de 1888. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=704369&Pesq=%22porto%20de%20itaqui%22&pagfis=11910>. Acesso em: 13 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha*

(1891). Anno XI, Numero 266, Maranhão, 29 de setembro de 1891. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=12108. Acesso em: 13 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1903). Anno XXIV, Numero 14, Maranhão, 18 de janeiro de 1904. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=27290. Acesso em: 14 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1906). Anno XXVI, Numero 269, Maranhão, 14 de novembro de 1906. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=30491. Acesso em: 14 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1907). Anno XXVII, Numero 213, Maranhão, 07 de setembro de 1907. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=30491. Acesso em: 14 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1918). Anno XXXVIII, Numero 234, Maranhão, 03 de outubro de 1918. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_02&pesq=%22Decreto%20n.%2013.133%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=11405. Acesso em: 16 set. 2024.

CORRÊA, A. M. História do Porto de São Luís: do apogeu ao declínio. São Luís: Lithograf, 1998.

COSTA, Edlucy; ZAGO, Fotunato. INCID – SÃO LUÍS (MA). Dinâmica Histórica e Urbana de São Luís. Disponível em: https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2241_2229_dinamica_urbana.pdf. Acesso em: 27 jan. 2024.

CRACCO, Rodrigo Bianchini. A longa duração e as estruturas temporais em Fernand Braudel: de sua tese O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Felipe II até o artigo História e Ciências Sociais: a longa duração (1949-1958). 2009. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/e53ef164-bab1-4574-9580-df34d2afa0bb>. Acesso em: 16 ago. 2024.

CUNHA, Roberto César. Ocupação e o desenvolvimento das duas formações socioespaciais do Maranhão. *CaderNAU*, v. 8, n. 1, p. 133-152, 2015. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5525>. Acesso em: 3 fev. 2024.

D'ABBEVILLE, C. História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e circunvizinhanças. São Paulo: Siciliano, 2002.

DEAN, Warren. A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica. São Paulo: Nobel, 1989.

DIAS, MANUEL N. Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. 1755-1778. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970.

FARIA, Luiz Otávio. *A navegação no Brasil: do século XIX ao XX*. São Paulo: Editora Marítima, 1995.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. *A evolução da geografia dos transportes no Estado do Maranhão, Brasil: de ancoradouro a sistema multimodal*. 2009. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/35.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2024.

Ferretti, S. F. (2013). ENCANTARIA MARANHENSE DE DOM SEBASTIÃO. *Revista Lusófona De Estudos Culturais*, 1(1), 262–285 | 286. Disponível em: <https://doi.org/10.21814/rlec.19>. Acesso em 18 fev. 2025.

FIGUEIREDO, Margareth. Influência pombalina na morfologia urbana de São Luís do Maranhão. *Convergência Lusíada*, v. 25, n. 32, 2014. Disponível em: <https://convergencialusiada.com.br/rcl/article/view/90>. Acesso em: 10 jul. 2024.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Companhia das Letras, 2020. 32ª edição, 2005.

GERMANO, Nivaldo; RIBEIRO, Elias Nascimento; LOPES, Ludmylla Fontenele. CAIS DA SAGRAÇÃO: O Processo de Modernização da Cidade de São Luís no Século XIX. II Simpósio de História do Maranhão Oitocentista: disputas políticas e práticas de poder, p. 1-13, 2011.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. Ed – São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed., 3ª reimpressão – São Paulo: Atlas, 2021.

GITAHY, Maria Lúcia. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos. 1889-1914*. São Paulo: Unesp, 1992.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. *Nova Economia*, v. 19, p. 185-212, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/neco/a/bvHjY3rPbcgGPHJYRQPs3GF/>. Acesso em: 4 fev. 2024.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão: Corpo e Alma**. São LUÍS, 2012.

LEITE Filho; CARNEIRO, Deusdedit. Os Sistemas urbanísticos de Alcântara e São Luis do Maranhão. **Colóquio internacional. Universo urbanístico Português**, p. 621-630.

LIMA NETO, Bento Moreira. *Histórias do Porto do Itaqui*. Gráfica e Editora Belas Artes, São Luís, MA, il. 3ª edição, 2015, 691 pág.

MAGALHÃES, MARCELO VIEIRA. Imigração e colonização no Maranhão na segunda metade do século XIX: o caso dos portugueses. XII Encontro Estadual de História ANPUH/RS, 2014.

MARQUES, C. A. Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão. 3. Ed. Ver. E ampl. São Luís: Edições AML, 2008 (reedição).

MARQUES, César Augusto. **A província do Maranhão: breve memoria publicada por ordem do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas**. Typographia Nacional, 1876.

MARTINS, CAROLINA. Festas populares e associativismo negro em São Luís do Maranhão (1885-1920). **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 15, p. 1–19, 2023. DOI: 10.5007/1984-9222.2023.e95474. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/95474>. Acesso em: 3 jan. 2025.

MARTINS, Carolina. Festas populares e associativismo negro em São Luís do Maranhão (1885-1920). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 15, p. 1-19, 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/95474>. Acesso em: 17 ago. 2024.

MARTINS, Carolina. NAS RUAS, BECOS E FÁBRICAS DA CIDADE: O BUMBA MEU BOI COMO ESPAÇO DE SOCIABILIDADE DOS TRABALHADORES DE SÃO LUIS-MA (1872-1920). **História e Cultura**, Dossiê Temático, v.12, n.1, jul. 2023. Disponível em: <https://periodicos.franca.unesp.br/index.php/historiaecultura/article/view/3837>. Acesso em: 17 ago. 2024.

MARTINS, José da Silva. O comércio marítimo entre Brasil e Europa: uma história das grandes navegações comerciais. Rio de Janeiro: Editora Naval, 2002.

MEIRELES, Marinelma Costa. As conexões do Maranhão com a África no tráfico atlântico de escravos na segunda metade do século XVIII. **Outros Tempos: Pesquisa em Foco-História**, v. 6, n. 8, 2009.

MONTELLO, Josué. *Cais da Sagração*. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1971.

MORAIS, N. M. de. O VAIVÉM DAS MARÉS: O DIA-A-DIA DE TRABALHO DOS CATRAIEIROS NO PORTO DE FORTALEZA (1903-1904). ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História – Fortaleza, 2009.

MORO, SUELENA CRISTINA; FASSHEBER, José Ronaldo Mendonça. MARCO TEMPORAL E O IMPACTO NA VIDA DAS COMUNIDADES INDÍGENAS. **Revista Americana de Empreendedorismo e Inovação**, v. 5, n. 1, 2023. Disponível em: <https://periodicos.unespar.edu.br/raei/article/view/8088>. Acesso em: 11 jun. 2024.

MOTA, Antonia da Silva; BARROSO, Daniel Souza. Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850). **Revista de História**, São Paulo, n. 176, p. 01–41, 2017. Acesso em: 12 jan. 2025.

NIMUENDAJU, C. Cartas do Sertão de Curt Nimuendaju para Carlos Estevão de Oliveira. Apresentação e notas: HARTMANN, Lisboa: Assírio & Alvim, 2000.

NOGUEIRA, R. C; SARAIVA, J. C. **Canal do Arapapaí**. São Luís, 2012.

OLIVEIRA, Antonio Guimaraes de. **Pregoeiros e Casarões**. Editora: Generico, 01 de janeiro de 2015, 699 p.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. Portugueses e Ingleses no Porto de Manaus (1880- 1920). **Varia História**, v. 30, n. 54, 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/7myL7PXNbbsMzgp7h6B4GHQ/>. Acesso em: 17 ago. 2024. PINTO, Antônio da Silva. A dinâmica do Porto de São Luís e o trabalho portuário no início do século XX. São Luís: Editora Maranhão, 2011.

SILVA, António Correia; PIRES, Fernando. A influência do porto na formação e configuração das cidades cabo-verdianas: Ribeira Grande, Praia e Mindelo. **Colóquio internacional. Universo urbanístico Português**, p. 615-620.

SILVA, Francisco César Alves. História da navegação no Brasil: do Império à República. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2009.

SILVA, José de Souza. História social do trabalho no Maranhão. São Luís: Editora UFMA, 2002.

SILVEIRA, Simão Estácio da. **Relação Summaria das cousas do Maranhão / Dirigida aos podres deste Reino de Portugal**. 9ª Edição, São Luís: Edições AML, 2013.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. História econômica do Brasil: 1500-1820. Edições Senado Federal; v. 34, 2005. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/1111,=>. Acesso em: 13 jul. 2024.

VIVEIROS, Jerônimo de. História do comércio do Maranhão-1612-1895. 1º Volume, São Luís – Associação Comercial do Maranhão, 1954.

4 ANÁLISE ESPAÇO TEMPORAL DAS FORMAS DE USO E COBERTURA DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DOS PORTOS DE SÃO LUÍS, MARANHÃO

Resumo

O presente estudo busca avaliar por meio do estabelecimento espaço-temporal os Usos e a Cobertura do solo nos portos e seu entorno na cidade de São Luís, e compreender, através do Inventário de Conhecimento, as diversas tipologias destes espaços que determinam a vocação portuária da cidade. Para tanto, utilizou-se uma abordagem quali-quantitativa, pela qual foi possível realizar um compilado de estudos voltados para a temática, bem como a utilização como a utilização a devida utilização dos Sistemas de Informação Geográfica (SIG). Os resultados apontam que a ocupação humana em áreas próximas aos ecossistemas costeiros gerou desequilíbrios na sua biodiversidade, sobretudo pelos intensos processos de ocupação desordenada, desmatamento, assoreamento, descarte inadequado de resíduos sólidos e lançamento de esgotos *in natura*. O inventário de conhecimento demonstrou as múltiplas tipologias portuárias, destacando os aspectos memorialísticos sobre os processos de formação destes espaços, e suas singularidades em relação ao contexto portuário nacional.

Palavras-Chave: Áreas Portuárias; Uso e Cobertura do Solo; Inventário de Conhecimento; Memória.

Abstract

This study aims to assess, through the spatial-temporal establishment, the Uses and Coverage of land in ports and their surroundings in the city of São Luís, and to understand, through the Knowledge Inventory, the various typologies of these spaces that determine the city's port vocation. To this end, a qualitative-quantitative approach was used, through which it was possible to compile studies focused on the theme, as well as the use and proper use of Geographic Information Systems (GIS). The results indicate that human occupation in areas close to coastal ecosystems has generated imbalances in their biodiversity, especially due to the intense processes of disorderly occupation, deforestation, silting, inadequate disposal of solid waste and discharge of raw sewage. The knowledge inventory demonstrated the multiple port typologies, highlighting the memorialistic aspects of the processes of formation of these spaces, and their singularities in relation to the national port context.

Keywords: Port Areas; Land Use and Cover; Knowledge Inventory; Memory.

4.1 Introdução

Os espaços portuários constituem-se historicamente como elementos estruturadores dos espaços econômicos, como pontos nodais que possibilitaram o surgimento e moldaram a dinâmica de cidades e comunidades. Derivam essencialmente da necessidade de organização

dos espaços geográficos (Amorim, 2016) frente as formações socioespaciais em diferentes temporalidades.

Um porto pode ser compreendido como um local de vivência, principalmente quando se busca compreender as dimensões memorialísticas, econômicas e sociais dos seus processos históricos que modificam os espaços naturais. A cidade de São Luís emergiu no cenário global por sua localização estratégica que favorecia as conexões interatlânticas e a exploração da atividade portuária. O período áureo da economia maranhense entre os séculos XVIII e XIX, determinou os processos de ocupação e adensamento da cidade, marcados pela segregação. Por não possuir vias terrestres ligando a cidade a outras regiões, toda a sua dinâmica era determinada por via marítima e fluvial.

Sua posição insular, marcada por ambientes litorâneos e estuarinos propiciou a ocupação dos espaços para áreas mais distantes da faixa central da cidade, com o surgimento de diversas comunidades e a fixação de portos que se apresentam como espaços de desenvolvimento, construção de memórias coletivas e trocas culturais.

Diante disso, este estudo busca analisar a particularidade dos espaços portuários de São Luís através de uma perspectiva interdisciplinar, que reconhece a necessidade do estabelecimento espaço-temporal para a análise do Uso e Cobertura do solo, diante dos processos de ocupação e degradação que vem modificando progressivamente os ambientes naturais da cidade.

De acordo com Bie, Leeuwen e Zuidema (1996), o uso do solo pode ser compreendido como as diversas ações desenvolvidas pelas atividades humanas sobre o ambiente natural, com o intuito de obter insumos e benefícios, e a cobertura é definida como os elementos da natureza considerando toda a diversidade que recobre a superfície terrestre. Vaeza et al. (2010), ressaltam que a identificação dos processos de uso e cobertura do solo são indispensáveis para o conhecimento do ambiente e para o desenvolvimento de métodos e projetos capazes de adquirir um horizonte de informações acerca do desenvolvimento de atividades nas áreas estudadas.

Além disso, por meio da aplicação do Inventário de Conhecimento, pretende-se contribuir para a compreensão da importância dos espaços portuários como elementos constitutivos das transformações sobre as dinâmicas socioespaciais, a partir de suas diferentes tipologias, que ratificam a vocação de São Luís no setor cartográfico.

4.2 Materiais e Métodos

4.2.1 Área de Estudo

O município de São Luís está localizado região Nordeste do Brasil, na Ilha do Maranhão, entre as coordenadas geográficas 02°31'47" S e 44°18'10" W Oeste. O município possui uma área territorial de 583,063 km², ocupa a porção setentrional do litoral brasileiro, situando-se na Ilha do Maranhão. Limita-se a oeste a baía de São Marcos; a leste a baía de São José, ao sul o Estreito dos Mosquitos e ao norte o Oceano Atlântico. Na ilha, existem quatro municípios: São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa (Mapa 1). Forma-se na península que avança sobre os estuários dos rios Anil e Bacanga (IBGE, 2022), na convergência das mais importantes vias fluviais navegáveis da região, os Rios Pindaré, Mearim e Itapecuru, região geograficamente conhecida como Golfão Maranhense.

4.2.2 Procedimentos metodológicos

- *Inventário de Varredura e Conhecimento*

O Inventário de Conhecimento ou Varredura é uma ferramenta metodológica desenvolvida pelo IPHAN, no âmbito da Política Nacional de Patrimônio Cultural (IPHAN, 2000). Inês Soares (2009) conceitua o inventário como um dos instrumentos para pesquisa e proteção dos bens materiais e imateriais, móveis e imóveis, públicos ou privados, nacionais e estrangeiros. Trata-se de estudo que visa conhecer o universo de um bem cultural de determinada região ou pode relacionar-se a um determinado tema, funcionando como um mapeamento abrangente, cujo objetivo final é o conhecimento, a salvaguarda e a proteção. A autora detaca a importância desta ferramenta metodológica para a realização de pesquisa inovadoras sobre temáticas sociais, culturais e históricas, como é o caso deste estudo.

Em síntese, inventariar consiste em identificar e catalogar de forma acurada cada bem de natureza material ou imaterial (Bandeira et. al., 2021). Portanto, exige uma rigorosa pesquisa, organização e sistematização das informações obtidas, que deve seguir as fases de desenvolvimento de uma pesquisa científica (IPHAN, 2006).

No cerne desta proposta metodológica, buscamos caracterizar o multimodal portuário de São Luís, definindo as seguintes tipologias a partir da vocação década porto:

Quadro 4 – Tipologias portuárias de São Luís, Maranhão.

