

URBANISMO VISIONÁRIO O plano de Ruy Mesquita para expansão para São Luis em 1958

GRETE SOARES PFLUEGER
UEMA
gretepfl@gmail.com

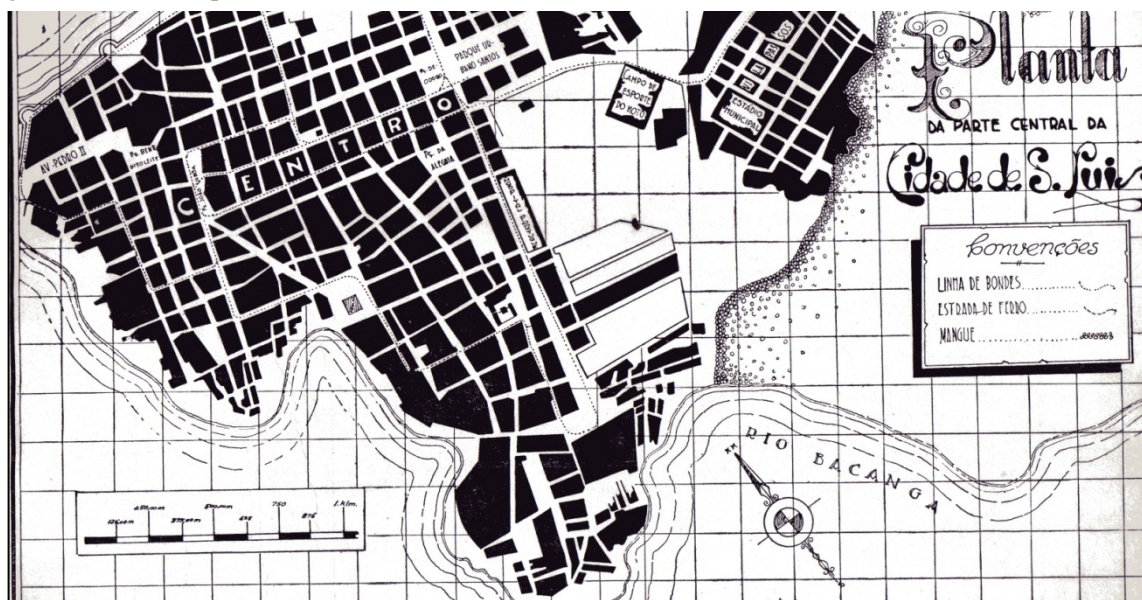
ALICIA MARIA PIRES NUNES
UEMA
n.aliciamaria@gmail.com

1. São Luís na década de 1950

O Estado do Maranhão, de acordo com álbum do jornalista Miécio Jorge, publicado em 1950, possuía uma população de 1.600 (mil e seiscentos) habitantes e era formado por 72 (setenta e dois) municípios. Apostava todas as suas esperanças no extrativismo do coco babaçu como principal produto, nas fábricas remanescentes do auge da cultura algodoeira e na implantação de ferrovias para dinamizar a circulação de pessoas e produtos no interior do estado. A capital, São Luís, possuía uma população de 122.000 (cento e vinte e dois mil) habitantes, sendo a urbe formada pelo centro histórico, marco da fundação da cidade, com crescimento urbano rumando através da Rua Grande, maior via do centro, seguindo pela Avenida Getúlio Vargas em direção aos bairros do Monte Castelo, Anil e Olho



Figura 1: Planta da parte central da cidade de São Luís



D'Água, onde habitavam as famílias tradicionais. Os eixos estruturadores do urbanismo foram, até aquele momento, o traçado em xadrez do bairro central da Praia Grande, no XVIII, a Rua Grande como eixo do século XIX e a Av. Getúlio Vargas no século XX.

O maior impacto na malha urbana nesta época foi produzido na Era Vargas na intervenção de Paulo Ramos, com a abertura da Avenida Magalhães de Almeida, rasgando uma diagonal da Praça João Lisboa até o Mercado Central, inserindo as novas linguagens arquitetônicas do Moderno e Art Déco, estética inserida também pelos edifícios institucionais que já haviam sido implantados no Centro, como a sede dos Correios, em 1933, o edifício Sulacap, 1940, o prédio do INSS, 1950 e os Edifícios Caiçara e BEM, posteriormente. Prédios que mudaram definitivamente o *skyline* da cidade colonial, antes pontuado somente pelas torres das igrejas. A arquitetura moderna chegava à ilha e o ideário urbano começava a vislumbrar e planejar o caminho do crescimento para além dos rios, na rota do mar.

