

---

**CAIS DA SAGRAÇÃO: O Processo de Modernização da Cidade de São Luís no século XIX<sup>1</sup>**

Nivaldo Germano<sup>2</sup>  
Elias Ribeiro<sup>3</sup>  
Ludmylla Fontenele<sup>4</sup>  
Antonia da Silva Mota<sup>5</sup>

O século XIX foi marcado por grandes mudanças sociais e culturais em todo o Ocidente. Na Europa, o Antigo Regime já não imperava, tentando sobreviver em alguns países como Portugal; a ciência florescia em diversos ramos específicos do saber. Mas o crescimento das cidades e a explosão demográfica foi um dos maiores fenômenos da Época Oitocentista, devido principalmente à industrialização dos grandes centros burgueses. A instalação de fábricas, a criação de bairros fabris, o alargamento das fronteiras urbanas, a verticalização com a construção de prédios mais altos e principalmente a intensificação do comércio entre as diferentes partes do mundo foram pontos fortes e marcantes daquele período com um resultado claro, a alteração física e geográfica dos espaços sociais. (BARROS, 2007, p. 10,11)

Todo esse movimento de modernização seguindo o ritmo que a Europa caminhava chegou à América, o outro lado do Atlântico, onde grandes mudanças também estavam se concretizando. Nesse tempo, todas as colônias americanas estavam se emancipando política e economicamente de suas metrópoles européias.<sup>6</sup> A independência das colônias, constituindo repúblicas por todo o território, especialmente sul-americano, apresentou um movimento relativamente inverso no caso do Brasil, que se emancipou sem, inicialmente, separar-se politicamente da Corte Portuguesa.<sup>7</sup>

Desde a chegada da Família Real, mas especialmente durante o Império do Brasil, a cidade do Rio de Janeiro, então capital, passou por uma série de reformas físicas no seu espaço urbano a fim de modernizar-se, à semelhança do que acontecia com as principais cidades

---

<sup>1</sup> Este artigo foi originalmente apresentado à disciplina de História do Maranhão II, no primeiro semestre de 2010, então ministrada pela professora doutora Regina Faria. E depois ampliado em um projeto de pesquisa sobre a História de São Luís em vistas de apresentar o resultado no aniversário de 400 anos em 2012.

<sup>2</sup> Graduando do 8º período do curso de História da UFMA, bolsista IC-FAPEMA.

<sup>3</sup> Graduando do 8º período do curso de História da UFMA, bolsista ID-CAPEL.

<sup>4</sup> Graduanda do 8º período do curso de História da UFMA.

<sup>5</sup> Professora doutora do Departamento de História da UFMA e orientadora dos três autores em suas especificidades-orientadora.

<sup>6</sup> DONGHI, 1975, p. 47,48.

<sup>7</sup> Com a vinda da família Real para a colônia, ocorreu uma série de transformações políticas e econômicas, na América Portuguesa e na Metrópole européia, culminando com a emancipação política do Brasil promovido pela própria Coroa, ascendo ao trono D. Pedro I, herdeiro da Coroa Portuguesa e imperador do Brasil.

européias. Porém, com uma diferença: a modernização de algumas cidades européias refletia o crescimento das indústrias, e no caso do Rio, a modernização refletia uma preocupação da Coroa em transformar a cidade em uma corte à altura, mas obviamente que não se desvinculando do processo capitalista como um todo. Outrossim, a abertura de todos os portos do Brasil ao comércio com as nações amigas em 1808, fortaleceu as economias locais no sentido de não haver mais monopólio, além do que, como se verá, em alguns casos como o de São Luís, tal abertura propiciou o enriquecimento e a modernização dessas cidades também.