TIPOLOGIA	VOCAÇÃO	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
Porto Comunitário	Pesqueira/Mariscagem	Atividades essencialmente pesqueiras ou de mariscagem

Porto Comunitário Hidroviário	Transporte de Passageiros	Portinhos comunitários que realizavam transportes de passageiros em curtas distâncias
Estaleiro	Fabricação, Reforma, Manutenção e Capacitação de Mestres e Carpinteiros	Atividades de carpintaria tradicional e profissional. Manutenção e preservação dos saberes tradicionais para a construção de embarcações. Projetos de capacitação de mestres, carpinteiros, alunos e comunidade para a preservação deste conhecimento atrelado a educação ambiental
Porto Cultural	Turismo Eco Histórico	Passeios eco turísticos mesclando aspectos históricos, memorialísticos e culturais do entorno do rio Bacanga
Porto Turístico/Marina	Turismo	Passeios turísticos tradicionais. Espaços privativos para veleiros, lanchas ou lates
Terminal Hidroviário	Multifuncional ou de Passageiros	Realiza o transporte de passageiros, cargas pesadas, veículos automotores e motocicletas
Terminais de Uso Privado	Marítima Industrial	Industrial, voltado para o comércio marítimo interatlântico
Porto Público Organizado	Marítima Industrial	Industriais, voltados para a cabotagem regional e o comércio marítimo interatlântico

Fonte: O Autor (2025).

Essa particularidade tipológica observada nos portos de São Luís, em alguns aspectos lhe atribuem características próprias em relação ao cenário portuário nacional.

- *Delimitação, uso e ocupação dos portos e entorno*

A localização e os limites dos portos foram previamente definidos em ambiente de Sistema de Informações Geográficas (SIG). Os dados de Uso e cobertura dos portos e seus entornos foram obtidos através do Projeto de Mapeamento Anual de Cobertura e Uso da Terra (MAPBIOMAS), pelo qual foi possível qualificar a sua área de localização e definir buffers circulares entre 3 quilômetros e 500 metros, considerando a área de influência direta de cada porto. A partir deste processo, foi possível observar com maior exatidão características fisiográficas que indicam os níveis de uso e ocupação e a associação com os processos naturais e antrópicos; bem como a verificação dos índices de ocupação humana instalada que referenciam os níveis de povoamento e a intensidade dos usos praticados de cada localidade.

O procedimento para sistematização dos dados de Uso e Cobertura foi realizado com

auxílio do software Qgis na Versão 3.34.1, onde foram incorporadas uma seleção de imagens históricas do MapBiomas para o ano de 1986, Coleção 9 (Brasil), e um recorte manual para o ano de 2023, que subsidiaram com maior exatidão na análise da evolução dos usos e cobertura em escala temporal. As imagens selecionadas foram importadas e georreferenciadas por meio da identificação de pontos de referência 109 eorreferenciados em campo e no software Google Earth Pro.

No mapeamento foram identificadas as seguintes classes: Vegetação Densa, Manguezal, Vegetação Rasteira, Corpos D'água, Uso Antrópico, Solo Exposto, Apicum, Área Alagável, Área de Roça, Mineração, “Praia, Areia ou Duna” (classe única).

- *Mapeamento paisagístico, das atividades socioeconômicas e frentes de pressão dos portos e seu entorno*

As atividades desta etapa foram executadas conforme os procedimentos a seguir:

- Mapeamento paisagístico: definição das características da urbanização e as formas de cobertura, estabelecendo-se os graus de importância dos elementos paisagísticos e ambientais existentes;
- Frentes de pressão: mapeamento derivados das questões ambientais e sociais, presentes e futuras, mais relevantes, por exemplo, lançamento de esgotos, disposição de resíduos sólidos, poluição sonora, atmosférica e visual, erosão/assoreamento, desmatamento, pesca, rotas de embarcações, ocupações urbanísticas irregulares e invasões

4.3 Resultados e Discussão

4.3.1 Mapeamento do Uso e Cobertura dos portos e sua área de influência direta (1986 – 2023)

Considerando o intervalo espaço-temporal proposto, os resultados referentes aos dados estatísticos das classes de Uso e Cobertura do solo no entorno dos portos de São Luís, entre 1986 e 2023, são apresentados na Tabela 1.

Tabela 1 – Classificação do Uso e Cobertura do Solo no entorno dos portos de São Luís para os anos de 1986 e 2023.

CLASSES	1986		2023	
	Área (ha)	%	Área (ha)	%
Corpos D'água	2.167,04	62,66%	2.001,39	56,87%

Área de Roça	45,034	1,30%	8,966	0,25%
Solo Exposto		0,00%	16,482	0,47%
Uso. Antrópico	473,25	13,68%	753,853	21,42%
Vegetação Densa	309,924	8,96%	359,492	10,21%
Manguezal	333,085	9,63%	247,237	7,02%
Vegetação Rasteira	43,357	1,25%	119,288	3,39%
Área Alagada	5,268	0,15%	1,792	0,05%
Área Alagável	62,072	1,79%	2,843	0,08%
Restinga	8,82	0,26%	2,559	0,07%
Praia, Areia ou Duna	5,389	0,16%	3,578	0,10%
Apicum	5,331	0,15%	1,996	0,06%
Total	3.458,57	100,00%	3.519,48	100,00%

Fonte: O Autor (2025).

As modificações nas classes de uso e cobertura do solo no entorno dos portos de São Luís evidenciam dinâmicas socioambientais significativas, com implicações para a gestão territorial e a conservação dos ecossistemas locais. Considerando a variação da escolha dos buffers para fins de vetorização, os dados revelam que os Corpos D'água representavam 63,18% da área estudada no período, sofrendo redução para 56,87% em 2023, reflexo dos constantes processos de ocupação irregular na faixa costeira da cidade e dos aterramentos que ocorreram entre a faixa Itaqui-Bacanga e a avenida dos africanos.

O uso antrópico apresentou um crescimento significativo, sobretudo na área dos portos localizados na zona rural da cidade e no entorno do Complexo Portuário, passando de 13,80% para 21,42%, o que sugere a intensificação de atividades urbanas, industriais ou logísticas associadas ao complexo portuário. Esse avanço pode estar relacionado à pressão de infraestruturas como o Porto do Itaqui, que demanda ampliação de áreas operacionais, muitas vezes em detrimento de ecossistemas naturais.

Por outro lado, os indicadores apresentam deterioração drástica em seus índices percentuais, reduzindo de 9,63% em 1986, para 7,02% no ano de 2023. Observou-se que os fatores determinantes para esta perda em sua vegetação natural se devem à degradação provocada pela ocupação irregular, refletida no adensamento população das comunidades rurais nas últimas décadas, ao despejo de esgoto e resíduos sólidos *in natura* e da expansão das atividades no Distrito Industrial da Cidade, onde estão concentrados os seus principais portos. Nesse sentido, Mochel et al. (2002) apontam que entre 1975 e 1993, cerca de 30% da cobertura natural dos manguezais foi degradada na Ilha de São Luís, representada sobretudo pelo uso da madeira como combustível e pelos processos de adensamento populacional na cidade.

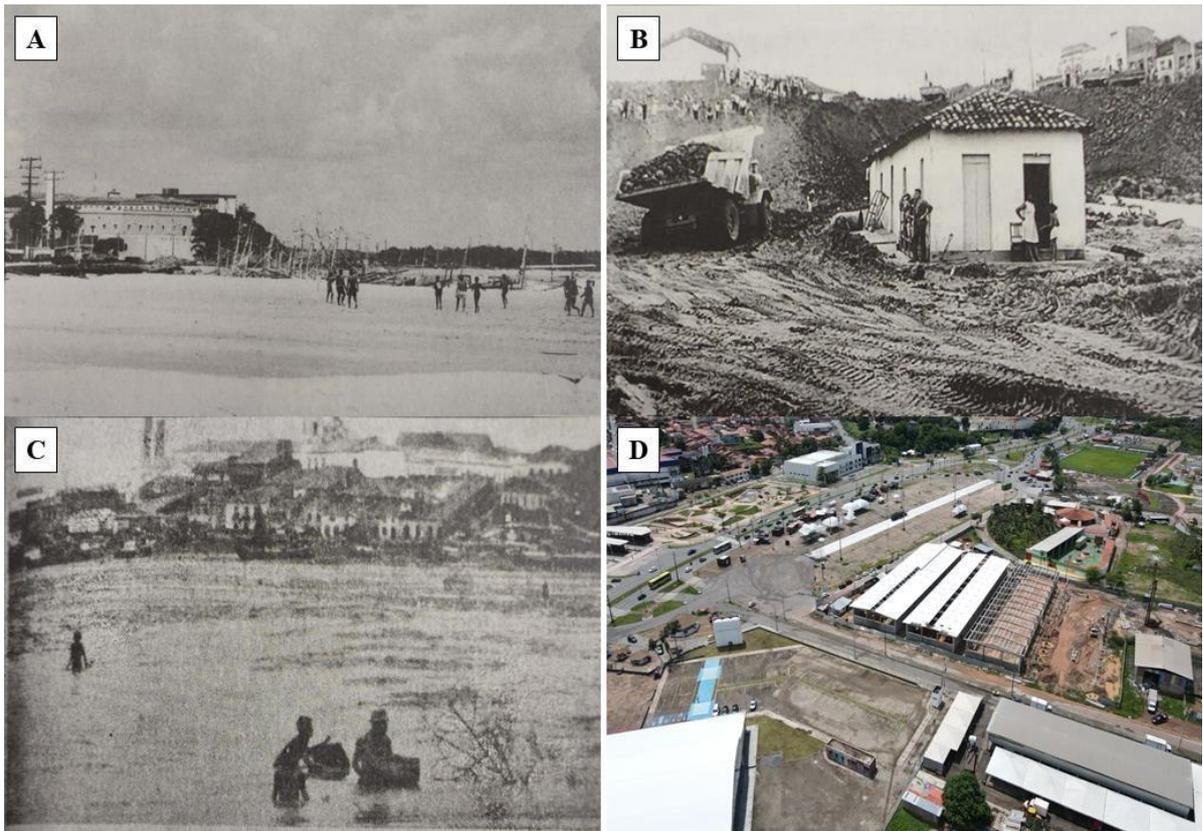
De acordo com dados divulgados pelo IMESC (2013), as altas taxas de crescimento populacional e a consolidação do Distrito Industrial, foram determinantes para a ocorrência de modificações irreversíveis na paisagem natural, provocando uma drástica redução na densidade da vegetação local.

No cerne desta discussão, Mochel *et al.* (2023) ressaltam a importância dos manguezais para a provisão dos serviços ecossistêmicos essenciais para o bem-estar das comunidades humanas. Pois atuam como berçários naturais para diversas espécies de peixes, crustáceos e moluscos, e funcionam como barreiras naturais para a mitigação de impactos como erosões costeiras ou enchentes. Santos *et al.* (2017) destacam que, devido ao seu papel ecológico para a manutenção da biodiversidade local o torna particularmente vulnerável aos impactos das ações antrópicas, ligadas especialmente a pesca predatória e a ocupação desordenada do território.

Além dos exuberantes manguezais, que vem sofrendo processos progressivos de degradação, a vegetação do entorno das áreas portuárias é caracterizada por um grande mosaico de vegetação de sucessão, que inclui as Florestas Secundárias (Capoeiras e Babaçuais), Restingas, Apicuns, Marismas, Matas de Galeria e de Várzeas. Os dados revelam que a vegetação avaçou de modo gradual no entorno dos portos, passando de 9,04% no recorte inicial para 10,21% em 2023. Um fator que pode explicar esse comportamento pode ser a presença de formações vegetais ainda remanescentes em estado de conservação, à exemplo da reserva Florestal da Alumar, que possui formações secundárias em avançado estado de regeneração.

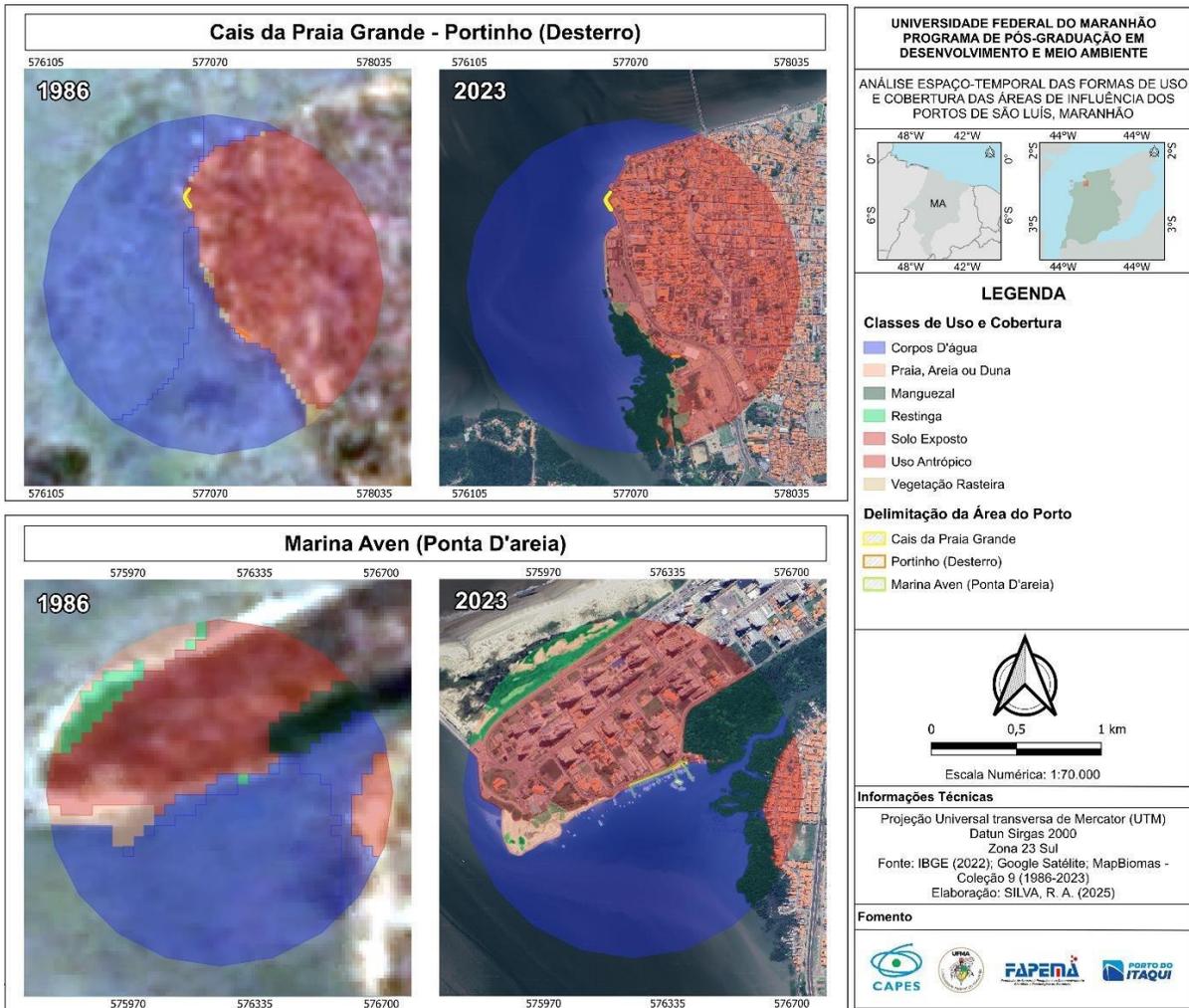
Em relação aos manguezais, o Mapa 8 aponta um aumento da cobertura deste ecossistema na área Itaqui Bacanga, que de forma empírica pode gerar uma compreensão equivocada à respeito da recuperação da biodiversidade local, principalmente por tratar-se de uma vegetação que fora colonizada, sofrendo alterações drásticas pelos processos antrópicos que foram intensificados na década de 1960 e modificaram totalmente a sua paisagem, conforme demonstra a Figura 15.