Fonte: Álbum do Maranhão. Neste contexto, as ideias do engenheiro Ruy Ribeiro de Mesquita, então diretor do DER - Departamento de Estradas e Rodagem do Maranhão foram apresentadas num plano de expansão para a cidade, que vislumbrava o crescimento não mais no rumo dos bairros tradicionais do Monte Castelo e Anil, mas atravessando os rios Anil e Bacanga, com novas pontes abrindo caminho para novos bairros em direção as praias da Ponta D'Areia e Calhau.

O engenheiro foi também um estudioso dos aspectos jurídicos das terras além das margens opostas do Rio Anil¹ de onde levantou as origens históricas, desde a presença dos jesuítas no século XVIII, até a posse por Ana Jansen no século XIX, cuja filha foi herdeira da olaria constituída das terras de São Marcos e São Francisco (atuais bairros de mesmo nome), elucidando a origens dos sítios santa Eulália, Nazareth, Rangedor, Sítio Novo dentre outros além das terras que incluíam a Ponta D'Areia, de posse do patrimônio da União, que foram transferidas a prefeitura de São Luís em regime de aforamento do patrimônio.

As reformas propostas por Ruy Mesquita encaixam-se exatamente em um país que rumava em direção a uma sociedade aonde o consumo de bens privados, como o automóvel, era privilegiado, tomando um perfil bastante alinhado ao Capitalismo desenvolvimentista do Brasil, país que crescia, que inspirava a valorização da vida nas cidades e que trazia a

¹ Artigo publicado pelo eng. Ruy mesquita no jornal O Imparcial em 19/03/1975, cedido pelo seu filho Jose Raimundo Mesquita, juntamente com o plano e dados da biografia apresentados neste artigo.

necessidade de organizar essas cidades e seu crescimento, bem como ordenar e planejar a rede urbana, sendo todos esses pontos a base para as intervenções pensadas por Mesquita.

2. Breve biografia de Ruy Mesquita

Mesquita era natural da cidade de Estância –

Sergipe, nascido em 13 de Abril de 1919. Estudou

Fonte: Acervo da família Mesquita, 1965.

Engenharia Civil na Escola Politécnica da

Universidade Federal da Bahia e veio para São

Luís, a convite do engenheiro Emiliano Macieira,

então diretor geral do Departamento de Estradas e

Rodagens - DER-MA, no governo de Sebastião

Archer, início de 1947, quando o DER começava

a se estruturar. Em 18 de Setembro de 1952, a

convite do Governador Eugênio de Barros

assumiu a direção geral permanecendo no cargo

até o final deste governo. Nos governos de Matos

Carvalho e Eugênio de Barros, o DER-MA

implantou rodovias de piçarra no estado, e

estradas dentro da ilha de São Luis, ligando o

interior, promoveu a construção de pontes de acesso às principais cidades. A ponte sobre o

rio Itapecuru, inaugurada em 1953, é um exemplo. Em 04 de Julho de 1958 foi nomeado

membro do Conselho Regional de Trânsito, e Ainda em 1958, lança o Plano de Expansão

para a cidade de São Luís, no governo de Newton de Barros Belo. Mais adiante, em 31 de

Janeiro de 1961, foi nomeado Secretário de Estado de Negócios de Viação e Obras Públicas,

cargo que exerceu até 16 de Julho de 1962, data em que foi nomeado Prefeito Municipal de

São Luis. Na data de 27 de Dezembro de 1962 sancionou a lei municipal nº 1322 que dizia

respeito ao Plano Rodoviário da ilha de São Luis. Dispunha sobre a construção e

pavimentação das vias tanto na parte central da cidade, quanto na área destinada à expansão



de São Luís. Em 24 de Abril de 1963 pediu exoneração do cargo de prefeito, encerrando sua carreira pública. Faleceu em 29 de Janeiro de 1979.