São Luís, então capital da Província do Maranhão, no início do século XIX possuía cerca de 12 000 habitantes.<sup>8</sup> Devido à atuação monopolista da Companhia de Comércio, criada durante o período da administração pombalina na segunda metade do século XVIII, a cidade sofreu um significativo enriquecimento, especialmente no que tange aos senhores produtores de arroz e algodão, como é o caso da família dos Belfort e principalmente os comerciantes,<sup>9</sup> promovendo a construção do complexo arquitetônico da Praia Grande, enquanto sinal da prosperidade pela qual a região passou no período entre o fim do século XVIII e início do século XIX até a segunda metade, período em que o Maranhão era a quarta região econômica da América Portuguesa e depois do Brasil Império, “sendo o porto de São Luís o local por onde era exportada a produção e entravam os artigos importados.”<sup>10</sup>

Ainda durante a administração pombalina, especialmente durante o governo de Joaquim de Mello e Póvoas, sobrinho do Marquês de Pombal, inúmeras obras públicas foram realizadas em vistas de melhorar o espaço urbano. Mario Meireles (1974, p. 64) nos conta que “a visão panorâmica do Lago do Palácio [dos governadores] era de decadência, miséria, ruína. O novo governador mandou demolir tudo – a Igreja, a Sé, os casebres e fez ajardinar o largo.”

A Sé foi transferida para a Igreja que foi seqüestrada aos jesuítas, quando da sua expulsão em 1759.<sup>11</sup> Mas não fez apenas isso.

Ao mesmo tempo que fazia reparar o palácio, a casa da câmara, a cadeia e o largo em que situados, mandou reconstruir, na mesma praça, a velha Igreja de Nossa Senhora da Luz e o contíguo Colégio dos Jesuítas, então erigidos em Sé Catedral e em Paço Episcopal. Outrossim, mandou recuperar a Fonte das Pedras (1762) que estava praticamente arruinada e, dada a escassez de água na cidade, fez abrir outra, a chamada Fonte das Telhas (1774), postas ambas sob

<sup>8</sup> MOTA, 2005.

<sup>9</sup> MOTA, 2007.

<sup>10</sup> MOTA, 2005, p. 2.

<sup>11</sup> Projeto Resgate – AHU – 1761 Cx. 40 D. 3973.

permanente guarda militar, para lhes preservar a limpeza; e com as duas fontes, aquela ao sul e esta ao norte da área urbana, melhor ficou servida a população. Fez ainda rasgar, no ano de 1775, uma larga estrada, em linha reta, desde a denominada Estrada Real até a ponta do Romeu, à margem esquerda do Rio Anil, onde em 1719, o Capitão Manuel Monteiro de Carvalho fizera construir a ermida de Nossa Senhora dos Remédios [...] (MEIRELES, 1974, p.65).

A Estrada Real é hoje a Rua Grande (Rua Osvaldo Cruz) que, com o nome Caminho Grande adentrava a Ilha (atual Avenida Getúlio Vargas no bairro Monte Castelo). E aquela “larga estrada” construída pelo governador Mello e Póvoas, ligando a Estrada Real à ponta do Romeu, no rio Anil é a atual Avenida Rio Branco. Também naquele tempo, foram construídos alguns teatros, um no lugar onde hoje funciona o Banco do Brasil, em frente ao Palácio do Governo, outro em frente ao quartel, e mais um terceiro na Praça da Hortaliça, mas todos de pouca duração.<sup>12</sup>

Assim, as mudanças urbanas iniciadas na segunda metade do século XVIII, e ampliadas no final daquela centúria e início do século seguinte, foram algo visível. Nesse último período e depois dele, devido o movimento geral do capitalismo industrial no mundo e o livre comércio, a cidade de São Luís também passou por mudanças no seu cenário físico urbano. De todas as reformas pelas quais a cidade passou, a construção do *Cais da Sagração* foi uma das mais significativas,<sup>13</sup> pois seus resultados foram sentidos na economia por muito tempo. O impacto da construção do cais sobre a cidade foi forte a ponto de Josué Montello escrever um livro intitulado “Cais da Sagração”, cenário da construção do mesmo e através do qual se desenrola a história do pescador Mestre Severino, de sua amada Vanju e da submissa Lourença, personagens do mar, o qual, mais do que um plano de fundo, manifesta vida.<sup>14</sup>

### Projetos de cais

Segundo César Marques, o projeto de um cais ao pé do forte São Luís (onde também está situado o palácio do governo) em direção a praia do Convento das Mercês existia desde 1717, no governo do Capitão General Bernardo Pereira de Berredo. Isto porque o Palácio do Governo havia sido construído em cima do forte à beira-mar, uma região física frágil devido à intensidade

<sup>12</sup> LIMA, 2006, p. 482.