Figura 15 – (A) Início dos processos de aterramento no Bacanga, com as embarcações que antes ensecavam na fonte do Bispo; (B) Construção da ponte e barragem sobre o rio Bacanga; (C) Mariqueiro e seus filhos próximos ao porto do Desterro; (D) Área do aterro do Bacanga em 2025.



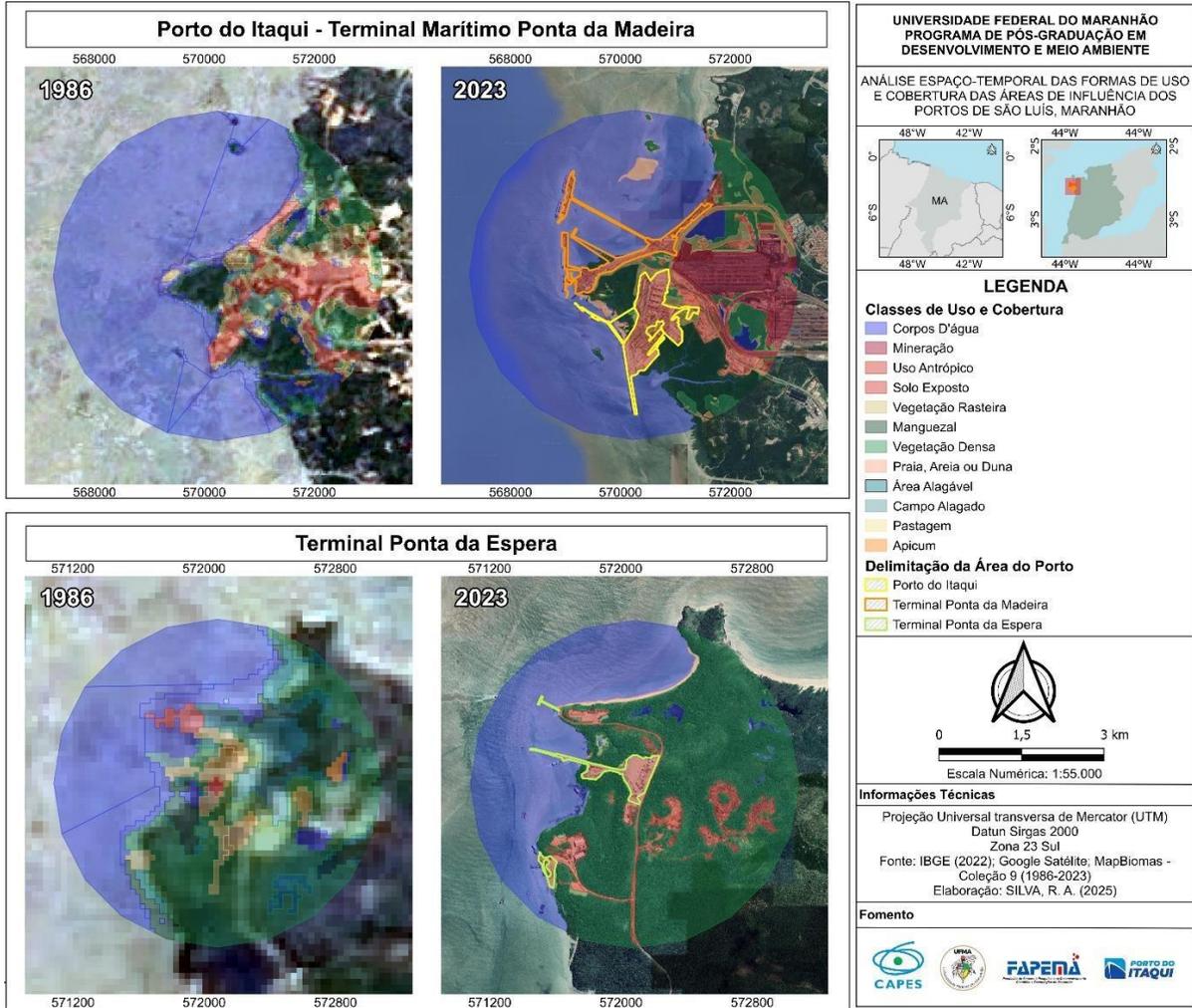
Fonte: Oliveira (2015); O Autor (2025).

Mapa 8 – Uso e Cobertura dos portos da Praia Grande, Desterro e Marina Aven.



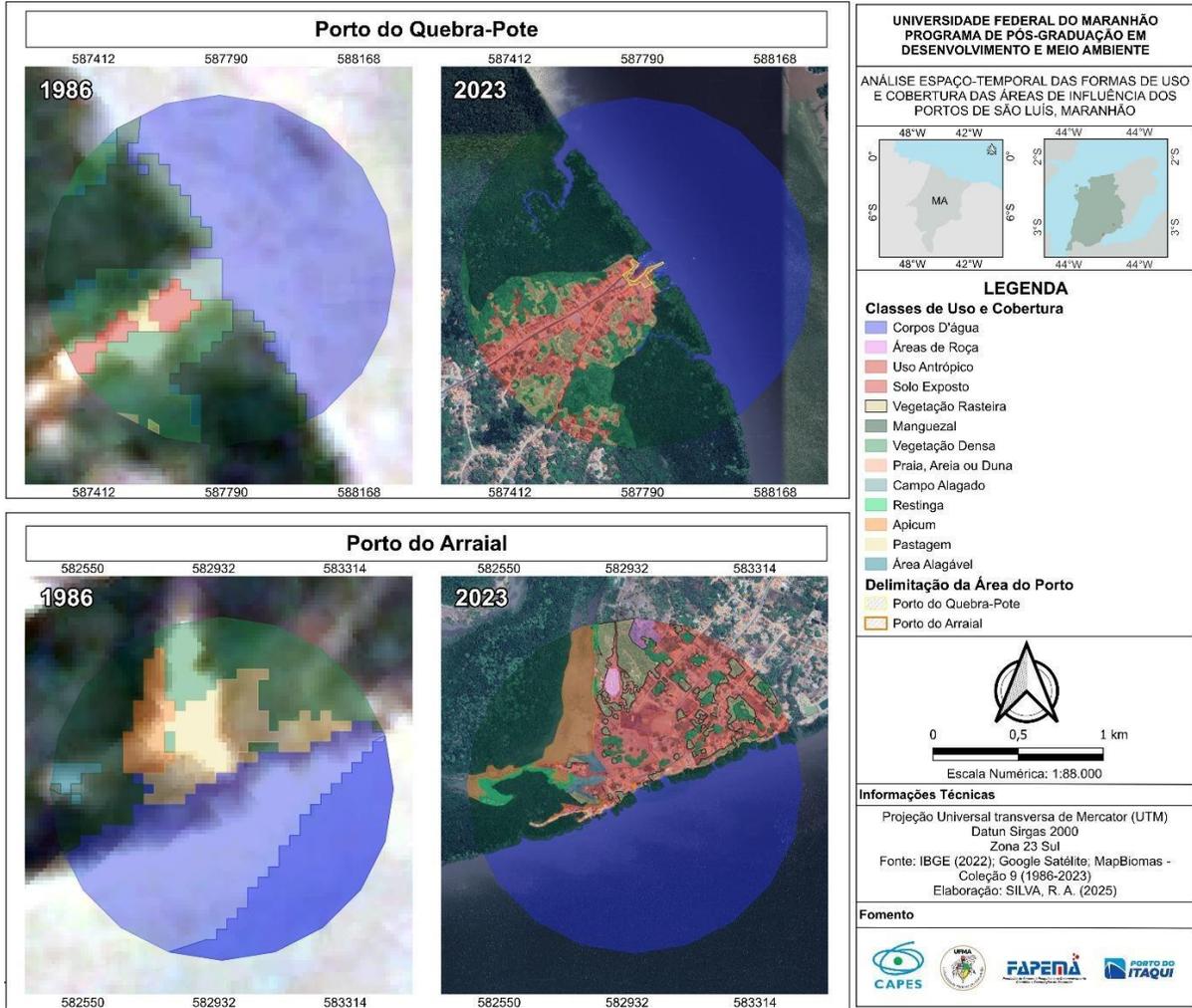
Fonte: o Autor (2025).

Mapa 9 – Uso e Cobertura dos portos do Itaqui, Ponta da Madeira e Ponta da Espera.



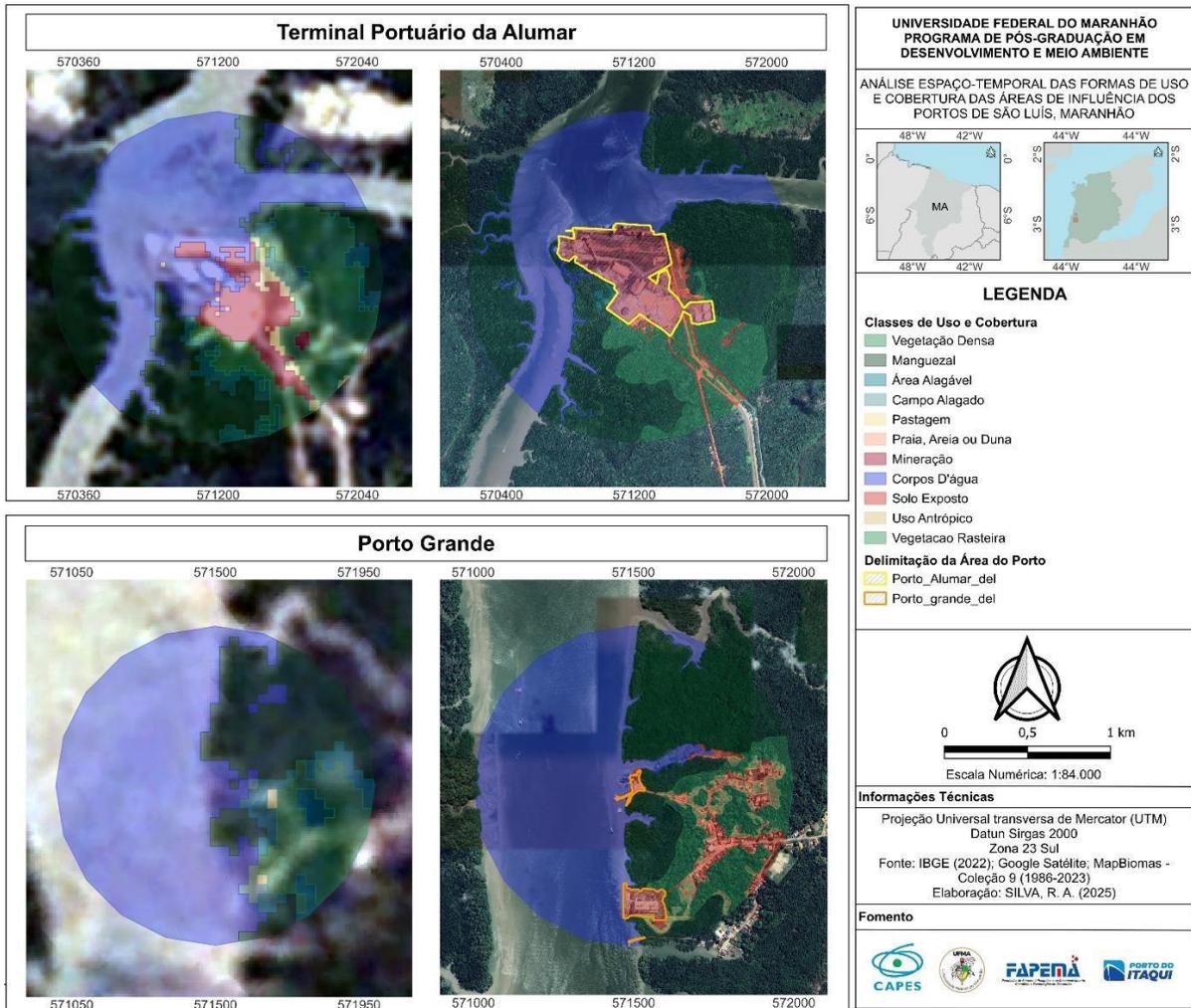
Fonte: O Autor (2025).

Mapa 10 – Uso e Cobertura dos portos do Quebra-Pote e Arraial.



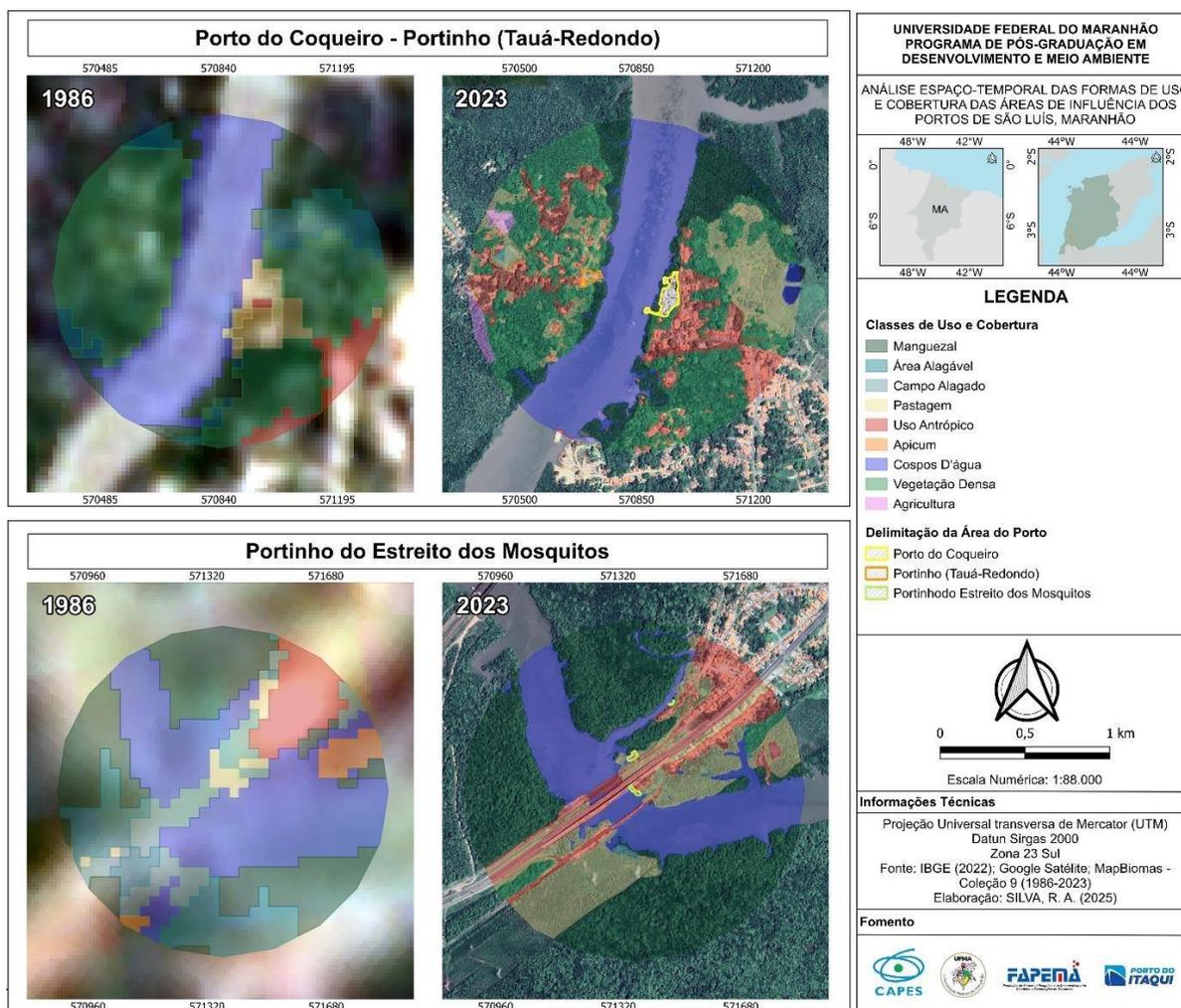
Fonte: o Autor (2025).