3. Plano de expansão para a cidade de São Luís

De início, no documento publicado em 1958 que explana o planejamento de Ruy Ribeiro Mesquita para São Luís, é notável a priorização dos meios e das vias de transporte nas intervenções planejadas, seja pelo cargo de Engenheiro Geral do DER-MA do autor, seja pela época desenvolvimentista pela qual passava o país, a construção de pontes, avenidas e grandes ampliações na malha urbana eram o foco principal do interventor, justificadas pelas intenções de irrigar a cidade com transportes eficientes que permitissem o fluxo de riquezas, pessoas e informação.

Primeiramente, no Plano de Expansão, tem-se um estudo breve sobre a formação da geografia da ilha, com destaque especial para as formas de locomoção usadas pelos moradores dos primeiros lugarejos. Uma ilha repleta de igarapés e rios navegáveis que cruzavam o interior até a costa, facilitava o transporte fluvial de pequena cabotagem, enquanto a navegação marítima deveria ser preparada para enfrentar grandes profundidades e águas revoltas.

Mesquita conclui ainda no princípio de seu documento que o sistema básico para impulsionar o desenvolvimento de São Luís seria a articulação entre estradas de rodagem, ligando rural e urbano, e os sistemas férreo, marítimo e fluvial. Uma intermodalidade de transportes seria o ideal para uma ilha com tamanha permeabilidade em seu terreno.

Uma das referências na introdução de seu plano é o autor Roberto Galvão que, na década de 50, em “Introdução ao conhecimento da área maranhense atingida pelo plano de valorização econômica da Amazônia” caracteriza o desdobramento da cidade como obedecendo a três fases principais:

- Formação do núcleo urbano – séc. XVII.

- Constituição do bairro central atual - séc. XVIII e início do XIX.
- Formação dos arredores e bairros excêntricos - séc. XIX e atualmente (década de 50 do século XX).

Sendo o autor, este desenvolvimento dera-se e continuava a acontecer de forma bastante lenta, tanto que ao comparar a plantas do século XIX aos mapas da década de 50, quase nenhuma alteração na área urbana é notada.

São Luís, sendo ocupada sempre nas partes altas primeiramente e tendo como único eixo em direção ao continente o chamado Caminho Grande, então Avenida Presidente Vargas, proporciona a formação de moradias irregulares situadas nas partes baixas da cidade, margens dos rios Anil e Bacanga, enquanto as classes mais privilegiadas situam suas moradias nas áreas altas, como o bairro do Monte Castelo, por exemplo. Esse é o próximo ponto abordado no documento de Ruy Mesquita.

Como resultado da estreita faixa na qual a cidade se instala, é reservada aos menos favorecidos economicamente as piores porções de terra. Dessa relação de causa e efeito, o texto do autor, generaliza o crescimento da cidade como desordenado e caótico e analisa a parte central de São Luís como área limitada, trazendo a necessidade de planejar uma expansão rumo à outra margem do rio Anil.

O crescimento em expansão, na direção da margem oposta do rio, é justificado, em detrimento do crescimento vertical do centro, pela estrutura das vias existentes e pela topografia acidentada da área já ocupada de São Luís. Caso o gabarito dos edifícios seja elevado, como consequência do crescimento da cidade, o tráfego na região tornar-se-ia insustentável. Mais uma vez, a preocupação com os transportes e a malha urbana se encontra no foco do discurso de Mesquita.

A construção de pontes sobre os rios Anil e Bacanga é, no planejamento de Mesquita, o fundamento para o restante de suas intervenções. Dessa forma a descentralização da cidade seria alcançada e uma maior velocidade dos veículos traria maior concentração de atividades em São Luís, assim como ares de uma grande metrópole. A fundamentação para a construção de ambas as pontes se encontra, como mencionado pelo autor, no estudo que consta no Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, também de autoria de Ruy Mesquita e elaborado no ano de 1950. Esse plano delimitava dois pontos principais dos quais irradiariam ou para os quais convergiriam estradas principais. Os pontos eram a cidade de São Luís e a área de Itaqui. Na

localidade de Itaqui, a construção do porto atual era prevista na época, assim como a ponte sobre o rio Bacanga, que segundo Mesquita, teria como melhor lugar para a implantação, a ponta da Madre Deus ligada à ponta oposta. Entre os benefícios trazidos pelo porto e pela ponte, o autor cita a entrada e saída da cidade pela ponte sobre o Bacanga e a atração de novas indústrias para a região.