<sup>13</sup> MARQUES, 1970, p. 165.

<sup>14</sup> MONTELLO, 1981.

das ondas sobre a praia. Assim, o mar destruía continuamente as barreiras mal construídas para proteger o pé da fortificação. O duplo baluarte de São Cosme e São Damião não era suficiente para evitar os danos.

É curioso que a força do mar e a pressa da construção, sobre tijuco e água fragilizam o duplo baluarte, obrigando periodicamente a renová-lo, com uma regularidade de quase 30 em 30 anos. Mas sua importância era estratégica, cada campanha de obras aproveitava para aumentar o seu diâmetro.

A importância comercial do Porto da Praia Grande fazia-os essenciais à segurança da cidade e da navegação no século XVIII [...]. (LIMA, 2006, p. 487)

Durante o governo de Joaquim de Mello e Póvoas, a região da cidade à beira mar começou a ganhar a forma como hoje conhecemos: ou seja, dos dois baluartes fortificados para impedir a atuação das ondas sobre o palácio, que foi elevado mais ainda acima do nível do mar. Naquela época, por ocasião do comércio ampliado com a Companhia de Comércio, o porto que ficava logo abaixo do Palácio, também sofria algumas modificações e ampliações.

As melhorias da cidade à beira mar foram pensamentos e ações acompanhados por outros governadores, os capitães gerais José Teles da Silva, Fernando Pereira Leite de Foios e D. Fernando Antonio de Noronha. Em 1799, por exemplo, o então governador D. Antonio Sales de Noronha enviou carta ao então ministro dos negócios ultramarinos, Martinho de Mello e Castro, mostrando a necessidade da construção de um cais em São Luís, devido o “tanto comercio, como era notório”, tal como no Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

Já no período imperial, o Conselho da Província pediu ao presidente da Província a planta do litoral da cidade, do Baluarte de São Luís a ponta dos Remédios e da barreira de São Francisco ao igarapé da Jansen, com o projeto e orçamento para a construção de dois cais. O motivo para a petição era o prejuízo que se vinha sofrendo com o desgaste da praia ao pé do palácio do governo, assim como a navegação e o comércio “outrora florescente” agora sofriam obstáculos de aportar, devido ao contínuo desmanche da barreira e o conseqüente enchimento do fundo da praia com areia impedindo a circulação de grandes embarcações.

O projeto definitivo, assim como a posterior construção, estava sujeito ao Ministério dos Negócios da Marinha.<sup>15</sup> Além do mais, segundo os relatórios do presidente da Província de 1859, acusava-se a existência de um lodaçal que gerava miasmas, prejudicando a saúde de muitos que moravam ou trabalhavam na região ribeira,<sup>16</sup> e que a construção do cais, já avançada naquele ano

<sup>15</sup> MARQUES, 2008, p. 801.

<sup>16</sup> Localidade atualmente ocupada pelo porto do cais indo até a Igreja de Nossa Senhora dos Remédios.

de 1859, naquela “bacia que decorre do Baluarte até os Remédios e que pode ser substituída por um bairro elegante, com architectura moderna, ”<sup>17</sup> mudaria os ares da cidade. Note-se que o projeto pretendia um cais que alcançasse a Igreja dos Remédios, onde antigamente o governador Mello e Póvoas havia construído uma larga estrada. Isso aponta para uma integração física maior da cidade no período imperial.