Mapa 11 – Uso e Cobertura dos Terminal Portuário da Alumar e Porto Grande.



Fonte: O Autor (2025).

Mapa 12 – Uso e Cobertura dos portos do Coqueiro, Ilha Pequena e Estreito dos Mosquitos.



Fonte: O Autor (2025).

Ab'Saber (1982) enfatiza que em ordem prioritária, os problemas ambientais relacionados a degradação da natureza, são fundamentais para as discussões sobre as ações antrópicas, diante dos processos contínuos de degradação dos espaços naturais, em diferentes níveis e escalas. Uma vez que a ocupação e o uso de extensos contínuos de remanescentes de florestas naturais comprometeram significativamente o equilíbrio ecológico.

Nesse sentido, observou que as principais frentes de pressão e degradação no entorno dos portos de São Luís estão ligadas as movimentações antrópicas e representadas pelos processos erosivos, descarte inadequado de resíduos sólidos, lançamento de esgoto in natura e aterramentos (Figura 16). Soma-se a isso o aumento progressivo da atividade industrial no litoral oeste da cidade, que afetou diretamente a fauna e flora locais, provocando ao longo das últimas décadas uma mudança considerável na rota de embarcações pesqueiras da região, que atualmente concentram-se essencialmente nas baías do Arraial e São José. Já os pescadores das Ilhas de Tauá-Mirim, Tauá-Redondo e Ilha Pequena, destacam-se geralmente para a região da Ilha do Caranguejo.

Figura 16 – (A) Aterro do Bacanga (maior área proporcional de manguezal degradado em São Luís); (B) Erosão no porto do Quebra-Pote; (C) e (F) Descarte inadequado de resíduos sólidos na área dos portos do Arraial e Bandeira Tribuzzi; (F) Remanescente do portinho no Desterro.



Fonte: O Autor (2025).

Soares *et al.* (2021) reiteram que as múltiplas pressões que incidem sobre a área de influência desses portos estão intrinsecamente associadas a dinâmicas antrópicas, que tem sido intensificadas pela incapacidade estrutural da gestão territorial. Esse cenário manifesta-se, sobretudo, pela carência de um planejamento integrado de ocupação dos espaços resultando em padrões desordenados de ocupação do território.

Essa condição têm flexibilizado os processos de exploração predatória e degradação progressiva dos recursos naturais, que por sua vez levam a intensificação dos processos erosivos, desmatamentos, deterioração dos recursos hídricos e ampliação das áreas de risco na cidade, atingindo especialmente os grupos com menor poder aquisitivo, evidenciando a relação dialética entre a ausência de ordenamento territorial e a crise ecológica contemporânea

4.3.2 Inventário das estruturas portuárias mapeadas: Infraestrutura e Função

Nas palavras de Londres (2000, p. 20), inventariar consiste em identificar a dinâmica social em que se inserem bens e práticas culturais, sentidos e valores vivos, marcos de vivências e experiências que conformam uma cultura para os sujeitos que com ela se identificam. Valores e sentidos esses que estão sendo constantemente produzidos e reelaborados, e que evidenciam

a inserção da atividade de preservação de bens culturais no campo das práticas simbólicas.

Chartier (1990, p. 16) conceitua que o objeto da história cultural se concentra em “identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma realidade social é construída, pensada, dada a ler”. Os portos são inseridos neste conceito à medida em que apresentam uma forte interação com cidades e comunidades, transformando-se em símbolos de transformações socioespaciais e representações culturais, em virtude das múltiplas conexões que podem ser realizadas, possibilitando a produção do que se conhece por identidades portuárias.

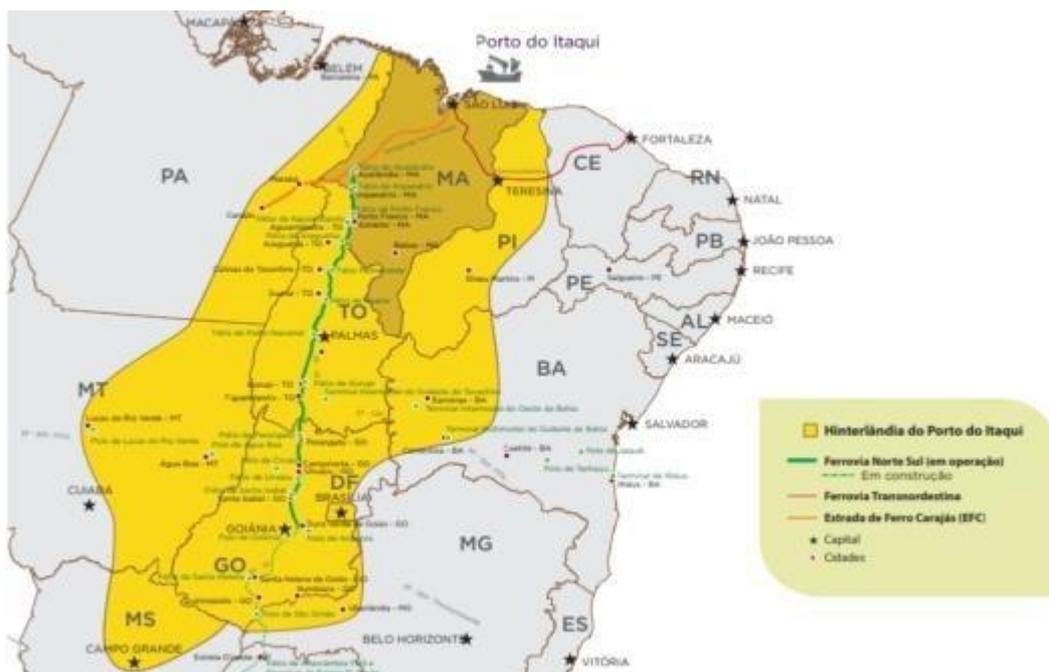
Nesse sentido, partir das proposições feitas por Bandeira et. al. (2021), foi possível classificar as diversas tipologias portuárias existentes na cidade de São Luís e caracterizar seu entorno, considerando sua relevância para a construção de referenciais e/ou identidades culturais.

Considerado as tipologias estabelecidas na metodologia do trabalho, o inventário de conhecimento estruturou-se em eixos analíticos inter-relacionados, com o objetivo de abranger as dimensões materiais, operacionais, socioespaciais e culturais. Dessa forma, realizou-se o seguinte inventário de conhecimento dos portos de São Luís:

- *Porto do Itaqui, Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (TUP) e Terminal Portuário da Alumar (TUP)*

O Complexo Portuário de São Luís caracteriza-se por ser um dos mais dinâmicos do país. Sobretudo por sua localização estratégica e conexão direta com a ferrovia carajás. O Porto Público do Itaqui, possui características multifuncionais, com terminais de grãos e fertilizantes que fortalecem a eficiência multimodal de suas atividades como um dos principais corredores logísticos (Mapa 13) para a hinterlândia comercial do centro-oeste do país.

Mapa 13 - Hinterlândia do Porto do Itaqui.



Fonte: EMAP (2025).

O Terminal Marítimo da Ponta da Madeira tem suas atividades voltadas principalmente para o Minério de Ferro. Assim como o porto da Alumar é voltado para a produção de alumínio, especializado em carga e descarga de produtos ligados à base da Indústria de Alumínio. Com vocação industrial, estes portos integram e dinamizam este grande Complexo.

- *Terminal Hidroviário de São Luís*

Localizado no local do antigo porto de São Luís, o terminal hidroviário (Figura 17) atende a demanda do transporte de passageiros e pequenas cargas de mercadorias com destino diário para a cidade de Alcântara. Ou seja, o porto que foi símbolo dos ciclos áureos da economia maranhense, chegando a figurar como uma das principais rotas do comércio interatlântico, continua operando e movimentando mesmo que de forma a dinâmica marítima do Maranhão.

Figura 17 – (A) e (B) Cais da Praia Grande.



Fonte: O Autor (2025).

- *Portinho do Desterro*

Ainda exercendo a vocação pesqueira, este pode ser considerado uma das “figuras” mais emblemáticas para este inventário. Uma vez que de porto multifuncional que operava com alternatina para o grande fluxo comércio na Praia Grande, o portinho do Desterro foi relegado a sua própria sorte, diante dos progressivos processos de aterramento da área, sem o devido reconhecimento por parte do poder público em respeito à importância histórica deste porto para o desenvolvimento da cidade e a construção das memórias coletivas. A Figura 18 retrada em escala temporal as transformações espaciais ocorridas na área do portinho, no Desterro.

Figura 18 – (A) Fotografia aérea da área do portinho do Desterro em 1974; (B) e (D) Configuração atual do porto.



Fonte: Fotografias históricas disponibilizadas pela página “SLZ Memória”; O Autor (2025).

- *Porto do Quebra-Pote*

A história do Quebra-Pote insere-se em um contexto de mudança de topônimo. Isso porque até por volta das décadas de 1930 e 1940, a antiga povoação era chamada de Nossa Senhora da Conceição, tendo o seu nome mudado após a curiosa história da embarcação carregadas de potes de cerâmica que viria da cidade de Rosário com destino ao porto do Tibiri, principal ponto de carga e descarga de mercadorias e passageiros desta região por já possuir

estrada que dava acesso à cidade. O senhor Francisco Barbosa (74 anos), conhecido popularmente como Velhão Quirino, nos conta que nesse período, uma embarcação carregada de potes de cerâmica naufragou, submergindo totalmente ao tentar atravessar a baía do arraial, em uma área relativamente próxima da povoação de Nossa Senhora da conceição. A pequena povoação que morava na localidade e se locomovia em pequenas canoas, prestou suporte as pessoas que estavam embarcadas. Após a vazante, a embarcação não chegou a ser avistada totalmente ocorrendo a perda total do seu carregamento, fato que originou o novo topônimo.

As atividades econômicas locais baseiam-se na agricultura e pesca artesanal (espinhel, caçoeira, arrasto, redes de encosta e malhão), que abastece a localidade e outras regiões da cidade. A vocação deste porto é essencialmente pesqueira, caracterizando-se por ser o polo pesqueiro mais movimentado e diversificado de São Luís. Ou seja, em relação a sua tipologia, este caracteriza-se por ser um porto comunitário essencialmente pesqueiro (Figura 19).

Figura 19 – Vista aérea do porto do Quebra-Pote.



Fonte: O Autor (2025).

Nesta imagem é possível observar panoramicamente a estrutura do porto, que possui rampa de acesso para o suporte às embarcações, sobretudo nos períodos de baixa mar. O seu entorno é composto por uma multiplicidade de ambientes (Figura 20), destacando-se a concentração residencial uni e multifamiliares, com a existência de aparelhos públicos coletivos, como praça e academia natural, bem como a presença de pequeno comércio varejista,

bares e restaurantes. Áreas para o desenvolvimento da agricultura. Além do uso residencial, foram observadas edificações relacionadas com atividades religiosas como igrejas, e a existência de um espaço cultural (tradicionalmente conhecido como largo) para festas ligadas a cultura local. A devoção também é característica marcante da comunidade, representada pelos festejos de N.S.^a da Conceição e São Pedro.

Figura 20 – (A) e (B) Estrutura do porto do Quebra-Pote; (C) Restaurante no entorno do porto; (D) Igreja Católica com a área recreativa.



• Fonte: O autor (2025).

- *Porto do Arraial*

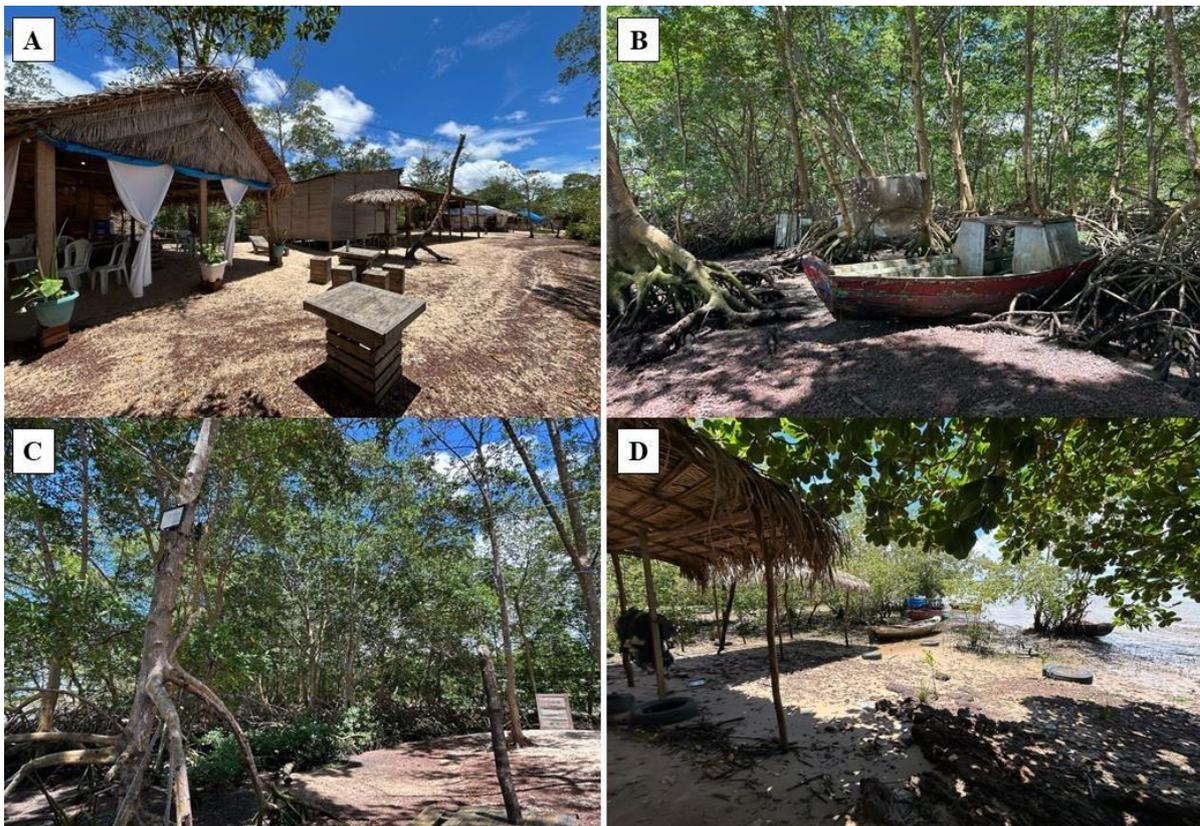
O porto do Arraial, caracteriza-se pela atividade pesqueira e mariscagem. Seu topônimo dá-se pela localização do porto, na Baía de mesmo nome. Em relação à sua infraestrutura, o porto possui apenas uma pequena rampa que não atende plenamente as demandas da comunidade. Seu entorno do porto é caracterizado pela concentração de moradias, com a existência da “prainha do Arraial”, que se destaca por ser uma área de lazer que ainda busca preservar as características naturais da região (Figuras 21 e 22).

Figura 21 – (A) Vista aérea do porto do Arraial; (B) e (C) Estrutura do porto; (D) Área da praia do Arraial.



Fonte: O Autor (2025).

Figura 22 – (A) Restaurantes na praia do Arraial; (B) e (C) Modificações antrópicas para tornar a área um espaço turístico diurno e noturno; (D) Rancho de suporte aos pescadores na área do porto.



Fonte: O Autor (2025).