Juntamente com as pontes a serem construídas, avenidas auxiliares foram planejadas, caso das vias em direção ao Maracanã e a Itaqui, até entroncamento com a BR.21 e, auxiliares a ponte sobre o rio Anil, prolongamento da Rua do Egito e avenida que segue como continuação da ponte, passando por São Marcos, até alcançar o Tirirical.

Também de acordo com o plano da prefeitura de São Luís, na então administração do engenheiro Emiliano Macieira, foram previstas as seguintes avenidas:

- Avenida Litorânea: Trecho compreendido entre a Ponta D'Areia, a partir do forte, e a praia de Jaguarema. Em concordância com as enseadas.
- Avenida entre a Ponta D'Areia, a partir do forte, e a ponta do São Francisco. Em concordância com as enseadas.
- Avenida entre a Ponta D'Areia e o Anil, seguindo paralelamente ao curso do rio.

Era assegurada pelo plano a proibição de construções entre as avenidas e o mar ou entre as vias e o rio.

Quanto ao plano de expansão, este parte já fundamentado pelas intervenções na malha de transportes de São Luís, propostas pelo Plano Rodoviário, como explanado acima e, em linhas gerais, apresentava 18 itens a serem executados entre avenidas, rodovias e pontes além de um programa de execução que previa um tempo de cinco anos, seguido de um código de obras com critérios a serem observados tais como: largura das ruas, avenidas, frentes de lotes, área mínima dos lotes, testadas, afastamentos, zoneamentos e o cronograma de execução das obras e respectivos órgão responsáveis como DNER, CEMAR, Departamentos dos Portos, DNOS e prefeitura municipal.

O plano foi executado gradativamente. Somente em 1968 foi construída a ponte do Caratatiua sobre o Rio Anil encurtando o caminho para o bairro do olho D'água. Em 1970 foi construída a barragem sobre o Rio Bacanga abrindo caminho para o porto novo e para o campus universitário. Em 1970 se concretizou a construção da ponte planejada para interligar

o centro ao bairro de São Francisco que finalmente possibilitou o crescimento urbano para eixo das praias desafogando o centro.

4. Perfil da área compreendida entre o rio Anil e o mar

Dentre as intervenções propostas, é digno de destaque o zoneamento planejado por Ruy Mesquita para a região que seria o sítio de expansão da cidade. A área que, atualmente, compreende os bairros do São Francisco, a comunidade da Ilhinha, a chamada Península da Ponta D'Areia e a região da lagoa, foi dividida em seis principais setores, além da área reservada ao parque urbano e da praça dos três poderes, aonde se encontrariam os edifícios dos poderes legislativo, executivo e judiciário. São eles, acompanhados de suas respectivas descrições, os seguintes:

- Centro social e administrativo:

Quarteirões com as dimensões entre um mínimo de 70 metros e máximo de 200 metros; Frente mínima do lote com 20 metros; Área mínima dos lotes com 800 m²; Área máxima de ocupação dos lotes 80%; Testada mínima de prédios com 20 metros; Gabarito máximo de quatro pavimentos e mínimo de dois pavimentos; Avenidas principais constando de duas pistas com 12 metros de largura, cada uma, refúgio central de 6 metros e passeios laterais de 7,5 metros; Avenidas secundárias com duas pistas de 8 metros, cada uma, faixa central de 4 metros e passeios laterais também de 7,5 metros; Ruas principais com uma pista de 16 metros e passeios laterais nas dimensões de 7,5 metros. As mesmas dimensões para os passeios laterais das ruas secundárias, essas, porém, contariam com a largura de 11 metros.