Aliás, durante o período imperial, particularmente durante o segundo reinado, as obras públicas<sup>18</sup> ganham destaque nos relatórios dos presidentes da Província do Maranhão, informando datas, custos e avanços da instalação de iluminação pública a gás encanado, calçamento de inúmeras ruas, reformas no palácio do governo e na Capitania do Porto, construção do dique na praia das Mercês, escavação do mar na baía de São Marcos e no porto e a construção de um paredão na Praia Pequena, obras que apontam para uma mudança fulcral no espaço urbano de São Luís naquele período, cuja “architectura moderna” pretendida inseriria a cidade no mesmo padrão de modernização de outras grandes e importantes cidades do mundo, mas especialmente a capital do Império, o Rio de Janeiro, principalmente no que se referia às instalações portuárias. Isso fica claro na referência que César Marques faz dos estudos amplos que se faziam naquela época sobre o mar, então meio por onde o transporte de pessoas e o comércio se realizavam vigorosamente, citando a obra “Melhoramentos dos portos do Brasil” (Rio de Janeiro, 1869)<sup>19</sup>, escrita pelo Sr. Cons. Manoel da Cunha.

Isso porque o comércio, a ampliação dos negócios e a atuação de grandes companhias estavam sujeitas ao mar como espaço de circulação, aos navios como meio de locomoção e aos portos principalmente como ponto de entrada e saída de mercadorias. A ideia de que o desenvolvimento do capitalismo era não apenas ambicionado, como algo cada vez mais forte, e definidor dos padrões de modernização dos espaços urbanos para atender às demandas comerciais é também apresentada por Gisele Homem de Mello, quando diz sobre a cidade de Santos no século XIX:

As reformas do porto, a construção da ferrovia e os melhoramentos urbanos significaram, pois, a inserção da cidade portuária nas transformações que

---

<sup>17</sup> Relatório do Presidente da Província do Maranhão, o Doutor João Lustosa da Cunha Paranaguá, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 3 de maio de 1859. Maranhão, Typographia de J.M.C. de Frias, 1859. p. 32.

<sup>18</sup> Relatórios dos Presidentes de Província de 1855, 1858, 1859, 1867, 1869, 1870. Disponíveis no Arquivo Público do Maranhão.

<sup>19</sup> MARQUES, 2008, p. 801.

estavam em curso no país na época, que incluíam uma política de desobstrução e de ampliação de espaços. A remodelação urbana era parte essencial nessa tarefa. Nada de vielas tortuosas, não alinhadas, coloniais. Modernizar o porto e as ruas para permitir livre acesso das mercadorias era problema fundamental que o desenvolvimento do capital requeria. O esforço do governo na execução dessas transformações era orientado no sentido de garantir ao país o papel de parceiro confiável das nações desenvolvidas. (MELLO, 2008, p. 142,143)

Em São Luís, não foi diferente. Como dito na introdução do texto, todas as cidades sofreram influência desse novo desenvolvimento capitalista, em maior ou menor intensidade. Porém, no caso de São Luís, a ideia de modernizar era claramente consciente quanto a estas questões. A construção de um cais era uma clara tentativa de reanimar o comércio na cidade, “outrora florescente”, como consta nos relatórios de Presidente de Província.

### A navegação

Uma análise dos relatórios de presidentes de província<sup>20</sup> permite visualizar que na época havia dois tipos de navegação na Província do Maranhão, que eram a *Fluvial* (realizada pelos rios e afluentes) e a *Costeira* (realizada pelo mar e garantidora das exportações). A navegação costeira dependia parcialmente da fluvial porque esta trazia o material a ser exportado do interior da Província para a capital.

Por mais que uma dependesse da outra em certa medida, havia um tipo de “rivalidade” entre esses dois segmentos de transporte aquático do Maranhão.

Primeiro por parte dos responsáveis pela navegação fluvial, que afirmavam que o governo da província beneficiava mais a navegação costeira que a fluvial, o que em parte era verdade, pois, em outubro de 1858 um relatório do então vice-presidente da província do Maranhão, Dr. João Pedro Dias Vieira, mencionava um possível subsídio para a navegação costeira para ampliar a navegação de *Cabotagem* (transporte marítimo realizado entre dois portos da costa de um mesmo país ou entre um porto costeiro e um fluvial).