Em relação a cultura imaterial, se destacada o Festival do Camarão, que é tradicionalmente realizado no mês de agosto, no período de maior produção do marisco. Evidencia-se a tentativa da comunidade em preservar a fisionomia natural do ambiente, que acabada sendo modificada pela especulação turística no local

- *Porto do Tibiri*

O porto do Tibiri chegou a ser um dos principais portos comunitários da São Luís, possuindo como principal valência a estrada que o conectava a cidade. Antes o porto mais importante da localidade, caracterizou-se até a década de 1990 como um porto comunitário misto, dinamizado pelo transporte de passageiros e mercadorias, mariscagem e produção pesqueira, sendo inclusive um dos primeiros portos de São Luís distante da faixa central a ter a “figura do atravessador” na sua rotina diária.

Entretanto tornou-se um aparelho obsoleto, sendo suplantado pelo adensamento populacional da zona rural da cidade que se intensificou na década de 1970, procedido da criação de novas vias de acesso para a área central da cidade. Atualmente o local é chamado de “cemitério de embarcações”, diante da perda de sua identidade.

- *Porto da Bandeira Tribuzzi*

O porto que existe embaixo da ponte Bendeira Tribuzzi possui uma história peculiar. Uma vez que este surge após o deslocamento dos portos que existiam na região na do bairro da Camboa, que diante dos processos de ocupação desordenada dos espaços naturais e constantes aterramentos, foram sendo deslocados para um único porto, antes conhecido como “porto do Morro”, que se caracterizava pelos modos tradicionais de reforma e fabricação de embarcações, transporte de mercadorias e pesca para o consumo local. De acordo com o senhor Jefferson, ali funcionava um dos principais estaleiros da Ilha: “lá se construía e reformavam embarcações de quase todos os tipos. Por este porto passavam diariamente dezenas de embarcações realizando transporte de passageiros e mercadorias que o conectava Alcântara, cidades de Baixa e do litoral ocidental, com a presença constante de canoas costeiras na localidade”, conta Jefferson.

José Américo Serejo (68 anos) conta que diante da falta de sinalização por parte do poder público com investimentos em infraestrutura, após a construção da ponte, na década de 1970, o porto foi aos poucos sendo deslocado para baixo da ponte.

É possível observar a preservação de sua vocação voltada para a construção e conserto de embarcações tradicionais por mestres e carpinteiros que herdaram, à exemplo dos senhores Jeferson e José Américo, que herdaram o ofício de seus pais. Destaca-se ainda por ser um dos

únicos portos em toda a Ilha em que ainda pode-se observar a construção de canoa costeira de “proa chata” tradicional (Figura 23). Ademais, ainda existe uma linha regular que realiza o transporte de carvão, produção de frutas como Melancia, abacaxi e banana, vindos principalmente da região de Alcântara.

Figura 23 – (A) Vista da área do porto da ponte Bandeira Tribuzzi;(B), (C) e (D) Estaleiro da ponte Bandeira onde é possível observar a construção a reforma de embarcações e a presença de canoas costeiras.



Fonte: O Autor (2025).

Observa-se a dinâmica do estaleiro que apesar de mesclar suas atividades com a pesca e o transporte de mercaderias, preserva a essência dos modos tradicionais da carpintaria. Seu entorno é caracterizado por uma multiplicidade de atividades, que vão desde a presença de aparelhos de lazer, uso residencial e comercial, serviços de oficinas mecânica, até a localização do Hospital Universitário Presidente Dutra e sua Unidade Materno-Infantil. Apesar de ser um porto com movimentação regular relacionada ao transporte de mercadorias e a pesca, este porto não altera a dinâmica local, sobretudo por estar localizado próximo a faixa central da cidade.

- *Estaleiro Escola*

O projeto do Estaleiro Escola “nasce” em 1998, no âmbito do projeto intitulado “Embarcações do Maranhão-Recuperação das Técnicas Tradicionais Populares”, sob coordenação de Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés. Iniciado em 1985 com financiamento

da FINEP (Financiadora de Estudos e Projetos do Ministério da Ciência e Tecnologia), o projeto ressaltava a necessidade de preservação dos saberes tradicionais da produção naval no Maranhão, e sua importância econômica como patrimônio material do estado.

O projeto do Estaleiro emerge com o objetivo de estabelecer condições para a valorização e preservação dos saberes tradicionais de mestres e carpinteiros sobre a produção naval no Maranhão, atrelados ao conhecimento de professores e doutores da academia universitária. O local escolhido foram as antigas ruínas do sítio Tamancão, onde no século XIX, funcionou uma indústria de beneficiamento de arroz para exportação (Andrés, 2018).

O aparelho foi recuperado e em 2006 foi inaugurado o Centro Vocacional Tecnológico do Tamancão (SVT). Desde então, o estaleiro atua nos processos de ensino-aprendizagem no sentido de assegurar a preservação dos conhecimentos tradicionais voltados para os modos tradicionais de construção naval, através da capacitação tecnológica para mestres e carpinteiros e mais recentemente de alunos da unidade Instituto de Ciência e Tecnologia do Maranhão (IEMA).

Ressalta-se o seu modelo pedagógico que considera “I) A recuperação dos conhecimentos tradicionais; II) o Desenvolvimento Socioambiental; III) O turismo histórico e ecológico; IV) A integração com a comunidade” (Andrés, 20, p. 239). Ou seja, buscou-se garantir a salvaguarda dos conhecimentos tradicionais, a partir da integração entre o conhecimento formal, transmitido por mestres e carpinteiros, e as estratégias pedagógicas possibilitadas pelo conhecimento científico da comunidade acadêmica. Soma-se a isso a preocupação com a qualificação em Educação Ambiental, voltada para a preservação a defesa do meio ambiente e a prática do turismo ambiental e ecológico, inserindo a comunidade nesta dinâmica.

- *Porto Cultural*

No Bairro do Sá Viana existe o porto Cultural, essencialmente turístico, mas que realiza outro modelo de abordagem: a eco histórica. A proposta inclui um passeio pelas margens do rio Bacanga, navegando pela história dos sítios coloniais que se fixaram na localidade no século XIX, caracterizados por suas especificidades históricas. O primeiro é o Sítio Santo Antônio das Alegrias (Sítio do Físico), onde estão localizadas ruínas de um antigo complexo industrial, considerado o primeiro planejado de todo o território brasileiro, e o local onde foi encontrando um dos mais antigos registros de ocupação da Ilha, o Sambaqui do Bacanga (Bandeira, 2008). Além disso, o passeio ressalta os aspectos naturais do rio, representados pelo exuberante manguezal e sua fauna diversificada, até chegar ao sítio Pyranhenga.

- *Coqueiro e Tauá*

Os portos do Coqueiro e da comunidade Portinho (Ilha Pequena), possuem aptidão especialmente hidroviária/comunitária, com o fluxo intenso de passageiros que atravessam o Estreito dos Coqueiros em pequenas embarcações sem infraestrutura mínima de segurança. É evidente a falta de atuação do poder público nesta localidade, sobretudo para com os moradores das Ilhas de Tauá-Mirim, Pequena e Redondo, que dependem desta travessia para acessar a cidade.

Na faixa que pertence ao bairro do Coqueiro, observou-se que apesar de possuir uma estrutura um pouco mais qualificada, o porto principal não dita a rotina de seus moradores. Sua economia é baseada no comércio varejista básico, agricultura e serviços. O local possui aparelhos públicos como escola e Unidade Básica de Saúde na área de influência direta porto. Destacam-se as manifestações culturais como o Bumba Meu Boi, Tambor de Crioula e Mina.

Já do outro lado, a população depende diretamente do portinho, localizado na comunidade de mesmo nome, que é o acesso mais próximo da cidade. Os modos das comunidades se associam a agricultura familiar e de subsistência, pesca, coleta, mariscagem, extrativismo, produção artesanal, dentre outras atividades. Nas atividades de campo foram observados pomares nos fundos das casas e roças em espaços abertos, lindeiros à estrada e em áreas abertas para esse fim. Além disso, a existência de matas de galeria, com a presença de buritis, juçareiras e outras palmáceas, como o buriti que são coletados e utilizados no dia a dia da comunidade. Há também a presença marcante dos manguezais que ainda equilibram o ambiente frente aos usos de alto impacto poluidor da atividade industrial nas proximidades (Ferreira; Filho, 2023).

O porto da Ponte sobre o Estreito dos Mosquitos (Figura 24) possui a mesma característica, transportando passageiros da Ilha de Tauá-Mirim. Os três portos possuem infraestrutura simples, com rampas que dificultam a locomoção na maré baixa.



Fonte: O Autor (2005).

- *Porto da Ponta da Areia (Marina Aven)*

Apesar de estar localizado em uma área pública, na região da Ponta D'areia, o local conhecido como Marina Aven caracteriza-se pela atividade turística e a presença de iates e botes de uso privado. Um fato que chama atenção é que os piers construídos no local são privativos, o que leva ao porto uma condição de segregação do espaço urbano público.

4.4.3 Arqueologia, História e Memória dos Portos de São Luís

A História se constitui como expressão das sociedades humanas por meio de múltiplas materialidades que são representadas pelas formas de registros escritos, representações visuais e através das oralidades interpessoais ou coletivas. Enquanto produto da práxis humana, nem sempre seus registros materiais se perduram, transformando-se em marcas significativas carregadas ao longo das gerações até a modernidade (Costa; Viana, 2019).

Nesse sentido, ao refletirmos sobre uma arqueologia dos espaços portuários de São Luís, parte-se de uma avaliação prévia dos portos que, no século XX, desempenharam um papel estruturante no desenvolvimento econômico da cidade, emergindo como potenciais arqueológicos. Priorizam-se, sobretudo, aqueles que apresentam evidências materiais de sítios

arqueológicos em sua área circunvizinha ou que foram submetidos a processos de aterramento decorrentes da dinâmica antrópica, que dinamiza as transformações socioespaciais ao longo do tempo. Bandeira *et al.* (2014) destaca a evidência de sítios arqueológicos multicomponenciais, com horizontes distintos em todo o estado do Maranhão, indicando a coexistência de populações ceramistas e caçadoras coletoras em algumas regiões, sobretudo na Ilha de São Luís, a partir do Holoceno Médio.

As informações sobre esses sítios arqueológicos e sua inserção na paisagem demonstram uma interação natural determinada pela proximidade dos assentamentos pré-históricos com o ambiente estuarino-insular da Ilha, marcada pela multiplicidade de horizontes culturais encontrados no registro destes sítios (Bandeira, 2024). Os sítios Tupi, por exemplo, estão situados em quase todas as bacias hidrográficas que banham a Ilha de São Luís e apresentam distintas características relacionadas à natureza, tamanho, deposição, tipologia e densidade dos vestígios arqueológicos, sendo observados camboas, ocupações superficiais a céu aberto, sítios superficiais com deposição primária e secundária e acampamentos.

Nas últimas décadas, os estudos arqueológicos dedicados à análise de espaços portuários receberam maior atenção no âmbito acadêmico, impulsionados pelo desenvolvimento e consolidação da Arqueologia do Meio Aquático como campo disciplinar autônomo. De acordo com Blot (2003) o seu conceito está ligado a uma compreensão do passado do homem considerando as suas mais diversas interações com o meio aquático, exemplificadas pelas diversas manifestações culturais que este privilegiado espaço de circulação possibilita por meio do deslocamento de embarcações.

Esse avanço reflete uma ampliação epistemológica na abordagem do patrimônio subaquático e costeiro, evidenciando a importância desses sítios como locus privilegiado para a compreensão das dinâmicas históricas de circulação, comércio e interação sociocultural. Os vestígios relacionados as culturas marítimas estão intrínsecos aos vestígios terrestres, sobretudo pelas modificações espaciais de origem socioeconômica que impactam os espaços de transição entre estes ambientes ao longo dos tempos. A materialidade portuária, enquanto vestígio arqueológico, assume, portanto, um papel central na reconstituição de processos econômicos, logísticos e simbólicos vinculados às atividades marítimas e fluviais em diferentes contextos temporais e espaciais.

Compreende-se por patrimônio cultural do meio aquático os vestígios arqueológicos, históricos e culturais parcialmente ou totalmente submersos nas zonas de conexão entre os ambientes costeiros e marítimos (García, 2003; Delgadillo-garzón & Zapata-ramírez, 2007). Na Ilha de São Luís, esse método de escavação arqueológica ainda não foi inserido no âmbito de

pesquisas acadêmicas ou ligadas ao licenciamento ambiental, relacionadas a prospecção ou resgate dos sítios catalogados na região. Isso evidencia a necessidade de desenvolver um modelo para futuras pesquisas em áreas portuárias que apresentem vestígios arqueológicos em seu entorno (Quadro 2).

Quadro 5 – Caracterização dos Sítios Arqueológicos Localizados próximos de áreas portuárias em São Luís.

Sítio arqueológico	Relevância	Área de Influência	Coordenadas (UTM)		
Estreito dos Mosquitos	Alta	AII	Não disponível		
Sítio cerâmico Arapapaí	Alta	AID	Não disponível		
Batatã	Alta	AID	Não disponível		
Camboa dos Frades	Alta	AID	Não disponível		
Quebra Pote	Alta	AID	Não disponível		
Sambaqui do Bacanga	Alta	AID	23 M	2°34'41.1	044°16'53.1''
Sambaqui do Gapara	Alta	AID	23 M	2°34'41.1	044°16'53.1''
Sítio do Físico	Alta	AID	23 M	2°34'41.1	044°16'53.1''
Sítio Caieira	Alta	AID	23 M	2°34'41.1	044°16'53.1''
Antiga Tupy	Alta	AID	23 M	9714260	576050
Estrada Antiga do Gapara	Alta	AID	23 M	9714450	575560
Igreja de São Joaquim do Bacanga	Alta	AID	23 M	9709626	0571574

Fonte: O Autor (2025).

Nesse contexto, Blot (2003) ressalta a necessidade de se compreender a totalidade da interligação entre mar e porto, e seus reflexos para o desenvolvimento dos centros urbanos. Ou seja, considera que o próprio porto pode ser objeto do estudo arqueológico em vista dos processos de intervenção do meio urbano, que legam estes espaços como potenciais sítios de cultura material e imaterial.

Em relação aos portos que foram suplantados pelos processos de ocupação desordenada e aterramentos na cidade, Barros (2014) destaca a figura de outros ancoradouros que eram utilizados por comerciantes para o embarque e desembarque de gêneros importados pela hiterlândia maranhense. São os casos dos portos da Camboa, Matadouro, Fé em Deus, e Roma, localizados às margens do rio Anil; e os portos da Fonte do Bispo, Madre Deus (rio Bacanga), Cavaco, Cerâmica, Barés e João Paulo, localizados no importante afluente do rio das Bicas. Estes últimos foram escolhidos para concepeções acerca da arqueologia dos portos urbanos

de São Luís.

Como ponto de partida, realizou-se entrevista com a senhora Neline Soares (78 anos), que nas últimas décadas vem catalogando as memórias coletivas no entorno portos. Moradora do bairro do Coroado desde a 1976, conta que o cotidiano da localidade era marcado pelo movimento de embarcações à vela e panos de todas as cores, que na enchente passavam pelos portos da Cerâmica, João Paulo e Barés, onde descarregavam os produtos que seriam vendidos na Feira de São Paulo (atual colégio São Vicente de Paula), e depois seguiam viagem para os portos do Sal e Cavaco. No local existiam, segundo Neline diversas nascentes que fortaleciam o afluente do rio das Bicas e eram utilizadas pelas comunidades para o consumo próprio, mas que, porém, com os processos de ocupação intensificados na década de 1980, tudo “foi se acabando e restaram memórias”, lamenta.

O senhor Calisto (77 anos) que trabalhou no local onde existia o porto da Cerâmica quando jovem, conta a história de João Perusa, descendente indígena que morava próximo ao porto do Barés e contava que no trecho entre os portos da Cerâmica e João Paulo existia muita tabatinga e o local era tomado por vegetação densa e árvores frutíferas, sendo passagem rotineira de indígenas que viviam nas proximidades do sítio do físico e, até a década 1950, acessavam o porto em suas pequenas embarcações. Além disso, o barro branco (argila) servia para a produção de cerâmica e potes que eram revendidos na feira.