- Zona residencial – comercial:

Quarteirões com as dimensões entre um mínimo de 60 metros e máximo de 200 metros; Frente mínima do lote com 15 metros; Área mínima dos lotes com 600 m²; Área máxima de ocupação dos lotes 70%; Testada mínima de prédios com 15 metros; Gabarito máximo de quatro pavimentos e mínimo de dois pavimentos; Avenidas e ruas principais e secundárias, descritas a partir das mesmas dimensões que as do centro social e administrativo;

- Zona residencial de luxo:

Quarteirões com as dimensões entre um mínimo de 70 metros e máximo de 320 metros; Frente mínima do lote com 25 metros; Área mínima dos lotes com 850 m²; Área máxima de ocupação dos lotes 50%; Afastamento mínimo da construção de 10 metros; Em lotes de esquina, fachadas laterais com afastamento de 5 metros; Gabarito de um ou dois pavimentos; Avenidas principais constando de duas pistas com 12 metros de largura, cada uma, refúgio central de 6 metros e passeios laterais de 5 metros; Avenidas secundárias com duas pistas de 8 metros, cada uma, faixa central de 4 metros e passeios laterais de 5 metros; Ruas principais com uma pista de 16 metros e passeios laterais nas dimensões de 4 metros; Dimensões de 3,5 metros para os passeios laterais das ruas secundárias, essas, porém, contariam com a largura de 11 metros.

- Zona residencial de 1ª classe:

Quarteirões com as dimensões entre um mínimo de 60 metros e máximo de 320 metros; Frente mínima do lote com 20 metros; Área mínima dos lotes com 600 m²; Área máxima de ocupação dos lotes 50%; Afastamento mínimo da construção de 8 metros; Em lotes de esquina, fachadas laterais com afastamento de 4 metros; Gabarito de um ou dois pavimentos; Avenidas principais e secundárias, assim como os passeios laterais constando das mesmas dimensões da zona residencial de luxo; Ruas principais e secundárias, assim como os passeios laterais, contando com as mesmas dimensões propostas para a zona residencial de luxo.

- Zona residencial de 2ª classe:

Quarteirões com as dimensões entre um mínimo de 50 metros e máximo de 320 metros; Frente mínima do lote com 15 metros; Área mínima dos lotes com 350 m²; Área máxima de ocupação dos lotes 50%; Afastamento mínimo da construção de 6 metros; Em lotes de esquina, fachadas laterais com afastamento de 3 metros; Gabarito de um ou dois pavimentos; Avenidas principais e secundárias, assim como os passeios laterais constando das mesmas dimensões da zona residencial de luxo; Ruas principais e secundárias, assim como os passeios laterais, contando com as mesmas dimensões propostas para a zona residencial de luxo.

- Zona residencial de 3ª classe:

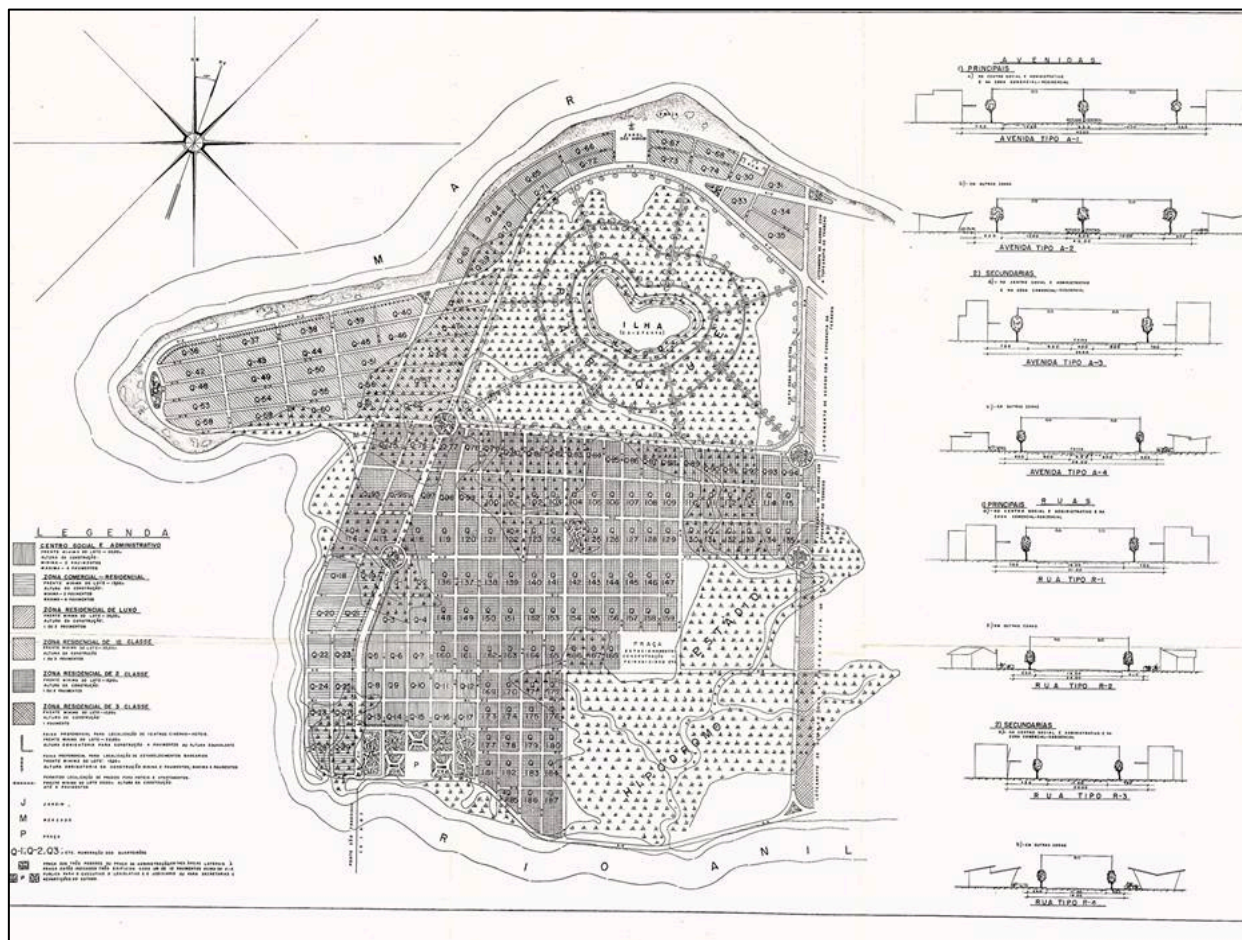
Quarteirões com as dimensões entre um mínimo de 50 metros e máximo de 320 metros; Frente mínima do lote com 12 metros; Área mínima dos lotes com 300 m²; Área máxima de ocupação dos lotes 50%; Afastamento mínimo da construção de 5 metros; Em lotes de esquina, fachadas laterais com afastamento de 2,5 metros; Gabarito de um pavimento;

a 3: Planta do planejamento para área compreendida entre o Rio Anil e o mar.

Avenidas principais constando de duas pistas com 12 metros de largura, cada uma, refúgio central de 6 metros e passeios laterais de 5 metros; Avenidas principais e secundárias, assim como os passeios laterais constando das mesmas dimensões da zona residencial de luxo; Ruas principais e secundárias, assim como os passeios laterais, contando com as mesmas dimensões propostas para a zona residencial de luxo.

Ilustrando os zoneamentos da área de expansão o planejamento de Ruy Mesquita conta com um mapeamento desses setores na área que compreende os atuais bairros do São Francisco e Ponta D'Areia. Retirado das páginas do planejamento original de Mesquita, segue o mapa.

Sobre o parque urbano, o planejamento de Mesquita era bastante generoso e prometia a instalação de um hipódromo, de uma avenida perimetral, pista para bicicletas e um lago artificial, além de campos e quadras para a prática dos mais variados esportes.



5. Comparativo: Feições do Plano de Expansão e perfil atual do bairro do São Francisco e adjacências

Caso se fizesse um percurso pelo bairro planejado por Ruy Mesquita em 1959, seria possível observar uma nova São Luís com aspectos de cidade linear, repleta de áreas verdes, dotada de um caráter progressista e com um forte apelo cívico e burocrata, representados perfeitamente pela Praça dos Três Poderes, proposta por Mesquita para receber o tráfego de veículos e pessoas assim que cruzassem a ponte sobre o Rio Anil. A primeira vista da “cidade nova”, foi planejada para ser, em sua maior parte, uma zona de vocação residencial e comercial.