<sup>20</sup> Relatório escrito pelo vice-presidente da província do Maranhão Dr. João Pedro Dias Vieira, no dia 19/10/1858, p. 4 e 5.

Segundo, havia uma grande preocupação dos proprietários dos barcos de navegação fluvial em relação aos barcos a vapor (costeira), pois estes estavam tirando a freguesia dos barcos à vela (fluvial), já que a viagem em um barco a vapor era mais confortável e mais rápida. Logo, todos os proprietários de produtos para exportação preferiam que seus produtos fossem levados por um barco a vapor, que por consequência lhe daria um retorno mais rápido, pois, venderia uma maior quantidade de produto em um menor espaço de tempo.

Flávio Reis resumiu esse quadro da seguinte maneira:

Entre as décadas de 1850 e 1870, o capital mercantil acumulado na agroexportação deu seus primeiros passos na construção de um setor de serviços, a exemplo do que ocorria em outros pontos do país. No ramo dos transportes dominava a navegação fluvial, toda feita por barcos à vela e canoas. Fracassada a primeira tentativa de introduzir o vapor (1851-1854), em 1856, o governo provincial contratou duas firmas comerciais da capital a criação de uma companhia para cobrir os rios Itapecuru, Mearim e Pindaré. Os contratantes deveriam, ainda, organizar duas linhas costeiras, uma para o norte, até Manaus, outra para o sul, a princípio até o Ceará e depois estendendo-se até o Recife. Em 1870, a frota compunha-se de nove vapores, com capacidade total de 1432 toneladas, servindo a cinco linhas internas e duas interprovinciais. Os vapores facilitaram as ligações com a capital, mas não absorveram todo o movimento da navegação fluvial. As pequenas embarcações à vela mantiveram sua importância, principalmente no trânsito entre localidades no interior. César Marques indicou a existência de 295 embarcações à vela registradas em 1870. (REIS, 2007, p. 20,21)

Portanto, apesar de terem sempre interesses em comum, que era o lucro, as relações desses dois segmentos navais, embarcações de vela e a vapor, que atuavam cada um em navegações fluviais e costeiras, não partilhavam dos mesmos privilégios, chegando ao caso de uma se sobrepôr à outra. Esse quadro era sustentado pela própria província que, visando à modernização da cidade, tratava as reclamações e indagações dos barqueiros fluviais com certa “indiferença”. Além disso, os governantes da província do Maranhão ainda ajudavam a reduzir o número de pessoas que trabalhavam nessa área, e mais especificamente nesses barcos à vela, dificultando com aumentos de impostos o envio de mão de obra escrava para os proprietários dessas embarcações. E o cais serviu principalmente para o tráfego daquelas grandes embarcações a vapor.

Com o tempo esse segmento foi perdendo força, pois a cada dia chegavam novos modelos de barcos a vapor, vindos principalmente da Inglaterra. Isso favoreceu o predomínio progressivo das embarcações a vapor como principal meio de transporte no cenário de

modernização da cidade. Em outras palavras, a simples modernização física nada mais era do que, por um lado, reflexo do comércio, como por outro, intenção de animá-lo cada vez mais e, ao lado disso, mudar os aparelhos e instrumentos utilizados no comércio, como os barcos à vela, por outros mais eficazes (a vapor) era imprescindível.

### A construção do cais

O *Cais da Sagração* foi iniciado em 14 de setembro ou dezembro de 1841,<sup>21</sup> mesmo ano da coroação de D. Pedro II como Imperador do Brasil, motivo pelo qual o cais foi batizado “Sagração”, em homenagem ao novo monarca.<sup>22</sup> O cais serviria como porto, ou cobriria o lugar que já funcionava como porto, mas agora com novas estruturas. Em 1855, a construção do cais se encontrava com as seguintes dimensões:

A muralha que existe feita, segundo o relatório apresentado pelo major do corpo de engenheiros, João Victo Vieira da Silva, a quem, por determinação do Ministério dos Negócios da Marinha, desde 1846, foi confiada a direção desta obra, orça em 1,204 palmos de comprimento, com 23 de altura, e 13,5 termo médio, de parapeito com lagedo, 77 sem elle, o qual tem de grossura 2 palmos e 4 de altura. Para o lado de E. Continua a muralha com 500 palmos de comprido e 19 de alto, têm, sem muralha, mais um alicerce com 250 palmos de comprido e 20 de grossura.<sup>23</sup>