Segundo Neline, a subsistência local era marcada pela agricultura com a plantação de milho, quiabo, vinagreira e macaxeira na área onde atualmente concentram-se os bairros do Parque Timbiras e dos Nobres, e na parte mais baixa era feita a plantação de arroz. A pesca e a marisacagem também eram características locais.

Calisto atribui a perda de identidade do local à ineficiência do governo em instituir políticas públicas com projetos urbanos que valorizassem a diversidade local. Soma-se a isso o fato de que a construção da barragem e posteriormente da avenida, modificaram totalmente a dinâmica local e a biodiversidade local, degradando praticamente todo o leito do rio. Espaços de memória coletiva, esses portos foram soterrados pelo advento da “modernidade”, mas deixaram suas marcas, seja por algum aspecto relacionado à infraestrutura ou na memória de personagens como Neline e Calisto.

Dessa forma, a abordagem de Inês Amorim (2016, p. 59) sobre o ordenamento marítimo, correlacionado a produção do conhecimento acerca de uma arqueologia portuária, ressalta a importância da utilização dos aspectos memorialísticos ao considerar que “os portos são, fundamentalmente, testemunhos de uma especificidade de organização e gestão do espaço, dinâmicos, pela adaptação ao meio e às actividades que animam ao longo de séculos. Seres

vivos marcados pelo risco desde a sua fundação até, por vezes, a morte”.

4.3.4 Considerações Finais

A partir da análise espaço-temporal possibilitada pelo mapeamento do Uso e Cobertura dos portos, entendemos que ao longo das últimas décadas, o crescimento urbano atrelado a ocupação irregular e ao uso inadequado do solo nestas áreas, têm produzido efeitos danosos e o desaparecimento de grandes porções de cobertura vegetal característica destes ambientes. Observa-se ainda que nas regiões costeiras-estuarinas, os Manguezais aparecem em maiores extensões proporcionais na região de entorno dos portos da Ilha Pequena, Quebra-Pote e Arraial, demonstram a resiliência tanto das intrusões na terra firme via igarapés sob influência marinha, como em áreas mais diretamente conectadas a plataforma interna. No entanto, evidenciou-se que estes têm sido o ecossistema mais degradado na região sobretudo por ações antrópicas, que comprometem a biodiversidade e a sustentabilidade local.

O Inventário de Conhecimento dos portos de São Luís, demonstra uma multiplicidade de tipologias portuárias, ratificando por meio de cartografia e imagens a vocação portuária da cidade. Ressalta-se a importância da preservação destes espaços que são símbolos materializados de vivências, memórias, trocas culturais, religiosidades e desenvolvimento. Percebe-se a necessidade de atuação do poder público no sentido de estruturar e valorizar esses espaços, com por exemplo a elaboração de projetos que considerem a aptidão de cada porto e desenvolvam oficinas de educação ambiental.

Diante disso, é evidente a necessidade de um planejamento estratégico de ocupação, da exploração dos recursos e conservação dos espaços portuários e suas áreas de influência, que considere a integração entre a gestão territorial sustentável dos recursos naturais e a dinâmica geoambiental da cidade, com informações precisas sobre a ocorrência de formações vegetais, e principalmente que considere as reflexões do passado sobre o presente, no sentido de entender a posição a vocação portuária de São Luís.

4.3.5 Referências

AMORIM, Inês. Os portos marítimos – uma perspectiva patrimonial na longa duração. In: **Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos.** Orgs: CRUZ, M. C. V.; LEAL, M. G. A.; PINHO, J. R. M. EDUFBA, 2016.

ANDRÉS, L. P. de C. C. (2018). Estaleiro Escola do Maranhão: Uma Estratégia de

Salvaguarda dos Conhecimentos Tradicionais. *Museologia & Interdisciplinaridade*, 7(14), 231–244. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/museologia/article/view/18399>. Acesso em: 8 fev. 2025.

BANDEIRA, A. M. Ocupações humanas pré-históricas no litoral maranhense: um estudo arqueológico sobre o sambaqui do Bacanga na Ilha de São Luís-Maranhão. 2008. 371f. Dissertação (Mestrado). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BANDEIRA, A. M.; MACHADO, A. M. B.; CUTRIM, C. D. G.; CARVALHO, C. M. B.; SOARES, L. S. INVENTÁRIO DE CONHECIMENTO DOS SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS DOS MUNICÍPIOS DA ILHA DE SÃO LUÍS, MARANHÃO - BRASIL: GESTÃO TERRITORIAL E ZONEAMENTO. *International Journal of Current Research* Vol. 13, Issue, 04, pp.16998-17003, April, 2021.

BANDEIRA, Arkley Marques; SOARES, Leonardo Silva; MORAES, Lucio Adriano Teixeira de; SILVA, Rafael Amorim. A UTILIZAÇÃO DOS PRESSUPOSTOS DA PAISAGEM EM PESQUISAS ARQUEOLÓGICAS DESENVOLVIDAS NA ILHA DE SÃO LUÍS, MARANHÃO. *Espaço em Revista*, Catalão, v. 26, n. 1, p. 255–275, 2024.

BIE, C. A. J. M.; LEEUWEN, J. A.; ZUIDEMA, P. A. The land use database: a knowledge based software program for structured storage and retrieval of userdefined land use data sets: user's reference manual. Enschede, Netherlands. International Institute for GeoInformation Science and Earth Observation. Food and Agriculture Organization. United Nations Environment Programme. Wageningen University, 1996. 41 f.

BLOT, M. L. B. H.; Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. In: TRABALHOS DE ARQUEOLOGIA - Instituto Português de Arqueologia, 2003.

CHARTIER, Roger. *História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: DIFEL, 1988.

COSTA, D. M.; VIANA, S. MATERIALIZANDO A HISTÓRIA: O PASSADO HUMANO ATRAVÉS DA CULTURA MATERIAL. *Revista Mosaico*, v. 12, p. 3-13, 2019. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/333888591>. Acesso em: 13 fev. 2025.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. Infraestrutura do Porto do Itaqui. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/infraestrutura>. Acesso em: 13 mar. 2025.

FERREIRA, L. C; FERREIRA, V. G. S; FARIAS FILHO, M. S. Conflitos socioambientais na implantação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, São Luís-MA. In: Congresso Brasileiro de Biodiversidade Vital III. 2023. Anais eletrônicos [...] Revista multidisciplinar de Educação e Meio Ambiente, 2023.

GARCÍA, M. C. Mapa arqueológico de la Bahía de Cartagena de Indias, una propuesta metodológica para la gestión del patrimonio cultural sumergido. Tesis de pregrado de Antropología, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. 63 p, 2003.

IPHAN. Patrimônio Imaterial: o registro do patrimônio imaterial: dossiê final das atividades da Comissão e do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: Ministério da

Cultura/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 4. ed, 2006.

IPHAN. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. Inventário Nacional de Referências Culturais: manual de aplicação. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2000.

LONDRES, C. 2000. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. Inventário Nacional de Referências Culturais: manual de aplicação. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

MARANHÃO. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Relatório de impacto ambiental referente a loteamento de solo urbano para fins industriais / distritos industriais. São Luís, 2013.

MOCHEL, F. R. et al. Degradação dos manguezais na Ilha de São Luís (MA): processos naturais e impactos antrópicos. In: PROST, M. T.; MENDES, A. C. Ecossistemas costeiros: impactos e gestão ambiental. 2. ed. rev. atual. Belém: MPEG, 2013. p. 113-130.

MOCHEL, F. R., RIBEIRO, S. P., LIMA, A. M. S., TORRES, C. T. M., & Mendes, J. C. (2024). Serviços ecossistêmicos de provisão de manguezais em um estuário modificado por barragem. *Caderno Pedagógico*, 21(12), e10576. Disponível em: <https://doi.org/10.54033/cadpedv21n12-118>. Acesso em: 17 fev. 2024.

MOCHEL, F.R., CORREIA, M.M.F., CUTRIM, M.V.J. & IBANEZ, M.S.R. Degradação dos manguezais da Ilha de São Luís (MA): processos naturais e antrópicos. In: Ecossistemas costeiros: impactos e gestão ambiental. 1a ed. Belém: Editora do Museu Paraense Emílio Goeldi, v. 1, p. 113-131. 2002.

SANTOS, A. P. S; MORAIS, L. C. F; ARAÚJO, R. R. Risco e vulnerabilidade da biodiversidade maranhense relacionados ao clima. Os Desafios da Geografia Física na Fronteira do Conhecimento, v. 1, p. 2551-2555, 2017.

SOARES L. S.; BANDEIRA, A. M.; SILVA. M. H. L.; CASTRO, A. Carlos L. C. ANÁLISE INTEGRADA E PROBLEMAS SOCIOAMBIENTAIS DA BACIA HIDROGRÁFICA DO BACANGA, SÃO LUÍS – MA. Rede – Revista Eletrônica do PRODEMA, Fortaleza, Brasil, v. 15, n 1, p. 138 – 150. ISSN: 1982-5528.

SOARES, Inês Virgínia P. Direito ao (do) Patrimônio Cultural Brasileiro. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

VAEZA, R. F.; OLIVEIRA FILHO, P. C.; MAIA, A. G.; DISPERATI, A. A. Uso e ocupação do solo em bacia hidrográfica urbana a partir de imagens orbitais de alta resolução. *Floresta e Ambiente*, v. 17, n. 1, p. 23-29, 2010.

Entrevistas

SOARES, Neline – 78 anos. Entrevista concedida a Rafael Amorim Silva, realizada no dia 15 de outubro de 2024.

BRAGA, Caslisto – 77 anos. Entrevista concedida a Rafael Amorim Silva, realizada no dia 15 de outubro de 2024.

BARBOSA, Francisco (Velhão Quirino) – 75 anos. Entrevista Concedida a Rafael Amorim Silva, realizada no dia 18 de março de 2025.

Serejo, José Américo – 68 anos. Entrevista Concedida a Rafael Amorim Silva, realizada no dia 17 de março de 2025.

Jefferson (Carpinteiro) – 69 anos. Entrevista Concedida a Rafael Amorim Silva, realizada no dia 17 de março de 2025.

APÊNDICES

Apêndice A – Modelo de Quadro-Sumário das Normas da Revista

Artigo 1: “Porto e Cidade: A Construção Histórica de São Luís como Cidade portuária e os Marcos da Legislação Brasileira” (Recortado do Referencial Teórico)	
Revista	Espaço em Revista
ISSN	2965-5609
DOI	
Fator de impacto	
Meio de divulgação	Digital/Online
Periodicidade	Semestral
Site	https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/about
Diretrizes para autores	https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/about/submissions
Qualis CAPES	A4
Indexadores	
Artigo 2: “PORTO DE SÃO LUÍS, MARANHÃO: UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA-PATRIMONIAL DE LONGA DURAÇÃO”	
Revista	História da Historiografia
ISSN	1983-9928
DOI	
Fator de impacto JCR	
Meio de divulgação	Online
Periodicidade	Anual, publicação continuada
Site	https://www.historiadahistoriografia.com.br/revista
Diretrizes para autores	https://www.historiadahistoriografia.com.br/revista/about/submissions
Qualis CAPES	A1
Indexadores	DOAJ; SCOPUS

Apêndice B – Ficha de Contextualização Geral que será utilizada no Inventário Final.
Adaptada do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), do IPHAN.

IDENTIFICAÇÃO		
Recorte territorial (área do porto estudado)		
Recorte temático		
Identificação o universo/porto analisado (seleção de imagens)		
Mapa de localização		
Características ambientais (relevo, hidrografia, zonas climáticas, cobertura vegetal, altitudes, etc...)		
INFORMAÇÕES SOBRE CONTEXTO HISTÓRICO DO UNIVERSO/PORTO ANALISADO		
MAPEAMENTOS E CARTOGRAFIA		
FONTES DE INFORMAÇÃO/REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (listar)		

PALAVRAS-CHAVE	
PREENCHIMENTO	
Responsável:	Data:

REFERÊNCIAS

AB’SABER, Aziz Nacib. DEGRADAÇÃO DA NATUREZA POR PROCESSOS ANTRÓPICOS, NA VISAO DOS GEOGRÁFOS. Inter-Facies, nº 106 – UNESP, 1982.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Agenda Ambiental de Segurança Aquaviária: biênio 2023/2024. Brasília: ANTAQ, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/ptbr/assuntos/sustentabilidade/AgendaAmbientalarquivofinal.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Índice de Desempenho Ambiental dos portos públicos mantém-se superior aos terminais privados. [Brasília], 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/indice-de-desempenho-ambiental-dos-portos-publicos-mantem-se-superior-aos-terminais-privados>. Acesso em: 14 jul. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Informações Geográficas. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/informacoes-geograficas>. Acesso em: 22 out. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. **Resolução nº 2.650, de 26 de setembro de 2012.** Aprova os instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/instalacoes-portuarias/Resolucao2650.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2024.

ALCOA. Operações no Brasil. Disponível em: <https://www.alcoa.com/brasil/pt/about/operations>. Acesso em: 17 out. 2024.

ALMEIDA, J. R. Portos e economia no Maranhão contemporâneo. São Luís: EDUFMA, 2005.

ALMEIDA, Maria do Carmo. O trabalho portuário e a formação das elites no Maranhão. São Luís: Editora da UFMA, 1999.

AMARAL, J. Ribeiro. Efemérides maranhenses. São Luís. Tipogravura Teixeira, 1923.

AMORIM, Inês. Os portos marítimos – uma perspectiva patrimonial na longa duração. In: **Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos.** Orgs: CRUZ, M. C. V.; LEAL, M. G. A.; PINHO, J. R. M. EDUFBA, 2016.

ANDRÉS, L. P. de C. C. (2018). Estaleiro Escola do Maranhão: Uma Estratégia de Salvaguarda dos Conhecimentos Tradicionais. *Museologia & Interdisciplinaridade*, 7(14), 231–244. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/museologia/article/view/18399>. Acesso em: 8 fev. 2025.

AYRES, Erico de Oliveira Junqueira. **Processo e política atual de desmembramento municipal no Maranhão**. 2001. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001216988>. Acesso em: 26 mar. 2024.

AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e cidades do Brasil colonial (ensaio de geografia urbana retrospectiva). **Terra Livre**, n. 10, 1992.

BANDEIRA, A. M. Distribuição espacial dos sítios Tupi na Ilha de São Luís, Maranhão. *Cadernos do LEPAARQ*, v. XII, n. 24, p. 59-96, 2015.

BANDEIRA, A. M. Ocupações humanas pré-históricas no litoral maranhense: um estudo arqueológico sobre o sambaqui do Bacanga na Ilha de São Luís-Maranhão. 2008. 371f. Dissertação (Mestrado). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BANDEIRA, A. M. Ocupações humanas pré-históricas no litoral maranhense: um estudo arqueológico sobre o sambaqui do Bacanga na Ilha de São Luís-Maranhão. 2008. 371f. Dissertação (Mestrado). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BANDEIRA, A. M. Um novo horizonte cerâmico no Golfão Maranhense – Ilha de São Luís –MA. *Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico*, v. 25 n. 1-2, p. 14-53, 2016a.

BANDEIRA, A. M.; MACHADO, A. M. B.; CUTRIM, C. D. G.; CARVALHO, C. M. B.; SOARES, L. S. INVENTÁRIO DE CONHECIMENTO DOS SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS DOS MUNICÍPIOS DA ILHA DE SÃO LUÍS, MARANHÃO - BRASIL: GESTÃO TERRITORIAL E ZONEAMENTO. *International Journal of Current Research* Vol. 13, Issue, 04, pp.16998-17003, April, 2021.