Uma avenida principal com perfis do tipo A-1 e A-2 margearia esse centro social e administrativo, podendo ser relacionada com a atual Avenida Marechal Castelo Branco, que recebe os veículos que cruzam o Rio Anil pela ponte José Sarney. E conta com inúmeros estabelecimentos comerciais, tendo nos seus arredores, residências de primeira, segunda e

terceira classes instaladas. Mais uma vez, porém, as dimensões propostas por Mesquita, tomam números mais modestos na realidade da cidade atual. Aonde eram propostos passeios de 7,5 metros, encontram-se atualmente calçadas de, no máximo, 3 metros de largura.

Ainda nessa vizinhança, pode-se observar o sítio aonde Ruy Mesquita previra um parque urbano, como citado anteriormente. Nos dias de hoje, essa região é uma área residencial que conta com variados estabelecimentos comerciais nas margens de sua rua principal, como é possível observar nas fotografias seguintes.

Onde estava previsto uma praça dos três poderes, atualmente se localizam comércio e serviços que servem o conjunto de residências do bairro do São Francisco.

Localização da avenida planejada em questão, destaque no mapa do plano de expansão. Destaque também para a praça dos três poderes, que receberia o fluxo de veículos vindos do centro. No mapa atual, a localização em destaque é da Avenida Marechal Castelo Branco, que pode ser relacionada com a intenção inicial de planejamento do interventor.

Além da Avenida Marechal Castelo Branco, pode-se associar à intenção do planejador em traçar vias dos perfis A-3 e A-4, que recolheriam o tráfego de maior intensidade das principais avenidas, irrigando o interior das zonas residenciais e distribuindo esse fluxo por entre as quadras. Essas avenidas secundárias partiriam das rotatórias previstas e seguiriam por dentro das quadras, ortogonalmente, compondo a quadrícula. Atualmente não existe essa configuração no bairro do São Francisco, porém, é possível observar as características de avenidas dos tipos A3 e A4 no perfil das Ruas Paparaúbas, Agenor Vieira e Coronel Chaves. Abaixo além da demarcação da Avenida do tipo A-1 e A-2, aparecem em destaque, as vias A3 e A4 (traçado longitudinal). Destaque no mapa atual para a Rua Paparaúbas, Rua Agenor Vieira e Rua Coronel Chaves e a Avenida Marechal Castelo Branco.

A zona residencial de luxo, proposta por Mesquita em seu planejamento de expansão atualmente configura a região da chamada Península da Ponta D'Areia, área de alto padrão, que concentra um dos metros quadrados mais caros em toda cidade. A ocupação desse bairro é a maior confirmação do caráter visionário de Mesquita, tendo em vista sua previsão para a área como zona residencial de luxo.

Era previsto no plano de 1950, para a avenida principal desse setor da cidade, duas pistas de 12 metros separadas por um canteiro central de 6 metros. A avenida existente atualmente não conta com tamanha amplitude, suas dimensões são mais modestas, o canteiro central, em primeiro plano na fotografia acima, por exemplo, mede aproximadamente 1,5 metros.

Interligando os bairros do São Francisco e a Ponta D'Areia, era proposto uma via do tipo A-4, sempre se utilizando de rotatórias. Essa avenida, seguindo o planejamento da época, deveria contar com duas pistas de 8 metros cada uma, uma faixa central de 4 metros e passeios laterais de 4 metros. Atualmente, a via conta com um canteiro central e calçadas medindo aproximadamente 2 metros.

Para o interior do bairro de luxo, os perfis de vias seriam os A2, R2 e R4. A grande diferença entre a conformação do bairro planejado e do bairro atual é a disposição das quadras, que atualmente se encontram rasgadas por uma avenida principal e no plano de Mesquita apareciam dispostas uniformemente tendo uma rua que contornava o bairro todo pela borda do mar.

6. Conclusão

Ao término do apanhado de documentos referentes aos trabalhos dos interventores estudados e da análise e comparação de mapas e fotografias é da maior relevância notar o fato de que a preocupação com a expansão inteligente da cidade já se manifesta desde os anos 30, em iniciativas bastante expressivas no Urbanismo de São Luís. É interessante perceber que, tomando as informações do planejamento urbano De Ruy Mesquita em 1950 uma preocupação muito atual permeia praticamente todas as intervenções planejadas. A questão do tráfego e a sua melhor gestão, ainda que bastante restrita ao uso dos automóveis privados como consta em ambos os planos, é constantemente abordada nos documentos estudados.