Até aquele ano o governo imperial já havia gasto 141:870\$755 réis, deduzindo 13:428\$080 com 335,702 alqueires de entulho para a dita construção, resultando em cerca de 107 réis por “palmo cúbico”. A origem do “entulho” utilizado na construção do cais é obscura, bem como notícia sobre os nomes dos trabalhadores daquela obra, o que dificulta um pouco a compreensão sobre a construção daquele monumento. Como se lê na citação acima, o responsável pela obra era o major do corpo de engenheiros João Victo Vieira da Silva, nomeado pelo Ministério dos Negócios da Marinha, que, segundo o relatório, dava “sobejas provas de zelo e dedicação”. O presidente da Província, José Joaquim Teixeira Vieira Belfort, aliás, aparentado do major de engenheiros, disse ainda que:

<sup>21</sup> A discordância de datas se verifica na edição de 1970 do Dicionário de César Marques, que afirma ser em setembro e o Relatório de Presidente de 1859, que afirma ser dezembro.

<sup>22</sup> MARQUES, 1970, p. 165.

<sup>23</sup> Relatório com que o vice-presidente José Joaquim Teixeira Vieira Berford entregou a presidência da Província do Maranhão ao Illm e Exm. Snr. Commendador Antonio Candido da Cruz Machado. Maranhão, Typ. Const. De I.J. Ferreira, 1856, p. 16.

Na distribuição que fiz do crédito da marinha, para o corrente exercício, não pude contemplar com quantia alguma o cais da sagração, ou seja encarado pelo lado da utilidade [do comércio] ou pelo do aformoseamento da cidade, não convém que continue parado, e neste sentido officiei ao Ilustríssimo Senhor Ministro da Marinha.<sup>24</sup>

No mais, pode-se dizer que as técnicas de construção do cais não apresentavam nenhuma grande elaboração. Pois o cais era feito de pedra e cal na barreira sempre que a maré estava vazia, sendo o espaço entre a barreira de pedra e a parede do pé do Palácio do Governo continuamente preenchido com o dito entulho, acima do nível do mar, para barrar o seu avanço. Além do mais, esse espaço era ocupado por uma flora de tejuco, um tipo de planta da família das abóboras, que uma vez banhada pelo mar na cheia, apodrecia e exalava cheiro ruim quando o mar recuava: os famosos miasmas do discurso higienista do século XIX.

Três anos depois, em 1858, no relatório do presidente de província Dr. Francisco Xavier Paes Barreto, consta que a obra do cais andava lentamente devido à insuficiente consignação anual do governo imperial de 10:000\$000 réis, motivo pelo qual o cais já apresentava algumas ruínas devido a ação do mar sobre suas estruturas incompletas.<sup>25</sup> Não há registro de qualquer parceria feita com algum empresário local ou grupo empresarial, dentre os vários que se instalaram na cidade por aquele tempo. Na época, havia muitas empresas de grande porte atuando na cidade, como a Companhia das Águas do Rio Anil (responsável pelo abastecimento de água), a Companhia de Iluminação a Gás do Maranhão, o Banco Comercial do Maranhão, ou ainda a Casa Comercial de Vapor, etc. Como se vê, a participação de grupos empresariais inexistiu na construção desse grande empreendimento, principalmente por que essas empresas eram financeiramente comprometidas e dependentes das concessões do governo.<sup>26</sup>

Até abril do ano seguinte (1859), o cais já havia avançado 500 palmos de comprimento, chegando a 1758 palmos e a despesa tendo aumentado para 169:175\$910 réis. Nos relatórios seguintes, a menção sobre obras públicas do mar, não mencionam mais o cais da Sagração, mas apenas “melhoramentos do porto”, quando então chega à capital uma barca de escavação, que

<sup>24</sup> Mesmo documento.