BANDEIRA, Arkley Marques. Distribuição espacial dos sítios Tupi na Ilha de São Luís – Maranhão. *Cadernos do LEPAARQ (UFPEL)*, v. 12, n. 24, p. 59-96, 2015.

BANDEIRA, Arkley Marques; SOARES, Leonardo Silva; MORAES, Lucio Adriano Teixeira de; SILVA, Rafael Amorim. A UTILIZAÇÃO DOS PRESSUPOSTOS DA PAISAGEM EM PESQUISAS ARQUEOLÓGICAS DESENVOLVIDAS NA ILHA DE SÃO LUÍS, MARANHÃO. **Espaço em Revista**, Catalão, v. 26, n. 1, p. 255–275, 2024.

BANDEIRA, Arkley Marques. Os Tupis na Ilha de São Luís-Maranhão: Fontes Históricas e a Pesquisa Arqueológica. **História Unicap**, v. 2, n. 3, p. 79-98, 2015.

BARROS, Adriano de Oliveira; JUNIOR, Isaias Lobão Pereira. A Abertura dos Portos Brasileiros no Período Imperial. **Revista de Geopolítica**, v. 14, n. 4, p. 1-14, 2023.

BASILEIA. Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e Seu Depósito. *Basileia, Suíça*, 22 de março de 1989. Disponível em: <https://www.basel.int/>. Acesso em: 13 jul. 2024.

BEZERRA, D. S.; BEZERRA, G. P.; COELHO, A. C. C.; LIMA, J. M.; PINTO, R. Q. Modelagem da resposta do ecossistema manguezal ao avanço da área construída na bacia do rio Anil. São Luís, 2014.

BIE, C. A. J. M.; LEEUWEN, J. A.; ZUIDEMA, P. A. The land use database: a knowledge based software program for structured storage and retrieval of userdefined land use data sets: user's reference manual. Enschede, Netherlands. International Institute for GeoInformation Science and Earth Observation. Food and Agriculture Organization. United Nations Environment Programme. Wageningen University, 1996. 41 f.

BIRD, J. The major seaports of the United Kingdom. Londres: Hutchison.,1963. Disponível em: <http://www.citeulike.org/user/frauta/article/3578137>. Acesso em: 13 jan. 2024.

BLOT, M. L. B H.; Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. In: TRABALHOS DE ARQUEOLOGIA - Instituto Português de Arqueologia, 2003.

BOCLIM, R. G; Dourado, J. R. **A indústria do Maranhão: um novo ciclo**. Brasília : IEL, 2008.

BORELLI, Elizabeth. Urbanização e qualidade ambiental: o processo de produção do espaço da costa brasileira. **Revista Internacional Interdisciplinar Interthesis**, v. 4, n. 1, p. 1-27, 2007.

BOUBACHA, Emmanuel. **Ciudad y puerto: Mutacion e Recomposion**. Association Internationale Villes et Ports (AIVP). Le Havre, 1997. Disponível em: http://emmanuel.boubacha.free.fr/villes_ports/cdu_sommaire_es.htm. Acesso em: 17 jan. 2024.

BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM). **Resolução n. 006**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/resolucao-6-1998.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). **Resolução CONAMA n° 237, de 19 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental. Diário Oficial da União n° 247, de 22 de dezembro de 1997, Seção 1, páginas 30841-30843. Disponível em: https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=237. Acesso em: 8 jul. 2024.

BRASIL. **Constituição (1988)**. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. 14 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 10.671, de 9 de abril de 2021**. Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2021/decreto/d10671.htm. Acesso em: 13 jul. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 4.581, de 27 de janeiro de 2003.** Promulga a Emenda ao Anexo I e Adoção dos Anexos VIII e IX à Convenção de Basiléia sobre o Controle do Movimento Transfronteiriço de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/d4581.htm. Acesso em: 13 jul. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 5.300, de 7 de dezembro de 2004.** Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5300.htm#:~:text=DAS%20DISPOSI%C3%87%C3%95ES%20GERAIS-.Art.,Art.. Acesso em: 14 jul. 2024.

BRASIL. **Decreto n. 875, de 19 de julho de 1993.** Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0875.htm. Acesso em: 13 jul. 2024.

BRASIL. Decreto nº 13.133, de 7 de agosto de 1918. Approva o Código Sanitário Federal. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 7 ago. 1918. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13133-7-agosto-1918-528959-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 16 set. 2024.

BRASIL. Decreto-Lei n. 1.813, de 24 de novembro de 1980. Institui regime especial de incentivos para os empreendimentos integrantes do Programa Grande Carajás e dá outras providências. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1813.htm. Acesso em: 17 out. 2024.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4) e atracadouros. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/instalacoes-portuarias-publicas-depequeno-porte-2013-ip4-e-atracadouros>. Acesso em: 14 fev. 2025.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Panorama do município de São Luís. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/panorama>. Acesso em: 7 jan. 2025.

BRASIL. **Lei n. 6.222, de 10 de julho de 1975.** Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6222.htm. Acesso em: 8 jan. 2024.

BRASIL. **Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 8 jul. 2024.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 14 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico dos portos e das instalações portuárias. Disponível em:

<https://www.planalto.gov.br/ccivil03/leis/18630.htm>. Acesso em: 17 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm. Acesso em: 17 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/112815.htm . Acesso em: 19 dez. 2023.

BRASIL. **Lei nº 6.222 de 10 de junho de 1975**. Autoriza o Poder Público a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN. Disponível em:

<https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=6222&ano=1975&ato=177o3aU5UMnRVT1b2>. Acesso em: 18 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 28 ago. 2024.

BRASIL. **Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988**. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 17 maio 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm. Acesso em: 13 jul. 2024.

BRASIL. **Ministério da Infraestrutura – 2015**. Histórico - Sistema Portuário Brasileiro. Disponível em: <https://codomar.gov.br/estudos-e-pesquisas/90-portos-p%C3%A1gina-inicial/5504-hist%C3%B3rico-sistema-portu%C3%A1rio-brasileiro.html>. Acesso em: 9 ago. 2024. BRASIL. Ministério dos Transportes. Relatório técnico sobre a viabilidade do Porto do Itaquí. Brasília, 1972.

BRASIL. **SEP – Secretaria Nacional de Portos. Portaria Nº 03, de 7 de janeiro de 2014**. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ e Plano Geral de Outorgas – PGO. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=08/01/2014&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=84>. Acesso em: 17 dez. 2023.

BRASIL. Decreto nº 16.108, de 31 de julho de 1923. Rescinde o contracto celebrado com o Estado do Maranhão, em virtude do decreto n. 13.270, de 6 de novembro de 1918, para construção das obras de melhoramento do porto de S. Luiz do Maranhão. **Diário Oficial da União**, Seção 1, Poder Executivo, Rio de Janeiro, 31 jul. 1923. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16108-31-julho-1923-514802-norma-pe.html>. Acesso em: 17 set. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990**. Regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente,

sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d99274.htm. Acesso em: 8 jul. 2024.

BRAUDEL, F. **Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIII e siècle. Armand Colin. Vol. 3. Paris, 1979.**

BRAUDEL, Fernand. História e Ciências Sociais: a longa duração. **Revista de História**, São Paulo, v. 30, n. 62, p. 261–294, 1965. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/123422>. Acesso em: 19 jan. 2025.

BRAUDEL, Fernand. O mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II. 2ª edição. Lisboa : Publicações Dom Quixote, 1995.

BRITO, Irismar da Silva. **Pressões da industrialização sobre a Comunidade do Taim**. São Luís – MA, 2017.

CALDAS, Sergio Tulio. **A Portos do Brasil. história passa pelo mar**. Editora Horizonte, 1ª. Edição, 2008. 192 págs.

CHARTIER, Roger. História Cultural: entre práticas e representações. Lisboa: DIFEL, 1988.

CLEMENTINO, José. **São Luís: cidade portuária em transformação**. Revista de Ciência & Tecnologia, v. 21, n. 41, p. 3-14, 2017.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Correio da Tarde (1910)*. Anno I, Numero 10, Maranhão, 10 de janeiro de 1910. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=388459&pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=125>. Acesso em: 16 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Diario do Maranhão (1879)*. Anno X, Numero 1701, Maranhão, 9 de abril de 1879. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720011&Pesq=%22porto%20de%20itaqui%22&pagfis=9444>. Acesso em: 12 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *O Imparcial (1938)*. Anno XIII, Num. 5.836, São Luiz – Maranhão, 13 de fevereiro de 1938. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=107646&pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pasta=ano%20193&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=21250>. Acesso em: 16 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *O Paiz (1888)*. Anno XXVI, Numero 198, Maranhão, 01 de setembro de 1888. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=704369&Pesq=%22porto%20de%20itaqui%22&pagfis=11910>. Acesso em: 13 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha (1891)*. Anno XI, Numero 266, Maranhão, 29 de setembro de 1891. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%2

[Odo%20itaqui%22&pagfis=12108](#). Acesso em: 13 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1903). Anno XXIV, Numero 14, Maranhão, 18 de janeiro de 1904. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=27290. Acesso em: 14 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1906). Anno XXVI, Numero 269, Maranhão, 14 de novembro de 1906. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=30491. Acesso em: 14 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1907). Anno XXVII, Numero 213, Maranhão, 07 de setembro de 1907. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&Pesq=%22porto%20do%20itaqui%22&pagfis=30491. Acesso em: 14 set. 2024.

COLEÇÃO DE JORNAIS E REVISTAS DA BIBLIOTECA NACIONAL. *Pacotilha* (1918). Anno XXXVIII, Numero 234, Maranhão, 03 de outubro de 1918. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_02&pesq=%22Decreto%20n.%2013.133%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=11405. Acesso em: 16 set. 2024.

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO. Agenda 2030 - Companhia Docas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 18 ago. 2022. Disponível em: https://portosrio.gov.br/sites/default/files/2022-08/ods_180822.pdf. Acesso em: 20 ago. 2022.

CORDEIRO, Fabiano Nogueira. Requisitos para caracterizar a relação porto-cidade nos portos brasileiros. Universidade Federal de Santa Catarina, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/198553>. Acesso em: 08 dez. 2023.

CORRÊA, A. M. História do Porto de São Luís: do apogeu ao declínio. São Luís: Lithograf, 1998.

COSTA, D. M.; VIANA, S. MATERIALIZANDO A HISTÓRIA: O PASSADO HUMANO ATRAVÉS DA CULTURA MATERIAL. Revista Mosaico, v. 12, p. 3-13, 2019. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/333888591>. Acesso em: 13 fev. 2025.

COSTA, Edlucy; ZAGO, Fotunato. INCID – SÃO LUÍS (MA). Dinâmica Histórica e Urbana de São Luís. Disponível em: https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2241_2229_dinamica_urbana.pdf. Acesso em: 27 jan. 2024.

CRACCO, Rodrigo Bianchini. A longa duração e as estruturas temporais em Fernand Braudel: de sua tese O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Felipe II até o artigo História e Ciências Sociais: a longa duração (1949-1958). 2009. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/e53ef164-bab1-4574-9580-df34d2afa0bb>. Acesso em: 16 ago. 2024.

CRUZ, M. C. V.; LEAL, M. G. A.; PINHO, J. R. M. **Histórias e espaços portuários:**

Salvador e outros portos. EDUFBA, 2016.

CUNHA, Roberto César. Ocupação e o desenvolvimento das duas formações socioespaciais do Maranhão. **CaderNAU**, v. 8, n. 1, p. 133-152, 2015. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5525>. Acesso em: 3 fev. 2024.

D'ABBEVILLE, C. História da missão dos padres capuchinhos na Ilha do Maranhão e circunvizinhanças. São Paulo: Siciliano, 2002.

DEAN, Warren. A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica. São Paulo: Nobel, 1989.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 02, n. 015.06, Vitruvius, ago. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>. Acesso em: 14 jan. 2024.

DIAS, MANUEL N. Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. 1755-1778. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970.

DIÉGUEZ, A. R. et al. **Análise espaço-temporal do uso da terra**. São Paulo: Edgard Blücher, 2010.

DILLENBURG, S. R.; HESP, P. A. Geology and geomorphology of Holocene coastal barriers of Brazil. *Springer Science & Business Media*, v. 17. 2008.

DUARTE, Melissa Lima Oliveira Rêgo. Desenvolvimento sustentável da cidade portuária-Porto de Santos. In: **Anais do Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais**. 2016.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Agenda Ambiental Local – Ciclo 2023-2025**. São Luís - MA: Porto do Itaqui, Versão 2, fev. 2024. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/agenda-ambiental-local.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2024.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. **Relatório de Sustentabilidade do Porto do Itaqui – 2022**. Emap, 2022. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/relatorio-de-sustentabilidade-2022-atualizado.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2024.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. Infraestrutura do Porto do Itaqui. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/infraestrutura>. Acesso em: 13 mar. 2025.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. Planejamento Portuário – PDZ do Itaqui e Plano Mestre do Porto do Itaqui. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/porto-do-itaqui/planejamento-portuario>. Acesso em: 14 jan. 2025.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. **Relatório de Sustentabilidade do Porto do Itaqui – 2018**. Emap, 2018. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/relatorio-de-sustentabilidade.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2024.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. **Relatório de Sustentabilidade do Porto do Itaqui – 2020**. Emap, 2020. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/relatorio-de-sustentabilidade-2020.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2024.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. **Relatório de Sustentabilidade do Porto do Itaqui – 2021**. Emap, 2021. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/RS-EMAP-2021-V.1.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2024.

Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP. **Agenda Ambiental Institucional 2023**. São Luís: Porto do Itaqui, Versão 1, 2023. Disponível em: <https://www.portodoitaqui.com/files/arquivos/agenda-ambiental-institucional-2023.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2024.

FARIA, Luiz Otávio. *A navegação no Brasil: do século XIX ao XX*. São Paulo: Editora Marítima, 1995.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 12. ed., 1. reimpressão. São Paulo: Edusp, 2013.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. *A evolução da geografia dos transportes no Estado do Maranhão, Brasil: de ancoradouro a sistema multimodal*. 2009. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/35.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2024.

FERREIRA, Antonio José de Araújo. **Políticas Territoriais e Reorganização do Território Maranhense**. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 2008. Disponível em www.teses.usp.br/teses/disponiveis/.../ANTONO_JOSE_DE_ARAUJO.pdf. Acesso em: 12 jan. 2024.

FERREIRA, L. C; FERREIRA, V. G. S; FARIAS FILHO, M. S. Conflitos socioambientais na implantação da Reserva Extrativista de Tauá-Mirim, São Luís-MA. In: Congresso Brasileiro de Biodiversidade Vitual III. 2023. Anais eletrônicos [...] Revista multidisciplinar de Educação e Meio Ambiente, 2023.

FERRETTI, S. F. (2013). ENCANTARIA MARANHENSE DE DOM SEBASTIÃO. *Revista Lusófona De Estudos Culturais*, 1(1), 262–285 | 286. Disponível em: <https://doi.org/10.21814/rlec.19>. Acesso em 18 fev. 2025.

FIGUEIREDO, Margareth. Influência pombalina na morfologia urbana de São Luís do Maranhão. **Convergência Lusíada**, v. 25, n. 32, 2014. Disponível em: <https://convergencialusiada.com.br/rcl/article/view/90>. Acesso em: 10 jul. 2024.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Companhia das Letras, 2020. 32ª edição, 2005.

GARCÍA, M. C. Mapa arqueológico de la Bahía de Cartagena de Indias, una propuesta metodológica para la gestión del patrimonio cultural sumergido. Tesis de pregrado de Antropología, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. 63 p, 2003.