Entende-se, então, Mesquita, como homem de grande visão e comprometimento com o desenvolvimento e o progresso da cidade, tais como eram tidos na época.

É partindo dessas observações e de análises mais completas a cerca dos contextos nos quais se inseriam ambos os planos que a pesquisa que baseia este artigo buscou cumprir o propósito de documentar e trazer ao conhecimento do público acadêmico dois dos mais relevantes esforços no sentido de urbanizar, sanear e atrair o progresso para a cidade de São Luís, concluindo a apresentação dos planos urbanos estudados estabelecendo uma relação entre eles e trazendo a discussão uma breve análise da cidade atual. Sem quaisquer dúvidas, os reflexos das intervenções estudadas são visíveis até a contemporaneidade e as problemáticas abordadas em seus planejamentos permanecem tangenciando questões bastante atuais.

Resta ponderar as razões de tanta afinidade entre o início do século XX e a realidade do século XXI, refletindo acerca dos verdadeiros rumos tomados pela cidade e dos caminhos percorridos pelo tão esperado progresso.

7. Bibliografia

AMARAL, Jose Ribeiro do. **O Maranhão Histórico** (1912). São Luis: Geia 2003

BARBOSA, Muniz Zulene. **As temporalidades políticas do Maranhão**, in www.pucsp.br/neils.

CALDEIRA, João Ricardo de Castro. **Integralismo e política regional a ação integralista no Maranhão 1933-1937**. São Paulo: Annablume, 1999.

CABRAL, Wagner. Crises políticas e estratégias periféricas no Maranhão 1945/1970. In www.fundaj.gov.br Professor da Universidade federal do Maranhão

CORRÊA, José Rossini Campos do Couto. **Os maranhenses**: contribuição para a teoria geral do Maranhão. São Luís: IMESC, 2008.

- COUTINHO, Milson. **Fidalgos e barões**: uma história da nobiliarquia Luso Maranhense. São Luís: Instituto Geia 2005.
- COUTINHO, Milson. **O Maranhão no Senado**. São Luís: Sioge, 1986.
- JORGE, Miércio de Miranda. **Álbum do Maranhão**. São Luís, 1950.
- LIMA, Carlos. **História do Maranhão a colônia**. São Luís: Instituto Geia 2006.
- LOPES, Antonio. Decadência do Maranhão. **Diário do Norte**, São Luís, 18 abr. 1937. p. 1.
- LOPES, José Antonio Viana (Org.). **São Luís Ilha do Maranhão e Alcântara**: guia de arquitetura e paisagem. Sevilha: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2008.
- LOPES, Raimundo. **Uma região tropical**: Rio de Janeiro: Fon-Fon e Seleta, 1970.
- MACEDO, Eurico Teles de. **O Maranhão e suas riquezas**. São Paulo: Siciliano, 2002.
- MARQUES, Cesar Augusto. **Dicionário histórico e geográfico da província do Maranhão**. 3. Ed. São Luis: Academia Maranhense de Letras, 2008. Edição crítica de Jomar Moraes e Lino Moreira.
- MEIRELES, Mario M. **História do comércio do Maranhão**: 1934-1960. São Luis: Associação Comercial do Maranhão; Lithograf, 1992. V. 4.
- MEIRELES, Mario M. **História do Maranhão**. São Paulo: Siciliano, 2001.
- MORAES FILHO, Nascimento de. Contribuição maranhense para o Estado Novo. São Luís: Imprensa Oficial, 1938.
- MORAES FILHO, Nascimento de. **Vencidos e degenerados**: crônica maranhense. São Luís, 2000.
- MORAES, Jomar. Prefacio. In: CUNHA, Gaudêncio. **Maranhão 1908**: álbum de fotografia. Rio de Janeiro: Spala, 1987.
- TRIBUZI, Bandeira. **Formação econômica do Maranhão**: uma proposta de desenvolvimento. São Luís: FIPES, 1981.
- VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**: 1612-1895. São Luís: Lithograf, 1992 a. v. 1 e 2. Reedição fac similar da Associação Comercial do Maranhão.
- VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão**: 1896-1934. São Luis: Lithograf, 1992b. v. 3. Reedição fac similar da Associação Comercial do Maranhão.