<sup>25</sup> Relatório do Exm. Snr. Presidente Doutor Francisco Xavier de Paes Barreto apresentado ao Exm. Snr. Vice Presidente Doutor João Pedro Dias Vieira: ao passar-lhe a administração no dia 13 de abril de 1858. Maranhão. Typ. Da – Temperança – impresso por Joaquim Pereira Ramos, 1858, p. 18.

<sup>26</sup> REIS, 2007, p. 24 e 144,145.

logo apresentou uma série de problemas técnicos, o que impediu o desejado bom funcionamento do porto.<sup>27</sup>

Em 1870, o relatório daquele ano menciona que as obras do dique e do cais da Sagração, “são as obras publicas geraes de mais importancia, cuja construcção se tem emprehendido nessa província; acham-se, porem, completamente paralisadas há mais de cinco anos”. O motivo para a paralisação das obras mais importantes da província e de outras secundárias como a estrada do Caminho Grande<sup>28</sup> citada no relatório, estava na falta de recursos do tesouro provincial para a sua continuação.<sup>29</sup> À custa do governo provincial e central, que dispunham de recursos de altos valores, porém insuficientes para a demanda das várias obras públicas em execução e principalmente àquela construção do cais, que acabou sendo finalizada forçadamente, ou seja, interrompida.

Iniciada em 1841, a obra nunca seria plenamente terminada, porque foi paralisada em 1865. Em um espaço de 24 anos, a trancos e barrancos, a execução do projeto de um cais na cidade foi acidentada e mal sucedida. Não podemos imaginar como teria sido a situação se fosse colocado em execução o projeto para construir também o cais do São Francisco e Ponta d’Areia.

A documentação analisada não nos ofereceu outras informações, como por exemplo, o fim da construção do cais, até porque essa questão deve estar, supomos, em outro grupo de relatórios, dos quais, o que citamos aqui compreende a administração da província desde 1835 até 1889, e deste grupo aqui trabalhado, os relatórios que tratam especificamente do cais. Não nos parece que tenha sido realmente concluído como no projeto inicial, se observarmos a sua forma atual, que ocupa apenas a margem do rio Anil e um pouco espaço da margem do rio Bacanga. A intenção era que o cais chegasse à praia das Mercês, onde ficava o Convento daquela ordem religiosa, ainda hoje em pé e em bom estado de conservação, note-se. Nessa região, à beira-rio não há nada atualmente, se não um lamaçal, cenário muito parecido com o descrito em um dos relatórios citados, quando comentava sobre a situação do outro lado da cidade, no largo da Igreja dos Remédios.

<sup>27</sup> Relatório com que o Exm. Snr. Presidente da Província, Doutor Antonio Alves de Sousa Carvalho, ao Exm. Snr. 1º Vice Presidente Dr. Manoel Jansen Ferreira no dia 4 de abril de 1867. Maranhão. Typ. Do Frias. 1867.

<sup>28</sup> Ligaçãõ entre a cidade de São Luís e a vila de Paço do Lumiar.

<sup>29</sup> Relatório que sua Excellencia, o Snr. Vice-Presidente da Província, Dr. José da Silva Maya, apresentou no dia 18 de maio de 1870 perante a Assembleia Legislativa Provincial por ocasião da instalação de sua sessão extradiordinária. São Luiz do Maranhão. Typ. De J.M.A. Serrão, Rua Grande, 1870. p. 32.

A partir da leitura da abordagem feita por César Marques e a confrontação com os documentos analisados, podemos agora fazer algumas necessárias observações acerca do cais e do que ele representou para a cidade naquele momento histórico, hoje não passando de um monumento histórico e cultural.

### **Considerações finais**

Logo no início do presente texto, foram elencadas algumas características gerais do processo de modernização do mundo ocidental, cujo ponto principal era a engenharia e arquitetura das cidades, que visavam dar não apenas uma boa aparência aos grandes centros comerciais e políticos, mas também promover o conforto que o discurso do progresso industrial capitalista então pregava à humanidade.