GERMANO, Nivaldo; RIBEIRO, Elias Nascimento; LOPES, Ludmylla Fontenele. CAIS DA SAGRAÇÃO: O Processo de Modernização da Cidade de São Luís no Século XIX. II Simpósio de História do Maranhão Oitocentista: disputas políticas e práticas de poder, p. 1-13, 2011.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. Ed – São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed., 3ª reimpressão, São Paulo: Atlas, 2021.

GITAHY, Maria Lúcia. Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos. 1889-1914. São Paulo: Unesp, 1992.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. **Economia e sociedade**, v. 16, p. 455-489, 2007.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. **Nova Economia**, v. 19, p. 185-212, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/neco/a/bvHjY3rPbcgGPHJYRQPs3GF/>. Acesso em: 4 fev. 2024.

GUEDES, Filipe Eduardo Martins; ZATTAR, Izabel Cristina; SELEME, Robson. Sustentabilidade portuária: comparação das métricas dos objetivos do desenvolvimento sustentável nos portos públicos brasileiros. **Brazilian Journal of Production Engineering**, v. 10, n. 2, p. 233-249, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/bjpe/article/view/43799>. Acesso em: 19 ago. 2024.

HOYLE, B. S. **The port-city interface: trends, problems, and examples**. Geoforum. N. 4, p. 429-435. Amsterdã, 1989. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0016718589900262>. Acesso em: 12 dez. 2023.

HYUTH, Y. The port urban interface: an area of transition. **Area**, v. 14, n. 3, p. 429-435, 1982. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/20001825>. Acesso em: 18 jan. 2024.
IPHAN. Patrimônio Imaterial: o registro do patrimônio imaterial: dossiê final das atividades da Comissão e do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: Ministério da Cultura / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 4. ed, 2006.

IPHAN. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. Inventário Nacional de Referências Culturais: manual de aplicação. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2000.

LACROIX, Maria de Loudes Lauande. **São Luís do Maranhão: Corpo e Alma**. São LUÍS, 2012.

LEITE FILHO; Deusdedit, C. Os Sistemas urbanísticos de Alcântara e São Luis do Maranhão. **Colóquio internacional. Universo urbanístico Português**, p. 621-630.

LIMA NETO, Bento Moreira. Histórias do Porto do Itaqui. Gráfica e Editora Belas Artes, São Luís, MA, il. 3ª edição, 2015, 691 pág.

LITTLE, Paul Elliot. Ecologia política como etnografia: um guia teórico e metodológico. **Horizontes antropológicos**, v. 12, p. 85-103, 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/kskpPgWtcXBssgNB56pn3rC/?lang=pt>. 22 jan. 2024.

LONDRES, C. 2000. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. Inventário Nacional de Referências Culturais: manual de aplicação. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

MAGALHÃES, MARCELO VIEIRA. Imigração e colonização no Maranhão na segunda metade do século XIX: o caso dos portugueses. XII Encontro Estadual de História ANPUH/RS, 2014.

MALHEIROS, Tadeu Fabricio; PHILIPPI JUNIOR, Arlindo; COUTINHO, Sonia Maria Viggiani. **Agenda 21 nacional e indicadores de desenvolvimento sustentável: contexto brasileiro**. Saúde e Sociedade, v. 17, n. ja-mar. 2008, p. 7-20, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0104-12902008000100002>. Acesso em: 2 maio 2025.

MALHEIROS, Tadeu Fabricio; PHILIPPI JR, Arlindo; COUTINHO, Sonia Maria Viggiani. Agenda 21 nacional e indicadores de desenvolvimento sustentável: contexto brasileiro. **Saúde e Sociedade**, v. 17, p. 7-20, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.org/pdf/sausoc/2008.v17n1/7-20/pt>. Acesso em: 3 fev. 2024.

MALLAS, Danny. Os portos brasileiros na globalização: uma nova geografia portuária. **Encontro De Geógrafos Da América Latina**, v. 12, 2009.

MARANHÃO. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Relatório de impacto ambiental referente a loteamento de solo urbano para fins industriais / distritos industriais. São Luís, 2013.

MARQUES, C. A. Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão. 3. Ed. Ver. E ampl. São Luís: Edições AML, 2008 (reedição).

MARQUES, César Augusto. **A província do Maranhão: breve memória publicada por ordem do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas**. Typographia Nacional, 1876.

MARTINS, CAROLINA. Festas populares e associativismo negro em São Luís do Maranhão (1885-1920). **Revista Mundos do Trabalho**, Florianópolis, v. 15, p. 1–19, 2023. DOI: 10.5007/1984-9222.2023.e95474. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/95474>. Acesso em: 3 jan. 2025.

MARTINS, Carolina. Festas populares e associativismo negro em São Luís do Maranhão (1885-1920). **Revista Mundos do Trabalho**, v. 15, p. 1-19, 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/95474>. Acesso em: 17 ago. 2024.

MARTINS, Carolina. NAS RUAS, BECOS E FÁBRICAS DA CIDADE: O BUMBA MEU BOI COMO ESPAÇO DE SOCIABILIDADE DOS TRABALHADORES DE SÃO LUÍS-MA (1872-1920). **História e Cultura**, Dossiê Temático, v.12, n.1, jul. 2023. Disponível em: <https://periodicos.franca.unesp.br/index.php/historiaecultura/article/view/3837>. Acesso em:

17 ago. 2024.

MARTINS, José da Silva. O comércio marítimo entre Brasil e Europa: uma história das grandes navegações comerciais. Rio de Janeiro: Editora Naval, 2002.

MEIRELES, Marinelma Costa. As conexões do Maranhão com a África no tráfico atlântico de escravos na segunda metade do século XVIII. **Outros Tempos: Pesquisa em Foco-História**, v. 6, n. 8, 2009.

MILARÉ, Édís. Direito do ambiente. 9. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Ibama. **Instrução Normativa n. 5, de 14 de fevereiro de 2018**. Regulamenta o controle ambiental do exercício de atividades potencialmente poluidoras referentes às substâncias sujeitas a controle e eliminação conforme o Protocolo de Montreal. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/component/legislacao/?view=legislacao&legislacao=138194>. Acesso em: 18 jul. 2024.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Portaria Interministerial MMA/SEP/PR N. 425, de 26 de outubro de 2011**. Institui o Programa Federal de Apoio à Regularização e Gestão Ambiental Portuária - PRGAP de portos e terminais portuários marítimos, inclusive os outorgados às Companhias Docas, vinculadas à SEP/PR. Disponível em: https://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/Portaria/Portaria_Interministerial_MMA.SEP.PR_no_425.2011.pdf. Acesso em: 12 jul. 2024.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Departamento Nacional de Transportes – DNIT. DNIT entrega novas Instalações Portuárias de Pequeno Porte em Guimarães e Cururupu, no Maranhão. Coordenação-Geral de Comunicação Social – DNIT. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-entrega-novas-instalacoes-portuarias-de-pequeno-porte-em-guimaraes-e-cururupu-no-maranhao>. Acesso em: 5 mar. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Departamento Nacional de Transportes – DNIT. DNIT retoma as operações da IP4 de Novo Airão, no Amazonas. Coordenação-Geral de Comunicação Social – DNIT. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-retoma-operacoes-da-ip4-de-novo-airao-no-amazonas>. Acesso em: 13 fev. 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Departamento Nacional de Transportes – DNIT. Operações da IP4 de Cai N'Água são retomadas. Coordenação-Geral de Comunicação Social – DNIT. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/operacoes-da-ip4-de-cai-n2019agua-sao-retomadas-nesta-segunda-feira-4>. Acesso em: 13 fev. 2025.

MOCHEL, F. R. et al. Degradação dos manguezais na Ilha de São Luís (MA): processos naturais e impactos antrópicos. In: PROST, M. T.; MENDES, A. C. Ecossistemas costeiros: impactos e gestão ambiental. 2. ed. rev. atual. Belém: MPEG, 2013. p. 113-130.

MOCHEL, F. R., RIBEIRO, S. P., LIMA, A. M. S., TORRES, C. T. M., & Mendes, J. C. (2024). Serviços ecossistêmicos de provisão de manguezais em um estuário modificado por barragem. *Caderno Pedagógico*, 21(12), e10576. Disponível em: <https://doi.org/10.54033/cadpedv21n12-118>. Acesso em: 17 fev. 2024.

MOCHEL, F. R.; CORREIA, M.M.F.; CUTRIM, M.V.J; & IBANEZ, M.S.R. Degradação dos manguezais da Ilha de São Luís (MA): processos naturais e antrópicos. In: Ecossistemas costeiros: impactos e gestão ambiental. 1a ed. Belém: Editora do Museu Paraense Emílio Goeldi, v. 1, p. 113-131. 2002.

MOCHEL, F. R. Mangrove ecosystems in São Luis Island, Maranhão, Brazil. In: KJERFVE, B.; LACERDA, L. D.; DIOP, E. H. S. (Org.) Mangrove ecosystems in Latin America and Caribbean. Paris: UNESCO, 1997. v. 1, p. 145-154.

MOCHEL, F. R. Manguezais amazônicos: status para a conservação e a sustentabilidade na zona costeira maranhense. In: Amazônia Maranhense: Diversidade e Conservação / Organizado por Marlúcia Bonifácio Martins; Tadeu Gomes de Oliveira – Belém: MPEG, 2011. 328 p. Disponível em: http://ppbio.museu-goeldi.br/sites/default/files/Meu_livro.pdf. Acesso em 14 ago. 2024.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do SC. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva.** Revista de Administração Pública, v. 40, p. 975-995, 2006.

MONTELLO, Josué. Cais da Sagração. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1971.

MORAIS, N. M. de. O VAIVÉM DAS MARÉS: O DIA-A-DIA DE TRABALHO DOS CATRAIEIROS NO PORTO DE FORTALEZA (1903-1904). ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História – Fortaleza, 2009.

MORO, SUELENA CRISTINA; FASSHEBER, José Ronaldo Mendonça. MARCO TEMPORAL E O IMPACTO NA VIDA DAS COMUNIDADES INDÍGENAS. **Revista Americana de Empreendedorismo e Inovação**, v. 5, n. 1, 2023. Disponível em: <https://periodicos.unespar.edu.br/raei/article/view/8088>. Acesso em: 11 jun. 2024.

MOTA, Antonia da Silva; BARROSO, Daniel Souza. Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850). **Revista de História**, São Paulo, n. 176, p. 01–41, 2017. Acesso em: 12 jan. 2025.

MUEHE, D. Gerenciamento Costeiro e portos. Rio de Janeiro: Interciência, 2010.
NIMUENDAJU, C. Cartas do Sertão de Curt Nimuendaju para Carlos Estevão de Oliveira. Apresentação e notas: HARTMANN, Lisboa: Assírio & Alvim, 2000.

NOGUEIRA, R. C; SARAIVA, J. C. **Canal do Arapapaí.** São Luís, 2012.

Oliveira, Antonio Guimaraes de. **Pregoeiros e Casarões.** Editora: Generico, 01 de janeiro de 2015, 699 p.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção sobre Diversidade Biológica. Rio de Janeiro, 5 de junho de 1992. Disponível em: <https://www.cbd.int/convention>. Acesso em: 13 jul. 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Transformando nosso mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Nova Iorque: ONU, 2015. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 26 jan. 2024.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção do Trabalho Marítimo (MLC, 2006)*. Genebra, 2006. Disponível em: https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/document/s/normativeinstrument/wcms_090300.pdf. Acesso em: 13 jul. 2024.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade: o caso de Santos**. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022009-123934/en.php>. Acesso em: 11 jan. 2024.

PEREIRA, Danielle Silva. **Sociedade e natureza: uma análise do “espaço socioambiental” do Porto do Itaqui-São Luís-MA, no período de 1970-2017**. 2018. Dissertação de Mestrado. UEMA.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. Portugueses e Ingleses no Porto de Manaus (1880- 1920). **Varia História**, v. 30, n. 54, 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/7myL7PXNbbMzgp7h6B4GHQ/>. Acesso em: 17 ago. 2024.

PINTO, Antônio da Silva. *A dinâmica do Porto de São Luís e o trabalho portuário no início do século XX*. São Luís: Editora Maranhão, 2011.

REIS, Heloisa dos Santos. **O espaço portuário de São Sebastião no contexto da Geografia portuária brasileira**. 2011. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

RIBEIRO, W. C. *A ordem ambiental internacional*. 1. Ed. São Paulo: Contexto, 2001. 182 p.

RODRIGUES, Jaime; SANTOS, Flávio Gonçalves dos. **História marítima e portuária em revista**. *Revista Almanack*. Guarulhos, n. 21, p. 1-7, abr. 2019.

ROMANZINI, Dione. *Cidade, Porto e Planejamento: Guaruva, cidade Passagem*. Universidade Federal de Santa Catarina, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92647>. Acesso em: 9 dez. 2023. SACHS, Jeffrey. **A era do desenvolvimento sustentável**. Leya, 2017. SANTOS, A. P. S; MORAIS, L. C. F; ARAÚJO, R. R. Risco e vulnerabilidade da biodiversidade maranhense relacionados ao clima. *Os Desafios da Geografia Física na Fronteira do Conhecimento*, v. 1, p. 2551-2555, 2017.

SANTOS, Daniel Medina Corrêa; MEDEIROS, T. A. Desenvolvimento sustentável e agenda 21 brasileira. **Revista Científica Multidisciplinar da Uni São José, Rio de Janeiro**, v. 15, n. 1, p. 10-27, 2020.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: EdUSP, 1996.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. Coleção Milton Santos. São Paulo: Edusp, 2009 (4a ed. 5a reimpr.).

SCHLANGER, Sarah H. Recognizing persistent places in Anasazi settlement systems. In: **Space, time, and archaeological landscapes**. Boston, MA: Springer US, 1992. p. 91-112.

SILVA, António Correia; PIRES, Fernando. A influência do porto na formação e configuração das cidades cabo-verdianas: Ribeira Grande, Praia e Mindelo. **Colóquio internacional. Universo urbanístico Português**, p. 615-620.

SILVA, Francisco César Alves. História da navegação no Brasil: do Império à República. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2009.

SILVA, José de Souza. História social do trabalho no Maranhão. São Luís: Editora UFMA, 2002.

SILVEIRA, Simão Estácio da. *Relação Summaria das cousas do Maranhão / Dirigida aos poderes deste Reino de Portugal*. 9ª Edição, São Luís: Edições AML, 2013.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. História econômica do Brasil: 1500-1820. Edições Senado Federal; v. 34, 2005. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/1111>. Acesso em: 13 jul. 2024.

SOARES L. S.; BANDEIRA, A. M.; SILVA, M. H. L.; CASTRO, A. Carlos L. C. ANÁLISE INTEGRADA E PROBLEMAS SOCIOAMBIENTAIS DA BACIA HIDROGRÁFICA DO BACANGA, SÃO LUÍS – MA. Rede – Revista Eletrônica do PRODEMA, Fortaleza, Brasil, v. 15, n 1, p. 138 – 150. ISSN: 1982-5528.

SOARES, Inês Virgínia P. Direito ao (do) Patrimônio Cultural Brasileiro. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

VAEZA, R. F.; OLIVEIRA FILHO, P. C.; MAIA, A. G.; DISPERATI, A. A. Uso e ocupação do solo em bacia hidrográfica urbana a partir de imagens orbitais de alta resolução. Floresta e Ambiente, v. 17, n. 1, p. 23-29, 2010.

VICECONTI, Paulo Eduardo V. O processo de industrialização brasileira. **Revista de Administração de Empresas**, v. 17, p. 33-43, 1977. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/jXTDXVDgshvB4PZdYxfqHkN/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 29 jan. 2024.

VIVEIROS, Jerônimo de. História do comércio do Maranhão-1612-1895. 1º Volume, São Luís – Associação Comercial do Maranhão, 1954.