De um lado a ambição ao desenvolvimento a partir de boas estruturas urbanas, de outro as práticas e vivências sociais cotidianas em volta das modernizações vigentes.

No caso específico de São Luís durante o Império do Brasil, a tentativa dos governantes em equiparar a cidade à capital Rio de Janeiro, buscando, a partir da boa instalação portuária, promover a navegação e o comércio [dos grandes comerciantes] “outrora florescente” na cidade, contrastava e passava longe das pessoas comuns da cidade, assim como de seus interesses mais imediatos. Se não, o que se poderia chamar de “projeto modernizador”, mesmo com a iluminação pública e o calçamento da capital inteira, como registrado no relatório de 1867, embelezava fisicamente a cidade, mas não socialmente.

Como se vê em “Cais da Sagração” de Josué Montello, a despeito do romance triangular entre o amor de Lourença pelo pescador Mestre Severino e o amor dele pela Vanju, mulher vistosa da cidade, e embora a história se passe no cenário da construção do cais, não se vê, contudo, a modernização da cidade, através do cais principalmente, interferir socialmente na vida daquele pescador ou das pessoas a ele relacionadas, as duas mulheres citadas. Dentre as muitas críticas explícitas feitas por Josué Montello àquela sociedade, essa poderia ser uma implícita. Em outras palavras, o ofício da pesca por ele [Mestre Severino] exercido não era contemplado pela construção do cais, que estava voltada para grandes embarcações a vapor e ao grande comércio, o que exemplifica bem a barca de escavação trabalhando no aprofundamento do mar na região do porto naquele período. Pequenas embarcações e a atividade pesqueira permaneciam à margem do processo corrente.

Portanto, à vista dos interesses administrativos e ao que se manifestou nas práticas cotidianas daquele período na cidade de São Luís, temos a clara diferença entre as pretensões governativas e os resultados obtidos, principalmente se observarmos que até mesmo a obra sofreu inúmeras paradas e lentidões no período analisado, pela falta de recursos financeiros do governo, e que apesar disso, deixou não apenas a cidade, e mais especificamente a área administrativa em boas condições físicas e estruturais como também alcançou o objetivo de embelezamento pretendido, contribuindo como porto ao comércio local durante décadas e legando um patrimônio material e cultural para a cidade para sempre.

## Referências

BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

DONGHI, Tulio Halperin. A crise de independência In: **História da América Latina**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

LIMA, Carlos de. **História do Maranhão, a Colônia**. São Luís: GEIA, 2006.

MARQUES, César. **Dicionário histórico-geográfico da Província do Maranhão**. São Luís – MA: AML, 2008. p. 801.

MARQUES, César. **Dicionário histórico-geográfico da Província do Maranhão**. Cia Editôra Fon-Fon e Seleta. Rio, Março, 1970. pp. 165.

MELLO, Gisele Homem de. MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE SANTOS (SP) NO SÉCULO XIX MUDANÇAS ESPACIAIS E DA SOCIABILIDADE URBANA NO CENTRO VELHO. **Revista Eletrônica de Gestão de Negócios - eGesta**, v. 4, n. 2, abr-jun./2008, p. 141-162.

MONTELLO, Josué. **Cais da Sagração**. 5.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1981.

MOTA, Antonia da Silva. **A dinâmica colonial portuguesa e as redes de poder local na capitania do Maranhão**. Tese de doutorado. Recife – PE: UFPE, 2007.

MOTA, Antonia da Silva. Aspectos da cultura material nos inventários post-mortem da Capitania do Maranhão, nos séculos XVIII e XIX. In: **XXIII Simpósio Nacional de História**, 2005, Londrina-PR. XXIII simpósio Nacional de História - História: Guerra e Paz. Londrina: Editora Mídia, 2005.

REIS, Flávio. **Grupos Políticos e Estrutura Oligárquica no Maranhão**. São Luís, 2007.

## Fontes

Relatórios dos Presidentes da Província do Maranhão. 1835-1889. Arquivo Público do Estado do Maranhão. Acervo Digital, consultado em Maio/2010.